

## Fredagen den 30 April.

Kl. 10 f. m.

### § 1.

Upplästes och godkändes protokollet för den 21:ste äfvensom protokollsutdrag rörande de ärenden, öfver hvilka Kammaren fattat beslut vid sammanträdet den 28:de innevarande månad.

### § 2.

Föredrogs Kongl. Maj:ts nådiga Proposition till Riksdagen, angående beviljandet af medel till understödjande af allmännyttiga arbetsföretag för beredande af tillfälle till arbetsförtjenst åt den i följd af sistlidna års missväxt nödställda befolkningen i vissa delar af riket:

Härvid anförde

Herr Berger: Innan remiss af Kongl. Maj:ts förevarande nådiga Proposition eger rum, ber jag att få i ämnet yttra några ord. Jag vill då först erinra derom, att Riksdagen redan förut i anledning af tvänne särskilda Kongl. Propositioner beviljat anslag till lindrande af nöden i Småland, första gången å 340,000 R:dr och ej längesedan å 500,000 R:dr. Dertill komma äfven anslag till åtskilliga mindre arbetsföretag, hvilka egentligen varit afsedda för nästinstundande år, men som med hänsyn till det tillfälliga behovet för närvarande komma att utföras redan under innevarande år. Vid sådant förhållande tror jag, att man numera bör gå något varsammare till väga med vidare understöds meddelande, helst det har visat sig, att ju mera undsättning man erhållit, dess högre har man ställt sina anspråk; och jag tror så mycket heldre, att en gräns bör deremot sättas, som Statens mellankomst i allmänhet måste anses utföva en förlamande verkan på de enskildes omtanke om egen försörjning, och således endast i högst utomordentliga fall borde medgifvas.

Den tid är dessutom nu inne, då jordbruket tager mycket arbete i anspråk, och innan de nu föreslagna arbetsföretagen hinna komma i gång skall sannolikt den nya skörden vara att förvänta, och den nu mycket omordade nöden afhjelpat.

Om man velat eller kunnat i vintras understödja de behöfvande orterna med dessa arbetsföretag, så hade detta medfört vida större nytta; men för närvarande komma de, enligt min tanke, alltför sent. Skulle emellertid något behöfva ytterligare göras för nödens afhjelpande *i denna riktning*, så tror jag, att det vore riktigare att öka innevarande års anslag för fort-

sättande af nordvestra stambanau, än att anslå en half million för mindre nödvändiga företag i Småland. Dessa penningar vore då icke bortkastade, ty Riksdagen skall ändå bevilja erforderliga medel till denna banas färdigbyggande; och om detta till någon del påskyndas, så ligger deri ingen olägenhet, snarare motsatsen. Jag hoppas, att Stats-Utskottet skall taga denna angelägenhet i öfvervägande, och Riksdagen genom bifall till en sådan åtgärd inspara en half million och det oaktadt vinna det syftenål, som med den föreliggande Kongl. Propositionen åsyftas. Man kan visserligen invända, att de nödlidande i Småland bo temligen aflägsset från den nordvestra stambanan; men då man eger direkt jernvägsförbindelse, synes detta icke utgöra något oöfverstigligt hinder, helst om Kongl. Maj:t för det goda ändamålet skull kunde finna skäligt att bevilja arbetare, hvilka skulle vilja företaga en sådan resa för vinnande af anställning vid stambanebyggnaden, fri resa på jernvägen.

Herr Statsrådet Friherre af Ugglas: Den diskussion, som vid remissen af denna Kongl. Maj:ts Proposition nu uppstått, gifver mig en ösökt anledning att, på samma gång jag besvarar den siste ärade talarens yttrande, äfven till besvarande upptaga ett spörsmål, som genom Kammarrens Herr Talman kommit mig till handa: huruvida "Finansministern anser, att de till Kongl. Maj:t inkomna framställningar om undsättning till af 1868 års missväxt nödlidande delar af riket gifva anledning till antagande att, utöfver för ändamålet redan beviljade belopp, ytterligare anspråk på undsättning till dessa orter för närvarande är att motse."

Till en del kan detta spörsmål anses besvaradt redan genom den Kongl. Maj:ts Proposition, som nu är föredragen, och hvarigenom Kongl. Maj:t till Riksdagen hemställer om anslag för ordnande af betydligare arbetsföretag midt inne i den mest nödlidande delen af landet för att derigenom bereda arbetstillfälle och förtjenst åt befolkningen.

Jag är öfvertygad derom, att ett bifall till denna framställning skulle verka mycket godt. Att den icke redan förut blifvit till Riksdagen aflåten, har berott derpå, att handlingarne rörande det ojemförligt största och viktigaste af de i Propositionen omförmälda arbeten, nemligen jernvägsanläggningen från Tenhult till Wernamo först helt nyligen till Kongl. Maj:t inkommit. Genom denna anläggning skulle man erhålla en jernvägskommunikation af  $7\frac{1}{2}$  mils längd för det utomordentligt billiga priset af 1,128,000 R:dr; och man begär Statens medverkan och understöd härtill endast i form af lån till belopp af 380,000 R:dr; allt omständigheter, som synas göra detta förslag synnerligen väl förtjent af Riksdagens billigande. Enahanda är förhållandet med en annan väganläggning, därför begäres 73,000 R:dr; och vid hvars utförande, enligt hvad man med bestämdhet torde kunna påräkna, en betydlig massa arbetare, just inom de mest nödlidande trakterna, skulle kunna erhålla sysselsättning och förtjenst. Till följd häraf tror jag, att det är af särdeles stor vikt, att den Kongl. Propositionen vinner bifall.

På samma gång jag nämner detta, vill jag ej förneka, att under närvarande förhållanden, då arbetslöshet råder på så många orter i landet, det i många afseenden skulle vara nyttigt och välbetänkt, om Riksdagen lemnade Kongl. Maj:t tillfälle att innevarande år något kraftigare bedriva

jernvägsanläggningarna, än som med redan beviljade anslag låter sig göra. Jag hyser desto heldre denna mening, som dess godkännande af Riksdagen *icke* skulle medföra någon rubbning i redan uppgjorda beräkningar, och Riksdagen derigenom icke i väsendtlig mån frångår de åsigter, som blifvit af föregående Riksdagar i ämnet uttalade. Om af det anslag till nordvestra stambanan, som för nästa år beviljas, Kongl. Maj:t medgäfvos rätt att redan innevarande år använda ytterligare en million riksdaler, så är jag i tillfälle upplysa, att omedelbart efter detta beslut den vid nämnda jernvägsbyggnad sysselsatta arbetsstyrka, som nu bestiger sig till omkring 3,000 man, skulle kunna ökas med 2,500 à 3,000 man. Jag känner visserligen, att härvid den anmärkning kan göras, att den ifrågavarande banan ligger på långt afstånd från de mest nödlidande orterna i riket, såsom Kronobergs och Calmar län; men, utom det att arbetslöshet och nöd råda på vida närmare håll och i grannskapet af banan, så erbjuder det för närvarande ringa svårigheter att dit försända arbetsfolk äfven från aflägsnare trakter. Man kan uppsamla dem från de mest nödlidande orterna och lemna dem fri resa till arbetsorten.

På alla dessa skäl anser jag, att det skulle verka synnerligen godt, om för jernvägsarbetenas kraftigare bedrivande ett större belopp än det för innevarande år tillgängliga ställdes till Kongl. Maj:ts förfogande.

Herr Grefve Posse: Jag anhåller att få till Herr Finansministern frambära min tacksamhet för de upplysningar han nu meddelat Kammaren. Af dem framgår tydligen, att Regeringen har den uppfattning af förhållandena, att medel böra anslås till lindrande af den i åtskilliga trakter af riket rådande nöd, och att de böra lemnas i form af anslag till arbetsföretag, hvarigenom den nödlidande befolkningen beredes arbetsförtjenst. Såsom anledning, hvarföre den Kongl. Propositionen i detta syftemål blifvit så sent för Riksdagen framlagd, har Herr Finansministern uppgifvit det förhållande, att handlingarne i fråga om det största bland de ifrågasatta arbetsföretagen, nemligen Tenhult—Wernamo-jernvägen, först för några dagar sedan kommit Regeringen till handa. Jag betviflar ingalunda, att ju denna uppgift är riktig. Men jag tror deremot, att detta förhållande icke bort hindra Regeringen att förr än som nu skett i detta ämne meddela sig med Representationen, emedan arbetena å jernvägen Tenhult—Wernamo icke äro de enda, som af Regeringen uppmärksammas såsom föremål för Statens understöd. Och hvad denna jernväg beträffar synas mig handlingarne derom snarare hafva inkommit något för tidigt än för sent, ty de äro visserligen icke, för så vidt jag hunnit af dem taga en flygtig öfversigt, i det fullständiga skick, att de kunna på fullt allvar blifva lagda till grund för ett godkännande beslut från Representationens sida. Jag tror ej ens, att något bolag för denna anläggning ännu är bildadt; och det är vid sådant förhållande minst sagdt tvifvelaktigt, om anslaget skulle leda till det åsyftade målet eller öppnande af arbetstillfälle åt befolkningen. Af Finansministerns förklaring framgår äfven, att Regeringen önskar anslag ej mindre till arbetsföretag i Småland utan ock till påskyndande af den nordvestra stambanebyggnaden. Jag vill ej för närvarande derom yttra

mig; klart är emellertid, att meningarne kunna vara delade derom, *hvar* medlen lämpligast skola användas, om man medger *att* de skola utgå.

Herr Ekerot: Jag är öfvertygad derom, att Smålands nödlidande befolkning med djup tacksamhet förnummit den omtanke, som Regeringen egnat dess belägenhet, och de bemödanden, som så väl från Statens som den enskilda välgörenhetens sida riktas på lindrandet och afhjelpandet af provinsens lidanden. Emellertid oaktadt allt detta, oaktadt medel rikligen tillströmmat, återstår ännu i dessa trakter en nöd, så svår och förfärlig, att man knappast skulle från Kammarens bänk våga en teckning deraf. Den hjälp, som häremot är verksammast och som mest tillgodoser befolkningens intresse, ligger tvifvelsutan i att, på sätt i den Kongl. Propositionen föreslås, bereda densamma arbetsförtjenst; och jag hoppas, att Representationen icke skall förbise vigten af denna angelägenhet genom att vägra bifall till Propositionen.

Beträffande nu först den ifrågavarande jernvägsanläggningen emellan Tenhult och Wernamo, hvilken berör Tabergs rika malmdistrikt, så är jag ej i tillfälle att för närvarande derom meddela närmare upplysningar; men hvar och en känner alltför väl, huru genom den på sin tid så mycket debatterade och så starkt ifrågasatta s. k. Lagaliniens fall befolkningen i denna trakt gick miste om fördelar, som de ansågo rättast bort tillfalla dem, och hvilka förr eller sednare måste tillkomma densamma.

De föreslagna väganläggningarne i Kronobergs län utgå som bekant från Wexiö österut till olika delar af Kronobergs och Calmar län. I samma ögonblick som stambanans riktning bestämdes från Jönköping söderut öfver Alfvestad samt en förbindningsbana emellan Wexiö och Alfvestad kommit till stånd, söker sig hela trafiken från östra Småland väg till Wexiö, och för denna i fråga om kommunikationer så vanlottade del af landet är hvarje väganläggning, som befordrar detta intresse, af högsta vikt. Den nu föreslagna skall således, derest anslaget beviljas, icke blott bidra till nödens afhjelpande, utan äfven utgöra en mäktig häfstång till rörelsens utvidgande.

I afseende å den lilla kanalisering, som nu blifvit ifrågasatt, så erinrar man sig, att 1856 års Ständer ansågo behöfligt kombinera de stora vattendragen i trakten af Wexiö genom ett sådant arbete, och för sådant ändamål anvisade 800,000 R:dr såsom understöd utan återbetalningsskyldighet och 500,000 R:dr såsom lån för sammanbindande af sjöarne Helgasjö, Asa och Salen med en jernväg till östra kusten. Då denna kanal-anläggning emellertid icke kom till stånd i följd af södra stambanans sträckning i norr åt Nässjö, vände sig sträfvandena derhän att komma i beröring med stambanan: den ifrågasatta sammanbindningen gick om intet och de 1,300,000 R:dr återgingo till Statsverket. Genom det ringa understöd, som Kongl. Maj:t nu äskat, har emellertid företaget all utsigt att gå igenom, i det att det norra vattendraget eller Helgasjön derigenom sättes i förbindelse med stambanan.

På alla dessa skäl hoppas jag, att Stats-Utskottet skall med välvilja upptaga det Kongl. förslaget och att detsamma skall vinna Riksdagens bifall.

Herr Orre: Äfven jag vill till Regeringen frambära den tacksamhet, som inom provinsen Småland egnas Regeringens genom denna Proposition ådagalagda omsorg om dess väl. I sjelfva saken har jag föga att tillägga till hvad Herr Statsrådet af Ugglas samt Herr Ekerot yttrat. Jag vill blott ytterligare fästa uppmärksamheten derpå, att linien Tenhult—Wernamo omfattar en del af den jernvägssträckning, som för 8 à 10 år sedan af Regeringen föreslogs, men som då föll igenom, och att den berör Tabergs bergslag och för öfrigt trakter, för närvarande icke gynnade i fråga om kommunikationer.

Man har emot beviljandet af detta *lån*, ty om något annat är ju ej fråga, invändt, att något bolag för jernvägsanläggningen icke ännu kommit till stånd. Det är nu visserligen riktigt; men då Kongl. Maj:t för lånets utbekommande stadgat samma villkor som för andra sådana bidrag äro öftiga, samt någon förlust alltså icke kan tillskyndas Statsverket genom beviljandet af detta anslag, så hemställer jag, om häri ligger någon allvarsam betänklighet, helst all anledning är för handen att antaga, det bolaget, om lånet beviljas, verkligen kommer till stånd och kan inom föreskrifven tid, till den nödlidande befolkningens båtnad, företaga arbetet.

Herr Björck: Det hade visserligen varit särdeles önskligt, om Regeringen kunnat på en gång framställa förslag i fråga om allt erforderligt understöd till de af missväxt nödlidande i riket; men man kan ej undra på, att nödens hela utsträckning först småningom kommit till Regeringens kännedom, och att den alltså varit nödsakad att under hand föreslå medlen till dess lindrande och afhjelpande. Beträffande den nu framlagda Propositionen, måste man hålla Regeringen räkning derför, att den inskränkt sina anspråk till den måttliga summan af en half million, äfvensom derfore att den icke begagnat tillfället för att åstadkomma rubbningar i den plan, som för jernvägarnes utförande en gång blifvit utstakad, och icke heller begärt anslag till påbörjande af nya banor, hvilkas fullbordande måhända skulle kosta 10- ja 20-dubbelt mera än det nu äskade beloppet. Det synes mig, som om Regeringens förslag äfven derutinnan vore väl afpassadt, att de ifrågasatta arbetena skola företagas inom de mest nödlidande trakterna; och då dessa arbeten, så vidt man ännu kunnat inhemta, äro af ganska stor betydelse för dessa orter och likväl erfordra endast jemförelsevis ringa kostnader, tror jag, att de böra föredragas vare sig framför utvidgade arbeten å nordvestra stambanan eller påbörjande af nya jernvägsanläggningar. Utan att således ingå i något bedömande särskildt af Tenhult—Wernamo-banans fördelar eller af öfriga här föreslagna arbeten, kan jag icke annat än understödja de åsikter, som ligga till grund för den Kongl. Propositionen.

Herr Hierta: Som Regeringens ifrågavarande Proposition ännu icke gått till Stats-Utskottet, har jag ej varit i tillfälle att närmare granska dess innehåll och måste derfore förbehålla mig att framdeles få inom Utskottet framställa de yrkanden, hvartill den kan gifva skälig anledning. Jag kan icke förneka rättmätigheten utaf den medkänsla för de behöfvande, som både hos Regeringen och Representationen gifvit sig till känna, och jag uppskattar tillfyllest svårigheten af att framkomma med anmärk-

ningar emot ett förslag sådant som det nuvarande på en tid, då man i ordets egentliga bemärkelse kan säga, att nöden står för dörren, och då man torde vara nog mycket benägen att ingå på ett förslag, som står i strid med hvad man skulle besluta under en lugnare tid, då man icke hade att taga ämnet i betraktande från någon annan synpunkt än Statens fördel. Men jag kan likväl icke neka, att jag af den Kongl. Propositionen blifvit något öfverraskad. Ännu är nemligen intet bolag bildadt för den ifrågaställda jernvägsanläggningen. Skola arbetena dervid kunna börja, förrän bolaget blifvit bildadt? Detta är den första frågan man kan göra. En af de siste talarne har sagt, att något bolag väl ännu icke blifvit bildadt, men att ett sådant säkerligen kommer till stånd. Det är godt och väl. Här fordras, säger man vidare, icke mer än en half million, men då ännu icke något bolag åstadkommits, då inga villkor blifvit föreslagna för Statens understöd, och då intet kontrakt ännu kunnat ingås, så tror jag, att man med skäl kan fråga, -- hvad som äfven torde böra tagas i betraktande af Herr Finansministern, — huruvida man verkligen såsom sannolikt kan hoppas, att den halfva million, som nu begäres, skall blifva det sista anslag, som för denna jernväg erfordras. Hvad den föreslagna jernvägslinien beträffar, så har jag af alla krafter stridit för densamma vid 1859—1860 årens riksdag, då likväl en sådan manöver egde rum, att denna linie, som förut var beslutad, på en gång förkastades och man i stället antog en annan vida ofördelaktigare och dessutom 5 millioner dyrare linie, nemligen den åt Nässjö. Sedan denna sednare linie nu en gång blifvit vald, hemställer jag, huruvida, derest icke den aldra yttersta nöd är för handen, det ej kan anses vara något öfverflödigt att bygga tvänne parallela banor så nära hvarandra. Jag kan icke underlåta att erinra, det vi ju äfven hafva på förslag en annan jernväg emellan Nässjö och Oscarshamn, som äfven kommer de nödlidande till godo. Jag vill icke bestämdt yttra mig derom, huruvida Staten under vanliga förhållanden kunde hafva medel till understödande af denna jernvägsbyggnad, rör hvilken i öfrigt de svårigheter möta, att någon Proposition om anslag till densamma icke utgått från Regeringen, och att det kontrakt, som bolaget ingått med Engelska kontraktörer, lider af vissa ofullkomligheter, hvilka man ej kan dölja för sig sjelf. Men denna jernväg har det stora företrädet framför alla andra privata jernvägsbyggnader, som hittills varit i fråga, att den ej begär större statsanslag än  $\frac{1}{8}$  af hela anläggningskostnaden. Bolaget och dess Engelska kontraktörer hafva till och med gått in på, att detta anslag icke behöfver utbetalas förr, än hela jernvägen är färdig, samt under sådana villkor åtagit sig att genast påbörja och med alla krafter fortsätta arbetet, tilldess det blir färdigt. Då nu denna jernväg äfven ligger inom den nödlidande orten, och jag för ungefär en månad sedan hörde sägas, att nöden derstädes till och med vore större än på andra håll, så vill jag endast nämna, att det ingalunda är omöjligt, att från Stats-Utskottets sida en hemställan kan komma att göras om beviljande af anslag till den sednare banan såsom den fördelaktigaste. Planen för densamma har varit före hos Regeringen och der blifvit godkänd samt är dessutom tillstyrkt af Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Den nu föreslagna banan har deremot blifvit af Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen afstyrkt, men det oaktadt har Regeringen ansett sig

böra förorda densamma. Jag antager derföre, att det varit en känsla af barmhertighet emot de nödlidande, som hufvudsakligen föranledt Regeringen att utan någon närmare eller noggrannare granskning framlägga proposition derom för Riksdagen. Men då jag jemför dessa trenne jernvägsföretag, så vill det för mig synas, som om Nässjö—Oscarshamn-banan har så många premisser, så många redan konstaterade omständigheter, som måste tagas i betraktande, att jag ej kan annat än bedja att få framhålla hvad härutinnan hittills förekommit, då handlingarne främdeles blifvit till Stats-Utskottet öfverlemnade.

Herr Wigardt: På samma gång som jag, i likhet med de föregående talarne, måste uttrycka min lifliga tacksamhet emot Regeringen för den hjälp, hvarmed de nödstälde Smäländingarne blifvit och blifva hugnade, vågar jag likväl uttala min öfvertygelse, att de gåfvor, som hittills kommit dem till del, ingalunda äro tillräckliga för nödens afhjelpande och tillika upplysa, att, då den förut föreslagna linien förkastades, detta för befolkningen kändes högeligen svårt. Folket der i orten har nemligen en ytterst mager jord att aftvinga de skördar, hvaraf det skall lefva, och då man vet, att i Tabergs bergslag den hufvudsakliga näringen, stångjernstillverknningen, på sednare tiden gått tillbaka, så synes mig det påståendet icke vara för djerft, att, om icke kommunikationerna lättas, bruken skola gå under och arbetsförtjensterna upphöra.

Här har blifvit påpekadt, att ännu intet bolag blifvit bildadt för den ifrågavarande jernvägen. Det är visserligen sannt, men då den Kongl. Propositionen bestämmer, att ett dylikt bolag skall vara bildadt före den 15 instundande Juni, så synes mig risken icke blifva särdeles stor. Kan ej något bolag komma till stånd, så kommer naturligen något understöd icke heller i fråga. Jag vill ingalunda uttala någon åsigt, om ett bolag kan bildas eller icke, men jag hoppas och tror, att det förra skall blifva händelsen, då jag är öfvertygad, att den ifrågavarande jernvägen är af behof påkallad. Jag vill slutligen endast med allvar lägga Stats-Utskottet och äfven Riksdagen på hjertat att om möjligt bevilja det anslag som är i fråga, öfvertygad såsom jag är, att det i sin mån skall bidra till nödens afvärjande.

Herr Hedenberg: Då hufvudskälet för den Kongl. Propositionen om anslag till en ny jernvägsanläggning är att skaffa arbete åt de nödlidande i Småland, men jag anser detta ändamål bättre vinnas genom Oscarshamns-vägens bearbetande, kan jag för min del ej annat än instämma med Herr Hierta, att denna sednare väg bör ega företräde.

Herr Johan Erickzon: I likhet med föregående talaren måste jag för min del föredraga Oscarshamns-vägen. Det är nemligen känt, att den banan går igenom en ort, der nöden är stor. Hundratals arbetare derifrån äro anställda vid nordvestra stambanan; och jag fruktar det värsta, om icke anslag beviljas till den förstnämnda banan, samt instämmer derföre med Herr Hierta.

Sedan öfverläggningen nu förklarats slutad, blef, på framställning af Herr Talmannen, berörda nådiga Proposition hänvisad till Stats-Utskottet; skolande de i anledning af samma Proposition afgifna yttranden jemväl till Utskottet öfverlemnas.

### § 3.

Föredrogos ånyo och bordlades andra gången:

Konstitutions-Utskottets Utlåtanden N:is 9, 10 och 11;

Banko-Utskottets Memorial N:o 10 och Utlåtande N:o 15;

Bevillnings-Utskottets Betänkande N:o 15; och

Särskilda Utskottets Memorial N:o 2.

Härvid anförde

Herr John Ericson: Då det är af vikt, att det Särskilda Utskottet får Kammarens beslut i anledning af Kongl. Propositionen om landtförsvarets ordnande snarast möjligt sig delgifvet, för att kunna före riksdagens slut afge förslag till underdånig skrivelse, så hemställer jag, att Särskilda Utskottets Memorial N:o 2 måtte på föredragningslistan uppflyttas näst efter Stats-Utskottets Utlåtande N:o 73.

I enlighet med detta yrkande beslöt Kammarén, att Särskilda Utskottets Memorial N:o 2 skulle å föredragningslistan till nästa sammanträde uppflyttas i ordningen näst efter Stats-Utskottets Memorial N:o 73.

Vidare föredrogos och bordlades för andra gången:

Särskilda Utskottets Memorial N:o 3; och

Första Kammarens protokollsutdrag N:o 173.

### § 4.

Föredrogs Stats-Utskottets Utlåtande N:o 65, i anledning af dels Kongl. Maj:ts nådiga Proposition om anslag till fortsättande af arbeten å nordvestra stambanan samt för uppförande af stationshus i Stockholm, dels väckt förslag att för Statens jernvägsbyggnader endast materiel af Svensk tillverkning må användas.

#### *Punkten 1.*

Härvid anförde

Herr Myrtin: Vid 1868 års riksdag ifrågasattes att så skyndsamt som möjligt eller till slutet af år 1870 färdigbygga nordvestra stambanan, och man sökte medelst sifferuppställningar visa, att byggnadskostnaden derigenom högst betydligt skulle reduceras. Dessa beräkningar emotsades likväl i min tanke icke så mycket derföre, att man i verkligheten ansåg dem oriktiga, som icke mera af orsaker, dels att man icke hyste någon särdeles förkärlek för sträckningen af berörda stambana, dels äfven att man ansåg den



ekonomiska ställningen icke kunna medgifva användandet af större årliga anslag för banans färdigbyggande, som, derest den meningen, att endast behållna trafikmedlen borde användas till betäckandet af byggnadskostnaden, blifvit rådande, icke kunnat emotses förr än år 1872. Vid förra riksdagen beviljades likväl för nordvestra stambanan 3,090,000 R:dr; och man hyser nu förhoppning om banans fullbordande år 1871. Men de af mig omnämnda ekonomiska fördelarne, om banan blifver färdig redan 1870, qvarstå ännu oförändrade, och jag tillåter mig derföre att återupptaga detta ämne, hvarvid jag vill återopa en liten skrift, hvaraf några exemplar blifvit i Kammaren utdelade. Den lyder i vissa delar sålunda: "Erinringar vid Stats-Utskottets Utlåtande N:o 65 mom. 1, eller anslaget till nordvestra stambanans fortsättning:

Enligt hvad detta Utlåtande gifver vid handen, erfordras utöfver redan beviljade medel till nordvestra stambanans fullbordan ett belopp af inalles. . . . . R:dr 6,180,000: —  
hvarifrån dock afgår den genom banans förändrade  
riktning beräknade besparing . . . . . „ 325,340: —

så att det verkliga behovet utgör R:dr 5,854,660: —  
Enligt både Kongl. Maj:ts Proposition och Utskottets Betänkande skulle deraf för år 1870 anslås 3,100,000 R:dr, hvadan till 1871 skulle återstå 2,754,660 R:dr.

Nu har, såsom synes af åtskilliga vid Stats-Utskottets Utlåtande N:o 66 fogade reservationer, öfverläggning inom Utskottet äfven egt rum om beviljande af anslag till påbörjande af arbetena på båda de återstående stambanorna dels redan under innevarande, dels under nästa år, och till detta ändamål föreslagits dels 3,000,000 R:dr eller 1,500,000 R:dr till hvardera banan, dels endast 500,000 R:dr till den norra och 1,000,000 R:dr till den östra stambanan. Utskottet har visserligen afstyrkt dessa förslag, men säkerligen komma reservanternas att i Kamrarna återupptaga dem och göra dem till föremål för diskussion.

Ibland de talrika reservanternas har en ledamot af Andra Kammaren förklarat sig benägen att, derest Utskottet dertill funnit tillgångar, och med fästadt afseende på den med skäl öfverklagade bristen på tillfälle till arbetsförtjenst för en nödlidande befolkning, heldre deltaga i ett beslut om större anslag till nordvestra stambanan för att påskynda dess fullbordan än om en splittring af krafterna på nya bandelar, innan man fullbordat den, som redan kommit målet så nära som den nordvestra, hvarvid samma reservant äfven påpekat, huruledes Statens intresse skulle bäst tillgodoses dymedelst, att tidpunkten, då denna bana kunde börja lemna afkastning, i samma mån påskyndades.

Denna tanke synes i sanning förtjent att närmare skärskådas, innan den förkastas.

---

Genom ett skyndsammare fullbordande af nordvestra stambanan vinnas otvifvelaktigt flera fördelar, af hvilka de vigtigaste kunna i korthet sålunda sammanfattas:

1:o. Vid öfvervägande af de vid innevarande års slut färdiga bandelarnes läge och af den erfarenhet, som hittills vunnits på linien Arvika—

Norska gränsen, är det klart, att, förrän hela denna jernvägssträckning är fullbordad, kan hvarken den lokala industrien inom dess trafikområde deraf draga någon synnerlig nytta eller rörelsen på dessa bandelar tillskynda Statens öfriga jernvägar några väsendtligt ökade inkomster, hvarutaf åter följer att, genom det fördröjda fullbordandet af banan, det redan sedan flera år på densamma nedlagda betydliga kapital under tiden, hvarken medelst direkt afkastning eller genom något väsendtligt inflytande på industriens utveckling, kan bereda landet de fördelar, man med densamma åsyftat.

När deremot hela banan kan trafikeras och den omedelbara spårförbindelsen mellan båda rikenas hufvudstäder och förnämsta handelsplatser jemte mellanliggande orter sålunda blifvit ävägabragt, kan det ej dragas i tvifvel, att Sveriges vestra och södra stambanor skola hemta betydligt ökad netto-inkomst af den rörelse, som måste uppkomma emellan Norge och de vester om Carlstad belägna delarne af Wermland, å ena sidan, samt de orter, som de äldre stambanorna beröra, å den andra, oberäknadt det öfverskott, som nordvestra stambanan i och för sig kan lemna utöfver sin drift- och underhållskostnad, en intägt, som skulle tillgodokomma Statsverket ett år tidigare, om banan fullbordades 1870 i stället för 1871.“

Som jag förmärker, att Herrarne icke egna någon uppmärksamhet åt uppläsandet af denna handling, och jag deraf drager den slutsatsen, att Herrarne redan deraf tagit erforderlig kännedom, så vill jag afsluta läsningen af samma handling.

Nu har Herr Olof Olsson uti afgifven motion hemställt: “att 1,000,000 R:dr af sistnämnda anslag må anvisas att utgå redan innevarande års sommar till användande på ifrågavarande jernvägsarbeten emellan Carlstad och Arvika i och för beredande af sysselsättning och lifsmedel åt den stora befolkning, som i anseende till fjolårets missväxt och deraf befintlig nöd i landet icke på annat sätt kan bereda sig arbetsförtjenst.“

Utan att angifva något skäl, har Stats-Utskottet funnit sig icke kunna understödja detta förslag. Som likväl, derest denna motion bifölles, och under förutsättning att 1870 års Riksdag för samma år anvisar slutliga anslaget till banan, eller att tillstånd medgifves till likartad anteciperings nästa år på 1871 års anslag, i den mån det må kunna behöfvas, banan — enligt Herr Öfverste Beijers mig gjorda meddelande — kunde redan under nästa år i dess hufvudsakligaste delar vara färdig, så att hinder för dess trafikering icke möter, yrkar jag bifall till Herr Olssons berörda motion, och att första punkten i Utlåttandet måtte erhålla följande lydelse: “att Riksdagen måtte, till fortsättande af arbetena å nordvestra stambanan mellan Carlstad och Arvika, för år 1870 till Kongl. Maj:ts disposition anvisa ett anslag af Tre millioner etthundra tusen riksdaler, deraf likväl en million riksdaler skall utgå redan under innevarande år.“

Herr Hedlund: Då jag under förra riksdagen förordade beviljande af större anslag till nordvestra stambanan för ett skyndsammare fullbordande af densamma, och såsom ett bland hufvudmotiven därför anförde vigten af att sysselsätta en mängd sysslolösa arbetare, trodde jag dock ej, att detta argument skulle hafva en så stor betydelse, som det nu visar sig

hafva vunnit. När derjemte frågan kommit på den punkt, *att* banan är till sin riktning bestämd, och *att* de medel, som dess fullbordande kostar, *skola* utgå; *när* genom arbetets skyndsammare fortsättande det äfven blir billigare; *när* en mängd sysslösa arbetare härigenom kunna erhålla systerställning, och *när* genom denna banas färdigbyggande det Svenska järnvägssystemet blir tidigare förenadt med det Norska; då synes det mig ock i sanning obegripligt, att Riksdagen skall kunna för en jemförelsevis så obetydlig summa som en million lemna alla dessa förhållanden å sido.

Jag kan för min del ej annat än på det varmaste understödja den siste talarens önskan, att en million af det ifrågavarande anslaget måtte få disponeras redan i år, och det så mycket heldre som denna åsigt äfven vunnit medverkan från Regeringens sida.

Herr Anders Eriksson: Jag instämmer för min del med de båda föregående talarne och anser det vara af stor vikt, att det framställda förslaget bifalles, ty ju förr den nordvestra stambanan blir färdig i sin helhet, desto förr kan man påräkna någon vinst äfven af de redan anlagda delarne deraf.

Vid sista riksdagen framställde jag ock ett yrkande i enahanda syfte; och då saken nu kan hjälpas med ännu mindre summa, eller endast en million, så är det så mycket större skäl för mig att biträda den förste talarens yrkande.

Herr Nils Andersson: Det kan icke vara min mening att uttala något ogillande af Stats-Utskottets Betänkande i denna punkt, för så vidt det angår bifall till den Kongl. Propositionen om anslag till fortsättande af arbetena å nordvestra stambanan. Men i afseende på Herr Olof Olssons motion kan jag deremot icke gilla Stats-Utskottets åtgärd. Missväxt, nöd och arbetslöshet så väl i Wermland som i andra delar af landet gifva mig tillräcklig anledning dertill. Nöden i många andra af landets län har flera gånger blifvit vid denna riksdag omtalad och äfven behjertad, men nöden inom Wermland har hittills icke blifvit mycket omnämnd. Jag har visserligen vid ett föregående tillfälle erinrat, att kommuner i Wermland finnas, der fattigafgiften i år uppgår ända till 1 R:dr 50 öre per fyck, och jag anser mig nu böra ytterligare påpeka denna omständighet. För den kommun, jag nu särskildt här vidrört, gör ett så stort tillskott per fyck en summa af icke mindre än 27,500 R:dr. Dessutom ber jag att få nämna, att enligt de uppgifter, som af Konungens Befallningshafvande i Wermland inforrats från länets samtliga kommuner, och hvilka uppgifter utgjort föremål för landstingets pröfning, beräknas bristen i anledning af sistlidet års missväxt till omkring 700,000 R:dr. Dessa förhållanden visa tillräckligt, att nöden äfven inom Wermland är ganska stor.

Jag anser derföre, att det är allt skäl att lemna bifall till Herr Olof Olssons motion, nemligen så att 1,000,000 R:dr af det för år 1870 afsedda anslaget till nordvestra stambanan måtte få användas redan under innevarande år, så mycket heldre som Staten ingalunda komme att vidkännas någon förlust derpå, och man i och med detsamma blefve i tillfälle att åt ett stort antal arbetslösa personer bereda en behöflig arbetsförtjenst, så-

som Herr Finansministern nyss uppgifvit. Om man invänder, att det blefve svårt för arbetare ifrån långt aflägsna orter att söka sig arbetsförtjenst inom Wermland, så får jag erinra, att vid jernvägsarbetena derstädes hittills använts ett stort antal arbetare ifrån Småland, Skåne, Westergötland och Elfsborgs län. Derföre torde det ej vara för förmätet att antaga, det ännu flera arbetare från dessa landsdelar skola söka arbete vid nordvestra stambanan.

Herr Myrtin uppläste en del af en brochyr, men slutade densamma i följd af Kammarens otålighet att höra på. Jag tager mig derföre friheten uppläsa några ord utur 2:dra punkten af samma skrift, som lyder sålunda:

”2:o. Enär inga förberedande arbeten erfordras för ändamålets uppnående, utan blott en omkring 50 procent större arbetsstyrka behöfde användas under innevarande år, så beredes på detta sätt ett synnerligen lämpligt arbetstillfälle för den sådant saknande delen af befolkningen i vissa nödlidande delar af landet. Vid nordvestra banan finnes allt i ordning, för att genast kunna emottaga och sysselsätta ett större antal arbetare; i de trakter, der arbetet pågår, råder mindre nöd, och lefnadskostnaderna äro följaktligen der billigare, kommunikationerna från Småland, Westergötland och Dalsland, eller de landskap, som missväxten förlidet är hårdast drabbat, äro både lätta och billiga till Carlstad och trakten deromkring, hvaraf torde kunna slutas, att det medel, som här erbjuder sig till nödens lindrande, på en gång är det kraftigaste och det som snarast kan bringas till verkställighet samt tillika bereda Staten en gifven vinst.”

Med anledning af hvad jag sålunda anført, slutar jag med att instämma till alla delar med Herr Myrtin.

Herr Olof Olsson: Jag instämmer med Herr Myrtin och inskränker mig sålunda till att yrka bifall till den motion jag väckt i ämnet.

Herr Hedengren: Då jag vid sista riksdagen tillhörde deras antal, som önskade, att anslaget till nordvestra stambanan skulle blifva större än det sedan blef, och denna min åsigt då gillades af Andra Kammarerna, så torde det ej anses alltför förmätet af mig att hoppas, att det förslag, som nu är å baue, äfven måtte vinna denna Kammarers understöd, helst det ovilkorligen komme att lända till stor fördel, att denna stambana så snart som möjligt blefve färdig, enär derigenom efter min tanke ändamålet med de båda rikenas förening sannolikt mycket bättre vinnes än genom en ny föreningsakt.

På grund häraf, och då dertill lägges, att man härigenom får tillfälle att sysselsätta ett stort antal hungrande arbetare, tror jag det icke vara skäl att söka hindra ett sådant beslut som det nu föreslagna, helst det samma ingalunda komme att medföra någon förökad kostnad utan tvärtom. Och då Herr Finansministern yttrat, att det lätt kunde gå för sig att förflytta arbetare ifrån de orter, der nöden är svårast, till de trakter, der nordvestra stambanebyggnaden för närvarande pågår, så förefinnes ju så mycket mindre hinder för detta besluts fattande. Väl vore dock i sådan

sådan händelse, om det vilkor härvid fästades, att ej hela arbetslönen finge genast uttagas, utan att en del deraf skulle reserveras till arbetstidens slut och först utlemnas till arbetarne, då de vore i begrepp att återvända till sina hem, så att de icke, såsom hittills gemenligen varit fallet, kunde förstöra sina förtjenster långt hastigare än de förvärfvat dem. Det hade varit en välgerning, om något sådant äfven förut varit stadgadt, så att arbetarne haft en liten sparkassa samlad till sin hemfärd, i stället för att, såsom nu sker, komma tillbaka med utslitna kläder och öfverflödiga lefnadsvanor men utan något att tillfredsställa sina egna och de sinas nödvändigaste behof med.

Jag instämmer för min del med dem, som yrkat, att en million af ifrågavarande anslag måtte utgå under innevarande år.

Herr Björck: Det är onekligen af stor fördel att raskt och kraftigt pådrifva sådana arbeten, som här äro i fråga, då landets tillgångar det medgifva och dess öfriga förhållanden det kräfvat, enär man derigenom hastigare kan blifva i åtnjutande af afkastning på sina nedlagda medel; och denna fördel har äfven under diskussionen blifvit framhållen, likasom den alltid spelat en stor rol vid bestämmandet af arbetet å jernvägsanläggningarne. Men man får icke heller förbise andra sidan af medaljen, nemligen att Statens förmåga att fortsätta arbetet minskas, då man alltför mycket påskyndar detsamma, och att man således på detta sätt äfven kan blifva tvungen att mot sin vilja sätta en dam för jernvägarnes vidare utsträckning. Jag tror, att vid närmare undersökning det skall visa sig vara en fullkomlig sanning, att desto fortare man bygger, desto mera inskränker man jernvägarnes utsträckning. Vi hafva redan förut funnit nödvändigheten af att icke bygga för så stora årliga belopp som för några år sedan, och den summa af sex millioner, som under flera år användes, har man äfven sedan funnit vara för stor, så att man slutligen ned-satt beloppet till den summa af omkring tre millioner, hvartill vi nu kommit. Det ligger i detta förhållande, efter min uppfattning, fullt skäl för det antagandet, att det vore oriktigt att nu åter söka uppdrifva årliga kostnaden för jernvägsanläggningarne, så vida man nemligen vill erkänna den principen, att man icke för de lokala jernvägsintressenas hastigare tillfredsställande bör uppoffra Statens eget intresse att en gång i framtiden få jernvägar öfver hela landet. Ser man saken ifrån denna sida, som jag tror vara den enda rätta, så skall man finna, att den fara, som åtskillige talare velat se i Herr Myrtins förslag, verkligen finnes deruti, äfven om det endast afser att afhjelpa ett tillfälligt behof. Jag tror nemligen, att, om anslaget för nordvestra stambanan nu skulle ökas med 1 eller 1 1/2 million för i år, så skola de, som styra öfver landets finanser och jernvägsanläggningar, sedermera icke förmå att gå tillbaka, utan mötas af samma svårigheter, som förut förefunnits i detta afseende, och hvilka nu skulle blifva så mycket svårare att öfvervinna, som anspråken derigenom, och detta kanske med skäl, skulle växa. Ty i samma mån vi anlägga banor, som icke äro nödvändiga för hela landet, i samma mån skall man också synas ingå på det antagandet, att Staten är skyldig att förse alla sina provinser med jernvägar, och då skall den ena provinsen anse sig lika be-

rättigad i detta hänseende som den andra. Således bör man vara ytterst varsam, innan man ökar det årliga anslaget utöfver den summa, hvartill det sednast blifvit nedsatt.

De stora fördelar, som man nu säger skola blifva en följd af detta förökade anslag, kan jag icke heller för min del finna. Ett skäl till att långsamt utföra jernvägsanläggningar är i allmänhet det, att de icke, straxt som trafiken öppnas, gifva ersättning för de nedlagda kostnaderna eller någon nämnvärd inkomst. Det må vara mig tillåtet att betvifla, det ifrågavarande bana kommer att genast lemna någon betydligare afkastning; och den öfriga fördel i finansielt hänseende, som skulle vinnas genom att något förr öppna denna bana, är jemväl så ringa, att den icke bör tagas i betraktande, synnerligast som tidsskilnaden i alla fall blefve ganska liten.

Slutligen vill jag påpeka, att Stats-Utskottet i ett följande Betänkande tillstyrkt Riksdagen att hos Kongl. Maj:t begära framläggandet till nästkommande riksdag af en genomförd plan huru våra jernvägsarbeten under den följande tiden skola lämpligast ordnas; och vi böra derföre icke nu vidtaga några utomordentliga åtgärder, utan först afvakta Kongl. Maj:ts förslag, hvilket troligen icke länge skall låta vänta på sig. Då detta blifvit färdigt, hoppas jag, att vi deri skola finna utvägar att småningom med jernvägar förse hela landet, utan att äfventyra någon för Staten skadlig öfveranstängning.

På dessa skäl anser jag mig fullt befogad att yrka bifall till hvad Utskottet föreslagit eller beviljandet af det utaf Kongl. Maj:t äskade anslaget af 3,100,000 R:dr, men att afseende icke måtte göras på den af Herr Myrtin begärda förhöjningen i detta anslag.

Herr Statsrådet Friherre af Ugglas: Om jag rätt uppfattat Herr Myrtins förslag, så innefattar det bifall till hvad Utskottet i första punkten tillstyrkt, endast med det tillägg att af dessa 3,100,000 R:dr en million skulle få utgå redan i år. Är min uppfattning riktig, så öfverensstämmer detta med det förslag jag nyss framställt, och jag kan icke finna, att någon väsendtlig rubbning derigenom göres i den redan antagna planen. Man har härigenom endast velat på grund af rådande exceptionella förhållanden lemna åt Kongl. Maj:t, att under innevarande år låta med större kraft utföra arbetet å nordvestra stambanan; men genom detta förslag har man ingalunda uppdrifvit det årliga anslaget utöfver det belopp, hvartill den siste värde talaren ansåg det högst böra gå. Fördelen ligger deruti, att man genom antagande af detta förslag kan göra det möjligt att hastigt öka arbetsstyrkan, så att en del af den nu genom arbetslöshet nödlidande befolkningen må kunna erhålla sysselsättning och uppehälle för den närmaste framtiden. Arbetet på denna bana är nu så ordnad och alla nödiga detaljundersökningar så undångjorda, att intet hinder möter för de arbetare, som ytterligare kunna komma att anställas, att genast få börja med sitt arbete. Af denna anledning, att understöd snart må kunna lemnas åt dessa nödställda arbetare, samt då det icke åstadkommer någon rubbning i den plan, som hittills blifvit följd, utan snart sagdt endast är att betrakta såsom en bokföringsåtgärd, anser jag således Herr Myrtins förslag förtjent af uppmärksamhet.

Herr Peter Olson: Jag kan icke annat än instämma i Herr Myrtins förslag, och tror att flera skäl tala för detsamma. Herr Finansministern har redan visat, att en mängd arbetare, som för närvarande äro blottställda af brist på sysselsättning, derigenom skulle blifva upphjelpa, äfvensom att landets finanser ganska väl medgifva denna åtgärd, enär den i sjelfva verket endast är en bokföringsåtgärd. En föregående talare på Göteborgs-bänken har yttrat, att förslaget åsyftade en förhöjning i det af Kongl. Maj:t äskade anslaget; men detta måste vara en missuppfattning å hans sida, ty efter hvad Herr Finansministern jemväl tydligt och klart visat, är här endast fråga, om att en del af det anslag, som Kongl. Maj:t begärt och Stats-Utskottet tillstyrkt, skulle utbetalas redan i år i stället för nästa år. Det blir således endast en minskning för nästa år, men medför icke någon ny utgift för Staten. Under sådana förhållanden anser jag mig icke vidare behöfva framhålla lämpligheten af Herr Myrtins förslag, utan inskränker jag mig att endast yrka bifall till detsamma.

Herr Anders Jonsson: Jag anhåller endast, att med bifall till hvad Utskottet i öfverensstämmelse med Kongl. Maj:ts nådiga Proposition tillstyrkt i första punkten dessutom få förena mig med Herr Myrtin i det af honom framställda förslaget, att 1,000,000 R:dr utaf det för nästkommande år äskade anslaget å inalles 3,100,000 R:dr måtte redan i år utbetalas till beredande af mera arbetsförtjenst inom landet.

Herr Key: Herr Myrtins förslag är, så vidt jag kan fatta, alldeles lika med det nyss af Herr Civilministern i Första Kammaren framställda. Det är hvarken i det ena eller i det andra fråga om någon förhöjning i det af Kongl. Maj:t begärda anslaget å 3,100,000 R:dr för nästkommande år, utan endast att utbetala 1,000,000 R:dr af detsamma redan i år. Meningen dermed skulle nu vara att lindra den nöd, som arbetslösheten föranledt, och som på vissa orter, synnerligast inom Småland, tyvärr förefinnes. Jag tillåter mig dock betvifla, att medlet är riktigt väl valdt; skall det angifna ändamålet i bästa möjliga mån vinnas, så bör understödet lemnas direkt åt de orter, der arbetslösheten är som störst, men icke åt en ort, ifrån hvilken ingen klagan försports. Huru skola dessutom dessa nödställda Småländska arbetare, som icke hafva medel att skaffa sig uppehållet för dagen, kunna frakta sig fram ända upp till Norska gränsen och tillbaka? Men om de nu äfven lyckas att fortskaffa sig till ort och ställe, så återstår alltid, att de tillgångar, hvilka genom arbetsföretag i stort spridas ut i den ort der desse bedrifvas och derigenom både direkt och indirekt måste underlätta ställningen derstädes, icke i ringaste mån komma nu ifrågavarande nödställda, fjerran från arbetsföretaget belägna, trakter till godo. Tager man derjemte i betraktande, att arbetet på nämnda ort kommer att fortgå i ganska stor skala äfven utan beviljande af detta tillskott, synes det så mycket mindre rättvist att beröfva de trakter, der nöden är som störst, en möjlighet att nu i år erhålla ett liknande bidrag. På dessa skäl ser jag mig tvungen att yrka afslag å Herr Myrtins förslag.

Herr Hierta: Mycket skulle kunna tala för Herr Myrtins förslag, och särskildt den omständighet som af herr Peter Olsson blifvit tydligare betonad, att här skulle vara fråga icke om någon egentlig tillökning i anslaget, utan endast om temporär öfverflyttning af en del utaf detsamma, hvilken åtgärd icke skulle särdeles mycket betyda, då anslaget i sin helhet i alla fall torde komma att beviljas. Jag tager mig likväl friheten erinra, att genom denna åtgärd, och då man väl ändock icke torde kunna underlåta att, såsom Stats-Utskottet föreslagit, bevilja 1,000,000 à 500,000 R:dr till understöd åt Småland, balansen mellan inkomster och utgifter i sjelfva verket får ett helt olika utseende mot hvad eljest skulle blifva förhållandet. Ty för det första behövas dessa 3,100,000 R:dr som Stats-Utskottet föreslagit eller tillstyrkt för nordvestra stambanan; men skulle vi nu, såsom några talare föreslagit, derutöver bevilja vare sig till nordvestra- eller östra stambanan 1,000,000 à 1,500,000 R:dr samt särskildt åt Småland 1,000,000 à 500,000 R:dr, så behöfde vi ytterligare låna ett par millioner R:dr. Jag tror således, att vi icke kunna vidtaga denna åtgärd utan att betrakta den finansiella delen deraf i dess principiella egenskap; ty man skall utan tvifvel alltjemt återkomma till den frågan, att vi i och för jernvägsbyggnadernas hastigare fullbordande skola åtaga oss en eller annan beviljning, såvida man icke alltjemt vill fortgå på den andra banan, att fortfarande hvarje år låna penningar för Statens löpande utgifter, hvilket jag icke anser för en sund ekonomi. Vid början af sistlidne riksdag tycktes man äfven vilja gilla Regeringens plan — som utan tvifvel var grundad på samvetsgrannt öfvervägande — att icke så hastigt fullborda nordvestra stambanan för att icke öka Statens skuldsättning. Men om några tvingande skäl nu förefinnas att frångå denna princip, så kan jag icke neka, att jag snarare skulle vara böjd för att lemna den million, som är i fråga, åt Oscarshamn—Nässjö-banan, isynnerhet som det då icke behöfde komma i fråga att betala ut beloppet i år, utan först sedan denna bana blifvit färdigbyggd; äfven skulle Statens bokföring då icke visa ett så olika utseende mot hvad den får, om vi endast hålla oss vid det anslagsbelopp, som vi förut ansett såsom det normala. Af detta skäl förenar jag mig tills vidare, och för den händelse att icke något annat plausiblare förslag framställes, med Herr Key och yrkar afslag å Herr Myrtins begäran.

Herr Carl Ifvarsson: Man har visserligen anført, att Herr Myrtins förslag egentligen endast skulle gå ut på en enkel bokföringsåtgärd, i det att frågan endast gällde att få använda en del af anslaget redan i år i stället för nästa år; och jag medgifver att saken så kan förefalla vid ett flygtigt påseende. Men förhållandet är dock icke alldeles sådant, när man betraktar saken något närmare. Ty genom att ifrån de 3,100,000 riksdalerna för nästa år taga 1,000,000 R:dr och lägga dem till innevarande års anslag, som utgör 3,090,000 R:dr, skulle man komma att bygga för nära dubbelt så mycket i år som nästa år. Redan derigenom skulle vi åter komma in på samma väg som förr, att bygga för mycket det ena året och för litet det andra. Men å andra sidan kunna vi icke vara försäkrade, att icke samma förhållande kunde inträffa äfven nästa år som nu; och hvart skulle det då bära af i längden? För min del tror



jag, att hvad som beviljades förra året är tillräckligt för banans fortsättande nu i år, och vill man nu genast gifva en mängd arbetare sysselsättning tills vidare, så kan detta mål alltför väl vinnas genom att pådrifva arbetet något mera under sommaren samt inskränka det på hösten, då bättre förhållanden möjligen inträda. Således tror jag icke det är nödvändigt att öka årets arbetssumma. Mera nödvändigt är det, att vi akta oss för att komma in på sådana afvägar, som vi för några år sedan beträdde, och åter framkalla sådana tryckningar och rubbningar i affärsförhållandena som då. Vi hafva nu en gång sett följderna, och vi böra därför vara på vår vakt, att vi icke åter gifva oss in på samma bana; ty har man en gång kommit derin, så är det svårt att stadna innan man redan hunnit för långt. Fördenskull och då dessutom beviljandet af en del af nästa års anslag till utgående redan under innevarande år i sig innefattar en princip, som, tillämpad på statsregleringen, leder till oreda och trassel, får jag, i öfrigt åberopande de skäl Herr Björck anført, yrka bifall till Betänkandet och afslag å Herr Myrtins förslag.

Herr Uhr: Då min värde länskamrat Herr Hedengren nyss hade ordet, syntes mig de af honom framställda åsigtorna så nära öfverensstämmande med mina egna, att jag trodde det vara obehöfligt för mig att särskildt yttra mig i denna fråga. Men då nu Herr Key sedan dess uttalat motsatta åsikter, hvilka jag äfven finner till någon del antagliga, så vill jag försöka att så godt sig göra låter sammanjemka dessa med Herr Hedengrens. Jag vill här vid lag på sätt och vis följa en här ofta begagnad metod att, då man icke har något egentligt nytt att tillägga, instämma med den ena eller den andra talaren. Sålunda instämmer jag med Herr Hedengren, visserligen icke i alla afseenden, men i hvad som öfverensstämme med Herr Myrtins förslag, nemligen att af nästa års anslag en del skulle utgå redan i år, samt dessutom äfven deruti, att det vore nyttigt och nödigt, att jernvägsbefalet hade tillsyn öfver arbetarnes ekonomi, så att desse icke lefde upp hela sin förtjenst i sus och dus utan gjorde besparingar; deremot anser jag icke, att dessa besparingar skulle sättas in i sparbanker, utan vore det vida bättre, om Småländingarne skickade hem till Småland hvad de hade öfver, på det att deras hemmavarande icke måtte svälta ihjel. Om så sker, och om tillika, enligt Herr Finansministerns yttrande, Småländingarne kunna erhålla fri resa till Norska gränsen, så instämmer jag villigt med Herr Key derutinnan, att det är bättre låta våra nödställda arbetare erhålla förtjenst inom landet, än att de skola nödgas söka sådan i Amerika, och vill jag härvid erinra om ett gammalt känt ordspråk, att det är "bättre stämma i bäcken än i än". Men för öfrigt anser jag det vara för Staten fördelaktigare, att nu så fort som möjligt få nordvestra stambanan färdig, än att under tiden börja på med någon ny väg. Sammanställer jag nu allt detta, så finner jag den bästa medelvägen vara att hålla sig till Herr Myrtins förslag, till hvilket jag därför vill yrka bifall.

Herr Lindström: Innan diskussionen i denna fråga börjades, hade man redan samtalsvis från vissa håll låtit förstå, att här skulle väckas

förslag om erhållande af ett större belopp än det af Kongl. Maj:t äskade för nordvestra stambanans fullbordande; på grund häraf föranleddes jag, och troligen flera med mig, att anse Herr Myrtins förslag åsyfta något sådant, och jag antager, att de talare, som yttrat sig emot detta förslag, äfven låtit sig dertill förledas af en dylik uppfattning. Nu har det dock visat sig, att frågan endast gäller att något tidigare utbekomma en del af det anslag, som för nordvestra stambanans fullbordande är afsedt, och jag vet icke, hvad man under sådana förhållanden kan hafva emot Herr Myrtins förslag, synnerligast som tillgångarne ganska väl tillåta oss att gå in på detsamma.

Man ställer emot detta förslag en annan fråga och säger, att om man nu på detta sätt lemnade ett särskildt understöd åt de nödställda arbetarne i Wermland, så skulle man nödgas minska anslagen till jernvägsbyggnader inom andra delar af landet. Tillika har man påstått, att nöden i Wermland icke skulle vara så stor, att man derföre kunde behöfva använda mera, än Kongl. Maj:ts Proposition angifver, till beredande af arbetsförtjenst derstädes under innevarande år. Härvid har man dock glömt, att en provins nära derintill, nemligen Dalsland, jemväl lider af en nöd lika stor som den i Småland, om också klagan deröfver icke är lika stor. Hvad särskildt beträffar den princip, som af en talare från Calmar län nyss uttalades, att Staten endast bör lemna arbetsunderstöd åt sådana provinser, inom hvilkas gräns nöden råder, så må det tillåtas mig betvifla, att denna princip, äfven om den vore riktig, kan på det nu förevarande fallet ega tillämpning. Hade t. ex. nöden i Norrland varit lika stor detta år som det föregående, skulle väl den värde talaren hafva velat tillstyrka, att man för lindrande af densamma hade byggt jernvägar i Norrland? Jag tror det knappast. Dessutom vill jag fästa hans uppmärksamhet derpå, att arbetet å nordvestra stambanan redan är i gång, så att man till och med under riksdagens lopp kan dit hänvisa arbetssökande, under det att i Småland skulle åtgå måhända flera månader, kanske halfåret, innan det egentliga arbetet kunde påbörjas; det kunde med ett sådant tillvägagående komma att gå såsom ordspråket säger, att "medan gräset gror dör kon".

Jag instämmer till en del i de åsichter, som af Herr Carl Ifvarsson uttalades, nemligen huruvida man det ena året bör gå snabbare än det andra i afseende på jernvägsbyggnaderna. Men jag vill fästa hans uppmärksamhet derpå, att här är icke fråga om att nu utsträcka dem så mycket, som man tycktes anse, eller dubbelt mot hvad man förra riksdagen beslöt; visserligen kan detta möjligen blifva en slutlig följd, allt beroende af de beslut, som i öfriga delar af jernvägsfrågor komma att fattas, men härflyter dock ingalunda omedelbart af Herr Myrtins förslag. Och ehuru äfven jag i likhet med honom fruktar, att betänkliga rubbningar skola inträffa, om man alltför raskt går till väga med dessa byggnader, så synas mig å andra sidan de tillfälliga omständigheterna för närvarande berättiga till att något raskare än eljest pådrifva dem, då i flera delar af landet finnas nöd och behof af arbetsförtjenst; detta kan så mycket hellre göras, som Staten så mycket tidigare får tillgodose sig frukterna af det arbete, som sålunda nedläggas.

På dessa skäl anser jag mig kunna understödja Herr Myrtins förslag, och anhåller jag derföre, att Herr Talmannen behagade framställa proposition om bifall till detsamma.

Herr vice Talmannen *Mannerskantz*: Det torde vara riktigast att i allt, som rör såväl enskildes som Statens hushållning, icke hålla sig alltför strängt vid vissa på förhand uppställda reglor, utan äfven fästa tillbörligt afseende vid för handen varande omständigheter; och dessa synas för närvarande kunna gifva hvarje representant giltig anledning att, äfven om han eljest anser sig böra hädanefter betydligt begränsa de årliga anslagen till våra jernvägsbyggnader, likväl för i år göra ett undantag. Hvar och en torde känna till, att, när nöd någonstädes, såsom skedde efter förra årets missväxt i den provins der jag är boende, börjar uppkomma inom en ort, ett af de första symptomerna som dervid visa sig då är, att de, hvilka förut lemnat arbete och sysselsättning åt andra, nödgas afskeda både en del af sina tjenstedrängar och andra af dem använda arbetare, och således blifva i hast en mängd personer sysslolösa, hvilka förut haft fullt upp med arbete, hvaraf de haft sin försörjning. Sådant inträffade ock förliden höst inom den trakt, der jag bor, till följd af förlidet års missväxt, då nästan hvarje hemmansegare afskedade en stor del af sina tjenare och arbetare. Bland dessa arbetare uppstod nu så stort bekymmer, huru de skulle uppehålla sig, att de till och med inom en af kommunerna i mitt grannskap höllo på att sammanrota sig för att med våld tilltvinga sig den arbetsförtjenst de sökte; men det behöfdes endast att man inom denna församling gjorde anstalter för att låta dem få arbete som deraf voro i saknad, och genast lugnade sig de arbetssökande. Samma förhållande bör äfven ega rum med Staten, som är den förnämste arbetsgifvaren. Äfven den måste i sådana undantagsfall se till, att den arbetande befolkningen, som lider nöd af brist på arbete, dermed kan erhålla sysselsättning och förskaffa sig sitt uppehälle; men naturligtvis bör Staten, liksom hvarje annan arbetsgifvare, då den så handlar, derjemte se till, att det arbete som lemnas dock direkt gagnar Staten själf.

Nu får jag säga, att i afseende på valet af ställe, der jag skulle vilja använda den större arbetsstyrkan, såge jag heldre om det blefve på närmare håll till de nödställda provinserna, än som här föreslagits; men då Regeringen i sitt förslag visat, att arbete snarast kan erhållas i Wermland, och då det till och med ännu är ovisst, om arbete kan erhållas på annat ställe, så anser jag mig böra förorda hvad Herr Myrtin i sådant afseende föreslagit. Utan tvifvel är det också ganska lätt för arbetarne att förflytta sig ifrån den ena orten till den andra; så har åtminstone förhållandet under flera år visat sig vara i min ort, derifrån en stor mängd arbetare gått dels till Stockholm, dels till Norrland, dels till andra ställen der arbete stått att få, och i år hafva till och med en stor mängd gått till Danmark och Tyskland. Jag tror derföre icke det skall blifva svårare att nu sända dem till andra aflägsna ställen, så mycket mindre om förflyttningarna komma att göras icke blott på Statens bekostnad genom fri jernvägstransport, utan ock efter någon gemensam plan, så att de, som skola antaga arbetarne, i detta afseende komma att handla i samråd med Konungens Befallningshafvande eller med kommunernas ordförande eller

något dylikt; om det på detta sätt blefve någon tillsyn eller kontroll både öfver förflyttningarne och öfver sättet, på hvilket arbetsförtjensterna användes, så att åtminstone någon del deraf komme de hemmavarande familjerna till godo, så skulle utan tvifvel ett anslag, sådant som det ifrågavarande, kunna blifva till nytta äfven för nödställda arbetare på från arbetsstället aflägsna trakter. Jag kan således icke annat än tillstyrka bifall åt Herr Myrtins förslag.

Herr Leffler: Äfven jag anhåller att få instämma i Herr Myrtins förslag. Om samma förslag hade blifvit väckt, äfven utan den anledning dertill som nu förefinnes, nemligen att bereda arbetsförtjenst åt den genom förra årets missväxt nödställda befolkningen i åtskilliga delar af landet, skulle jag lika fullt hafva instämt i detsamma, hufvudsakligen på tvänne skäl, nemligen för det första derföre att, när ett så dyrbart arbete redan hunnit så nära sin fulländning, som den nordvestra stambanan nu gjort, det derpå redan nedlagda stora kapitalet drager en så betydlig ränta, att det ovikorligen måste vara en fördel att så mycket som möjligt påskynda arbetets fullbordande, på det att företaget desto förr måtte börja att gifva någon afkastning.

På sådant sätt tillvägagår åtminstone hvarje enskild person, som med klok beräkning sköter sina angelägenheter. Den t. ex. som bygger ett hus, låter icke detta stå under arbete längre än som är högst nödvändigt. Han upplånar heldre nödiga kapital för att så fort som möjligt få huset färdigt och deraf kunna draga hyror. Jag kan icke finna, att det för Staten mera än för den enskilde vore rätt och klokt att afvika från detta enkla åskådningssätt af saken. Mitt andra skäl, hvilket jag anser vara af icke mindre vikt än det nyss anförda, grundar sig på den önskan, att en liflig samfärdsel med vårt brödraland Norge ju förr dess heldre måtte komma till stånd, men detta kan icke ske förr än den nordvestra stambanan hunnit sin fullbordan. Det är nemligen denna samfärdsel, som efter min förmening hastigare än hvarje mer eller mindre konstlad föreningsakt skall närma de båda folken till hvarandra.

Då nu till dessa båda skäl ytterligare kommer det, att nöden inom landet kan i väsendtlig mån lindras genom antagande af nämnda förslag, enär icke endast provinsens egna arbetare och de ifrån den ännu mera nödlidande grannprovinsen Dalsland derigenom skulle få tillfälle till arbetsförtjenst, utan jemväl arbetare ifrån andra aflägsnare provinser, hvilka, efter hvad föregående talare tillräckligt tydligt ådagalagt, med lätthet kunna i huru stora skaror som helst förflytta sig till ort och ställe, så synes det mig förefinnas alla anledningar att bifalla Herr Myrtins förslag.

Herr Medin: Lika med föregående talare anser jag det långt ifrån skadligt, tvärtom gagneligt, att få denna bana så fort som möjligt färdig; och då det nu icke är fråga om något nytt anslag, utan endast om ett förskott, så synes det väl icke vara särdeles stor fara, om den ifrågasatta millionen utbetalas några månader tidigare än egentligen skulle blifva fallet.

Här har blifvit sagdt, att man borde använda de hjälpbehöfvande arbetarnes krafter så nära som möjligt intill deras boningsort; detta må till en del vara riktigt, men jag befarar, att det åtminstone icke på min ort skulle kunna blifva tillräcklig tillgång på arbete så fort som det kunde behövas. Skulle jag vilja löna ondt med ondt, så kunde jag visserligen erinra om, huru en af Wermlands-representanterna, när den Kongl. Propositionen remitterades, sade, att Smäländingarne icke kunde behöfva mer än de redan fått; men jag vill heldre löna ondt med godt, och därför vill jag nu alls icke motsätta mig detta förslag om beredande af ytterligare artetsförtjenst inom Wermland under innevarande år. För öfrigt kan jag försäkra, att Smäländingarne icke äro så hemkära, att de icke skulle kunna för någon tid uppehålla sig i Wermland för att der erhålla arbete. Detta bevisas nog samt deraf, att de redan förra åren hafva varit der; och jag vill ytterligare nämna, att då för en tid sedan en yngre tjänsteman, hvars fader är en mäktig och framstående person, lofvade att hos denne rekommendera de Smäländska arbetare, som kunde vilja resa upp till Wermland, så hafva till följd deraf flera redan anmält sig hos honom, och allt flera göra det med hvarje dag. Man kan därför tryggt påstå, att om det blott finnes arbete att tillgå i vårt land, så nog skola de arbetsbehöfvande gerna vilja uppsöka det.

På grund häraf anser jag mig med godt samvete kunna bifalla Herr Myrtins förslag.

Herr Hedlund: Den siste talaren har egentligen undanröjt det motiv, som föranledde mig att för en stund sedan begära ordet, nemligen då en annan talare från Småland ansåg sig böra ställa denna fråga såsom en stridsfråga mellan de nödlidande provinserna. Detta ansåg jag ogrannlaga och besynnerligt, då nöden i Småland förut spelat en så framstående roll, och intet anslag, som till dess lindrande begärts, blifvit afslaget. Man borde då icke nu från detta håll sökt afvisa hvad som begärdes för Wermland, emedan det ej direkt tillkommer Småland. Hvad beträffar samma talares påstående, att man icke hört några uppmaningar om hjälp ifrån Wermland, kan jag, ehuru jag medgifver att det icke är angenämt att läsa dylika upprörande berättelser, likväl, om han så önskar, sätta honom i tillfälle att få läsa en uppmaning ifrån Dalsland, undertecknad af pastorerna i de församlingar, der nöden är som värst. Då emellertid, såsom sagdt är, den siste talaren på ett vackert sätt utplånat det obehagliga intryck, som den förre talarens yttrande gjorde, så vill jag nu endast upptaga ett argument i sak, hvilket mot Herr Myrtins förslag blifvit framställt, nemligen att man genom att bifalla detsamma skulle komma att forcera jernvägsarbetena för i år mer än förlidet och kommande år och dymedelst bringa dessa arbeten ur den gång, som man velat uppställa såsom normal. Jag vill dock erinra om de exceptionela förhållanden, som för närvarande förefinnas till följd af genom dålig årsväxt inträffad nöd. Visserligen skulle det kunna inträffa missväxt äfven ett kommande år, så att samma förhållande då äfven egde rum; men i sådant fall blir det äfven då, likasom nu, statsmagternas skyldighet att genom särskilda åtgärder söka afhjelpa eller lindra nöden och behovet inom landet, så att icke

befolkningen behöfver flytta ut till främmande land för att söka sin räddning.

Men en annan sida af saken är, att det är föga troligt, det jernvägsarbetena härigenom skulle blifva förminskade nästa år, då man tager i betraktande de många jernvägar, som från olika håll af landet önskas, och de många bolag, som tynga på Representationen med ansökningar om statsbidrag. Det är således stora skäl för det antagandet, att jernvägsarbetet under kommande år får en ganska vidsträckt omfattning, och då kan det lätt hända, att det för Staten fördyras, under det att det nu kan fås för billigt pris. Jag vill äfven erinra, huru det under ständsriksdagarnes tid ganska ofta inträffade, att Ständerna medgäfvö Kongl. Maj:t rättighet att, på samma sätt som nu är föreslaget, framflytta någon del af ett följande års anslag till ett föregående, och detta ansågs då nyttigt och ändamålsenligt, äfven utan att några exceptionela omständigheter dertill gäfvö en särskild anledning. Det synes mig då icke vara skäl att nu afslå ett sådant förslag, då så många omständigheter dertill tala för detsamma, och derföre yrkar jag för min del bifall till Herr Myrtins begäran.

Herr Berger: Jag vill erinra derom, att under ständsriksdagarnes tid, då Rikets Ständer sammanträdde endast hvar tredje år och anslag beviljades till jernvägarne med ett bestämdt belopp för hvarje af de följande tre åren, Rikets Ständer alltid medgäfvö, att Kongl. Maj:t skulle ega framflytta af ett efterföljande års anslag till det föregående året ett belopp af högst 1,000,000 R:dr. Om detta i och för sig ansågs nyttigt och ändamålsenligt, då icke några för handen varande omständigheter gäfvö särskild anledning dertill, så torde det icke vara skäl att nu afslå ett dylikt förslag, när så många speciela skäl tala för detsamma, och derföre yrkar jag för min del bifall till Herr Myrtins framställning.

Herr Åstrand: Vore alla förhållanden inom landet fullt normala, tror jag icke, att någon tvekan skulle inom denna Kammare uppstå angående Herr Myrtins förslag, utan vi skulle då genast lemna vårt bifall till detsamma. I främsta rummet skulle man då taga i betraktande önskvärdheten af att så fort som möjligt få arbetet till slut, på det att inkomsten deraf måtte desto förr komma Staten till godo. Men det är äfven ur tvänne andra synpunkter, som dessa anslag böra betraktas. Först har man nemligen att göra afseende på våra tillgångar. Dessa tror jag icke medgifva, att vi nu såsom under ständsriksdagarnes tid få strö ut penningar än hit än dit, utan torde de med nödvändighet ålägga oss att så mycket som möjligt begränsa utgifterna. För det andra framställa sig för våra blickar den stora nöden och bristen på arbetsförtjenst inom landet. Dessa äro nu äfven af flere talare framhållna såsom skäl för bifall till Herr Myrtins förslag; men för min del tror jag, att de tvärtom utgöra skäl för afslag. Ty om vi nu skulle bevilja, antag, 1,000,000 R:dr att af det anslag, som för nästa år kommer att anvisas, redan i år utgå, så vill jag fråga, om Herrarne verkligen tro, att någon nämnvärd arbetsförtjenst härigenom skulle uppstå för utom Wermland boende arbetare?

Vore förhållandet det, att nöden rädde endast inom Småland, och man kunde antaga att icke arbetare äfven från andra håll än Småland sökte komma i åtnjutande af denna arbetsförtjenst, då kunde det vara en sannolikhet, att denna million verkligen blefve till hjälp för Småland, på sätt flere talare så bjert framhållit. Men nu är det icke så, att nöden herrskar endast inom Småland, utan den råder jemväl i Blekinge, i Halland, i Bohuslän, i Dalsland och i Wermland, under det att ytterligare endast 2,500 eller högst 3,000 personer inalles kunna få arbetsförtjenst vid nordvestra stambanan. Skulle nu äfven, såsom Herr Finansministern sade, fri resa bestås åt dessa 3,000 personer, så fruktar jag ändock, att aldraminst 20,000 därför komme att anmäla sig, de oräknade, hvilka utan tvifvel jemväl skulle tillströmma från andra delar af landet, och dessa, som icke kunde erhålla arbetsförtjenst vid banan, skulle då blifva tvungne att återvända med oförrättadt ärende, hvarigenom deras ställning snarare skulle försämras än förbättras. Då nu våra tillgångar icke medgifva att utan begränsning lemna anslag än hit och än dit, och då redan arbetet pågår inom Wermland för innevarande år, samt de afsedda 3,100,000 R:dr för nästa år torde få anses tillräckliga för det dåvarande behovet inom denna provins, så anser jag det vara vida bättre att anslå den ifrågavarande millionen för östra stambanan, för så vidt den ligger inom Småland. Jag känner så mycket bättre till förhållandena på de trakter, denna bana genomlöper eller rättare kommer att genomlöpa, som jag bor i närheten af dem eller i den del af Östergötland, som gränsar derintill; och jag vet huru innevånarne få uppbjuda alla sina ressurser för att skaffa sig uppehållet för dagen, hvilket ändock knappast torde lyckas dem under sommaren, åtminstone icke utan att de fortfarande anlita de aldraförfigaste födoämnen, såsom ben, hasselknopp, afskalad bark och dylikt. Således måste jag, så gerna jag än eljest skulle vilja bifalla Herr Myrtins förslag, nu likväl yrka afslag å detsamma.

Herr Siljeström: I fråga om hvarje jernväg är det en sak, som är särdeles önskelig, och det är att de en gång blifva färdiga; men till en början är det ej mindre önskvärdt, att *öfverläggningarna* om samma jernväg också få ett slut. Detta sednare synes dock vara svårt att åstadkomma hvad Wermlands-banan beträffar. Samme talare, som förordat det nu ifrågavarande förslaget, sökte vid en föregående riksdag att upprifva ett äldre riksdagsbeslut angående *sträckningen* af nordvestra stambanan; men Riksdagen vidhöll dock det beslut, som en gång i det hänseendet blifvit fattadt. Vid samma riksdag afhandlades ganska fullständigt den frågan, huruvida man borde fortgå långsammare eller hastigare med bygandet af nordvestra banan, och alla de skäl, som kunde anföras för och emot, framhöllos, och på grund häraf uppgjordes det förslag i afseende på bedrifvandet af detta arbete, som man nu vill kullkasta. Den enda vinst, som nu skulle uppkomma af förslaget om användande af en million R:dr redan under innevarande år, vore arbetets påskyndande; men af den upplysning, hvilken blifvit af Jernvägsstyrelsen lemnad, ännu så sent som den 7 December 1868, finner man blott, att Jernvägsstyrelsen ansett det vara så till vida för jernvägsbyggnaden fördelaktigare, om för år 1870 anslaget bestämdes till 4,100,000 R:dr, att man då med säkerhet kunde

påräkna, att hela banan skulle blifva färdig *tidigare* under år 1871, än om anslaget jemnare mellan båda åren fördelades. Emellertid har Jernvägsstyrelsen uti en ny till Stats-Utskottet aflemnad promemoria meddelat, att banan skulle kunna fullbordas redan år 1870 med den fördelning af anslagssumman, som der blifvit uppgifven. Men Jernvägsstyrelsen har icke sagt *hvilken* tid under loppet af år 1870 i ena fallet eller 1871 i det andra banans fullbordande skulle komma att inträffa. Skilnaden i tiden torde således möjligen blott komma att reducera sig till några få *månader*; och jag frågar, om *det* verkligen kan innebära giltigt skäl för att frångå ett af en föregående Riksdag fattadt beslut? Om något skäl för en sådan åtgärd nu finnes, så må den då heldre sökas deri, att man vill bereda arbetsförtjenst åt nödlidande arbetare, synnerligast från Småland. Jag tror dock att, om någonting i det hänseendet skall göras, så vore det för desse i alla afseenden bättre, om de kunde sysselsättas i hemorten. Man har ofta klandrat Smäländingarne för alltför stor utvandringslusta, och det torde sålunda vara skäl att icke med flit sätta dem på vandrande fot, utan heldre, om möjligt, bereda tillfälle till arbetsförtjenst för dem inom provinsen.

Jag ber att med afseende härpå få fästa uppmärksamheten på den omständighet vi alla känna, att ett enskildt bolag i Småland förbundit sig att bygga en tretton mil lång jernväg, emot det att bolaget af Staten erhåller understöd till belopp af blott *en* million R:dr, ett understöd som jag betvivlar att man rimligtvis kan neka. Detta bolag skulle redan i år kunna sysselsätta ett långt större antal Smäländska arbetare, än förhållandet kunde blifva i Wermland, i fall Herr Myrtins förslag vunno bifall. Jag ber då att få fråga, om det icke är mera öfverensstämmande med en klok beräkning att understödja ett sådant förslag som det förutnämnda, än att forsla arbetarne till en främmande provins, helst häraf otvifvelaktigt skulle komma att uppstå sådana svårigheter, som dem Herr Åstrand redan förut påpekat.

Jag anser således för min del, att Riksdagen bör vidhålla den plan, som förut blifvit uppgjord, och yrkar fördenskull bifall till Utskottets förslag.

Herr Björck: Jag har begärt ordet hufvudsakligen för att erkänna, att jag i uppfattningen af Herr Myrtins förslag begått ett misstag. Jag trodde nemligen icke, att Herr Myrtins mening var, att, då det för år 1870 afsedda anslaget 3,100,000 R:dr icke är högre, än hvad som enligt planen för detta arbete nu användes, och 1,000,000 R:dr skulle under innevarande år ytterligare anslås, förstnämnda anslag skulle med detta sednare belopp minskas. Äfven om Herr Myrtins förslag kan tyckas vara för Statsverket billigare, så torde det dock i sjelfva verket vid närmare undersökning befinnas mera betungande; ty man lär väl icke tro, att Riksdagen nästa år skall låta förblifva dervid, att anslaget för samma år är inskränkt till 2,100,000 R:dr. Man skall då säga: hvarföre skall man arbeta mindre detta än föregående år, och hvarföre skall man ett helt år uppskjuta banans fullbordande, då man kan göra den färdig redan i år och derigenom kan afskeda hela arbetsbefälet. Jag är derföre öfvertygad, att om Riksdagen nu går in på, att denna ena million får användas i



år, nästa år kommer att anslås fem millioner, och detta blir otvifvelaktigt sedermera den summa, som kommer att reglera jernvägsarbetena för lång tid. Det är ur denna synpunkt som jag tror, att Herr Myrtins förslag kan för framtiden blifva vida farligare, än om det afsett att anvisa ett särskildt anslag af en million till användning innevarande år utöfver det vid förra Riksdagen bestämda anslaget.

Om jag också icke kan faktiskt bevisa hvad jag nu sagt, så saknas dock icke bevisning i den föregående behandlingen af dylika frågor.

Herr Myrtin: Jag har begärt ordet endast för att rätta ett af Herr Siljeström begånget misstag. Han har nemligen förmenat, att motionären i denna fråga vore densamme, som vid 1867 års riksdag begärde en förändrad sträckning af nordvestra stambanan. Den, som gjorde detta, var jag, men motionären i förevarande fråga är Herr O. Olsson. Om Herr Siljeström observerat detta, hade kanhända hans yrkande blifvit i motsatt syfte emot hvad nu skett.

Herr Liss Olof Larsson: Jag hade trott, att vi skulle kunnat afsluta denna riksdag utan att behöfva kasta oss in i dessa olyckliga jernvägsstrider, hvilka tyckas komma att under de närmaste dagarne upptaga vår tid. Grefve Erik Sparre var dock äran beskärd att utkasta den brandfackla, som hotar att än en gång upptända passionerna. Jag hade dock trott, att man, med tillämpning af föregående tiders erfarenhet, skulle fortgå med någon större försigtighet i afseende på våra jernvägsbyggnader än förut, men nu är det fråga om att anlägga jernvägar i alla möjliga riktningar. Det låter något besynnerligt att, då man här nästan dagligen talar om nöd och fattigdom, fattigvård, emigration och dylikt, man nu med en sådan lätthet talar om utgifvande af millioner, det är lika som om man hade dessa disponibla och det blott nu vore fråga om hvar man skulle göra af dem. Till nordvestra stambanan är begärdt 3,100,000 R:dr, till östra och norra stambanorna 3,000,000 R:dr, till Nässjö--Oscarshamnbanan 1,000,000 R:dr, till stationshus i Stockholm 300,000 R:dr och i den i dag remitterade Kongl. Propositionen är äskadt ett belopp af 500,000 R:dr. Sammanräknar man dessa belopp, så får man den stora summan af 7,900,000 R:dr, och hvarifrån skall den tagas?

Jag är hufvudsakligen förekommen af Herrar Björck och Carl Ifvarsson, med hvilka jag till alla delar instämmer; men då jag har ordet, ber jag att få bemöta några anmärkningar, hvilka af ett par talare blifvit gjorda.

En talare har yrkat afslag å Herr Myrtins framställning, och då jag med Herrar Björck och Carl Ifvarsson instämt, följer deraf, att äfven jag yrkar afslag å framställningen, men icke af samma skäl som denne talare, hvilken väl nekat till ifrågavarande anslag, men låtit förstå att han vill anslå medel för byggande af jernvägar i de orter, der arbetsbrist och deraf följande nöd äro rådande. Men hvart skulle detta leda i en tid, då tyvärr nöd råder i de flesta delar af landet? Jag tror, att man icke allt för mycket bör låta känslan beherrska sig, ty om man tager sig till att bygga jernvägar, blott för det att missväxt inträffat och arbetsbrist deraf uppstått, så är möjligt att under detta år kunde missväxt inträffa i an-

dra delar af landet, under det att de nu nödlidande finge en ymnig skörd, huru skulle man då bära sig åt? Skulle man då upphöra med arbetena der och begynna med jernvägar på andra ställen der arbetsbrist uppstått? Jag tror det blefve en ytterst farlig väg att beträda. Jag tror icke heller, att man bör kasta all omsorg på Staten, man bör väl i någon mån se till att hjälpa sig sjelf, det är att märka, att det är blott ett års missväxt dessa orter har att klaga öfver. Eller tror man då, att välståndet är sådant på andra orter, att man kan pålägga dessa hvilka bördor som helst?

Man har alltid och med skäl klagat öfver, att icke Svensk materiel blifvit använd vid våra jernvägsbyggnader. Nu sedan jernvägsanläggningarna blifvit till omfånget inskränkta, har man ändtligen kommit derhän, att Svensk materiel till stor del begagnats; men denna inhemska industri fordrar, för att kunna utveckla sig, en större säkerhet än hittills, d. v. s. att vi årligen bygga för en något så när lika stor summa och icke det ena året dubbelt än det andra, hvilket blir fallet, om vi bifalla Herr Myrtins förslag, ty då skulle vi komma att bygga för mera än 4,000,000 R:dr i år och blott 2,000,000 nästa år. Då likväl detta förhållande förut är omordadt, vill jag icke längre uppehålla mig dervid.

Då man talar om den stora arbetslöshet, som är rådande, frågar jag: hvad är orsaken till densamma? Jo, jag tror, att Staten till en icke ringa grad är orsaken dertill, då den genom ett alltför hastigt byggande af jernvägar dragit arbetet ur dess naturliga läge och derigenom på sätt och vis bidragit att försoffa den enskilda företagsamheten, ty det var ej möjligt för den enskilde att täfla med Staten. Följden har blifvit, att när Staten nu funnit klokheten fordra, att man med mera försigtighet bör gå till väga vid jernvägsbyggnader och derföre något inskränker arbetena, straxt blir det arbetsbrist, och då är det Staten, som skall lemna arbete; jag tror detta är en farlig väg att inslå på; nej, låtom oss understödja och uppmuntra den enskilda företagsamheten och lära oss att mera hjälpa oss sjelfva, och jag tror, att vi än en gång skola komma ur den förlägenhet hvari vi befinna oss.

Nu vill man gifva ökad anslag, derföre att nöd är rådande. Vore det icke större skäl att göra det, om vi finge goda år?

Om man nu beviljar ökad anslag när det är ett svårt år, torde det blifva svårt att sedermera inskränka beloppet, om man får goda år, ty man kan med skäl yrka att få lika stort anslag i sednare som i det förra fallet; och man torde derföre böra hålla sig vid den summa, som föregående Riksdag anvisat, eljest kommer man åter in på den olyckliga stråt i afseende på jernvägarne, der vi för icke så länge sedan befunnit oss, och derom vill jag icke vara med.

Jag yrkar derföre bifall till Utskottets förslag.

Herr Friherre Alströmer: Jag hade icke tänkt att deltaga i denna öfverläggning, då jag icke kunde förutse, att något motstånd skulle göra sig gällande mot Herr Myrtins förslag, hvilket jag anser vara i högsta måtto välbetänkt. Från hvilken synpunkt man än ser saken, så är det icke tvifvel underkastadt, att en sådan åtgärd bör vidtagas. Ser man saken endast ur finansiell synpunkt, så medför förslaget en vinst för Sta-

ten, ty det lärer icke kunna bestridas, att banan bliver tidigare färdig och så mycket tidigare, att den afkomst, som banan under tiden lemnar, fullt ersätter räntan å det belopp, som Riksgälds-kontoret förskjutit.

Hvad som egentligen uppfordrade mig att begära ordet var Herr Åstrands yttrande om olämpligheten af att lemna Smålands sysslolösa befolkning tillfälle till arbetsförtjenst i Wermland. Det är bekant, att en mängd arbetslösa karlar från Småland sökt arbetsförtjenst i norra Tyskland, men att sådana svårigheter därför mött och att de blifvit på sådant sätt behandlade, att de måst till hemorten återvända. Man bör väl då taga vara på sådana arbetskrafter, och då kommunikationen emellan Småland och Wermland är ganska lätt, torde icke någon svårighet möta för de Småländska arbetarne att begifva sig till Wermland.

En annan talare har förklarar, att han ansåg, att man heldre borde understödja Nässjö-Oscarshamn-linien, men det synes mig icke ega något egentligt sammanhang med den fråga, som nu föreligger.

Jag anhåller om bifall till det af Herr Myrtin framställda förslaget.

Herr Siljeström: Herr Myrtin torde ursäktas det lilla missförstånd som mellan honom och mig egt rum. Jag har refererat mig till honom såsom målsman för den ifrågavarande motionen, men i afseende på sakförhållandet torde det icke göra någonting, hvilken som är upphofsman till förslaget.

Öfverläggningen förklarades slutad. Herr Talmannen framställde propositioner så väl på bifall till Utskottets hemställan i oförändradt skick, som jemväl på bifall till samma hemställan i öfrigt, men med följande af Herr Myrtins föreslagna tillägg: "deraf likväl en million R:dr skall utgå redan under innevarande år." Af dessa propositioner förklarade Herr Talmannen sig finna den sistnämnda vara med öfvervägande ja besvarad. Emellertid äskades omröstning, för hvars anställande följande voteringsproposition uppsattes, justerades och anslogs:

Den, som bifaller i oförändradt skick hvad Stats-Utskottet hemställt i första punkten af dess Utlåtande N:o 65,

röstar ja;

Den det ej vill,

röstar nej;

Vinner nej, är Utskottets hemställan bifallen, men med ett tillägg, så lydande: "deraf likväl en million Riksdaler skall utgå redan under innevarande år."

Omröstningen utföll med 85 ja och 86 nej; i följd hvaraf Kammarren beslutat i öfverensstämmelse med nej-propositionens innehåll.

## *Punkten 2.*

Herr Grefve Posse: Det är blott i anledning af det under momentet F föreslagna vilkor, som jag anhåller om några ögonblicks uppmärksamhet.

samhet. Utskottet har föreslagit, att, sedan jernvägen blifvit för trafiken upplåten, bolagets direktion skall hafva skyldighet att, enligt af Styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader uppgjorda formulär, afgifva berättelse angående trafiken och hvad dermed eger gemenskap. Detta stadgande har dock tillkommit genom ett förbiseende af Utskottet, ty det är redan genom Kongl. brefvet den 4 Juni 1868 bestämdt, att dylika rapporter skola aflemnas till Jernvägs-trafficstyrelsen; och då jag icke finner något skäl hvarföre man i afseende å det ifrågavarande bolaget skulle göra andra föreskrifter gällande, hemställer jag, att momentet F måtte på det sätt förändras, att det erhåller följande lydelse:

“att bolagets direktion skall hafva skyldighet att under byggnadsåren, inom den tid och till den embetsmyndighet Kongl. Maj:t behagar i nåder föreskrifva, årligen afgifva berättelse om väganläggningens fortgång under det nästförutgångna året samt att, sedan jernvägen blifvit för trafiken upplåten, i den ordning och till den myndighet som Kongl. Maj:t bestämmer, ingifva redogörelse för hvarje års trafik och hvad dermed eger gemenskap.”

Vidare anfördes icke. Herr Talmannen framställde nu propositioner på dels bifall till punkten, dels ock å det af Herr Grefve Posse nu väckta förslaget, och förklarade det sistnämnda vara med öfvervägande ja besvarad. Följaktligen hade Kammaren, med bifall till punkten i öfrigt, beslutat, att momentet F skulle erhålla följande förändrade lydelse:

“F) Att bolagets direktion skall hafva skyldighet att under byggnadsåren, inom den tid och till den embetsmyndighet Kongl. Maj:t behagar i nåder föreskrifva, årligen afgifva berättelse om väganläggningens fortgång under det nästförutgångna året samt att, sedan jernvägen blifvit för trafiken upplåten, i den ordning och till den myndighet som Kongl. Maj:t bestämmer, ingifva redogörelse för hvarje års trafik och hvad dermed eger gemenskap.

*Utskottets hemställanden å sid. 5*, angående rättighet för Kongl. Maj:t dels att närmare bestämma de orter, som beslutad stambana bör anlöpa, dels jemväl att af byggnadsanslaget anvisa högst 25,000 R:dr till undersökningskostnader.

Biföllos.

*Utskottets hemställan å sid. 10*, angående ytterligare anslag för stationshus med banhall å centralbangården i Stockholm.

Bifölles.

Härefter begärde och erhöll

Herr Hierta ordet och anförde: Jag har mot denna punkt reserverat mig, utan att dock framställa något särskildt förslag. Då Kammaren nu bifallit punkten, ber jag att få lägga Herrarne på hjertat, att, om vid  
en

en kommande riksdag motion skulle väckas om beviljande af anslag till upprensande af farleden från Stockholms hamn till Östersjön genom det så kallade Södra Stäket, Kammaren då icke måtte anse det nu fattade beslutet såsom ett skäl för afslag å de för nämnda upprensning nödiga medel.

*Utskottets hemställan å sid. 11, i anledning af Herr Jan Anderssons motion N:o 316.*

Herr Jan Andersson: Då af den Utlåtandet vidfogade tabell synes, att Jernvägsstyrelsen år från år ökat användningen af Svensk jernvägsmateriel, och man väl kan hoppas, att Jernvägsstyrelsen äfven framdeles skall härmed fortfara, får jag väl nöjas med det slut, hvartill Utskottet kommit.

Vidare förekom icke och Utskottets hemställan bifölls.

### § 5.

Började föredragningen af Stats-Utskottets Betänkande N:o 66, i anledning af väckta frågor dels om uppgörande af planer för framtida jernvägsanläggningar samt sättet för deras utförande, dels om beviljande af statsbidrag till dylika anläggningar.

*Utskottets hemställan nederst å sid. 46 och öfverst å 47.*

Härvid anförde:

Herr Lithner: Jag anhåller att, för så vidt den nu ifrågavarande punkten afser tillstyrkande af en stambana från Thureberg på Stockholm—Upsala-banan öfver Sevala—Avesta till Storvik, få yttra några ord.

Det är bekant för alla dem, hvilka bevistat föregående riksdagar, och för alla dem, som egnat någon uppmärksamhet åt våra jernvägsfrågor, att icke någon dylik fråga varit underkastad så många strider samt undergått en så mångsidig och mångartad behandling som just denna fråga om norra stambanans sträckning från Stockholm. Olika jernvägskomitéer hafva härutinnan vid olika tider afgifvit olika betänkanden. Vid olika riksdagar har Regeringen framkommit med olika propositioner i frågan. Rikets Ständer hafva derom fattat olika beslut, så att två Stånd stadnat mot två, och slutligen då afgörandet berodde på lottning i ett af de gamla Stånden, kunde icke ens lotten fylla utslag i saken.

Under så beskaffade förhållanden och då så många olika intressen här beröras, hade jag trott, att, om och då tiden var inne för frågans återupptagande på dagordningen, Regeringen skulle tagit initiativ i saken. Regeringen, såsom stående öfver och utom de stridiga partierna och lokalintressena, hade nemligen, enligt mitt förmenande, bäst varit i tillfälle att bedöma rättmätigheten eller orättmätigheten af de olika anspråken, och derföre, äfven om hon också icke lyckats framlägga ett förslag, som tillfredsställt alla stridande, kunnat ställa frågan på en högre ståndpunkt än

enskilda motionärer kunnat. Enskilda motioner äro, man må säga hvad man vill, i jernvägsfrågor dock alltid de enskilda intressenas sakförare. Jag sade *om* och *då* tiden var inne. Jag vill i detta fall icke våga mig på att uttala eget omdöme, men många tecken synas tyda derpå, att tiden börjar vara inne, då något kraftigare steg måste tagas för fortskyndandet af våra jernvägsbyggnader. Jag räknar till dessa tecken den röst, som från alla delar af landet talar om nödvändigheten af jernvägsbyggnadsarbeten, dels för att kunna vid arbetet här i landet bibehålla arbetaren och förekomma den växande emigrationen, som förfärrar oss, dels ock för att gifva näringar och industri den hjälp och det stöd de behöfva genom tidsenliga kommunikationer, förutan hvilka en utveckling i vår tid synes vara omöjlig. Jag räknar vidare till dessa tecken den omständigheten, att Stats-Utskottet verkligen synes hafva haft för afsigt att vid denna riksdag åtminstone något mer än vid de sista påskynda jernvägsbyggnaderna, ehuru Betänkandets uppställning, såsom det synes, har vållat, att, sedan Utskottet med en knapp majoritet föreslagit en bansträckning, den besegrade minoriteten, understödd af dem inom Utskottet, hvilka icke vilja peta af någon vidare jernvägsanläggning, funnit sig föranlåten att afslå allt tillstyrkande af anslag till den föreslagna linien, som således, märkvärdigt nog, så föreslagen den än är, icke på allvar haft majoritet inom Stats-Utskottet. Jag räknar än ytterligare till dessa tecken den omständigheten, att emot Utskottets hemställan, att icke bevilja anslag för vidare jernvägsbyggnader i anseende till nuvarande finansiella förhållanden, afgifvits reservation af en man, som man allmänt tillerkänner en säker blick att i finansiella frågor bedöma den rätta tidpunkten, och som hittills icke gjort sig känd för allt för stor ifver att fortskynda våra jernvägar. Om jag härutinnan har rätt — om dessa tecken bevisa, att vi nu både böra bygga jernvägar och äfven kunna det; då kan jag icke annat än djupt beklaga, att Regeringen icke velat taga initiativet, utan släppt ifrån sig detsamma åt enskilde motionärer, som just under sådan tidpunkt hafva lättast att befordra enskilda intressen. Följden har ock blifvit den, att, då Stats-Utskottet utan ledning af någon Kongl. Maj:ts Proposition gripit sig an med denna sak, Utskottet föreslagit en bansträckning, som delvis icke ens är undersökt, och som, om den än till någon del under andra förhållanden en gång blifvit af Kongl. Maj:t föreslagen, dock under nuvarande förhållanden och efter det beslut, som vid 1863 års riksdag fattades angående norra stambanans sträckning, efter mitt förmenande aldrig vidare kan af någon Civilminister inför Konungen förordas såsom nädligt förslag till norra stambanans fortsättande.

Emellertid, och efter hvad som nu skett, återstår icke någon annan utväg än att sätta sig in i saken sådan den föreligger. Går jag då till Utskottets förslag och ser hvad detsamma innehåller, så framställer sig för mig först den frågan: hvad är det för en stambana, som Utskottet förordar? Icke kan det vara fortsättningen af norra stambanan, om hvilken Rikets Ständer en gång beslutat, att densamma skall läggas öster om Sigtuna-fjärden till Upsala, dit den också redan är byggd. Jag kan således icke finna annat, än att den stambana, som här blifvit föreslagen, är en alldeles ny stambana — så att säga en vestra stambana N:o 2 — en inympning i hast på vårt hittills följda jernvägssystem, som dock icke

vetat af mera än fyra stambanor. Jag anser det vara nödvändigt, att Kammaren har detta rätt klart för sig, ty jag tror det icke vara utan skäl, som Utskottet med så mycken sorgfällighet undvikit att i själfva förslaget eller den s. k. *klämman* om denna bana begagna benämningen "norra stambanan." Detta kan ej betyda annat, än att här är förslag framlagdt om anläggandet af ytterligare en stambana. Utskottet har kännit med sig, att det ändå icke gick an, att en jernväg, som, utgående från hufvudstaden, endast berör sydligaste utkanten af Upsala län för att sedan fortsättas genom Westmanland, på allvar kunde få namn af en norra stambana. Om man med uppmärksamhet genomläser Utskottets motive-ring i Betänkandet, skall man också lätteligen mellan raderna kunna läsa, hurusom tanken på en ny stambana alldeles icke varit främmande för Utskottet. Så heter det t. ex. på ett ställe i Betänkandet: "Antages detta, så måste deraf följa, att försöket bör uppgifvas och val endast uppstå mellan att gifva hvardera provinsen jernväg i lämplig riktning eller, om blott en jernväg skall anläggas, söka gifva densamma en sådan sträckning, att den i möjligaste måtto uppfyller de angelägnaste behoven." Derest en person, hvilken hade till uppgift att draga en väg genom en provins till en annan, hördes resonnera på följande sätt: "Det finnes blott två alternativ, antingen måste jag gifva hvardera provinsen sin väg, eller ock anlägga den enda vägen så, att den uppfyller båda provinsernas behof; nu har jag emellertid icke råd att bygga två vägar, alltså måste det stadna vid en, men denna skall gå så mycket i utkanten på ena provinsen som möjligt" — skulle väl då denne person kunna hafva anspråk att blifva trodd om allvar i sina ord? På samma sätt har man svårt att tro, det Utskottet med fullt allvar tänkt sig allenast en stambana norrut, ty det nu framlagda förslaget måste förr eller sednare framtvinga en andra bana norrut ifrån Upsala.

Vi tala här ofta om den största sparsamhet och statshushållning, om statslyx m. m.; men det är icke blott på hvad man kallar gränslåt eller många tjenare, som man kan genom lyx ruinera sig; detta kan äfven ske genom för många och dyrbara åkdon och transportmedel, och jag skulle vilja karakterisera ett jernvägssystem med två stambanor norrut från hufvudstaden såsom en statslyx.

Det är väl sannt, att man nu icke utsäger ordet: Upsala—Margrethill, men i fall sådana som detta bör man noga besinna följderna af de beslut som fattas. Man må icke tro, att, om man nu fattar det beslut som Utskottet föreslagit, man i framtiden väl skall kunna alldeles motsätta sig det intresse, som då kommer att kräfva en direkt förbindelse emellan Upsala och Gefle—Dala-banan, ty de stora intressena i mellersta Upland, hvilka genom anläggandet af den nu föreslagna banan skulle blifva alltför mycket förbisedda, äro mäktiga, och jag tillägger: deras anspråk skulle genom en Sevalle-linies antagande blifva så rättmätiga, att de i längden måste omöjliggöra allt motstånd. Då skola vi alltså få två stambanor norrut, hvilket gör en skilnad i kostnad af bortåt 13 à 14 millioner. — Vilja vi detta? Hafva vi råd till en sådan uppoffring? Finnas här behof, som oundgängligen kräfva en sådan uppoffring? Dessa äro de frågor, som här äro de afgörande.

Men kanske jag tilläfventyrs har bedragit mig i min misstanke, att bakom Utskottets förslag legat tanken på två stambanor norrut; kanske man får antaga, att Utskottet på fullt allvar tänkt sig den föreslagna banan såsom den enda norrut. I så fall måste man se till, huru det i sjelfva verket förhåller sig med densamma, om den nemligen kan anses vara lämplig eller icke.

Såsom allmänt omdöme angående de skäl Utskottet till stöd för sitt förslag anfört, kan man säga: att Utskottet tyckes hafva tagit alltför mycken hänsyn till de särskilda orternas intressen, men deremot alltför litet betonat Statens eller det allmännas intresse gent emot dessa enskilda intressen. Här talas nemligen om Westmanlands, Uplands, bergslagernas och hufvudstadens intressen, ja till och med åt de fem norra länen har man anvisat den plats, der de tills vidare skola stå och — tiga och se på, huru jernvägarne söder om Dal-elfven utläggas; men deremot kan man knappt i motiveringen upptäcka något, som framhåller det intresse, som Staten kan hafva af denna bana. Enligt de grundsatser, som hittills blifvit följda vid stambanors byggande, har man såsom allmän regel antagit, att en stambana bör så utläggas, att densamma tillgodoser de inre delarne af landet, hvilka sakna vattenkommunikationer och som i brist på dessa nödvändiga vilkor för ett industrielt lif icke kunna uppnå den utveckling och den höjd af välstånd, som de trakter, hvilka äro belägna vid kusten eller eljest blifvit af naturen gynnade med vattenkommunikationer. Är nu denna grundsats följd i Utskottets förslag? Nej ingalunda! Kastar man en blick på kartan, så finner man den föreslagna banan förlagd uteder Mälarens kuster och så nära intill dessa, att, ehuru landet, som af denna bana genomskäres, berömmes för sin bördighet, man likväl vid en närmare utredning af förhållandena otvifvelaktigt skall komma till det resultat, att denna bana icke skulle kunna täfla med en bana, lagd genom trakter, som hafva rykte om sig att vara verkliga ödemarker, och detta af det enkla skäl, att den på fast land endast på ena sidan eger banrayon af 2 mils bredd. Den andra sidans rayon faller mestadels i fiskarnes rike.

En annan synpunkt, ur hvilken frågan om stambanors byggande med allmänna medel bör betraktas, är väl äfven den om de större eller mindre kostnader, som med olika bansträckningar kunna vara förenade. Af Utskottet har genom Betänkandet vidfogade tabeller blifvit utredt, att skilnaden i kostnaden emellan en linie från Upsala öfver Sala till Avesta och kostnaden för en linie, som ginge från Thureberg öfver Sevala till Avesta skulle uppgå till 3,500,000 à 4,000,000 R:dr. Jag vågar hemställa, huruvida icke under närvarande och under alla finansiella förhållanden detta är något att taga i betraktande? Jag vågar fråga: om under närvarande tidpunkt det är lämpligt att till förmån för ett af naturen förut gynnadt kustland öfvergifva Rikets Ständers förut fattade beslut? Om det är skäl att öfvergifva en redan byggd stambana, som med 4 à 5 mil närmar oss målet, för att på sidan om denna bana anlägga en konkurrens-bana och detta med en ökad kostnad af 3 1/2 millioner R:dr? Men för att rätt se skilnaden bör man ihågkomma, att till dessa 3 1/2 millioner R:dr bör läggas den framtida kostnaden för norra stambanans läggande från Upsala till Margretheshill, Söderfors eller Gysinge.



En annan synpunkt, hvarur en fråga sådan som denna bör betraktas, är den tid, inom hvilken banbyggnaden kan vara färdig, och inom hvilken Staten således kan ega hopp att få åtnjuta de direkta och indirekta fördelar, som den väntar sig af en stambana. Då visar sig emellertid, att anläggningen af banan Upsala—Sala—Avesta blir färdig inom vida kortare tid än den af Utskottet föreslagna jernvägslinien, samt att således, om förra jernbansträckningen godkändes, Staten tidigare skulle komma i åtnjutande af trafikinkomsterna och de indirekta fördelar, som stambanorna bereda det allmänna.

En annan synpunkt, hvarur frågan jemväl bör betraktas, är den större eller mindre utsigten till inkomster af trafikrörelsen. Jag har i detta hänseende redan yttrat, och det visar sig dessutom af en blick på kartan, att den af Utskottet förordade bansträckningen går så nära Mälaren med dess många vikar, att den företer en i det närmaste ensidig banrayon, och att den andra deremot har en banrayon, som till största delen upptager orttrafiken från *de närmast norr om hufvudstaden belägna provinser*. Huru kan man då tänka sig, att den förra, eller den af Utskottet föreslagna bansträckningen, skall kunna inbringa Staten några inkomster genom trafiken? Är det icke för längesedan utrönt att, i fråga om alla de varor med afseende på hvilka man påyrkar den af Utskottet föreslagna banans anläggande eller de tunga bergslagsprodukterna, det icke är möjligt för jernvägen att konkurrera med vattenkommunikationerna? Man skall troligen invända, och detta är den hufvudsakligaste invändning, som jag hört framställas mot Upsala—Sala—Avesta-banan, att densamma skulle genomskära en så öde och steril trakt, att föga utsigt till trafik vore för handen, och har man tillika yttrat, att en jernbana icke uppehålls af den trafik, som kan beräknas från banans ändpunkter, utan fastmer af den tillströmmande orttrafiken. Jag tror dock, att detta påstående vid en närmare undersökning icke håller streck.

Vi skola låta exempel tala. Under det att Eslöf—Ystads-banan, som genomlöper Sveriges bördigaste provins, icke bär sig, har Gefle—Dala-banan, som under sitt lopp mottager föga person eller godstillopp, burit sig bra. Jag skall dessutom be att få visa, huru det förhåller sig med den påstädda steriliteten inom den rayon, som den bana skulle genomskära, hvilken komme att gå från Upsala till Sala. Det visar sig nemligen, att denna banas rayon i afseende på skogsmark och naturlig äng står vida framför Thureberg—Sevalla-liniens; den är endast något obetydligt underlägsen denna sednare i afseende på odlad jord; en omständighet som jag icke anser böra uppskattas särdeles högt, då den står framför i skogsrikedom, i naturlig äng och odlingsbar mark, som blott vänta på lättade kommunikationer för att uppnå en hög kultur. Jag vet, att man skall häremot anmärka, att i de beräkningar, hvarpå detta omdöme grundas, icke äro intagna de härader, som ligga närmast norr om Stockholm och som äro gemensamma för begge linierna, men man har, som mig synes, på fullgoda skäl, ansett dessa trakter böra i beräkningen afdragas, så neutrala då de tillhöra begge linierna.

I fråga åter om linien Upsala—Sala tillåter jag mig att anföra hvad jag en gång förr, då nemligen denna fråga var före i det forna Presteståndet, yttrat och som ännu är ovederlagdt, hvarvid jag får nämna, att

de statistiska upplysningar, jag kommer att anföra, stödja sig på de uppgifter, som 1859 års undersökningskomité lemnat. Upsala—Sala-banan skulle alltså komma att ifrån Upsala utlöpa från Waxala gårdes norra sida i nordvestlig riktning rakt upp genom den helt och hållet odlade dalgången in uti Börje socken omkring 1 mil; derifrån genom Wänge och Åland, som begge äro väl odlade socknar, omkring 1 mil; vidare genom södra hörnet af Jerläsa, visserligen en föga odlad, men deremot skogrik trakt, omkring 1 mil; vidare genom den mycket odlade Ilvittinge socken och södra delen af det särdeles väl odlade och bebyggda Wester-Löfsta 2 mil och sist genom Norrby till Sala omkring en half mil. Den skulle således komma att gå fram genom Ulleråkers och Hagunda härad i Upsala samt Thorstuna och Sintuna härad i Westmanlands län. Ser jag nu på de statistiska uppgifter, som jag förut omnämt, så finner jag, att i Ulleråkers härad den odlade jorden utgör i procent, å hela arealen räknadt, i vissa trakter 26,2, i andra 13,9 och i andra ått 15,7; i Hagunda härad, der visserligen Jerläsa förekommer med blott 5,5, likväl för det mesta 15,9 och inom tre socknar ända till 39; i Sintuna härad vexlande mellan 13,4 och 16,6 och i Thorstuna härad ifrån och med 7,9 till och med 39,7. Den beräknade spanmålsproduktionen utöfver årliga konsumtionen utgör i Ulleråkers härad 24,000 tunnor, i Hagunda 13,500, i Sintuna 14,000 och i Thorstuna 8,000 tunnor, under det att stora trakter, som genomskäras af de vestra och södra stambanorna, äro beräknade att, såsom mellan Göteborg och Falköping samt Finjasjön och Nässjö, med endast 5 å 6 procent odlad jord konsumera spanmål utöfver hvad de producera, samt öfver hufvud taget i hela Sverige den odlade jorden utgör endast 9 procent af all fast mark. Ser jag åter på befolkningsstatistiken, så visar det sig, att inom 3 mils omkrets å begge sidor om jernvägslinien Upsala—Sala, som är 5,62 mil lång, bo 79,996 innevånare, då t. ex. å linien Finjasjön—Nässjö, som är 18 mil lång, bo på samma omkrets endast 169,170 och på linien Norrköping—Cathrineholm, som är 4,72 mil lång, endast 50,287 personer.

Dessa uppgifter böra nu väl vara tillräckliga för att visa, att det utspridda ryktet, att Upsala—Sala-banan skulle komma att gå genom en steril trakt, icke är grundadt. Skulle än så vara, att i Jerläsa-hörnet 1 å 2 mil skulle vara mindre fruktbara, måtte det väl icke vara af någon på det hela inverkande betydelse.

Man har vidare sagt, att denna bana icke skulle komma att tillräckligt tillgodose hufvudstadens och bergslagens intressen. Jag kan icke inse, att på linien Upsala—Sala—Avesta—Storvik det skall gå lika bra för Norrbergs bergslag att kommunicera med hufvudstaden som öfver Sevala. Godstrafiken kommer för bergslagerna att kräfva samma kostnad, på sin höjd en obetydlighet högre. Vigten af bergslagens förbindelse med hufvudstaden kan visserligen icke nog betonas, men icke följer deraf, att den icke lika väl kan gå öfver Sala som öfver Sevala. I det sednare fallet skulle banan komma att gå genom trakter, rika på vattenkommunikationer, i det förra fallet åter skulle det stora inre landets behof tillgodoses. Stats-Utskottet har visserligen framhållit, hurusom det, efter dess förmenande, skulle för Norrland kunna vara likgiltigt huru jernvägen söder om Dalabanan blir förlagd. Detta är dock ett misstag af Stats-Utskottet.

Det är nemligen icke likgiltigt för en affägsen provins, huruvida dess intressen förbises eller icke, att se till, att det som nu göres icke göres så, att, när tiden en gång kommer att erhålla jernvägar, vidare sträckningen af den jernväg, med hvilken anknytning då skall ske, är alltför ofördelaktig. Det har väl t. ex. icke varit likgiltigt för medlersta Sverige i hvilken riktning det södra Sveriges jernvägar blifvit lagda. För Norrland är det dessutom af ett särskildt intresse, att den nu ifrågavarande norra banan lägges så att den bär sig. Enligt min öfvertygelse skulle en bana från Upsala till Margrethill aldrig visa sådana resultat, som skulle uppmuntra till fortsättning. En bana öfver Sala och Avesta till Storvik, hvarigenom de Norrlandska skogstrakterna sattes i förbindelse med rika malmfält, skulle deremot visa helt andra resultat, ty hvad bergslagerna först af allt behöfva, såvida vi skola längre hafva en jernförädlingsindustri — det är väl mindre lätthet att kunna utskeppa den råa malmen än vidgade koldistrikt, och hvad Norrland behöfde bäst af allt vore något tillfälle att tillgodogöra den omätliga tillgång af kolskog och brännmaterial, som nu ruttnar bort, ja på hvars undanskaffande med eld kostnader måste nedläggas. Man har sagt mig, att det numera är faktiskt bevisadt, att sågspån är ett för jernförädlingen dyrbart ämne, och i Norrland brinna vid alla sågverk 6 månader af året ständigt underhållna ugnar blott för att skaffa undan sågspån, som för fiskenas skull icke får släppas i elfvarne. Må våra statsekonomer besinna hvad detta enda faktum bevisar både rörande våra tillgångar och vårt sätt att tillgodogöra dem! Norrland har vidare intresse uti att få mesta möjliga beröring med de spanmålsproducerande provinserna. Genom linien öfver Sala, med en grenbana till Westerås, erhöles Norrland både Upland och Westmanland till spanmålsmarknader och dessa landskap åter en säker afsättning på Norrland.

Att genom den föreslagna Thureberg—Sevalla-linien söka tillkonstla Stockholm en fördel genom bergslagstrafiken tror jag skulle misslyckas. För en genväg af en trejedels mil tror jag icke, att Norbergs malm skulle gå på jernväg till Stockholm i stället för till städerna vid Mälaren, der den alltid billigare sjökommunikationen erbjöde sig.

Kunde den linie, jag förordar, icke befordra bergslagernas och jordbrukets intressen lika så väl som den af Utskottet föreslagna flera millioner dyrare vägen, skulle jag icke hålla så hårdt derpå, men då det här med bättre gagn för de begge näringarne, med bättre utsigt på trafikinkomst i framtiden nu gäller äfven flera millioners besparing samt ett riktigt och ändamålsenligt samband i framtiden med Norrland; så kan jag icke annat än med afslag å Utskottets Betänkande i denna del yrka proposition på bifall till Herr Jan Anderssons Utskotts-utlåtandet bifogade reservation.

Herr Jöns Pehrsson: Jag bor så långt ifrån skådeplatsen för de olika intressen, som här bekämpa hvarandra, att man väl icke behöfver misstänka mig för partiskhet för vare sig den ena eller den andra sidan, men då man icke har några medel att bevilja för den här ifrågasatta jernvägsanläggningen, så finner jag deruti det aldra kraftigaste skäl att icke nu genom något beslut i denna fråga söka att binda händerna på en

kommande Riksdag. Herr Hiertas reservation synes mig derföre i hvad denna fråga beträffar vara den klokaste. Jag tror icke, att det är skäl att bifalla hvarken den ena linien eller den andra. Den af Utskottet förordade Thureberg—Sevalla-linien är ju dessutom ännu icke fullständigt undersökt. Emellertid förefaller det mig, som om man begått ett misstag, då man drog linien från Stockholm direkt på Upsala, hvarigenom man nu synes behöfva vara betänkt på en ny bana med vestligare riktning, utan att med fördel kunna begagna Upsala till utgångspunkt. Man tyckes derföre bära vara litet varsammare vid bestämmandet af jernvägarnes sträckning. Om vi nu för öfrigt besluta den sträckning, som Stats-Utskottet föreslagit, så hindrar det alldeles icke nästa Riksdag att bestämma en helt annan. Jag kommer ihåg huru min ort blef dragen vid näsan. Friherre Ericssons första förslag var utan tvivel det bästa för Smålands stambana och var en gång antaget, men det blef ändock icke utfördt, utan beslutet stadnade till sist vid en helt annan vägsträckning. Detta kan numera icke hjälpas, men det bör vara oss en uppmaning att se till, att man icke fortgår på samma väg. Icke synes det dessutom vara skäl att, såsom Utskottet föreslagit, draga en jernväg just utåt vattenkommunikationerna. Vill man således taga Utskottets förslag i betraktande, så skall man finna, att det är dåligt. Jag yrkar alltså afslag å Utskottets Betänkande i denna del och bifall till Herr Hiertas reservation.

Herr Hörnfeldt: Då jag icke anser mig kunna bättre utveckla denna fråga, än som redan skett af Herr Lithner, så tillåter jag mig att endast återropa hvad som af honom här blifvit i saken yttradt samt hvad jag i min Utlåtandet bifogade reservation anført. Jag är för öfrigt förvissad derom, att om jag ock hade några nya skäl att tillägga, så är dock öfvertygelsen hos Kammarens ledamöter i denna fråga redan så stadgad, att inga skäl skulle nu kunna verka till någon förändring hos vare sig den ena eller andra sidan. Jag inskränker mig derföre till att yrka bifall till min reservation, och får derföre, i enlighet med hvad jag i den samma, sid. 66, anført, anhålla om proposition på följande:

a) att Kammarén behagade afslå Herr Grefve Sparres motion, i hvad den rörer dels föreslaget utsträckt system af statsbanor och dels sådana byggnade genom bolag mot godtgörande vare sig i statsobligationer eller förmedelst lemnande af Statens räntegaranti; samt

b) att Kammarén behagade såsom statsbana, hvilken bör med Statens medel bekostas, antaga, utom den redan vid 1862—1863 års riksdag beslutade och till sin sträckning bestämda östra stambanan, jemväl en stambana, eller den norra i fortsättning från Stockholm—Upsala-banan eller utgående från Upsala och derifrån sträckande sig ifrån Sala till Storvik på Gefle—Dala-banan, med krökning till trakten af Avesta på så sätt, att utfartsväg till banan må beredas Norbergs bergslag, och för att från Storvik kunna, när statsmagterna frandeles sådant besluta, såsom statsbana fortsättas norrut i den riktning och med den spårvidd, som då kan varda bestämd.

Med Herr Hörnfeldt instämde Herr *Östman*.

Herr Carl Ifvarsson: Likasom den nästföregående talaren tror jag, att man gör Kammaren den största tjensten genom att i denna fråga tala så kort som möjligt. Såsom ledamot af Stats-Utskottet anser jag mig dock skyldig förklara, att jag delar de åsigter, som blifvit framställda i Herrar Hiertas och Björcks reservationer, och jag vill endast tillägga, att det enda Kammaren för närvarande har att i den nu förevarande frågan göra, är att antaga det skrifvelseförslag till Kongl. Maj:t, som Stats-Utskottet framlagt, synnerligast som det är angeläget för både den ena och den andra sidan att få noggrannare undersökningar verkställda, då vid en följande riksdag meningarne kunna vara mera sammanjemkade, och man vara bättre i stånd att bedöma hvilken sträckning, som för den norra banan är den fördelaktigaste. Derföre vill jag icke heller nu uttala mig för någondera af de ifrågasatta sträckningarne, utan med bifall å den delen af Utskottets Betänkande, som tillstyrker afslag å Grefve Sparres motion, å denna del af Betänkandet deremot endast yrka rent afslag, blott att man antager den underdåniga skrifvelsen, som Utskottet föreslagit.

Herr *Hedengren* instämde med Herr Carl Ifvarsson.

Herr Jan Andersson: Då jag reserverat mig emot Stats-Utskottets här gjorda framställning samt i min vid Betänkandet fogade reservation närmare utvecklat grunderna för min särskilda mening, har jag föga att tillägga, så mycket heldre som i det närmaste allt hvad som kan sägas i frågan redan blifvit yttradt, icke allenast vid denna riksdag, utan vid våra riksmöten under snart tio års tid. Den sträckning, som Stats-Utskottet föreslagit af norra stambanan, utgående från Thureberg på Stockholm — Upsala-banan öfver Sevalia och vidare, som det heter, till Norbergs bergslag, kan jag för min del icke gilla. Deremot tror jag, att landet blefve bäst betjenadt genom antagande af det bland de undersökta förslagen, som afser norra stambanans fortsättande från Upsala till Sala och vidare till trakten af Avesta fram till Asköfors öfver Dalelfven till Storsvik. Genom att gifva en sådan riktning åt denna bana vinnes ock en möjlighet att öfver Norbergs malmfält draga en bibana till Smedjebacken, hvilken i en framtid sedermera kan förenas med Gefle — Dala-banan.

Deremot kan mot Utskottets förslag, utom mycket annat, särskildt anmärkas, att jernvägen skulle från Thureberg ända till Ekolsund följa utefter Mälarens strand på endast en mils afstånd samt utefter Strömsholms kanal fram till Norbergs bergslag. Denna kanal komme sålunda att ställas i en konkurrens med jernvägen, som kanalen svårligen skulle kunna uthärda, och hvilken följaktligen snart nog måste verka derhän, att kanalen ginge under. Här har visserligen blifvit förmenadt, likasom förut i Stats-Utskottet, att banans framdragande i sådan riktning skulle ligga i Stockholms intresse. Ingen kan mera än jag önska, att Stockholms bästa må tillgodoses och densamma fortfarande blifva rikets huvudstad. Men jag tror för min enskilda del dock, att så väl Stockholm som de vestra orternas välberäknade fördel icke behörigen befrämjas, om icke den ifrågakomna bansträckningen kommer att, på sätt jag yrkat, ledas öfver Dalarne. Detta är Stockholms naturliga handelsområde och

underlättandet af dess förbindelse med hufvudstaden lärer följaktligen icke vid planens utstakande få förbises. Blir sedan en bana anlagd från Sala till Westerås och Köping, torde all rättfärdighet vara uppfylld.

Genom antagande af detta system för jernvägsanläggning i denna del af Sverige beredes ock, såsom jag omnämnt i min reservation, möjlighet att anlägga en bibana från Upsala öfver Dannemora till någon lämplig hamn vid Östersjön, hvarigenom emellan Norbergs och Dannemora bergslag utbyte kan ske af malm- och skogseffekter. Det är i korthet på dessa jemte andra grunder, hvilka jag af förut anförda skäl anser öfverflödigt att nu angifva, som jag stadnat i den åsigt, beträffande bästa riktningen af ifrågavarande stambana, som jag uttalat i min reservation.

För närvarande anholder jag blott i öfverensstämmelse med hvad denna min reservation innehåller med hänsyn till *sträckningen*, att Kammaren ville såsom sin mening förklara, att norra stambanan bör fortsättas från Upsala till Sala och vidare till trakten af Avesta samt derifrån till Storvik på Gefle—Dala banan, — och jag afstår således nu från mitt i samma reservation gjorda yrkande om *anslag till förberedande arbeten* å denna bana för år 1870.

Med Herr Jan Andersson instämde Herr *Engman*.

Herr Friherre von Schultzenheim: Jag har under denna riksdag icke synnerligen upptagit Kammarens tid, och i den fråga, som nu föreligger, lönar det kanske mindre mödan än i många andra, då detta ärende man och man emellan i Kammaren som inom pressen blifvit så väl behandladt och från alla sidor belyst, att, snart sagdt, hvar och en kan antagas hafva derom stadgat sin mening. Men just på denna grund är det, som äfven jag för min del måste, för den händelse att Kammaren ej skulle kunna förena sig i att först besluta något möjligt och praktiskt, förbehålla mig att få bestämma mig efter den utgång, som den förberedande utredningen af frågan inom Kammaren kan erhålla.

Jag är visserligen ganska mycket intresserad för den riktning af norra stambanan, som Stats-Utskottets majoritet föreslagit, dock ej så att jag fördenskull förbiser gagnet af andra riktningar. Men innan jag uttalar mig för någondera, vill jag hafva någon visshet om, att man skall kunna komma till handling från ord, emedan det eljest är utan ändamål att diskutera om de olika riktningarne. Den första fråga, som skall afgöras, är enligt mitt förmenande den, om vi hafva så stora tillgångar för närvarande, att vi nu kunna bygga jernvägar; och om under sådan förutsättning det är klokt att fortsätta dem med kraft. När *det* är afgjort, skall jag uttala mig om den sträckning, som jag för min del anser vara den riktiga.

Om jag i detalj skulle yttra hvad jag tänker om landets ställning för närvarande, skall jag måhända förevidas att se sakerna i alltför rosenfärgad dager och att hafva trädtt öfver på deras ståndpunkt, som förmena, att vi befinna oss på en god väg. Må så vara, men jag anser verkligen, att vi i närvarande ögonblick både kunna och förmå att fortsätta våra jernvägsbyggnader. Jag anser, att vår ekonomiska ställning på det hela taget är god och stadd i framåtskridande, fastän vi haft svåra

känningar och olyckliga erfarenheter af några års missväxt och dess inverkan på vår industri. Och jag kan för min del icke tro, att *den* ekonomiska väg är riktig, som vill genom ett stryps-system förbättra vår. Ty det finnes tvänne sätt att härvid gå till väga. Det ena är att förbättra ställningen genom en ytterlig sparsamhet, genom att afbryta all företagsamhet; det andra genom en klok och välberäknad företagsamhet. I det förra fallet kunna vi snart sagdt riskera att svälta ihjäl. I det sednare — om vi gå med klokhets och beslutsamhet framåt — tror jag, att vi välja den rätta vägen och snart skola låta den blomstrande färgen återkomma på Sveas kinder. Om jag tillämpar denna grundsats med afseende å våra jernvägsbyggnader, förekommer först frågan: Ilvar skola penningar tagas? Jag ser då klart för mig trenne alternativ. Det första är att upplåna penningar *utom* landet, det andra att upplåna sådana *inom* landet och det tredje att låna *inga alls*. För mig gestaltar sig saken så, att, om man har ett företag, som lemna 8 à 10 procent — och i allmänhet har hittills varit fallet, att jernvägarne, om de också icke lemna mer än 3 eller 4 procent i omedelbar och synlig behållning, dock indirekt lemna lika mycket genom den deraf föränledda starka utvecklingen och lyftningen af den inhemska industrien — så är det sannt, att, i händelse man lånar från utlandet, skall dit utgå till ränta och amortering af lånet årligen 5 procent, men det öfriga är en vinst, som stadnar i landet och blir nationens behållning. Om man åter föredrager den utvägen att upptaga lån *inom* landet, tillfaller naturligtvis ränte- och amorteringsliqviden *inhemska* kapitalister, och derigenom blir förhållandet i så fall bättre, att såväl detta belopp som den öfriga vinsten af företaget stadnar inom landet. Det är blott, om man väljer det tredje alternativet — att göra ingenting — som ingen fördel vinnes.

Fördenskull anser jag, att vi böra fortgå på den beträdda banan, så mycket heldre som ett halft jernvägssystem icke kan lemna full inkomst, hvilket först kan ske, sedan systemet blifvit fullbordadt. Men om jag sålunda antager, att vi böra bygga jernvägar, anser jag vidare, att Kammaren först bör bestämma den summa, som för närvarande skall till ändamålet anvisas och  *sedermera*  besluta om användandet. Jag tillåter mig derföre föreslå, att Riksdagen ville till Kongl. Maj:ts disposition ställa en summa af 3 millioner R:dr, att för år 1870 användas till jernvägsarbetenas fortsättande dels på den östra och dels på den nordvestra stambanan; samt att 50,000 R:dr må anvisas till undersökning af den lämpligaste riktningen för en blifvande bana norr om Dalelven. Huru åter denna, enligt mitt förmenande, borde utstakas, derom reserverar jag min yttranderätt, till dess det beslut blifvit fattadt, hvarom jag nu framställt yrkande och hvarå jag hos Herr Talmannen anhåller om proposition.

Herr Björck: I min vid detta Betänkande fogade reservation har jag uttalat en åsigt, som redan år 1856 af mig omfattades, då frågan om jernvägars anläggning för Statens räkning i större omfattning först förekom. Det är den, att det icke är lämpligt att bestämma sträckningen eller riktningen af blifvande stambanor, förr än man kan på samma gång anvisa de för utförande af sådana banor nödiga medel.

Jag kan icke inse, att det för Statsverket kan ligga någon fördel uti ett på förhand fattadt bestämmande, men deremot tror jag, att ett dylikt förfarande har med sig många olägenheter. Den hufvudsakligaste anser jag vara att söka deruti, att genom ett dylikt förfogande, om det skall vara bindande för framtiden, Staten i viss mån afhänder sig en själfbestämningsrätt, som i allmänhet ingen i saker af sådan betydelse som dessa får afsäga sig, och som i finansiella frågor isynnerhet det är af aldra största vikt att åt sig bevara, då det är omöjligt för en hvar, likasom för Statsverket, att på förhand kunna bestämma sin ställning för framtiden. Det är dessutom lätt att vid dylika föregående bestämmelser begå misstag, och man kan icke hindra anmärkningar, som emot dessa misstag i sinom tid kunna framkomma, att göra sig gällande. Också måste det medgifvas, att en kommande Riksdag har icke blott rätt utan jemväl en ovilkorlig skyldighet att, om misstag visas hafva förelupit i beslutet, vidtaga den förändring och de förfoganden, som den anser öfverensstämma med landets gagn och bästa, men man må icke tro, att vi kunna på detta sätt binda kommande Riksdagar på förhand, och detta så mycket mindre som i grundlagen icke finnes ringaste stöd därför, att, om den ena Riksdagen i något fall söker att på förhand begränsa för en följande Riksdag dess beslutanderätt, denna skall eller får anse sig i sina åtgärder deraf bunden. Sådant *kan* ske — det medgifver jag — men då endast i *det* fall, att tredje mans rätt på något sätt deruti ingår, hvilket dock icke bör kunna vara fallet, när Staten fattar beslut med hänsyn till planen för blifvande jernvägsbyggnader, utan att sätta densamma i verket. Men *om* så icke vore förhållandet, *om* tredje mans rätt i verkligheten skulle anses i beslutet ingå, då måste det vara *ännu* äfventyrligare att fatta dylika beslut. Ty om de enskilda personer, som finna sig af dem gynnade, skulle anse sig hafva någon rättighet att påyrka vidhållandet af ett sådant på förhand fattadt beslut, måste saken invecklas ännu mera. Den ställer sig då värre, enär dessa enskilda personer kunna ställa på Staten anspråk, som väl icke komma att godkännas, men som deremot föranleda, att de kunna lättare inverka på besluten inom Representationen; och det skall då visa sig, att föregående beslut, som icke varit välgrundade och böra undergå revision, icke blifva förändrade, ehuru de bort blifva det. Det är således ingen *fördel* för Staten, att föreskrifter meddelas om åtgärder, hvilkas verkställighet icke ligger inom visshetens utan inom en ganska osäker möjlighets gräns. Det har icke heller blifvit påstådt, att sådant vore en *fördel*, men man har från politisk synpunkt och med skäl, hemtade hufvudsakligen från förhandlingarne inom Representationen, velat framhålla och förfäktat, att det vore "nyttigt" att på förhand fatta sådana beslut. Men jag tror likväl, att just genom dylika beslut, hvilkas enda värde ur denna synpunkt skulle vara att förebygga befarade sammandrabbningar mellan skilda intressen, striderna inom Representationen skola få ett uttryck af hetsighet och bitterhet, som själfva frågan i och för sig antagligen icke skolat eller behöft eljest erhålla. Så länge en hvar skall grunda sina beräkningar endast på förhoppningar, kan deremot intet anspråk uppstå; men der beräkningarne grunda sig på ett beslut, hvilket sedermera ändras, oaktadt anspråket, inträder för den enskilde en missräkning, hvars följder kunna blifva betänkliga nog. Fördelarne



för den enskilde af beslut, fattade på förhand, kunna därför ej heller jemföras med de olägenheter, som kunna deraf vållas. Man bör derföre, enligt min öfvertygelse, väl akta sig för sådana beslut som detta, och mest bör man göra det, då man sett, att, sedan ett helt system blifvit uppgjordt och af Regeringen förordadt hos Representationen, detta system *har* undergått ändring. Så har här skett, då Utskottet sjelft föreslagit en annan riktning för norra stambanan än den förut bestämda öfver Upsala, hvilken en föregående Riksdag äfven genom anvisande af medel sökt bringa till utförande. Så har äfven skett, då åt södra stambanan gifvits riktningen åt Nässjö i stället för den ursprungligen föreslagna och nära nog bestämda genom Lagaå-dalen. Det var de ifrigaste jernvägsmännen, som just yrkade, att *detta* system skulle fastställas. Jag och de, som voro med mig ense, ville på förut anförda skäl gå mera varsamt till väga och motsatte oss derföre ett dylikt beslut, hvilket icke heller blef åvägabragt; och det har sedermera visat sig, att detta var klokt, emedan, om vi icke motsatt oss systemets antagande, man icke kunnat vidtaga denna ändring. Jag vill dermed icke hafva sagt, att jag gillar ändringen, men jag påstår, att densamma icke utan större rubbningar kunnat genomföras, om man fastställt systemet.

Dessa äro de allmänna grunder, hvarför jag icke kan gilla Utskottets förslag. Jag anser ock, att jag bör, likasom jag kan, inskränka mig till dessa allmänna reflexioner, då jag yrkar afslag å Utskottets hemställan i denna del. Detta afslag afser emellertid icke, hvad Utskottet yttrat om Grefve Eric Sparres motion. Derom instämmer jag med Utskottet; men i öfrigt kan jag icke biträda framställningen, och anhåller jag alltså, att högt ärade Kammarén måtte fatta följande beslut: "att Kammarén, med afslag å Herr Grefve Sparres motion, i hvad den rörer dels det utaf honom föreslagna utsträckta system af statsbanor, dels statsbanornas byggande genom bolag mot godtgörelse i statsobligationer, jemväl måtte afslå Utskottets förslag rörande fortsättande af jernvägsanläggningar för Statens räkning." Jag tror, att man på detta sätt ställer saken så, att den Riksdag, som kan anvisa medel, också må ega att besluta om riktningen.

Kammaréns ledamöter åtskiljdes kl.  $\frac{1}{2}$  3 e. m., men sammanträdde åter

Kl. 6 e. m.

### § 6.

Innan den under förmiddagens sammanträde började föredragningen af Stats-Utskottets Betänkande N:o 66 vidare fortsattes, tillkännagaf Herr Talmannen att ordet blifvit begärdt af

Herr Statsrådet Abelin: Genom Kammaréns Herr Talman har jag till följd af Kammaréns beslut erhållit del af följande, af Herr Per Nilsson från Malmöhus län till mig framställda spörsmål: "Huravida erfor-

derligt antal gevär af 1867 års modell redan blifvit utdelade till alla värfvade garnisons-infanteriregementen och till de kommenderingar af indelta arméen, som bestrida fångbevakning, samt huruvida dessa trupper numera blifvit befriade från den del af gevärsexercisen, som med bakladdningsgevär icke kan tillämpas."

Ehuru jag icke kan undertrycka den mening, att den värde interpellanten på en genare väg, eller genom direkt förfrågan hos mig personligen eller i Landtförsvars-departementet kunnat erhålla de upplysningar, han åsyftat, vill jag likväl nu, sedan Kammaren funnit den mera högtidliga formen för de begärda upplysningarnes inhemtande vara lämplig, icke undandraga mig att till svar å de framställda frågorna meddela, att Krigsstyrelsen dels redan låtit, dels för innevarande års möten låter till hela den stående arméen, som af Statsverket förses med gevär, utdela sådana af sednast antagna konstruktion, äfvensom att Krigsstyrelsen icke förbisett vigen deraf, att exercisen lämpas efter gevärens beskaffenhet.

Då jag ansåg, att det för Riksdagens medlemmar liksom för allmänheten i öfrigt kunde vara af intresse att erhålla kännedom om Kongl. Maj:ts beslut i fråga om utdelningen af de nya gevären, lät jag införa detta beslut i Post- och Inrikes-Tidningar för den 17 sistlidne Februari. Efter hvad jag sett har detsamma derefter blifvit i de flesta af våra större tidningar reproduceradt. Af denna anledning var jag, ända till dess jag erhöll del af Herr Per Nilssons interpellation, i den öfvertygelsen, att hvar och en, som hyste något intresse för sjelfva saken, icke försummat att taga del af Kongl. Maj:ts beslut, och derigenom vunnit de upplysningar, som man kunnat akta önskvärdt att inhenta.

## § 7.

Härefter återupptogs öfverläggningen rörande Stats-Utskottets hemställan å sidd. 46 och 47 af dess Betänkande N:o 66, i anledning af väckta frågor dels om uppgörande af planer för framtida jernvägsanläggningar samt sättet för deras utförande, dels om beviljande af statsbidrag till dylika anläggningar.

Nedannämnde ledamöter, som hade anmält sig till ordets erhållande, uppropades i följande ordning:

Herr Lindhagen:

Herr Lithner: Då jag på förmiddagen begärde ordet, skedde det i den tanke, att jag skulle komma att uppropas i slutet af diskussionen, för att då få tillkännagifva det jag önskade förändra mitt först framställda yrkande. Sedan dess har det emellertid inträffat, att alla eller åtminstone största delen af de talare, som då voro anmälda, jag vet icke af hvilken anledning, låtit uttaga sina namn på Herr Talmannens lista, så att derföre den rättelse, jag ville meddela, nu kommer fram midt i diskussionen, i stället för att, såsom jag hade önskat, komma på slutet af densamma. Som Kammaren sålunda finner, är detta dock icke mitt fel, utan torde det få skrivas på de herrars räkning, som funnit med sin tak-

tik förenligt att på nämnda sätt intaga en plats i efterhand. Hvad jag egentligen ville anförä var, att, till följe af den helt naturliga öfverraskning, som kom öfver mig, då Herr Talmannens klubba höll på att stadfästa denna punkt, utan att någon yttrade sig deröfver, och jag ville bevara fatalierna, jag alldeles icke kom att tänka på, att jag borde yrkat bifall till Herr Hörnfeldts reservation i stället för den af Herr Jan Andersson afgifna; och jag ber således nu att få ändra mitt förut gjorda yrkande derhän, att jag anhåller om proposition å det förslag Herr Hörnfeldt i sin reservation framställt. Det är nemligen helt klart, att Herr Jan Anderssons förslag icke har några utsigter till framgång, ja, jag tror knappast Herr Talmannen derpå kan framställa proposition, då deruti begäres ett anslagsbelopp, som ännu icke varit föremål för Stats-Utskottets pröfning. Jag vill med detta tillkännagifvande för närvarande afstå från ordet i denna fråga, måhända kommer jag att ännu en gång yttra mig, om jag dertill skulle af diskussionen föranledas.

Herr von Troil: Herr Talman! Mine Herrar. Den första anmärkning, jag har att göra vid den nu föredragna punkten af Stats-Utskottets Betänkande, är den, att Utskottet deruti sammanblandat tvänne frågor, hvilka hvar för sig synas vara af den vikt, att de väl förtjent att behandlas, om icke i hvar sin punkt, åtminstone i tvänne särskilda moment. Den ena af dessa frågor är besvarandet af Grefve Sparres inom Första Kammaren väckta motion, i hvad den rör sättet för byggandet af de blifvande stambanorna; i den sednare frågan åter föreslår Stats-Utskottet den, i dess tanke, lämpligaste riktningen för fortsättningen af den norra stambanan.

Hvad nu Grefve Sparres motion beträffar, ser jag med glädje, att densamma icke af Utskottet blifvit omhuldad i vidsträcktare mån, än möjligen hvad angår riktningen af den norra stambanan från Stockholm; och jag torde derföre icke behöfva om denna motion yttra särdeles mycket. För min del anser jag den vara ett af de mest äfventyrliga och vådliga förslag, som någonsin blifvit för en Representation framlagda. Jag anser den vådlig, derföre att den, under sken af att vilja upphjelpa våra tynande näringar, skulle, derest densamma vunne Riksdagens bifall, enligt mitt förmenande, förbereda fäderneslandets ekonomiska undergång; vådlig, derföre att den sammanblandar stambanornas byggnad och förvaltning med de enskilda banornas, derföre att den uppmuntrar både rimliga och orimliga anspråk på jernvägsbyggnader, smickrande alla enskilda ortintressen och beräknande att genom understöd af dessa intressen vinna framgång. Denna motion utgår dessutom från en grundsats, som jag omöjligen kan biträda. den nemligen att äfven alla blifvande *hibanor* skulle på Statens bekostnad byggas; en grundsats som, om den af Riksdagen godkändes, ovilkorligen skulle framkalla ersättningsanspråk från styrelserna för alla de enskilda banor, som hittills måst, hufvudsakligast med egna medel, utföra sina arbeten.

Med ett ord, jag tror Stats-Utskottet handlat mycket klokt och välbetänt, då det icke fästat något vidare afseende vid detta förslag.

Vidkommande åter den sednare delen af denna punkt, eller den föreslagna riktningen af den norra stambanan, torde jag blifva i tillfälle att

längre fram i mitt anförande särskildt beröra densamma med några ord. Jag tror mig endast kunna på förhand tillkännagifva, att jag anser, det något definitivt beslut i afseende å riktningen af nya stambanor icke bör vid denna riksdag fattas. Ett sådant beslut bör nemligen icke åvägabringas, förrän vi fått en fullständigt uppgjord plan för jernvägsnätet i sin helhet framlagd för Riksdagen och af denna pröfvad och godkänd, och jag kan icke annat än beklaga, att vi icke redan i detta nu ega en dylik jernvägsplan. Vi påminna oss, att en sådan, dock endast omfattande sträckningen af vissa linier, framlades af Regeringen för Rikets Ständer vid 1856 – 1858 års riksdag. Den lyckades likväl icke tillvinna sig Representationens bifall, och följderna häraf hafva icke uteblifvit. De hafva visat sig i ständiga växlingar i afseende å de anslag till jernvägar, som sedermera blifvit beviljade, i ständiga ryckningar och slitningar vid bestämmande af det antal arbetare, som kunnat användas, äfvensom uti den omöjlighet, hvori Jernvägsstyrelsen sig befunnit, att på förhand uppgöra erforderliga beställningar och i följd deraf betinga sig billiga priser, samt slutligen uti omöjligheten för den enskilda industrien att komma sig upp, emedan de, som varit sinnade att anlägga industriella verk i och för jernvägsbyggnader, icke visste, om eller när och i hvad myckenhet jernvägar komme att byggas. Jag anser således af största vikt, att vi vid denna riksdag endast bestämma oss för aflåtandet af en underdånig skrivelse till Kongl. Maj:t, med anhållan om utarbetandet af en fullständig jernvägsplan, hvilken efter min öfvertygelse borde omfatta icke blott stambanorna, utan äfven de enskilda banor, som pröfvades lämpliga att med statsbidrag understödjas.

Såsom stambanor anser jag för min del inga andra böra antagas än de, som i sin helhet äro af obestridlig nytta för landet; alla öfriga böra vara bibanor. Stats-Utskottet har till min glädje, och jag tror på ganska goda skäl, uttalat sig för stambanornas fortfarande byggande af Staten. Det vore nemligen, i min tanke, en alltför vådlig omkastning i hela vårt jernvägssystem, om vi lånade vårt öra åt de röster, som föreslå, att stambanorna skola på ett eller annat sätt byggas af enskilda bolag, genom statsobligationer, räntegarantier och dylikt. *Många* stambanor böra icke byggas, men de som byggas böra åvägabringas på Statens bekostnad. Det är gifvet, att Staten har att förfoga öfver ett större antal mera erfarne ingenjörer än någonsin ett enskildt bolag, äfvensom att banorna, anlagda på Statens bekostnad, komma att erhålla ett solidare byggnadssätt, än om de anläggas af ett enskildt bolag, hvilket måhända någon gång kommer att tillbakasätta ett fullgodt och redbart arbete för en alltför långt drifven sparsamhetsanda. Man har i motionen påpekat, att det vore angeläget, att vi upphörde med att sjelfva bygga våra stambanor, derför att vi på detta sätt skulle kunna undvara en särskild Jernvägsbyggnadsstyrelse; men jag fäster Eder uppmärksamhet på, mine Herrar, att kostnaderna för denna styrelse äro en ren obetydlighet mot de stora summor, som af densamma användas i och för byggnaden. Äfven säger man, att våra stambanor varit jemförelsevis särdeles dyra; men jag påminner om, att en solid jernbana alltid måste kräfva stora utgifter. Anställa vi dessutom jemförelse mellan priset å våra jernbanor och dem å dylika företag

företag inom främmande länder, tror jag vi litet hvar måste medgifva, att vi byggt dem relativt ganska billigt. Stats-Utskottet har i en tabell i detta Betänkande uppvisat, att, då Wermlands-banan är färdigbyggd, våra stambanor befinnas hafva belöpt sig till en kostnad af 885,000 R:dr per mil. Denna summa förefaller visserligen rätt betydlig, men om vi beräkna, att deruti ingå dels de svåra bansträckningarne inom Södermanland och Wermland, der på vissa ställen kostnaden per banmil uppgått ända till 1,200,000 och 1,300,000 Rdr, och dels sammanbindningsbanan genom Stockholm, tror jag man ingalunda skall finna denna summa alltför öfverdrifven. Jag har mig derjemte bekant, att inom vissa trakter af Småland banmilnen icke kostat stort mer än 500,000 R:dr.

Stats-Utskottet har ytterligare i afseende å de enskilda banorna föreslagit en utväg för deras färdiggörande, hvilken jag icke kan annat än gilla, helst samma tanke redan långt förut föresväfvat mig sjelf, och jag ser derföre med synnerlig glädje, att den blifvit af Utskottet adopterad. Denna tanke består deruti, att man hädanefter skulle, i stället för med vissa års räntefrihet och lån, understödja de enskilda banorna genom att bevilja dem direkta anslag på vissa procent af deras anläggningskostnad. Storleken af dessa anslag bör, i min tanke, så beräknas, att anslagen för de blifvande bibanorna komma att vara för dem lika fördelaktiga som de vilkor, hvilka hittills beviljats redan färdiga banor. Efter den uträkning, jag i detta hänseende gjort och med hvars utveckling jag ej vill besvära den ärade Kammaren, skulle ett understöd till de nya bibanorna af  $\frac{1}{3}$ :del af deras anläggningskostnad i det närmaste komma att motsvara de förmåner m. m., som blifvit de gamla bibanorna beviljade. Utskottet har i detta afseende föreslagit "högst  $\frac{1}{4}$ :del," och jag skall derföre ingalunda hålla på det af mig angifna beloppet; men på sjelfva grundsatsen vill jag strängt hålla, ty den anser jag så nyttig, att den bör för framtiden följas. Jag tager mig blott friheten visa Eder, mine Herrar, till hvilka resultat vi skulle kunna komma, om vi beslutade oss för att beträda denna väg. Om vi föreställa oss, att vi under en längre följd af år på detta sätt komme att understödja anläggandet af enskilda banor med 1,000,000 R:dr om året, så skulle, om jag beräknar kostnaden för hvarje mil af bred- och smalspåriga bibanor till öfver hufvud 600,000 R:dr — vi få anlagda  $6\frac{2}{3}$  mil enskilda banor årligen. Detta, om dessa banor erhöles det understöd, Utskottet föreslagit, eller 25 procent af anläggningskostnaden. Beviljades dem åter den hjälp, jag för dem beräknat, eller blott 20 procent, borde omkring 8 mil per år kunna byggas.

Ännu en sak torde vara af vigt och värd beaktande, när vi en gång komma att stadfästa en bestämd jernvägsplan, och det är att man borde stadga såsom vilkor för bibanornas åtnjutande af understöd, att landstingen i de orter, der banorna skulle gå, förpligtades att till dem i någon mån lemna bidrag. Jag säger icke, att detta bidrag skall vara stort, ty jag vet mycket väl, med hvilken svårighet landstingen hafva att kämpa i fråga om anslags beviljande; men det torde ej kunna förnekas, att, ifall en bana är af den ringa provinsiella vigt, att icke landstinget vill för densamma intressera sig, den då icke heller har fullt berättigade anspråk på Statens bistånd. Det system jag för min del föreställer mig såsom

det lämpligaste vid ett framtida byggande af jernvägarne vore, att dertill årligen anslages af statsmedel 4,000,000 R:dr, hvaraf 3,000,000 R:dr till stambanor och 1,000,000 R:dr till bibanor. Derigenom skulle, enligt min beräkning, för hvarje år kunna färdigbyggas omkring 4 mil stambanor och 6 till 8 mil bibanor; och längre tror jag vi hvarken böra eller kunna sträcka våra anspråk.

Stats-Utskottet har i en sednare punkt af detta Betänkande hemställt, att Riksdagen skulle uti underdånig skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, det han täcktes för nästkommande Riksdag framlägga en fullständig jernvägsplan för de närmast följande 12 till 15 åren. För min del håller jag före, att en sådan plan borde innehålla först en uppgift å samtliga blifvande stambanor jemte den ordning, i hvilken de borde fullbordas, och vidare en dylik uppgift och ordningsföljd å de enskilda banor, hvilka — naturligtvis under förutsättning och villkor att vederhäftiga bolag för deras utförande bildades — vore förtjenta af att med statsmedel understödjas. Särdeles magtpåliggande anser jag det vara, att, då en fullständig plan för jernvägarnes fortsättande framlägges, äfven den ordning upptages, i hvilken baubyggnaderna skola verkställas; ty endast på detta sätt blir det möjligt att undvika för framtiden de obehagliga strider, som nu ständigt åtfölja jernvägsfrågornas behandling. Vidare torde det vara nödvändigt, att vid den riksdag en dylik jernvägsplan framläggas ett Särskildt Utskott tillsättes för pröfningen af alla dermed i samband stående angelägna ärenden. Man kan nemligen icke begära, att Stats-Utskottet, öfverhopadt som det är af göromål af alla slag, skall å en så vidt omfattande fråga kunna egna en fullt behöflig och tillfredsställande pröfning. Ytterligare vill jag påpeka att, om merbemälda plan, sedan den en gång blifvit framlagd och af Representationen godkänd, skall kunna medföra allt det gagn vi dermed afse, då måste såsom ett hufvudvillkor fastställas, att den sedermera icke må få i sina grunddrag rubbas utan *båda* Statsmagternas bifall. Jag föreställer mig alltför väl, att mången härvid kan invända, att Representationen hvarken bör eller vill lemna ifrån sig rättigheten att vid hvarje riksdag särskildt bestämma i detta hänseende; men jag vill fästa uppmärksamheten på, att Representationen flercaldiga gånger förut underkastat sig ett dylikt tvång. Hafva vi nemligen icke för lång tid ovilkorligt förbundit oss till aflösning af Öresunds- och Schelde-tullarne, eller till årliga afbetalningar å våra statslån? För min del tror jag således, att denna jernvägsplan, om än aldrig så ändamålsenlig, icke skall kunna leda till det mål, vi alla eftersträfvat, om vi icke bestämma, att inga viktiga rubbningar utan *båda* Statsmagternas samtycke må kunna i densamma företagas.

Men, mine Herrar, när nu en sådan plan för jernvägsbyggnaderna framlägges, bör den, enligt min åsigt, nödvändigt åtföljas af en finansplan för anskaffande af de till byggnaderna erforderliga medlen. Jag har vid åtskilliga tillfällen af en ibland våra stora finansiella kapaciteter, för hvilken jag hyser en oinskränkt aktning, hört den åsigt uttalas, att vi måste upplåna de belopp, som åtgå för fullbordande af våra jernvägsanläggningar. För min enskilda del må jag dock tillstå, det jag tror, att det icke är klokt att genom lån anskaffa *hela* den summa, som för nämnda ändamål erfordras. Min mening är nemligen, att i sådant fall

annuiteterna å vår statsskuld skola tillväxa i en så förfärande grad, att vi snart nog icke utan de allra största svårigheter förmå komma ut med desamma. Vi betala redan i detta nu — såsom synes af Stats-Utskottets föreliggande memorial — till ränta och amortering af våra jernvägslån en summa af 5,767,571 R:dr. Det är visserligen sannt, att man från nämnda belopp har att afdraga de omkring 700,000 R:dr, hvilka årligen böra inflyta från de enskilda jernvägsbolagen; men äfven om dessa skulle komma att utan hinder i rätt tid ingå till statskassan, bör man dock ihågkomma, att den summa, hvartill jag nyss uppgaf annuiteterna, kommer att ökas med ränta och amortering å de medel, som i år och nästa år skola utgå till jernvägsbyggnader, så att det icke torde vara för högt tilltaget att beräkna de nuvarande annuiteterna å jernvägslånen till  $5\frac{1}{2}$  eller närmare 6 millioner R:dr. Jag tror det derföre vara af nöden, om man vill en gång inkomma på en jernvägsplan, som skall kunna fullföljas utan rubbningar, och utan att landet i betänklig mån skuldsättes, att af de nämnda 4,000,000 R:dr, hvilka, enligt min öfvertygelse, årligen borde för jernvägsanläggningar användas, halfva beloppet utgår af statsmedel och andra hälften anskaffas genom lån. Man eger så mycket större rättighet att fordra, att en så obetydlig summa som 2,000,000 R:dr skall för detta ändamål tagas ur statskassan, som man finner, att jernvägsinkomsterna äro i stigande för hvarje år, och derföre snart nog torde kunna påräknas som bidrag till nya banbyggnader; och äfven om en i någon mån ökad beskattning häraf skulle blifva en följd, få vi icke förbise, att en sådan i alla fall näppeligen lär kunna undvikas, då annuiteterna genom nya låns upptagande komma att stiga. Hvad åter beträffar de 2,000,000 R:dr, som årligen borde upplånas, föreställer jag mig att vid samma riksdag, man bestämde sig för antagande af den nya jernvägsplanen, borde man äfven besluta upptaga lån till hela det belopp, som för dess fullföljande erfordrades. Detta lån borde, enligt min mening, blifva ett inhemskt fonderadt jernvägslån, med hvars upptagande skulle så tillgå, att Riksgäldskontoret hvarje år utsläppte så mycket obligationer, som svarade emot de nämnda 2,000,000 R:dr; och jag förmodar, att ingen med fog skulle kunna påstå om ett sådant statslån, att det förtryckte våra näringar genom att draga från dem ett alltför stort kapital.

Sedan jag nu yttrat mig i afseende å hithörande förhållanden i allmänhet, må det vara mig tillåtet att med några ord beröra den af Stats-Utskottet föreslagna sträckningen af den norra stambanan.

Då jag betänker den ytterliga försigtighet, som, såvidt mig är bekant, alltid rådt inom Stats-Utskottet och som alltid, under de många riksdagar jag hade äran vara ledamot af detta Utskott, var der förherrskande — den försigtighet nemligen att aldrig såsom stambana godkänna en jernvägslinje, hvilken icke blifvit fullständigt pröfvad och hvarför ej ett detaljeradt kostnadsförslag varit uppgjort — då jag betänker detta, förmår jag i sanning icke fatta, hvilka outredda naturkrafter denna gång inom Utskottet verkat derhän, att det icke blott uppgifvit den vid 1862—1863 års riksdag bestämda riktningen för den norra stambanan, utan tillika föreslagit en ny väg för densamma, hvilken skulle komma att gå utmed Mälarens strand — en väg, för hvilken Utskottet icke åberopat några andra skäl än sin stora ömhet om bergslagernas bästa.

Äfven jag, mine Herrar, har en temligen god kännedom om dessa bergslager, i hvilka jag för icke så längesedan vistats, och på grund af den erfarenhet jag i detta hänseende arit i tillfälle förvärfva, tror jag, att den viktigaste bergslagen, den hvars intresse icke kan nog mycket behjertas, är det östra Nerike och den derofvanför liggande delen af Dalarne. Denna bergslag skulle komma att genomskäras af Frövi—Falubanan, hvilken jag derföre anser vara den för våra bergslagsintressen angelägnaste och den, som först borde ifrågakomma att med statsmedel understödjas. Det är denna bana, som från det egentliga "jernbäralandet" skulle utföra dess produkter till afsättningsorterna både i norra och södra Sverige, och som skulle göra det möjligt för bergslagerna att till afsättningsort välja såväl Stockholm som Göteborg, hvilketdera de ansåge för sig fördelaktigast. Större delen af deras export sker nu sommartiden öfver Arboga och Köping samt vidare på Mälaren till hufvudstaden. Jag tror likväl, att det ligger i dessa bergslagers naturliga intresse att sträfvat till vesterhafvet, och jag anser, att man icke bör genom konstlade medel söka drifva handeln in på en annan väg än den naturen sjelf utstakat.

Går jag så till Westmanlands bergslag, finner jag denna i allmänhet långt mindre vanlottad i afseende å goda kommunikationer. Den eger redan en jernväg mellan Köping och Uttersberg, hvilken det vore högeligen önskvärdt att få utsträckt längre åt norr till Ludvika. Kasta vi vår blick längre åt öster, träffa vi der på en stor och ypperlig kommunikationslinie, nemligen Strömsholms kanal, och se vi särskildt på Norbergs bergslag, finna vi äfven der en mindre jernväg som leder till sjön Ämningen. Hvad angår sistnämnda bergslagsdistrikt, skulle en del af det samma komma att beröras utaf den af Utskottet föreslagna Thureberg—Sevalla—Avesta-linien, något som äfven blefve förhållandet med den äldre linien Upsala—Sala—Avesta. Beträffande denna sednare har jag dock hört flere representanter från orten sammanstämma deruti, att, ifall densamma af Riksdagen antoges, den icke borde gå såsom den nu är utstakad öfver Sala rakt på Forsvik, utan göra en liten krökning åt vester för att komma in i Norbergs bergslag, på ungefär samma sätt som den föreslagna Sevalla-linien. Jag anser likväl, att intetdera af dessa förslag kan eller bör nu af Riksdagen antagas, af det enda skäl att just nämnda sträckning af jernvägen, hvaraf Norbergs bergslag skulle komma att draga så stor nytta och hvilken sträckning föreslagits för Sevallalinien, ännu icke blifvit fullständigt undersökt. Innan man dock besluter sig för det ena eller andra, bör, i min tanke, en sådan undersökning åvägbringas, och den torde här vara desto mera af behofvet påkallad, som den trakt banan skulle genomlöpa är särdeles starkt kuperad och äfven i öfrigt lär erbjuda ganska svåra naturförhållanden, hvilka naturligtvis i väsendtlig mån komma att inverka på banans anläggningskostnad.

Beträffande de båda jernvägssträckningar, hvilka nu dela Kammareu i tvänne olika partier, vill jag icke inlåta mig i någon jemförelse dem emellan, utan ber blott få framlägga några siffror, som jag utdragit ur detta Betänkande. Då emellertid båda partierna äro ense om sträckningen Avesta—Storvik, kan jag lemna Storvik helt och hållet ur sigte och skall derföre taga Avesta till utgångspunkt; och om jag så gör, hvad visa då dessa Stats-Utskottets siffror? Jo, först och främst i afseende å



den *nya* väglängd, som behöfde anläggas för att bringa till stånd den ena eller andra linien, att sträckningen från Upsala till Avesta endast vore 8 mil och 31,500 fot, under det att från Thureberg till Sevala och vidare till Avesta sträckningen blefve 13 mil 1,910 fot; i följd hvaraf Thureberg—Sevala—Avesta-linien komme att erfordra omkring 4 mils nyanlagd jernväg mera än Upsala—Sala—Avesta-linien. Vidare med hänsyn till kostnaden erfar jag, att jernvägen från Upsala till Avesta är beräknad till 7,177,214 R:dr, då den från Thureberg till Avesta förslagsvis upptagits till 10,782,223 R:dr. Ytterligare finner jag, att hela sträckningen Stockholm—Upsala—Sala—Avesta uppgår till omkring 15 mil, hvaremot Stockholm—Thureberg—Sevala—Avesta-linien utgör 14 mil och 9,910 fot, hvadan jag således icke skulle förlora större väglängd än  $\frac{2}{3}$  dels mil, ifall jag, med Avesta till utgångspunkt, på färd till Stockholm toge vägen öfver Sala och Upsala i stället för att resa öfver Sevala och Thureberg. Deremot erkänner jag, att för innebyggarna i södra Westmanland, exempelvis Westerås- och Köpingsboarne, skulle det blifva en icke så obetydlig skilnad i väglängd, om de, för att komma till hufvudstaden, måste färdas öfver Sala och Upsala, i stället för att taga vägen öfver Sevala och Thureberg.

En bibana från Sala till Westerås är upptagen till omkring 3 mil 8,000 fot; deremot vet jag icke huru lång vägen skulle blifva från Westerås till Sevala, men jag tror mig träffa det rätta nära nog, om jag beräknar densamma till hälften af det uppgifna beloppet. Derigenom skulle vägstäckningen från Westerås till Stockholm öfver Sala och Upsala uppgå till vid pass 15 mil; hvaremot den öfver Sevala och Thureberg endast skulle utgöra omkring 11 mil. Den som bodde i trakten af Westerås eller Köping, finge således, om han nödgades resa öfver Sala och Upsala, för att komma till Stockholm göra en omväg af ungefär 4 mil, hvilken han kunde bespara sig, i fall han hade att tillgå en Thureberg—Sevala-linie.

Jag har endast framlagt dessa siffror för att visa, att, i fall icke några nya särdeles viktiga omständigheter komma i dagen, hvilka förmå rubba den öfvertygelse jag nu eger, jag nödgas, om olyckligtvis de båda linierna nu blifva föremål för votering, afgifva mitt votum till förmån för Salabanan. Jag har dock redan förut sagt, att vi, enligt mitt förmenande, icke nu böra bestämma oss för någondera riktningen; utan önskar jag, att man för det närvarande måtte stadna vid det förslag, jag har att afgifva och hvilket jag ber att få uppläsa. Till sin förra del är det alldeles lika med första punkten af Herr Hörnfeldts reservation och har således, hvad den beträffar, följande lydelse:

“Att Riksdagen behagade afslå Herr Grefve Sparres motion, i hvad den rör dels föreslaget utsträckt system af statsbanor och dels sådanas byggande genom bolag mot godtgörande vare sig i statsobligationer eller förmedelst lemnande af Statens räntegaranti“. Jag anser af vikt, att man antager ett beslut af denna lydelse och icke ett sådant som det af Herr Björck föreslagna, hvilket alldeles icke omnämner förkastligheten af bemälda räntegaranti, i afseende å hvilken dock det torde vara särdeles angeläget, att Representationen vid detta tillfälle uttalar en bestämd åsigt. Deremot kan jag icke instämma i sednare punkten af Herr Hörnfeldts

reservation, utan skulle jag för min del önska, att Kammaren ville fatta följande beslut:

“att Riksdagen ville i underdånig skrifvelse hos Kongl. Maj:t begära framläggande af en fullständig jernvägsplan, innefattande icke blott de stambanor, hvilka Kongl. Maj:t anser böra ifrågakomma att under minst närmaste tio år med statsmedel byggas, samt ordningen, i hvilken de böra utföras, utan äfven de bibanor, som kunna anses vara förtjenta att under samma tid af Staten understödjas, samt den ordning, i hvilken de, under uppfyllande i öfrigt af föreskrifna villkor, böra af ett sådant understöd komma i åtnjutande; likasom äfven att Kongl. Maj:t med beräkning att lika stor summa för jernvägsarbeten ärligen användas, behagade föreslå lämpligaste sättet för anskaffande af dertill erforderliga medel,” och får jag vördsamt anhålla, att Herr Talmannen på detta mitt förslag behagade framställa proposition.

Herr Friherre von Schulzenheim: När jag nu för andra gången går att yttra mig, kan jag utan olägenhet vara särdeles kort; ty i detta ämne, der så många upplysningar, mer eller mindre färglagda och mer eller mindre riktiga, blifvit meddelade, är icke mycket att tillägga till hvad redan blifvit anfördt. Jag har emellertid till följd af dessa upplysningar kommit att erinra mig ett uttryck af den Engelske författaren Marryat, då han någonstädes i sina skrifter säger, att man ofta nog här i lifvet är i tillfälle iakttaga tvänne slag af osanningar, hvita och svarta. Såsom hvita osanningar förklarar han dem, som hafva sin grund i bristande kännedom om förhållandena och framkomma utan afsigt att vilseleda; med svarta menar han sådana, som tillkommit i akt och mening att förvillla. Jag hoppas, att de misstag, som inom denna församling å ena eller andra sidan möjligen kunna begås, i detta afseende icke skola ega karakter af någon annan färg än den hvita.

Den näst föregående talaren, hvilken jag så ofta med glädje hört under vårt långa gemensamma parlamentariska lif, har här uttalat åsigt, stridande mot dem jag på förmiddagen förfäktat. Han uppträdde såsom pessimist och visade sig ytterligt rädd för utgifter, och dock är han, mine Herrar, representant för en provins, der hypotekslånen uppgå till 22,000,000 R:dr, under det att brandförsäkringssumman endast för hus och byggnader belöper sig till 130,000,000 å 140,000,000 R:dr. I fall man eger någon berättigad förhoppning, att nationen skall samla krafter och vinna ökad styrka, genom att lägga företagsamheten å sido och låta sina dugligaste söner öfvergifva fäderneslandet, för att i en annan verldsdel söka ett verksamhetsfält för sin intelligens och sina armar — då har den värde talaren rätt. Men riktig måste *min* åsigt vara, om man har rätt antaga, att det för landets utveckling och förkofran är af vikt, att tillgång på arbete lemnas dem, som kunna och vilja arbeta, och att det således är vår pligt att låta våra jernvägsbyggnader fortgå, och det icke blott på ett ställe genom att dit sammankasta ofantliga massor af arbetare, utan att fortsätta dem på flera håll jemnt och sakta. I sådant syfte vill jag hafva en fullständig jernvägsplan uppgjord för en längre följd af år. Derigenom skulle nemligen den inhemska jernindustrien sättas i tillfälle att vidtaga nödiga förberedelser, såsom anskaffandet af behöfligt för-

lagskapital, erforderliga medel för tillverkningens bedrivande m. m., så att den blefve i stånd åstadkomma all den materiel, som är nödig för våra jernvägsbyggnaders fullbordande. Våra föregående beslut om anslag till jernvägsanläggningar hafva, som bekant, merendels tillkommit så i sista stund, att det blifvit omöjligt att för dessa anläggningar taga den Svenska industrien i anspråk så som vederbort. Likaså hafva dessa jernvägsarbeten skett allt för mycket, så att säga, ryckvis, än i mycket stor, än i mycket liten skala, ehuru våra bergslagers intresse framför allt fordrar, att dessa arbeten fortgå mycket jemnt och stadigt. Bergslagernas läge är äfven sådant, att de kräfva, att beställningarne göras i god tid; emedan man vid varornas leverering är helt och hållet beroende af huruvida segelfarten är öppen eller ej.

Härvid kommer jag att tänka på ett argument, som med afseende å Thureberg—Sevalla-banan med synnerlig förkärlek blifvit här i dag upprepadt, nemligen att man icke bör förlägga jernvägarne i närheten af en segelled. Ja, mine Herrar! detta argument användes mot banor, som icke smaka; men hur är det då i detta fall med Upsala—Stockholms-banan? När jag färdades på den härom dagen, såg jag från jernvägswaggonen röken från Upsalabåten 3 å 4 gånger, och distansen mellan sjelfva banan och Mälaren var på sina ställen icke större än några få bösshäll. Nu säger man, då det är fråga om att draga fram en jernväg i en af de rikaste, tätast bebyggda och först odlade trakter i Sverige, att densamma ligger allt för nära Mälaren och Strömsholms kanal. De af Herrarne som hafva färdats på Rhen, t. ex. mellan Mannheim och Rotterdam, hafva väl sett, att icke blott en, utan flerstädes till och med två jernbanor stryka fram parallelt med floden. Vi skola framkalla industrien genom jernvägar; och jag önskade, att alla voro lika med mig öfvertygade om, att vi litet hvar måste förena våra intressen och icke sätta allt på sin spets för den gränslösaste ensidighet. Jag har aldrig fruktat uttala min mening, och därför vågar jag säga rent ut, att, efter den uppfattning jag har af de föreslagna jernvägsliniernas rättighet till anslag och den ordning, i hvilken sådant bör dem tillgodokomma, jag sätter i främsta rummet Frövi—Falu-banan och en bana mellan Levanger eller Trondhjem och Medelpad. Detta oaktadt förnekar jag ingalunda, att Småland behöfver en utfartsväg till Östersjön och bergslagen äfven en. Hvad Norrlands behof af jernvägar beträffar och rätta sättet för deras anläggande, önskar jag beviljandet af en tillräckligt stor summa för fullständig undersökning i detta hänseende, en sådan som omfattar icke blott topografiska och ekonomiska, utan äfven strategiska och politiska förhållanden. Men jag är af denna mening utan att vara ensidigt vän af vare sig bergslag eller slättbygd, stad eller land.

Stockholms stad anser jag dock i detta afseende bör tillerkännas ett särdeles stort värde, och då jag betänker, att densamma har icke mindre än 140,000 munnar att proviantera, finner jag det ingalunda oriktigt att begära flera banor dit . . .

Jag hörde just nu en röst här i mitt grannskap yttra: "äta tackjern"; — nåväl, jag vill upptaga det yttrandet till besvarande. Nej, mine Herrar, jag tror icke, att Stockholmarne kunna äta tackjern, lika litet som jag tror, att bergslagens malmer behöfva föras till Upsala för att höra på

föreläsningar. Men Upsala är icke någon kommerciel eller industriel stad, ej heller ligger det i en ort som har tillgång på kol och bränsle, så att bergslagens produkter för *detta* ändamål behöfde en jernväg dit; och är det blott frågan om en vetenskaplig analys i Upsala af dessa produkter, så kan åtminstone en *stambana* vara öfverflödig. Upsala samhälle skattar jag högt och är glad öfver den nära beröring, i hvilken det kommit med hufvudstaden genom jernbanan dit; men jag kallar denna bana för den "lärdas banan", derföre att den besparat kostnaderna för akademiens flyttning till Stockholm. Jag medgifver, att densamma äfven tillgodosett östra Uplands behof af jernväg. Men då Upsala icke är någon exportort, ej heller har någon betydelse såsom industriel stad, och då jernbanan dit ej förmått i någon mån inlösa de stora vexlar, som före dess anläggande drogos på den i afseende å en riklig trafik af gods och passagerare m. m., tro Herrarne verkligen då, att det kan vara landet i sin helhet till gagn, att de banor vestra Sverige behöfver skola dragas i en helt annan än den naturliga och ändamålsenliga riktningen endast för detta Upsalas skull? Jag vill ej uttala mig öfver andra delar af landet, men om hvad som är nyttigt för det län jag tillhör kan jag yttra mig. Detta gamla, tidigt bebyggda landskap består af trenne terrasser, af hvilka en hufvudsakligast producerar spanmål, en annan har öfverflöd på skog och en tredje på jern och andra mahner. Dessa behöfva ett föreningsband mellan hvarandra. Länets genomskäres af fyra floder, af hvilka dock endast en är segelbar och denna är konstgjord; det är Strömsholms kanal. Nu är frågan, huruvida dessa bergslagens produkter, för att föras ut i marknaden, böra forslas först till Westerås, så till Sala, sedan till Upsala (möjligen för att undersökas der!) och slutligen till Stockholm! Tro Herrarne, att detta länder landet till gagn? Jag upprepar min fråga.

Likväl synes af en nyligen utkommen brochyr, att detta skulle vara den bästa banan. Och hvarföre? Jo, säger brochyrförfattaren, det är *faktiskt*. Jag tager återigen detta såsom en sådan der "hvit" framställning, ty jag kan verkligen icke betrakta den såsom "svart". Men, mine Herrar! att ett helt landskap, till industri och folkmängd uppvägnande ett par andra, endast skall begagnas till genomfartsort, det tycker jag är något hårdt och orättvist, ty dess intresse bör väl äfven i någon mån beaktas.

Jag tänkte slutligen med några ord granska ett par vid detta Betänkande fogade reservationer, i hvilka jag tyckt mig finna några punkter, som icke voro fullt hvita, utan skiftade något i grått, om icke till och med i svart; men jag skall lemna detta derhän och vill endast lägga Herrarne på hjertat att, i fall beslut nu skall fattas om norra stambanans riktning, Herrarne betänka sig tvänne gånger, innan Herrarne fatta ett beslut, som för en lång följd af år kan komma att skada Sveriges bergslags intressen och göra det för vårt land omöjligt att återeröfra sin forna betydelse, hvilket hädanefter bör ske icke med svärd, utan derigenom att vårt land gör sig förtjent af att åter kallas, i ordets egentligaste bemärkelse, det gamla Jernbäraland. Jag vill ej nu framställa något bestämdt yrkande, ty mig lyster först att se, om vi af modlöshet och bristande sjelftillit till oss sjelfva och andra vilja fränkänna oss förmågan att fatta ett beslut, gagnande för hela vår nationela utveckling.

Herr Staaß: Betänkandet, som här föreligger, afser i denna punkt, som nu är under pröfning, ej annat än sjelfva riktningen af den norra stambanan. Mycket kan derom sägas; men jag vill inskränka mig till att påpeka en omständighet, som härvid bör noga tagas i betraktande, nemligen att banan lägges, der den är till största gagn för det stora hela. Men om man läser Utskottets Betänkande, finner man emellertid icke på något ställe uttryckt, hvarigenom den föreslagna riktningen af banan skulle gagna landet i dess helhet. Väl talas här om bergslags-intressen, om Norrlands-intressen och om åtskilliga andra intressen; men hvad äro dock dessa intressen i jemförelse med hela landets? Som jag fattat saken, bör den stambana, som drages norrut, läggas så, att den icke genom en rubbning af systemet kommer att medföra en bestämd förlust och göra all vidare fortsättning af en bana norrut, om icke för alltid så åtminstone för flera år, omöjlig. Sådant anser jag Stats-Utskottets förslag vara; ty bakom den af Stats-Utskottet föreslagna banan ligger en hel annan bana, nemligen åt Margrethill. På detta sätt skulle tvänne banor uppstå, af hvilka den sednare antingen kunde vara statsbana eller enskild bana, understödd af statsmedel. Men i hvilket fall som helst skulle det medföra den följden, att en bana norrut icke blefve möjlig. Huru skulle man också ens kunna påyrka detta under våra nuvarande knappa tillgångar? Jag är dock öfvertygad derom, att icke många år skola förgå, förrän många röster från det håll, som nu ifrar deremot, skulle påyrka banans fortsättande norrut, såvidt som icke den nu föreslagna riktningen redan omöjliggjort detta.

Ehuru jag erkänner den öppna ridderlighet, hvarmed Herr Lindhagen stridt för sin åsigt, måste jag dock tillstå, att, då jag betraktar förhållandena sådana de äro, jag icke anser dem ännu vara så utvecklade, att man af den utaf Herr Lindhagen föreslagna bansträckningen kan vänta sig den storartade trafik han beräknat. Jag tror, man bör vara högeligen tacksam, om norra banan kommer att bära sig och möjligen lemna någon liten behållning. Vidare sträcka sig icke mina förhoppningar. Detta angående frågans allmänna ståndpunkt.

Beträffande frågans speciela del ber jag att få hänvisa till de kartor, som inom Kammarken blifvit utdelade. Meningen med dessa kartor är att utvisa de särskilda trafikområden, som tillkomma Sevala-banan och Sala-banan. Vid jemförelse häremellan synes ganska klart, att Sala-banan, med undantag af en smal remsa åt Mälaredalen, innesluter hela det område, som tillkommer Sevala-banan. För öfrigt framgår äfven såsom ett faktum, att, då Sala-banan är 3,600,000 R:dr billigare än Sevala-banan, kan man för samma pris, hvartill denna sednare bana är beräknad, sammanbinda Sala, Sevala och Westerås och derigenom utan några större omkostnader få ett system färdigt nära intill Mälaredalen. Detta torde dock vara en omständighet, som bör tagas i beräkning. Betraktar man vidare den banrayon, som denua bana skulle omfatta, finner man, att den enda del, som på detta sätt icke blir tillgodogjord, är trakten omkring Enköping och en liten remsa vid Ramnäs. Jag tror dock icke det vara skäl att härför oppoffra så stora summor som blifvit ifrågasatta.

Jag ber att få fästa uppmärksamheten derpå, att Herr Lindhagen vid sina beräkningar gjort sig skyldig till en oriktighet. Vid jemförelse

emellan de särskilda banorna har han nemligen för den ena banan tillgodoräknat sig Stockholms hela folkmängd, men deremot icke gjort samma beräkning i afseende å den andra banan. Om man dock beräknar, att denna folkmängd på väg norrut kommer att passera linien Stockholm—Sevalla, måste man äfven antaga en alldeles motsvarande trafik på Stockholm—Sala-banan. Vidare måste man ihågkomma, då man med hvarandra jemför de föreslagna olika bansträckningarne, att, om också det måste erkännas, att den södra delen af länet är bördigare än den norra, får man dock icke allt för mycket härå fästa afseende, ty det är att antaga, att Mälaren fortfarande kommer att upptaga en stor del af södra länets trafik. Det torde icke vara att för högt uppskatta Mälaretrafiken, då man beräknar den till hälften af södra länets hela trafik, och i så fall torde väl den trafik från norra länet, som skulle komma Salabanan till godo. Äfven kunna anses motsvara denna hälft.

På grund af hvad jag nu anført, får jag yrka bifall till den af Herr Hörnfeldt framställda propositionen.

Herr Ljuslin: Utskottets förslag har af den talare, som först hade ordet, undergått en så noggrann pröfning, att jag kan inskränka mig till att förena mig i hans anförande samt yrka afslag å Utskottets förslag och bifall till Herr Hörnfeldts reservation.

Herr Harald Ericsson: Jag har begärt ordet af det skäl, att här så mycket blifvit taladt om bergshandteringen och dess intressen, att jag ansett mig, som angående dessa frågor torde ega någon insigt, böra lemna Kammaren några upplysningar, som härutinnan kunna vara behöfliga. Jag har dock härvid icke för afsigt att fördjupa mig hvarken i Mälarens vikar eller i Upsala—Sala-vägens ödemarker, enär jag öppet tillstår, att jag icke hyser någon särdeles förkärlek för vare sig den ena eller den andra bansträckningen. Jag vill endast med anledning af det skäl, som blifvit framdraget, att den ena banan skulle vara till stort gagn för bergshandteringen, yttra min åsigt, att denna handtering kan draga föga eller intet gagn vare sig af den ena eller andra föreslagna banan, såvidt nemligen härmed afsetts den del af banan, som ligger emellan Norbergs bergslag och Stockholm. Till stöd för denna min åsigt får jag anför, att då 1 centner malm forslad med dragare från grufvan till hyttan på 1 mils väg kostar i vanliga fall i forlön 10 öre, och då 2 centner malm vanligen åtgå till 1 centner tackjern, utgör således forlönen 20 öre från grufvan på blott en mils afstånd till hyttan för den malm, som åtgår till 1 centner tackjern. Samma centner tackjern skulle sedan vidare, fraktad på jernväg från hyttan till exportorten Stockholm, draga en frakt af 1 öre per mil eller ialles på 20 mil icke mera än hvad malmfrakten utgör på en enda mil från grufvan till hyttan. Häraf följer, att en jernvägs betydelse för bergshandteringen icke består uti, att den på den kortaste vägen för produkten till afsättningsorten, utan att den, såsom till exempel Frövi—Falu-banan, sammanför massor af kol och malm till billigt pris. Det torde således vara föga riktigt att taga bergshandteringsens intresse med i räkningen, då man talar för vare sig den ena eller den andra af nu föreslagna sträckningar.

Beträffande frågan i öfrigt kan jag inskränka mig till att instämma uti hvad Herr von Troil på ett så riktigt och klart sätt framställt. Om jag blir nödgad att välja emellan tvänne svåra ting, måste jag naturligen besluta mig för det ena eller det andra; dock får jag bekänna, att jag hittills icke kunnat härutinnan bestämma mig.

Herr Jan Andersson: Jag har begärt ordet i anledning af vissa yttranden i Herr Lindhagens anförande. Han har nemligen ingått uti vidlyftiga beräkningar af den trafik, som skulle från Stockholm tillföras Sevilla-banan. Enligt min tanke bör likväl Stockholm vid beräkning af såväl den ena som den andra banans fördelar helt och hållet utgå. Det synes mig äfven vara alldeles klart, att, om Thureberg skall tagas som utgångspunkt, jernvägen oundvikligen måste dragas rakt på Gefle. Jag har också alltid tvekat, huruvida en stambana skulle kunna bära sig emellan Upsala och Sala utan den krök nedåt Avesta, som jag föreslagit. Det synes äfven vara gifvet, att Stockholm icke någonsin kommer att blifva exportorten för bergslagens produkter i vintertid. Ingen må väl inbilla sig, att tackjernet från Norbergs bergslag kommer att på jernväg forslas ned till Westerås och Stockholm? Nej, en helt annan väg kommer att här för väljas, nemligen öfver Köping och Göteborg, der det finnes öppet vatten den största delen af året, och hvarest bergsmannen äfven kan erhålla afsättning för sina produkter i stället för att dessa i andra fallet skulle få ligga kvar i magasinerna. Skulle man sålunda nödgas att bygga tvänne banor, skulle följden blifva att ingendera komme att bära sig.

Jag vill icke vidare upptaga Kammarens tid utan får fortfarande yrka på bifall till den i min reservation framställda bansträckning öfver Upsala—Sala—Avesta—Storvik med bibana till Norberg.

Herr Jöns Pehrsson: Det skulle visserligen kunna vara obehöfligt att vidare yttra sig i denna fråga, men i anledning af det yttrande, som blifvit faldt af en representant på Stockholms-bänken, fann jag det nödigt att anhålla att ytterligare få besvara Kammararen med några ord.

Han antydde, att den omtvistade banan skulle komma att genomgå en landsträcka af 15 mils bredd, och att det således vore omöjligt att en bana kunde vara till fyllest. Jag anser likväl, att det i alla fall icke erfordras mer än en bana, ty det torde vara klart, att, om banan sträcket midt igenom detta 15 mil breda landskap, deraf faller endast något mer än 7 mil på hvardera sidan om banan, och skulle den läggas närmare eller fjärmare någondera gränsen, kan det derigenom dock ej blifva värre, än att en skilnad af 2 å 3 mil uppstår på hvarje sida.

Då jag tror, att denna bana icke bör afse att bereda fördelar allenast för Upland och Westmanland utan äfven för Norrland, så att detta erhåller en bekvämare väg till hufvudstaden, synes det mig, att man icke bör bestämma sträckningen af banan nu, emedan de undersökningar, som derfor skett, icke torde vara tillförlitliga, och man ännu mindre torde kunna lita på de brochyren, som å ömse håll så frikostigt utdelats. Det kan väl vara möjligt, att förhållandet blir enahanda framdeles, men jag tror dock, att då undersökningen verkställts genom Jernvägsbyggnadsstyrelsen, man derpå bör kunna lita något mera.

Beträffande trafiken på den blifvande banan kan jag ej säga, att jag väntar särdeles mycket deraf. Jag vet endast, att på 11 mil af södra stambanan frakten kostar 21 öre per centner af billigaste varuslag, och då denna bana skulle blifva 18 mil lång på den föreslagna sträckningen, måste den naturligen betinga än högre fraktkostnader, hvadan sjöfarten, såsom billigare, sannolikt komme att, så vidt möjligt, anlitas i stället för denna jernväg.

Jag har sålunda icke funnit något skäl att frångå mitt yrkande om afslag å Utskottets hemställan, men då en del af detta förslag torde komma att bifallas och en annan del afslås, så förenar jag mig om den formulering, som Herr Björck föreslagit, på så sätt, att jag godkänner den förra delen af punkten, men afslår den sednare delen eller den som bestämmer sträckningen af banan. Jag afstår derföre, såsom sagdt är, från mitt förra yrkande och förenar mig med Herr Björck.

Då man talar om, hvilken bana först bör ifrågakomma, tror jag det vore anledning att tänka på Frövi--Falu-banan, som i fråga om bergslagera är af den största betydelse; men då man icke föreslagit att göra den till statsbana, ingår den icke i denna punkt. Angående behovet af densamma torde dock representanterne från Westmanland sins emellan vara af lika mycket delade åsikter, som vi från södra och norra Sverige.

Då det väl för närvarande icke kan komma i fråga att bifalla någon sträckning för denna bana, innan någon noggrannare undersökning blifvit verkställd, så torde vidare ordande vara öfverflödigt härom, utan jag förenar mig, såsom nämnt är, med Herr Björck.

Herr Hessle: Det torde anses vara af mig förmädet att taga Kammarens tid och uppmärksamhet i anspråk i ett ämne, deröfver män före mig med så mycken insigt och skarpsinnighet haft ordet. Men då detta ämne är af yttersta vikt för modernäringarnas i vårt land utveckling och framåtskridande, så kan jag ej afhålla mig från att upplysa, att den ort, jag tillhör, inneslutande så kallade svältor — hvarifrån måhända få af våra landskap skola förvara sig, sedan skogssköfvingen fått ohejdadt göra landet kalt och ofruktbart — hade fordom en ganska fattig och hjälpsökande befolkning, som numera bergar sig någorlunda, och att dertill hufvudsakligen bidragit de lättade kommunikationer, hvarmed Westergötland blifvit välsignadt. Hittills har likväl den äldsta hufvudsakligaste modernäringen, brytningen och förädlingen af våra malmer, ej litet blifvit förbisedd vid riktningen af våra jernvägar. Nu är emellertid en bana, nemligen östra banan, redan beslutad och riktningen deraf fastställd. Likaså har sammanbindningsbanan genom Stockholm blifvit besluten och medel dertill anslagna, och skulle man således ställa frågan om norra banan under framtiden, då den kunde för ett upplyst och oväldigt förstånd varda uppenbar, fruktar jag, att den norra banan, hvilken, då den rätt skattas, är den som bör framför alla andra banor understödjas och anläggas, kommer att skjutas undan så länge, att malm-brytnings- och förädlingsindustrien går under. Jag finner dock det ännu icke vara så klart utredt, att jag med lugnadt samvete kan rösta för den ena eller andra riktningen, och hemställer fördenskull att åt Regeringen öfverlemnas att bestämma riktningen af norra stambanan.



Då Regeringen har i sin hand den ekonomiska lagstiftningen och dessutom är ställd öfver de enskilda och parti-intressena, tror jag ock ej, att vi kunna lämpligare skilja oss från föreliggande ärende.

Under den riksdagsperiod jag haft äran deltaga i Riksdagens förhandlingar, har man agiterat för indragning af anslag till jernbanor och derigenom ökat arbetslösheten, befordrat emigrationen och befolkat fängelserna, men i stället måst anslå stora summor till understöd för en nödlidande befolkning, utan att Staten deremot haft någon inkomst eller fördel.

Det förespeglas, att de annuiteter, som för upptagna jernvägslån måste utbetalas, redan tynga så mycket på vår statsbudget, att den ej bär någon vidare sådan tyngd. Detta är en ganska svag argumentation, ty man lemnar ur räkningen dels skuldens årliga minskning, dels ock den både medelbara och omedelbara vinst, som de lättade kommunikationsmedlen tillföra Staten.

Jag yrkar således bifall till Stats-Utskottets förslag sålunda, att Riksdagen, med afslag å Herr Grefve Sparres motion, i hvad den rörer dels det utaf honom föreslagna utsträckta system af statsbanor, dels statsbanornas byggande genom bolag mot godtgörelse i statsobligationer, måtte besluta att såsom stambana, hvilken bör med Statens medel bekostas, antaga, utom den redan vid 1862—63 års riksdag beslutade och till sin sträckning bestämda östra stambanan, en bana, utgående från Stockholm — Upsala-banan till Westmanlands och Dalarnes bergslag och vidare norrut till Gefle — Dala-banan.

Om anslag härtill förbehåller jag mig rättighet att mig yttra, då Utlåttandet i denna del till öfverläggning förekommer.

Herr Hierta: Det torde vara för Kammarens ledamöter bekant, att jag reserverat mig emot denna punkt i Betänkandet af tvänne skäl, bland hvilka det ena är det, att det synes mig ändamålslost att bestämma riktningen af en bana, utan att något anslag dertill kan lemnas på samma gång. Att hvad jag sålunda sagt verkligen varit för Herrarne bekant, tror jag mig hafva funnit af hvad här blifvit yttradt. Å ena sidan har man anfört skäl, som — äfven om man erkänner förtjensterna i förslaget med hänsyn till hufvudstadens fördel — dock ej kunna fränkännas all vig, nemligen dyrheten af denna bana, om en bana skall sträckas äfven åt Gefle. Å andra sidan har man fått höra upplysningar, om ock ej fullt exakta, till förmån för den af Stats-Utskottet föreslagna riktningen; och en representant från Westmanland har förordat den banan, såsom den enda verkligt nyttiga, med en sådan ifver och pathos, att man tvingas att tänka sig, det följden af denna banas förkastande skulle blifva så sorglig, att man kunde tillämpa hvad Tegnér säger i slutet af sitt skaldestycke Svea:

”då styren stjernbeströdda tistelstången  
mot havvets afgrund med förtvifadt mod.“

Jag hemställer till Herrarne, om jag icke har rätt i den förutsättningen, att, äfven om den ena eller andra riktningen för banan nu skulle

bestämmas, man likväl oberoende häraf skulle kunna vid nästa riksdag — och det måhända med ökad bitterhet — försöka omintetgöra ett sådant beslut. Vi hafva ju från föregående riksdagar ganska talrika exempel på att så skett, och det är ej osannolikt, att sådant kan förnyas. Sålunda anser jag en votering om banans riktning icke kunna ega rum med något slags frukt, om man icke på samma gång äfven beviljar anslag till den bana, som kan komma att beslutas. Och begäran om anslag har sannemligen icke fattats. Jag behöfver endast påminna om, att en ärad ledamot från Westmanland äskat 3 millioner, en annan 1  $\frac{1}{2}$  million o. s. v.

Jag ser väl icke någon ledamot af Regeringen på statsråds-bänken, men jag tror, att Chefen för Finans-departementet är närvarande. Jag skulle önska att få till honom framställa den frågan, huruvida han anser Statens finanser hafva sedan Riksdagens början undergått en så väsendtlig förändring, att han finner det vara skäl att frångå Regeringens då fastställda princip. Då det sättes i fråga af en representant att lemna åt Regeringen att bestämma banans riktning, och att Representationen endast skulle bevilja anslag till densamma, tror jag nemligen, att det kan vara af vikt, till ledning för omdömet, att veta, huruvida man nu kommit i en så förbättrad finansiell ställning emot vid Riksdagens början, att ett anslag till banan kan lemnas. Är det ej så, så återstår endast den gamla utvägen att låna. Man säger då: "blir det ett godt år, så kan man gerna låna, emedan man då får tillgångar att betala med, så att det icke blir någon fara för framtiden. Blir det åter ett dåligt år, så måste man låna, för att kunna bispringa de nödlidande, och dertill finnes intet bättre sätt än att bygga jernvägar." Jag tror likväl icke, att ett slikt resonnement håller streck emot den moraliska nödvändigheten att verkligen tänka på, om man vill underkasta sig en ökad beskattning för att fortsätta jernvägsbyggnaderna i större omfång än i den skala, som vid förra riksdagen beslutades. En talare från Westmanland har sagt, att vi äro i en ganska lycklig ekonomisk ställning, och att vi derföre böra gynna företagsamheten. Men om denna företagsamhet är sådan, att Staten derför under många år måste ikläda sig årliga förluster och göra årliga utbetalningar, så nödgas jag, i motsats emot hans poetiska framställning, på ren prosa säga: "sådant kan ej ske utan en ökad beskattning."

Jag tror, att detta är den punkt, från hvilken man bör ntgå, när man vill bestämma sin åsigt i denna fråga.

Jag har till min förvåning hört en ledamot af Stats-Utskottet, som för några år sedan var i högsta måtto rädd för en ökad bevillning, nu hafva kommit så långt, att han anser detta ej betyda något, endast, såsom Grefve Sparre föreslagit, några och 70 millioner användas till jernvägar. Jag bekänner dock, att jag för min del icke befinner mig på den ståndpunkten. Jag tviflar högeligen, huruvida det kan vara moraliskt rätt att för en indirekt fördel som detta eller till och med endast i föreställning om en dylik indirekt fördel underkasta sig betydliga uppoffringar för att, snart sagdt, fullkomligt oinskränkt fortsätta byggandet af jernvägar på Statens bekostnad. Jag tror, att det blir nödvändigt att förr eller sednare vidtaga någon inskränkning härutinnan.

Jag skulle vilja tillägga ytterligare en orsak, hvarföre jag för min del alltid sökt, så mycket som i min förmåga stått, att hålla tillbaka i detta

hänseende. Det är nemligen, att jag tror, att, om icke Representationen släpper för mycket efter på anslag till jernvägar, det måste blifva en nödvändighet för näringarne att sjelfva föranstalta om anläggande af dylika, som icke kräfva på långt när så stora uppoffringar från Statens sida. Vi hafva redan sett en tillstymmelse härtill uti det förslag, som framstälts i afseende på Nässjö—Oscarshamns-banan, der ett bolag erbjudit sig att bygga banan, om Staten tillsläpper endast en åttendedel af kostnaden. Detta är en vida mindre uppoffring, än som förut ifrågakommit för andra bibanor, af hvilka Staten till och med lärer nödgas öfvertaga en eller annan. Då nu emellertid så skett med *en* bana, kan jag för min del ej förstå, hvarför man icke skall kunna tänka sig, att detta kan inträffa äfven med andra banor, i synnerhet som man på sednare tider kommit under fund med, att enskilda banor kunna byggas jemförelsevis ganska billigt och dock på ett tillfredsställande sätt betjena trafiken.

För min del har jag redan vid 1856 års riksdag plaiderat för smalspåriga banor. Jag hoppas, att Herrarne icke måtte blifva ängsliga, för att jag talar om dem. På den tiden var beundran för den man, som byggde Statens banor, så stor, att när man råkade att tala om smalspåriga jernbanor, sådant betraktades nära nog som en fix idé, blott derföre att han ej ville höra derpå. Sedan dess har dock någon förändring i föreställningssättet inträdt, derföre att enskilde ingenjörer byggt dylika banor för ett jemförelsevis särdeles billigt pris, i några landsorter till och med så billigt, att dessa banor betalat sig, och den åsigt har nu börjat göra sig gällande, att det verkligen med slika banor kan vara möjligt att få igen intresset på de medel, som lånats. Under sådana förhållanden vore jag för min del icke emot att låna huru många millioner som helst. Jag vill till och med gå än längre. Ja, så långt, att, äfven om man af de 6 procent, som annuiteterna årligen kosta, skulle offra ett par procent till fördel för den indirekta nyttan, detta icke vore för stor uppoffring. Men så långt hafva vi ännu icke hunnit, att vi hafva utsigt till att få stadna härvid. Jernvägsstyrelserna hafva väl vid ett Stats-Utskottets Betänkande vid en föregående riksdag fogat en promemoria, hvaraf skulle framgå, att jernvägarne då lemnat 6 procent i behållning. Jag kan likväl icke gilla en sådan beräkning, då jag ej sett, att mer än 1,900,000 R:dr sammanräknadt ifrån dem ingått till Statsverket ända ifrån jernvägarnes första början. Den illusion, som jag anser ligga uti den motsatta föreställningen, att de redan gifva 2 à 3 procent öfver hufvud, kommer sig deraf, att man icke räknar så noga med jernvägarnes skyldighet att sjelfva förse sig med materialier för en ökad trafik. Derigenom uppstår en skilnad, som gör, att man går miste om en del af den beräknade inkomsten. Så länge ingen förändring häruti inträffat, utan man kan reducera inkomsten dertill, att endast halfta intresset betalas, anser jag, att Staten bör vara högst varsam i fråga om statsbanors anläggande och i stället söka framkalla enskilda företag i denna väg, hvilket isynnerhet borde ligga i deras intresse, som tro, att hela vår industris välfärd beror på byggandet af jernbanor. Jag anser det, såsom sagdt är, bättre att gå den vägen och inskränker mig till att förklara, det jag på grund af det sålunda anförda måste vidblifva den mening, jag i min reservation uttalat, endast med den för-

ändring, att jag i afseende på formuleringen af det blifvande beslutet an- håller att få förena mig med Herr Björck.

Herr Liss Olof Larsson: Om jag egde förmåga att kläda mina tankar i ord, som jag skulle önska, så skulle mitt anförande i detta ämne blifva ordagrannt med Herr von Troils glänsande föredrag. Jag kunde derföre afstå och instämma med honom, men jag ber dock få nämna några ord.

Då jag vid denna frågas behandling inom Utskottets afdelning såsom suppleant deltog i öfverläggningarna, föräktade jag der hufvudsakligen samma åsigt, som numera här blifvit af Herr von Troil uttalad; men jag har dock ej kunnat reservera mig emot Utskottets beslut, emedan jag då icke hade plats inom Utskottet. Orsaken hvarföre man inom Utskottet bestämde sig för att uppgöra förslag å de stambanor, som för den närmaste framtiden skola byggas, var den, att man för framtiden ville hafva en fastställd plan för dessa stambanor, på det att den enskilda företagsamheten skulle veta åt hvad håll den borde rikta sig, samt för att icke befolkningen inom de föreslagna bansträckningarne längre skulle behöfva hysa endast ovissa förhoppningar att hvar i sin ort få sina önskningsar i detta afseende uppfyllda, ävensom att Staten för en längre tid kunde besluta sig både för sättet af dess byggande och anskaffande af medel. För min del kan jag dock ej inse, hvarföre man ovilkorligen redan nu vill hafva denna sträckning afgjord, och det förefaller mig, som man ville försvara en sjuk sak, då man icke för närmare undersöknings verkställande vill förmå sig att uppskjuta med bestämmandet af riktningen, oaktadt man ännu har så stridiga åsikter angående hvardera sträckningens fördelar eller olägenheter, att det ena partiet talar om att i ena fallet banan komme att gå genom en ödemark, och i andra fallet i bredd med sjöfarten o. s. v. För dem som sålunda icke närmare känna dessa trakter torde det blifva svårt att nu bestämna sig för riktningen, hvarföre ock en undersökning först bör verkställas, såsom af Herr von Troil blifvit föreslaget. Jag tror också, att Upsala—Sala-banans förfäktare icke böra motsätta sig en sådan undersökning, ty sannerligen de skola komma att förlora på en sådan undersökning; men deremot vore oklokt att nu, genom en mindre summas anvisande för endera sträckningen, likasom fastläsa detta beslut och visa misstroende till våra efterträdare, som väl äfven kunna hitta på det rätta sättet att lösa frågan. Skulle man åter nu bestämna sig för riktningen men icke anslå några medel till arbetets påbörjande, så kunde ju majoriteten vid nästa riksdag uttala sig för en annan linie, och då vore ju intet vunnet med det närvarande beslutet.

Om för öfrigt det mellersta och norra Sveriges representanter hvarje riksdag fortfara att tvista om de olika sträckningarne, så kommer det äfven att gå på samma sätt som hittills, nemligen att den södra delen af landet får sina jernvägar färdiga, medan Norrländingarne ännu icke bestämt sig för riktningen.

Jag skall icke längre upptaga tiden, utan ber endast få hemställa om afslag å Utskottets Betänkande i denna punkt samt bifall till Herr von Troils förslag om en skrifvelses aflåtande till Kongl. Maj:t angående utarbete

betande af ett förslag till de jernvägar, hvilka under de närmaste 12—15 åren böra såsom stambanor af Staten byggas, äfvensom plan till lämpligaste sättet för anskaffande af dertill erforderliga medel.

Herr Fredricson: Jag ber endast få tillkännagifva, att jag till alla delar instünmer uti Herr Lindhagens anförande samt yrkar bifall till det af honom framställda förslaget.

Herr Beronius: Vid denna frågas behandling inom Stats-Utskottet ansåg jag man i synnerhet borde lägga märke till, att vi redan ega en norra stambana färdigbyggd till Upsala, samt att, när man nu vill fortsätta, det ej borde komma i fråga att utgå från någon annan punkt än den der man förut slutat. Man borde således ej, i min tanke, gå från Tureberg öfver Sevala och bygga en helt och hållet ny bana på sidan om den vi redan ega, hvarigenom denna sednare blefve så godt som bortkastad, utan utsigt att kunna någonsin bära sin dryga anläggningskostnad. Tureberg—Sevala-linien ansåg jag äfven komma att förorsaka en alltför stor omväg för trafiken på Norrland, och på grund häraf föreslog jag, såsom i allo lämpligare, att fortsätta ifrågavarande stambana från Upsala i nära rak riktning till Margrethill på Gefle—Dala-banan. Man kunde derigenom sätta hufvudstaden i förbindelse med denna bansträckning för en kostnad, understigande med ej mindre än 7 millioner Riksdaler den sträckning Utskottet föreslagit. Dessa sålunda insparade millioner skulle deremot få en vida förmånligare användning om de lemnades såsom bidrag åt enskilda bolag, som möjligen kunde åtaga sig att bygga en norra Mälare-bana äfvensom åtskilliga bergslagsbanor.

Såsom af föreliggande Betänkande synes, vann emellertid denna åsigt ej pluralitet inom Utskottet, och sedan Upsala—Margrethill-banan sålunda fallit, återstod ej annat att välja på än en bana Upsala—Sala—Storvik och den af Utskottet föreslagna, och i valet dem emellan tvekade jag ej att med min röst förorda den sednare. Skälen åter dertill äro ganska många och talande, och ehuru de redan blifvit vidrörda af föregående talare, anhåller jag att, med anledning af sakens stora vikt, ännu en gång få påpeka desamma.

Upsala—Sala-banan har emot sig, att på samma gång den gör en lika stor krok på en norra stambana som den af Utskottet föreslagna Tureberg—Sevala-sträckningen, den alls icke erbjuder de fördelar, hvilka man afser att vinna med denna sednare. Den går genom ett mycket mindre odladt och för odling tjenligt land samt förmår ej tillfredsställa Uplands anspråk på lättade kommunikationer. Ser man efter hvilken riktning den största trafiken för närvarande tager genom denna provins, skall man finna, att den går dels från Gefle nära nog rakt öfver Upsala, dels från Westerås utefter norra Mälaredalen till hufvudstaden. Upsala—Sala-linien, som långt mindre trafikeras, är tillika så litet i stånd att, som meningen dock torde vara, draga till sig rörelsen från dessa nyssnämnda stora stråtvägar, att man med full visshet kan antaga, att en bana der anlagd skulle komma att frakta hvarken ett enda skeppund malm eller jern från gruf- och bruksdistrikten i nordöstra delen af provinsen eller en tunna spanmål från norra Mälare-dalen.

Under den långa diskussionen här inom Kammaren har man egentligen hört blott tvänne skäl andragas emot den af Utskottet föreslagna sträckningen. Man har å ena sidan sagt, att en bana mellan Tureberg öfver Sevala skulle komma att gå alltför nära Mälarens strand och derigenom få en farlig konkurrent i trafiken å nämnda sjö. Å andra sidan förespeglar man, såsom gifven följd af denna banas anläggning, en bana till norr om Mälaren och denna då i en mera direkt riktning från Upsala på Norrland. Hvad nu det förstnämnda påståendet angår eller den befärade konkurrensen med sjötrafiken, så är detta ett så gammalt och ofta upprepadt argument, att det numera kan anses nära nog utslitet, och att dess bevisningskraft är ganska svag framgår tydligen, om man kastar ögonen på en jernvägskarta och ser huru jernvägar inom de flesta öfriga Europeiska länder utlagts. Man finner då, att de ofta gå utefter större insjöar eller genom stora floddalar, ej sällan på ömse sidor om den segelbara floden. Af helt naturliga skäl hafva de äfven fått detta läge, ty inom dessa trakter är i allmänhet jordens bördighet störst, landets odling och population har der först tagit sitt säte och under tidernas längd der också nått sin största utveckling. Till följd häraf förefinnes också just der det största behovet af lättade kommunikationer. Man måste nemligen antaga såsom princip för jernvägsanläggningar, att de snarare böra byggas der, hvarest en betydligare trafik redan finnes, än der man först under en mer eller mindre aflägsen framtid kan hafva att vänta någon sådan.

Hvad åter det andra påståendet eller "perspektivet af en bana till norr om Mälaren" angår, är jag för min del så långt ifrån att bestrida nödvändigheten af en sådan, som, enligt hvad jag redan tillkännagifvit, jag anser, att Utskottet redan nu bort för norra stambanans fortsättning antaga den rakare och kortare sträckningen från Upsala till Margrethill på Gefle—Dala-banan. Man börjar ock blifva temmeligen ense om, att landet norr om Mälaren ej kan tillfredsställas med blott en bansträckning och detta just emedan den, som gör anspråk på att i detta hänseende blifva tillfyllestgörande, eller Upsala—Sala-banan, aldrig skulle kunna samla till sig rörelsen från de begge öfriga mera trafikerade linierna. Men äfven antaget, att tvänne banor behöfvas norr om Mälaren, kan det svårligen komma i fråga, att Staten skall bygga mer än den ena af den eller den egentliga norra stambanan, hvarom fråga nu föreligger, och om denna nu antages i enlighet med Utskottets förslag, torde vi ej behöfva oro oss mycket för den andra, som nog kommer till stånd på enskild väg, när behovet af densamma blir rätt kännbart. Må vi derföre lugnt öfverlemnå åt en kommande tid att hafva sina egna bekymmer i detta afseende.

Hvad slutligen det så mycket omordade Norrländska intresset beträffar, hafva vi visserligen i dag hört huru strängt representanterna från Norrland ännu hålla på Sala-linien, men nog kan det för hvar och en, som endast från det allmänna statsintressets synpunkt betraktar frågan, förefalla något besynnerligt, hvarföre Norrland ej skulle finna sina kommunikationsbehof lika väl tillgodosedda genom den af Utskottet föreslagna Sevala-linien. Visserligen är Norrländingen af ålder van att föra sina fåglar och smörlass samt sina hästar till Sala och Upsala marknader, men hufvudstaden torde dock förblifva den förnämsta afsättningsorten, och derifrån till Upsala hafva vi ju redan jernväg.

Alla dessa Norrlandsprodukter utgöra för öfrigt en sådan obetydlig het såsom föremål för jernvägstrafik, att det väl vore ett något för orimligt anspråk, om deras fortskaffande skulle få bestämma riktningen af en jernväg gent emot de vestra bergslagernas behof af lättade kommunikationer för sina viktigare produkter, ett behof som Sevala-linien afser att, åtminstone till någon del, afhjelpa.

En annan invändning från Norrlands representanter emot Sevala-linien har man under de sista dagarna hört framkastas, nemligen deras farhåga för, att denna linie skulle blifva så litet vinstgifvande, att statsmagterna, sedan väl banan blifvit färdigbyggd till Sevala, skulle afskräckas från att fortsätta den längre norrut, men anser jag denna farhåga helt och hållet grundlös och obefogad, ty naturligtvis komme ju banan, sedan hon, berörande Norbergs bergslag och dithörande bruksdistrikt, hunnit till Storvik, att draga till sig ej allenast hela den Norrländska trafiken inåt landet, utan äfven nämnda bergslags-produkter, för hvilkas fortskaffande Utskottet just tillåtit sig föreslå denna stora krok på norra stambanan.

På de skäl jag nu haft äran anförä, anhåller jag, att Kammararen behagade vid valet mellan den af Stats-Utskottet föreslagna linien och den af enskilde motionärer yrkade Upsala—Sala-linien lemna sitt bifall till den förstnämnda.

Herr Treffenberg:

Herr Lars Persson: Då jag anser den af Utskottet föreslagna jernvägssträckningen Tureberg—Sevala vara den mest lämpliga och rätta, enär den går igenom Uplands och Westmanlands bördigaste och mest sådesproducerande orter, har jag icke tvekat att yrka bifall till Utskottets förslag; men då Utskottet icke tillstyrkt något anslag till arbetets påbörjande, torde möjligen vid en kommande riksdag striden icke blifva mindre om de olika sträckningarna. Jag tror derföre lämpligast vara att antaga det af Herr von Troil formulerade förslaget, hvaraf skulle följa, att en Kongl. Proposition i ämnet till nästkommande Riksdag vore att förvänta, hvarigenom, då icke allenast den lämpligaste riktningen vore bestämd utan af vederbörande en noggrann och fullständig undersökning verkställd, Riksdagen kunde blifva i tillfälle att fatta ett definitivt beslut i frågan.

Jag yrkar på grund af dessa skäl bifall till det af Herr von Troil framställda förslaget.

Herr Aman: Om norra stambanans sträckning äro olika åsigtter uttalade och flera förslag framlagda, hvilkas företräde, det ena framför det andra, torde blifva ganska svårt för Riksdagen att utreda. Jag för min del vågar icke uttala någon bestämd åsigt i detta afseende, utan endast instämma i den mening, att en jernväg norr om Stockholm i sträckning till bergslagen är ganska behöflig.

Såsom hufvudpunkter hafva företrädesvis blifvit angifna: Stockholm, Norbergs bergslag, med fortsättning norrut öfver Dalelven i trakten af Avesta till Storvik; dessa punkter har Stats-Utskottet förordat, och som jag tror, hafva de äfven blifvit godkända både af män af facket och af de fleste, som intressera sig för en jernväg norrut. Men då det torde blifva

svårt för Riksdagen att nu bestämma denna banas utläggning emellan dessa hufvudpunkter, synnerligast som en del af den föreslagna banan öfver Se-valla ännu icke är undersökt, nemligen sträckan från Sevala till Walla, som ligger ofvanom Avesta, samt då behofvet i alla fall påkallar, att en stambana norrut så fort som möjligt kommer till stånd, så vågar jag för min del föreslå: att Stockholm, Norbergs bergslag och Storvik nu antagas såsom hufvudpunkter för norra stambanan, och att det öfverlemnas åt Kongl. Maj:t att, sedan han låtit verkställa en noggrann undersökning och utredning, pröfva och fastställa banans utläggning emellan dessa hufvudpunkter; eller ock att, sedan undersökningen blifvit verkställd, för Riksdagen framlägga ett förslag till den sträckning, som Kongl. Maj:t finner lämpligast.

Jag tror, att man på detta sätt fortast skulle vinna målet, och att de flera olika intressena äfven på detta sätt skulle bäst kunna sammanjemkas. Om man nemligen här tvistar om de olika förslagen, som blifvit framlagda af den öfvertygelse om det rätta, som, kanske omedvetet, det egna intresset bearbetat, så befarar jag att vi aldrig få någon jernväg norrut. Derföre vore önskligt, att Riksdagen nu ville förena sig om dessa hufvudpunkter och öfverlemnas banans sträckning för öfrigt till dem, som mera opartiskt kunde utreda och bedöma hvilket som vore bäst och nyttigast för det allmänna. Kommer riktningen deremot att nu bestämmas genom de flesta rösterna, så kan lätt hända att utgången deraf kommer att i framtiden visa ett motsatt resultat.

Herr Jan Erik Johansson: Då hvarken min eller de af flera andra representanter väckta motioner om anslag af medel till norra stambanans fortsättande från Upsala—Sala—Storvik vunnit Utskottets bifall, hvilket jag helst önskat, får jag tillkännagifva, att jag nu instämmer med dem som yrka, att linien bör dragas från Upsala—Sala—Norbergs-bergs-lag—Avesta (eller Askefors) och vidare till Storviks station på Gefle—Dala-banan; och detta af det skäl, att banan då på närmaste håll upptager malm och öfriga bergsbrukseffekter från Norbergs bergslag, hvilka då kunna transporteras till Gefle, de Norrländska bruken och till Stockholm; äfvensom derföre att genom en banas anläggning emellan Sala och Westerås behofvet af lättare kommunikationer för en lång framtid norr om Mälaren är fylldt. I denna fråga är emellertid redan så tillräckligt taladt, att det knappt vore nödigt att vidare orda derom, så framt icke flera föregående talare, som yrkat bifall till Tureberg—Sevala-linien, begagnat sig af — såsom en talare uttryckte sig — den "svarta lögnen", då de nemligen påstått, att Upsala—Sala-linien skulle gå genom en ödemark; hvaremot jag på det högsta får protestera. Det sanna förhållandet är, att på minst 2 mils omkrets närmast Upsala och på mera än 2 mil närmast intill och omkring Sala finnes fullkomligt lika bördig jord som utefter Sevala-linien. Genom de geologiska undersökningar som skett i Sala-trakten är utrönt och genom vetenskapsmän offentligen tillkännagifvet, att jordarterna deromkring äro bland de mest bördiga inom Sveriges rike. Uti den omkring 1 à 1½ mil efter Upsala-linien mellanliggande trakten är visst icke jordbruket så bördigt, men der finnas deremot skogsprodukter i mängd att afyttra och transportera; för öfrigt finnas i närheten af denna linie Molnebo och



Skattsmansö jernbruk och flera jerngrufvor, hvilka ensamt med sina effekter fullt motsvara trafiken af all den spanmål, som efter Tureberg—Sevalla-linien kan för afsala transporteras, och dessutom eger denna trakt tillgång till billig sjötrafik på helt nära håll, samt de något längre från Mälaren boende få Upsala—Sala-linien på kort afstånd för sin transport. De omtalade fördränkningarne genom uppdämningar för Sala silfververk förefinnas verkligen så tillvida, att en stor del eljest odlingsbar mark derigenom hindras från odling. Dessa uppdämningars verkningar sträcka sig äfven till trakten af och nedom Sevalla-linien. Men emedan denna fråga redan blifvit af sistlidna Riksdag, af Kongl. Maj:t och af Sala bergslag behandlad, bör väl densamma, såsom jag hoppas, få en snar tillfredsställande lösning, så att något giltigt skäl emot Upsala—Sala-linien i det fallet icke finnes.

Att Upsala—Sala-linien är fördelaktigare både för Westmanland och landet i allmänhet intygas af den i jernvägsfrågor mest kompetente och fullkomligt opartiske Öfverste Ericsson i det af honom afgifna betänkande rörande Statens jernvägsbyggnader af den 18 November 1856, uti hvilket han bland annat yttrar: "I stället för den raka ledningen (från Upsala) mot Gefle, anser jag, att en vestlig böjning öfver Sala och derifrån öfver Dalelven mot midten af Dala—Gefle-banan, som redan är nämndt, bättre uppfyller rörelsens fordringar; ty då alla de hufvudsakliga transportvägarna i dessa trakter leda från norr till söder, eller från norr mot Mälarens hamnar och hufvudstaden, på hvilka dessa orters innevånare i sekler släpat sina tunga varor, så måste en jernvägsförbindelse, som på tvären afskär dessa vägar, blifva den nyttigaste och den, som bäst upphemtar rörelsen. Landtransporten förkortas derigenom för de varor, som komma norr ifrån, med hela afståndet från banan till Mälaren 3  $\frac{1}{2}$  à 4 mil, och i stället för förslaudet på axel hela denna sträcka kan den billigare och skyndsammare transporten på jernväg begagnas antingen till Westerås eller Upsala, derifrån sjöväg sedan är öppen, eller ock direkt till hufvudstaden. Förhållandet blir detsamma med alla de varor, som från Stockholm, Upsala och Westerås skola befordras norrut. Att de omkring Sala och mot Dalelven på kommunikationer nu så vanlottade bygder nu skola förbättras genom en sådan jernvägslinie är uppenbart." Vidare framhåller den redan då "antagna grundsatsen, att stambanorna icke böra ledas utmed segelbara vatten, och att desamma i den mån gagna det allmänna och motsvara derpå nedlagda kostnader, som de byggas i trakter, der långa och dyrbara transporter hämma industriens, jordbrukets eller bergshandteringens utveckling", och specielt om Westmanland yttrar han, att "detta landskap bör i afseende å sina kommunikationsanstalter finna sig bäst lottadt, om det, jemte de från Mälare-stranden utgående förbindelser med hufvudstaden och denna strand tillgränsande provinser, får en jernbana anlagd i ungefär midten af linet. Det måste för Westmanland vara af vida större nytta att bida några år och få en bana, som uppfyller rörelsens fordringar och för all framtid gagnar dess inre delar, der tyngden af transporterne kännas hårdast, än att tidigare erhålla en jernväg utmed Mälarens strand, som vore för rörelsen djupare inuti landet af mindre gagn och dessutom afskure möjligheten att för framtiden erhålla en bättre. Hvad skulle väl bruksegaren samt bergs- och jordbrukaren, boende på något afstånd från Mälaren, säga om en bana förlagd utmed stranden

af denna sjö? Skulle han kunna räkna sig till godo de millioner, som Staten nedlagt på en sådan kommunikationsled? Likasom förut skulle han ju nödgas forsla sina tunga varor till och ifrån alldeles samma platser? Principen att aflägsna jernvägarna från segelbara vatten framstår, som mig synes, här hjertare än annorstädes. I ett land med små tillgångar, der folk och produkter äro utspridda på en stor yta, bör man väl undvika att åt samma håll hafva två kommunikationslinier bredvid hvarandra, eller en jernväg der naturen redan anvisat en vattenväg, hvilken, i mån som distansen tilltager, lemnar en i proportion mångfaldigt billigare frakt, med hvilken all täflan på jernväg är omöjlig. Under den mildare årstiden, då is icke hindrar, skulle också trainerna på en jernväg utmed Mälarens strand sannolikt få gå utan varor; och äfven flertalet af passagerare skulle välja de bekvämare ångbåtarna.“ Dessa Öfverste Ericssons yttranden godkändes fullkomligt af Kongl. Maj:t och uttalades i dess nädiga Proposition till 1856 års Riksdag. 1859 års tillsatta jernvägskomité yttrar äfven om norra stambanan, det "komitéen ansett af vigt, att norra stambanan, innan den uppnår Gefle — Dala jernväg, från Upsala drages genom det inre af landet, rakt i vester öfver Sala, och derföre har komitéen låtit emellan nämnda städer undersöka och utstaka en linie i rakaste riktning öfver Åland, Wittinge och Sörby, hvilken linie går öfver en i allmänhet gynnsam terräng, med undantag vid Löfstadalen, der ganska stora jordarbeten förekomma. Lutningarna å denna sträcka äro icke betydliga och krökningarna äro få, alla med större radie än 1,000 fot;" och vidare: "denna linie går midt igenom ett distrikt, som redan nu producerar spannmål till afsalu, och genom deromkring varande stora odlingstillfällen inom kort skall komma att betydligt öka denna produktion, för hvilken afsättning måste sökas antingen åt norr och nordvest på bergslagsorterna, eller åt söder på Stockholm. I hvilkendera riktningen som helst har denna bana ett särdeles fördelaktigt läge, för att så väl från de densamma skärande, i norr och söder gående landsvägar upphemta tillförseln, som transportera varorna direkte till Dalarne och Gestrikland eller till Stockholm öfver Upsala, hvarst dessutom på kort distans segelleden träffas. Liniens läge  $3\frac{1}{2}$  mil norr om Mälarens strand blifver äfven gynnsamt för den del af mellanliggande trakter, som har största behof af kommunikationer. Likaså är linien bekvämt belägen för de på dess norra sida befintliga socknarnes ej obetydliga afsättning af trävaror och slöjdalster på Upsala och Stockholm. Ju mera också dessa socknar begagna sina vidsträckta odlingsmarker och uppdrifva sitt jordbruk, desto mindre tagas de sydligare socknarnes spannmål i anspråk för de norra orternas behof, och desto mera spannmål måste följaktligen söka sig väg till segellederna och Stockholm, samt etc.“ "På nu anförda skäl får komitéen alltså i underdånighet föreslå, att norra stambanan från Stockholm anläggas öster om Sigtunafjärden öfver Upsala och vidare i rakaste riktning mot Sala."

Dessa grundsatser ledde också Rikets Ständers beslut om norra stambanans anläggning från Stockholm till Upsala, under tydlig förutsättning af densammes fortsättning öfver Sala och vidare norrut. Utskottet har nu tvärtemot alla godkända och antagna principer tillstyrkt en stambanans anläggning från Tureberg—Sevalla—Norberg—Storvik, således öfver och utmed Mälarens segelbara vikar och stränder, hvilket jag med min röst

icke kan biträda. En ärad talare inom denna Kammare citerade för några veckor sedan Robespierres yttrande "må heldre en stat gå under, än en princip öfvergifvas", hvilket jag åberopar såsom fullt tillämpligt i denna fråga. Tureberg—Sevalla-linien kan jag icke anse lämplig till annat än en blifvande förträfflig vinterväg för vissa grefvar och herrar landshöfdingar till och ifrån sina derinvid belägna namnkunniga gods och residensstäder, och möjligen dessutom för någon obetydlig persontrafik; för allt tyngre gods deremot begagnar man sig nog allt framgent af den billigare sjötrafiken på Mälaren, hvarföre man ock heldre afbidar sjöfartens öppnande, eller ock drager sig rörelsen åt andra utfartsvägar än Stockholm. Jag fäster derfor Herrarnes uppmärksamhet på att noga besinna sig, innan bifall till detta Utskottets Utlåtande lemnas; ty om Tureberg—Sevalla-linien skulle bifallas, hvilken dessutom kostar nära 4,000,000 R:dr mera i anläggningskostnad än Upsala—Sala-linien, så är det otvifvelaktigt, att Staten förr eller sednare skall nödgas att bygga ytterligare en bana norrut från Upsala, för minst 8,000,000 R:dr, och att dessa tvänne banor måste konkurrera både med sig sjelfva och med sjötrafiken, såväl på Östersjön emellan Stockholm—Gefle som ock på Mälaren emellan Stockholm och Westerås, och således komma att i all framtid blifva i hög grad förlustbringande för Staten. Jag instämmer för öfrigt i Herr Lithners yttrande i denna fråga, och yrkar följaktligen afslag å Utskottets Utlåtande och bifall till Herr Hörnfeldts reservation.

Herr von Troil: Då åtskillige talare yrkat bifall till Herr Björcks förslag och detta endast obetydligt skiljer sig från mitt, så ber jag endast få fästa uppmärksamheten derå, att Herr Björcks förslag, likasom den första delen af Stats-Utskottets hemställan, endast innehåller ett afstyrkande af Grefve Sparres förslag i afseende å statsbanors byggande mot godtgörelse i statsobligationer, hvaremot första delen af mitt, likasom ock Herr Hörnfeldts förslag, afser ett afslag å Grefve Sparres motion, icke blott i afseende å statsbanors byggande genom bolag mot godtgörande i statsobligationer, utan äfven förmedelst lemnande af Stateus räntegaranti; detta sistnämnda ord har blifvit tillagdt, emedan man ansett det vara magtpåliggande, att förslaget äfven i denna del måtte afslås.

Herr Per Andersson från Westmanlands län: Man visste redan förut och hör äfven nu, att en stor del af denna Kammares ledamöter ogillar Stats-Utskottets förslag i fråga om den norra stambanans sträckning, och att många i stället förorda en visserligen i anläggningskostnad billigare linie från Upsala till Sala och Avesta, men hvilken sednare bana dock beklagligen komme att gå genom orter, der ingen nämnvärd trafik finnes att emotse eller ens i den aflägsnaste framtid står att skapa, utan hvarest blott en mer än vanligt lönlös persontrafik kunde vara att förvänta.

Jag anser deremot Utskottets förslag hafva alla skäl för sig, ty först och främst blir en bana till Sevalla ett tillmötesgående med den från vestra stambanan utgående Köping—Hult-banan, och man skall verkligen se bra litet in i framtiden för att kunna tänka sig annat, än att den sed-

nare skall leta sig fram till en norra stambana, hurudan sträckning en sådan än kan komma att få.

Vidare anser jag det vara af högsta behof påkalladt att, genom banans sträckning till Norbergs bergslag, för första gången bispringa en af landets hufvudnäringar, nemligen bergshandteringen, med ett bekvämare och billigare transportmedel än hvarmed denna näring litintills varit tillgodosedd, på samma gång man derigenom finge en statsbana, som hade goda utsigter till stor trafik och dermed förenad behållning.

Man hör ofta påstås, att Strömsholms kanal skulle komma att upphemta Sevilla—Norbergs-banans trafik; men uti denna förmodan kan jag icke instämma, ty denna kanal är för bergslagsindustrien och dess behof ett i flera afseenden föråldradt och dessutom för dyrt transportmedel; först och främst är nemligen denna kanal vanligen under två tredjedelar af året stängd af is, och då den sent omsider på våren blir öppen, är densamma, till följd af sina 21 slussar, endast segelbar för små, 4 fot djupgående båtar, hvartill kommer att trafiken under sommaren ofta hindras af för mycket eller för litet vatten. Jag medgifver visserligen, att för de bruksorter, som nästan i ett sammanhang äro belägna i närheten af denna kanal, och hvilka hafva sitt fraktgods omedelbart vid dess stränder, kanalen kan vara till något gagn och åtminstone bättre än intet transportmedel; men på  $1\frac{1}{2}$  à 2 mils afstånd derifrån är deremot denna farled icke allenast för obekvämt utan i dubbelt mått för dyr för att af en större bergslagsorts industri, sådan som Norbergs, kunna med någon den ringaste fördel användas.

Vill man dessutom taga med i räkningen, att den spannmålsfattiga bergslagen både nu och i all framtid måste köpa sin spannmål från Mälare-orterna, så ser jag äfven uti detta förhållande ett talande skäl för bifall till den af Stats-Utskottet förordade linien, ty genom att bifalla Sala—Avesta-linien skulle banan äfven komma att gå miste om den betydliga sådestransport, som dock för provinsen vore af så stor vikt.

Om man slutligen vill vara betänkt på att, under det bergshandteringen kommit i en allt mera betryckt ställning, kunna använda Norbergs rika malmfält, hvilkas tillgångar beräknas tåla en årlig brytning af 12—15 millioner centner, och om man i öfrigt skall kunna fortfara med samma bergslags jerntillverkning, så måste kraftiga åtgärder för detta ändamål vidtagas; och då det bästa medlet här vid lag just vore att anlägga en stambana i den riktning Stats-Utskottet föreslagit, så vågar jag vördsammt yrka bifall till den nu föredragna punkten af Betänkandet.

Herr Björck: Med anledning af Herr von Troils sednaste yttrande ber jag få fästa uppmärksamhet derå, att i nu förevarande punkt Stats-Utskottet hufvudsakligen behandlat frågan om statsbanors anläggande, och först längre fram i Betänkandet, nemligen på sidan 50, talat om understöd för jernvägsanläggningar genom enskilda bolag. När förhållandet så är, och det nu blott är fråga om jernvägsanläggningar för Statens räkning, så är det klart att man icke kan tala om Statens räntegaranti, hvilket ju vore en kontradiktion. Under sådant förhållande torde Kammaren finna, att Herr von Troils förslag icke bör bifallas, samt att det af mig formulerade förslaget, hvilket tillika innefattar ett svar å Grefve Sparres framställning, i öfrigt så kort

och fullständigt som möjligt, motsvarar deras önskan, hvilka för närvarande anse, att intet vidare i denna sak bör åtgöras.

Jag vågar på grund häraf fortfarande yrka bifall till det af mig framlagda förslaget.

Herr Per Persson från Gefleborgs län: Ehuru jag anser allt vidare ordande i denna fråga öfverflödigt, vill jag dock helt kort förklara, att jag till alla delar instämmer i Herr Hörnfeldts reservation samt följaktligen yrkar bifall till densamma.

Herr Friherre von Schulzenheim: Utan att på ringaste sätt hafva förändrat de åsikter, jag redan i denna fråga uttalat, får jag dock, enär jag anser det vara klokt att till en kommande tid ajournera ärendet, öppet förklara, att jag, under förhoppning att genom en noggrannare undersökning allas billiga intressen må blifva beaktade, kommer att förena mig i det förslag, som Herr Treffenberg nyss förordat.

Herr von Troil: Till upplysning om den obetydliga ordtvist, som mellan Herr Björck och mig i denna fråga uppkommit, ber jag ytterligare få fästa Herrarnes uppmärksamhet på sidorna 9 och 10 af Utskottets Betänkande, hvarest till en början uppräknas de af Grefve Sparre föreslagna stam- och bibanor, hvarefter motionären slutligen yrkar, att Riksdagen måtte besluta öfverlemnandet af dessa stambanors byggande åt ett bolag mot godtgörelse i statsobligationer eller emot en räntegaranti under 40 år. Herrarne behagade sålunda finna, att Grefve Sparres motion afser äfven räntegaranti icke blott för statsbanor utan äfven för enskilda banor, hvarföre det torde vara af vigt att, såsom jag föreslagit, äfven denna del af motionärens förslag afslås.

Herr Staaß: Det är endast med anledning af den föregående ärade talarens yttrande, som jag ber få nämna, att det synes alldeles klart, att Utskottet indelat de föreslagna banorna i statsbanor, hvilka af bolag mot godtgörelse i statsobligationer borde byggas, samt enskilda banor, hvilka mot Statens räntegaranti skulle af enskilda bolag utföras.

Herr Björck: Det är visserligen möjligt, att Grefve Sparre föreställt sig saken på det sätt, som af den föregående talaren blifvit uppgifvet; men detta hindrar icke att, så länge man talar om statsbanor, det vore en kontradiktion att tala om Statens garanti för afkastningen af dem. Ty om ett enskildt bolag får rätt att fordra garanti, så är det äfven bolaget och icke Staten, som eger den banan, åtminstone till dess Staten finner med sin fördel förenligt att öfvertaga densamma.

Öfverläggningen förklarades slutad. Sedan Herr Jan Andersson återtagit sin särskilda mening, framställde Herr Talmannen, i enlighet med återstående yrkanden, propositioner först på bifall till Utskottets hemställan, vidare på afslag derå och bifall till den af Herr Hörnfeldt afgifna, vid Betänkandet fogade reservation, — dernäst på bifall till Herr Björcks förslag; ytterligare på bifall till det förslag som Herr von Troil framställt och slutligen på det af Herr Hessle framställda yrkandet.

Af dessa propositioner förklarade Herr Talmannen den förstnämnda eller den på bifall till Utskottets förslag vara med öfvervägande ja besvarad. Votering blef då begärd. För bestämmande af kontrapositionen genomgick Herr Talmannen ånyo öfriga återstående yrkanden och förklarade ja öfvervägande för den mening, som blifvit framställd af Herr Hörnfeldt. Men äfven om kontrapositionen äskades votering, och då Herr Talmannen tillkännagaf, att Herr Björcks yrkande dernäst hade flertalet för sig och alltså torde böra antagas till motproposition i voteringen om kontrapositionen, blef en ytterligare votering begärd. Följaktligen skulle först voteras, huruvida Herr Björcks eller någon af de öfriga återstående meningarne borde uppställas såsom motproposition i voteringen om kontrapositionen, och blef i sådant afseende, på Herr Talmannens framställning, Herr von Troils mening af Kammaren antagen.

Derefter voterades först mellan Herr Björcks och Herr von Troils yrkanden enligt följande proposition:

Den som till kontraposition i voteringen om kontraposition för hufvudvoteringen öfver första punkten i Stats-Utskottets Betänkande N:o 66 antager deras mening, som yrka, att Kammaren, med afslag å Herr Grefve Sparres motion, i hvad den rörer dels det utaf honom föreslagna utsträckta system af statsbanor, dels statsbanornas byggande genom bolag mot godtgörelse i statsobligationer, jemväl måtte afslå Utskottets förslag rörande fortsättande af jernvägsanläggningar för Statens räkning,

röstar ja;

Den det ej vill,

röstar nej;

Vinner nej, har Kammaren till kontraposition i förstnämnde votering antagit deras mening som yrka:

a) att Riksdagen måtte afslå Herr Grefve Sparres motion, i hvad den rörer dels föreslaget utsträckt system af statsbanor och dels sådanas byggande genom bolag mot godtgörelse vare sig i statsobligationer eller förmedelst lemnande af Statens räntegaranti; samt

b) att Riksdagen måtte uti underdånig skrifvelse anhålla, att Kongl. Maj:t täcktes låta uppgöra och, efter föregången pröfning, för Riksdagen framlägga förslag till de jernvägsstambanor, hvilka under närmaste 12 till 15 år anses kunna ifrågakomma att af statsmedel bekostas, äfvensom den ordning efter hvilken de böra utföras och sättet för anskaffande af der-till nödiga medel;

Och sedan denna votering utfallit med 93 ja och 79 nej, dernäst för kontrapositionens bestämmande mellan Herr Hörnfeldts och Herr Björcks yrkanden enligt denna proposition:

Den, som till kontraposition i hufvudvoteringen öfver första punkten i Stats-Utskottets Betänkande N:o 66 antager deras mening, som yrka, att Kammaren, med afslag å Utskottets hemställan, måtte bifalla de förslag,

som under två särskilda moment blifvit framställda i Herr P. O. Hörnfeldts vid Utlåtandet fogade reservation,

röstar ja;

Den det ej vill,

röstar nej;

Vinner nej, ställes kontrapositionen på bifall till deras mening, som yrka att Kammaren, med afslag å Herr Grefve Sparres motion, i hvad den rörer dels det af honom föreslagna utsträckta system af statsbanor, dels statsbanornas byggande genom bolag mot godtgörelse i statsobligationer, jemväl måtte afslå Utskottets förslag rörande fortsättande af jernvägsanläggningar för Statens räkning;

Samt, efter det att sistnämnda votering utfallit med 65 ja och 108 nej, slutligen mellan Utskottets hemställan och Herr Björcks förslag, enligt följande för hufvudvoteringen uppsatta proposition:

Den, som bifaller hvad Stats-Utskottet hemställt i första punkten (sid. 46 och 47) af dess Utlåtande N:o 66,

röstar ja;

Den det ej vill,

röstar nej;

Vinner nej, har Kammaren, med afslag å Herr Grefve Sparres motion, i hvad den rörer dels det utaf honom föreslagna utsträckta system af statsbanor, dels statsbanornas byggande genom bolag mot godtgörelse i statsobligationer, jemväl afslagit Utskottets förslag rörande fortsättande af jernvägsanläggningar för Statens räkning.

Denna slutliga votering visade 38 ja och 137 nej; och bade Kammaren följaktligen fattat sitt beslut i enlighet med Herr Björcks förslag.

*Utskottets andra hemställan å sid. 47, i fråga om anvisande af anslag för östra stambanans fortsättande.*

Härvid anförde

Herr Friherre Liljencrantz: För min del skulle jag visserligen hafva yrkat bifall till den ifrågavarande punkten, såvidt jag kunnat antaga, att Herr Talmannen å ett sådant yrkande skulle hafva framställt proposition, ty jag tror, att punkten svårigen kunnat blifva föremål för afslag; men det är en omständighet, på hvilken jag velat fästa uppmärksamheten, nemligen att, på grund af Kammarens om nästföregående punkt fattade beslut, det torde blifva nödvändigt att lägga den nu föredragna punkten till handlingarna. Herr Björcks förslag, som i fråga om den föregående punkten blef det segrande, innehöll nemligen jemväl afslag å Utskottets hemställan rörande fortsättning af jernvägsanläggningar för Statens räk-

ning. Utskottet hade i sitt Betänkande upptagit två banor, den östra och den norra, hvilka skulle för Stateus räkning anläggas. Då nu emellertid Herr Björcks förslag blifvit antaget, och således begge de nämnda jernvägsanläggningarna afslagna, ser jag icke huruledes det kan blifva föremål för öfverläggning och pröfning hos Kammaren om den förevarande punkten skall bifallas eller icke; och yrkar jag derföre, att punkten måtte läggas till handlingarne.

Herr Carl Anders Larsson: Nog vore det ett riktigt sätt att få frågan afgjord, att nemligen, på sätt Friherre Liljencrantz påyrkat, förklara punkten icke kunna blifva föremål för vidare pröfning. För min del tror jag likväl icke, att Utskottet föreslagit anläggning af någon annan bana än Tureberg—Sevalla—Avesta-banan, och var det denna, som innefattades i såväl Herr Björcks förslag som kontrajpositionen vid förra voteringen. Man kan således icke säga, att man dermed jemväl afslagit den östra banan, ty särskild framställning är gjord om denna bana, äfvensom Utskottet derom meddelat särskildt yttrande. Jag anhåller derföre, att Kammaren med afseende å de skäl, som blifvit anförda i de af mig och Friherre Funck afgifna reservationer, ville bevilja 1,000,000 R:dr till förberedande arbeten å östra stambanan.

Herr Anders August Andersson: I likhet med föregående talaren får jag förklara, det jag icke är belåten med Utskottets yttrande i denna punkt. Jag tror nemligen det vara af behovet påkalladt att i de trakter, som denna bana skulle genomskära, bereda arbetsförtjenst åt den nödställda befolkningen, så framt man icke vill tvinga denna befolkning att lemna riket och begifva sig till främmande länder för att söka sin utkomst. Med stöd af den motion om anslag till denna bana, som blifvit af mig väckt, förenar jag mig derföre i de af Herr Carl Anders Larsson och Herr Friherre Funck afgifna reservationer, och yrkar att 1,000,000 R:dr måtte anslås att utgå till förberedande arbeten å östra stambanan inom provinsen Småland.

Herr Ridderstad: Jag har begärt ordet för att fästa den ärade Kammarens uppmärksamhet derpå, att det af Friherre Liljencrantz framkastade påståendet, att frågan om östra stambanan, till följd af det nyss fattade beslutet, icke en gång skulle kunna blifva föremål för pröfning, saknar all juridisk hållbarhet. Utskottet har nemligen i fråga om nu förevarande punkt icke afgifvit något nytt förslag, utan allenast hänvisat till det som Rikets Ständer fattade vid 1862—1863 årens riksdag. Och när nu så förhåller sig, lärers väl icke — åtminstone från juridisk synpunkt — utgången i fråga om norra stambanan kunna ega det ringaste inflytande på den östra. Visserligen inser jag, att man under berörda beslut äfven gerna ville inbegripa den sednare, för att dymedelst äfven för alltid — nota bene såsom stambana — slopa densamma; men yrkandet håller ej streck. Emellertid — för att döma af tonen inom Kammarren och hvad som nu passerat här — lärers det väl icke löna sig stort att framkomma med något särskildt yrkande, hvadan jag för det närvarande



icke anser mig hafva annat att göra än att tills vidare nedlägga min talan i sak.

Herr Friherre Liljencrantz: Sedan Talmannen numera tillkännagifvit, det han, för sin del, anser beslutet om föregående punkt icke lägga hinder i vägen för pröfning af den nu föredragna punkten, så vill jag icke vidare tvista härom, utan i stället tillse om med afseende å Statens tillgångar det är lämpligt anslå medel till östra stambanan. Dervid företer sig att, enligt en redogörelse som ordföranden i Stats-Utskottet Herr Grefve Posse lemnat mig öfver statsregleringen för nästa år, det är att motse en brist för nämnda år till belopp af 3,500,000 R:dr. Till denna summa kan man tryggt lägga 800,000 å 900,000 R:dr, hvarmed förslagsanslagen efter all anledning komma att öfverskrida de beräknade beloppen, således 4,400,000 R:dr. Om sedermera några oförutsedda utgifter inträffa, såsom t. ex. bidrag till lindring af nöd i af missväxt hemsökta trakter, så uppgår summan lätt till 5,000,000 R:dr. Jag hemställer då, om det är lämpligt att ytterligare framkalla behof af ökad upplåning. Genom Riksdagens beslut är redan bestämdt, att 1,000,000 R:dr skall innevarande år användas af de för nästa år anvisade medel till nordvestra stambanan, hvaraf otvifvelaktigt blifver en följd, att förslag nästa år kommer att framställas om ökandet af anslagsbeloppet till denna bana. På så sätt komma utan tvifvel 6,000,000 R:dr att nästa år upplånas. Af tidningar samt genom samtal man och man emellan har jag visserligen hört uppgifvas, att kapitalbildning i vårt land årligen skulle kunna ske till belopp motsvarande 6,000,000 R:dr, men vid en sådan beräkning måste man taga i betraktande, att nästförflutna äfvensom innevarande år högst betydliga penningebelopp blifvit förvandlade i obligationer, och om rörelsen innevarande år vinner stegradt lif, skola säkert nu i landet tillgängliga kapital befinnas otillräckliga för nämnda länetransaktion. Om vi derföre icke skola vända oss till den utländska marknaden, anser jag, under sådana förhållanden, icke välbetänkt att öka den blifvande lånesumman; och anser jag mig derföre böra påyrka bifall till Utskottets hemställan uti förevarande punkt.

Herr Lönnberg: Det fögnar mig att höra förste talaren afstå från sin invändning, att Kammaren, i följd af sitt beslut i fråga om norra stambanan, skulle vara förhindrad att ingå i pröfning af förevarande punkt. Jag förbigår således att bemöta hans yttrande i detta hänseende och inskränker mig till att yttra några ord med anledning af hans sista anförande. Han framhöll dervid åtskilliga betänkligheter mot bifall till anslag åt östra banan, såsom Statens betryckta finansiella ställning och den blifvande statsbristen m. m. Vid bedömande af denna fråga förete sig emellertid ett par omständigheter, som Kammaren torde finna förtjena afseende. Redan länge och vid många olika tillfällen har blifvit framhållet den nöd, som råder i Småland och angränsande provinser, och kunna uppgifterna härom icke vederläggas, tvärtom, för hvarje underrättelse som kommer oss till handa, antager denna nöd en mera förfärande gestalt. En annan nästan lika beklaglig omständighet för dessa trakter är den emigration, som på sednare tiden tilltagit i kolossal skala, och hvad är väl

orsaken till denna emigration? Jo! svårigheten att här i landet kunna lifnära sig i saknad af arbetsförtjenst. Då nu östra banan redan vid 1862—1863 årens riksdag blifvit erkänd och bestämd såsom stambana, och då man således icke kan antaga annat, än att Riksdagen förr eller sednare skall anslå medel till denna bana, synes det mig lämpligt, att i en tidpunkt, då Staten kan få arbete verkställt till vida billigare pris än ursprungligen varit beräknadt, samt således två fördelar för Staten står att vinna, nemligen dels att, såsom nyss nämndes, arbetet kan verkställas till billigare pris, och dels att genom detta arbete tillfälle till förtjenst beredes åt befolkningen och nöden derigenom lindras, medel äfven böra anslås för ifrågavarande jernvägsanläggning; hvadan alltså jag påyrkar bifall till Friherre Funcks i afgifven reservation framlagda förslag derom, att för fortsättande af Statens östra stambana från Nässjö måtte beviljas ett extra anslag af 1,000,000 R:dr, att utgå under innevarande år.

Herr Sven Hansson: Det var med anledning af Friherre Liljencrantz' första yttrande, som jag begärde ordet; men då han numera återtagit sitt påstående derom, att punkten icke skulle vara föremål för pröfning hos Kammaren, inskränker jag mig till att, i fråga om sjelfva saken, instämma med Herr Lönnberg.

Herr Staaft: Det var egentligen endast med anledning af Herr Friherre Liljencrantz' juridiska invändning, som jag begärde ordet, hvartiore och då han numera återkallat samma invändning, äfven jag för min del afstår från att vidare yttra mig i denna sak.

Herr Rosenberg: Jag kunde gerna afstå från ordet, då Herr Friherre Liljencrantz återkallat sitt yrkande och sålunda erkännt, att han begått ett misstag; men då jag har ordet, ber jag att få fästa Kammarens uppmärksamhet derpå, att vi i dag till Stats-Utskottet remitterat en Kongl. Proposition, som har till ändamål att bereda arbetsförtjenst åt de nödlidande i Småland. Jag tror då, att, om man vill anslå medel för ett sådant ändamål, det är bättre att gifva detta anslag för fortsättande af en redan påbörjad jernväg än att anvisa det till en alldeles ny bana, och jag förenar mig därför med Herr Lönnberg.

Herr Carl Anders Larsson: Jag har begärt ordet i anledning af Herr Friherre Liljencrantz' yttrande om omöjligheten att inom landet anskaffa medel till de ifrågasatta jernvägsbyggnaderna. Om man ser på de Utlåtandet bifogade reservationerna mot denna punkt, så skall man finna, att någon svårighet icke förefinnes att åstadkomma 3,000,000 R:dr för sagda ändamål. Således finnes icke något verkligt skäl för påståendet, att denna summa icke kan i landet åvägbringas, om man vill på ett verksamt sätt tillgodose jernvägsbyggnaderna. Jag undrar dock icke så mycket på, att de, som redan hafva jernvägar och andra kommunikationsmedel, icke vilja tillgodose andra orter, men man bör dock komma ihåg, att det icke blott är en viss ort, som har fördel af en jernväg, utan det är ett statsintresse, som tillgodoses. Om man beräknar alla de förluster, som de svåra kommunikationerna i denna bördiga trakt förorsaka Staten, så skall man icke

rygga tillbaka för denna ena million. Man bör komma ihåg, att under de två föregående riksdagarne något anslag för denna bana icke påyrkats, enär man ansett, att de principer, hvilka i afseende på jernvägsanläggningarna gjort sig gällande, borde någon tid hafva tillämpats, på det att man måtte vinna någon erfarenhet deraf. Nu har det dock visat sig, att arbetsnedsättningen bidragit till det missmod och den förlägenhet, som i landet är rådande. Man ser nemligen, att Riksdagen icke vill befrämja kommunikationerna i de orter der sådant är af behöfvet påkalladt. Hittills har man undskyltat sig med, att nordvestra stambanan först borde göras färdig, men medan gräset gror dör kon. Man bör äfven komma ihåg, att de nu ifrågavarande medlen icke äro bortkastade, ty hvad Staten lånar af individerna kommer åter i cirkulation bland dem. Huru kan man tänka sig, att andra länder skulle stå så långt före oss i industriell utveckling, om de ej haft jernvägar.

Det måtte väl vara bättre att anvisa medel till beredande af arbetsförtjänst än att rent af skänka bort penningar till de nödlidande, och då det icke gerna är tänkbart, att det kan vara Kammarrens mening, att det skulle vara omöjligt att inom landet åstadkomma denna ena million som jag föreslagit, samt då jag icke hört något annat inkast mot förslaget, yrkar jag bifall till detsamma.

Herr Jöns Pehrsson: Till följd af det beslut, som fattades i dag på förmiddagen, att anslaget till nordvestra stambanan skulle utgå med 1,000,000 R:dr redan innevarande år för att bereda ökad tillfälle till arbetsförtjänst och sålunda i någon mån bidraga till att lindra det rådande betrycket i landet, tror jag, att vi icke gerna kunna bifalla den reservation, som vännen Carl Anders Larsson afgifvit. Denna reservation afser något helt annat. Den afser förhållandena under *nästa* år. Men icke kunna vi se in i framtiden och veta på förhand, om äfven under 1870 ställningen i Småland kommer att blifva lika hjertslitande, som den är *i år*. Jag hör visserligen till Småland och naturligtvis kan jag derföre icke hafva någonting emot, att allt hvad man här beviljar till jernvägsanläggningar skall, såsom man förespeglar för att söka få anslagen igenom, gifvas "för de fattige Smäländingarnes skull". De behöfva nog allt hvad de få. Men om det nu begärda anslaget till Östgötabanan beviljas, hvem kan så noga veta, om det också kommer *dem* till godo. Anläggningen kan ju lika väl komma att börja vid Norrköping som vid Nässjö, och i sådant fall kan det måhända blifva tvifvel underkastadt, hvilken fördel detta jernvägsarbete skall tillskynda Småland. För öfrigt anser jag fortfarande, att vi böra gå sakta till väga med våra återstående stambanebyggnader, och jag tror, att fortsättningen af Ostgötabanan utan olägenhet kan anstå ännu ett år. Jag anhåller således om bifall till Utskottets här gjorda framställning.

Herr Hierta: Det synes mig naturligt, att den ene af Riksdagens representanter inom Kammarén efter den andra från Östergötland uppträder för att plaidera för anslag till Östgötabanan, och jag ser deruti ett bevis på en ganska liflig provinspatriotism. Men sedan man hört, att orsaken, hvarföre frågan om *norra* stambanan afslagits, varit den, att man

icke *nu* vill i vidare mån än redan skett med hänsyn till den nordvestra stambanan anvisa några medel till jernvägsbyggnader, tror jag, att Ostgötabanan blir den, som lättast kan vänta något. Det är sannt, att den vid 1862 års riksdag blef till sin riktning bestämd såsom stambana, och att den har fått detta namn, men dermed är icke något beslut fattadt, *när* den skall fortsättas från Norrköping till Nässjö. Flere talare hafva äfven påpekat, att här icke blott kommer att blifva fråga om den i Regeringens Proposition till beredande af arbetsförtjenst åt de nödlidande Smålandingarne föreslagna bansträckningens utförande från Tenhult till Lagaådalén vid Wernamo, utan att vi äfven hafva att pröfva gjord framställning om anslag till Nässjö—Oscarshamns-banan. Om något af dessa anslag beviljas för nödens skull, torde det vara tillräckligt för tillfället. Jag vill icke vara vidlyftigare, utan anhåller om bifall till Utskottets Betänkande i denna del.

Herr Hedengren: Jag har begärt ordet för att gifva min åsigt tillkänna, att något skäl enligt mitt förmenande icke förefinnes att nu bevilja anslag till denna bana. Sedan Staten för sin räkning byggt jernvägar för en kostnad af circa 90 millioner R:dr, synes man böra något se tiden an, innan Staten fortgår med att utföra några flera stambanor, helst många enskilda banor finnas, hvilka, gagneliga och nödvändiga hvar och en för sin ort och dess industri, också äro i behof af understöd.

Hvad särskildt beträffar ifrågavarande stambanesträckning och den från visst håll framhållna angelägenheten af dess skyndsamma fullbordan, vill jag erinra, att Östergötland är omgifvet af vatten på ömse sidor, att denna provins förut erhållit ett betydligt anslag till Kinda båtled och dessutom redan fått en stambana nära in i hjertat af provinsen. Östergötland synes således alltför väl kunna vänta, så mycket heldre som jag icke tror, att Statens finanser äro i det skick, att de medgifva företagande af flera stambanebyggnader på en gång. Vid sådant förhållande torde vara klokast och bäst, att Statens nuvarande små tillgångar icke splittras, utan användas ensamt till nordvestra stambanan.

På dessa grunder anhåller jag om bifall till Stats-Utskottets förslag. Jag trödde, att jag gjorde detta yrkande, då jag nyss instämde i Herr Björcks reservation, men enär jag sedermera funnit, att så icke var förhållandet, har jag ansett mig böra nu hemställa hos Herr Talmannen om proposition i denna syftning.

Herr Grefve Posse: Jag är fullt öfvertygad, att Kammarens tålmod snart är uttömdt, och vidare är jag förvissad, att det afseende Kammararen kommer att fästa vid hvad jag skall tillåta mig yttra blifver ganska ringa. Kammararen befinner sig icke i den sinnesstämning, att den är benägen att bevilja anslag till ifrågavarande bana, men jag kan likväl icke underlåta att vid detta tillfälle framställa åtskilliga betänkligheter mot den uppfattning, som i sådant hänseende vill här göra sig gällande.

Jag tror icke, att några delade meningar finnas i landet derom, huruvida jernbaneanläggningarna skola fortsättas eller icke, utan om det omfång, hvori man bör utföra dem. I detta afseende tycker den ena, att

en summa är lämplig, en annan åter föreslår en *annan* summa, och hitills har det vanligen gått så, att slumpen fått fälla utslaget. Om detta är statsekonomiskt riktigt, lemnar jag derhän; men förmodligen lärer det dröja, innan det blir annorlunda. En sanning är, att Statens finanser för närvarande äro hårdt anlitade, och att man vid sednaste riksdag försummade att fullständigt reglera dem. Men det oaktadt är ställningen likväl icke sådan, att man behöfver vid hvarje tillfälle upphäfva dessa klagorop om vår nöd och belägenhet, som hvarken för landet eller för vår kredit utom detsamma äro gagnande.

På sätt en talare förut upplyst, utgör det belopp, som behöfver upplånas, omkring 4 millioner R:dr, under antagande att Riksdagen godkänner de extra statsinkomsterna i enlighet med Regeringens förslag. Nu har man ansett, att denna brist blifvit ökad genom det beslut, som på förmiddagen fattades om anvisande af en million R:dr redan i år till fortsättande af arbetena å Wermlandsbanan. Detta antagande är dock oriktigt, emedan behofvet blifver hvarken större eller mindre derigenom.

De skäl, som, enligt min uppfattning kunde tala för att allvarligen taga i öfvervägande, om det icke vore lämpligt att nu lemna anslag till östra stambanan, äro flera; och jag anhåller att å dem få fästa Kammarrens uppmärksamhet. Ett skäl är allmängiltigt vid hvarje ekonomiskt företag, nemligen om man kan få arbetet verkställt för ett billigt pris, i hvilket fall man bör begagna konjunkturerna. En sådan tidpunkt är den närvarande och derutöver är genom en proposition, som vi nyligen fått emottaga från den andra statsmagten, erkänd nödvändigheten, att vi bereda tillfälle till arbetsförtjenst i dessa trakter åt en befolkning, som blifvit illa lottad genom en dålig skörd. Ur rent ekonomisk synpunkt tror jag således det vara antagligt, att man kan få arbetet verkställt billigare i år, på samma gång man understödjer en befolkning, som behöfver detta bistånd. Såsom jag nyss nämnde, torde det vara temligen säkert, att landet vill fortsätta jernbanebyggnaderna, och att flera sådana skola komma på dagordningen, så fort arbetena å nordvestra stambanan och sammanbindningsbanan genom Stockholm blifvit afslutade; och då kan jag för min del icke finna annat, än att östra stambanan är den, som närmast bör komma i fråga, emedan dertill finnas tvänne skäl. Det ena är, att beträffande dess konkurrent, norra stambanan, man sannolikt icke mera än hitintills kan komma öfverens, huru man vill hafva den utstakad och att densamma till följd deraf blifver tillsvidare undanskjuten, hvarigenom östra stambanan kommer främst i ordningen. Det andra är, att Östgötarne genom särskilda förhållanden äro förhindrade att bygga sin bana genom ett enskildt bolags försorg, emedan, om de framställde begäran att få konsession för ett sådant bolag, den, som hade att bevaka Statens intresse, måste afslå den gjorda framställningen, på grund deraf att enskildt bolag, som blefve innehafvare af bansträckningen från Norrköping till Nässjö, måste blifva en vådlig konkurrent för stambanan, som derpå skulle förlora så stora belopp, att ett dylikt medgifvande icke kan ifrågakomma. Jag antager således, att, huru än sakerna ställa sig, Östgötabanan kommer att byggas för Statens räkning.

Slutligen finnes ett skäl, hvarför man icke nu bör bestämdt förkasta förslaget om anslag till denna bana, eller att, såsom jag redan antyd, t

Regeringen i en till Riksdagen nyligen aflåten Proposition äskat anslag till några små väganläggningar och till en hittills okänd jernbana i Småland, uppgående till ett icke mindre belopp än 497,000 R:dr. Jag tillåter mig betvifla, att Kamrarne, om de icke lemna *annat* tillfälle till arbetsförtjenst, vilja taga på sitt ansvar att säga nej till det anslag, som Regeringen anser nödvändigt. När således, i händelse Kamrarne afslå det begärda anslaget till östra stambanan, man befinner sig ställd på den punkt, att man *måste* anvisa medel till dessa små företag, vågar jag hemställa, om, när man ändå *skall* gifva anslag, det ej vore klokare att lemna det till ett stort företag, som för landet har större vikt och betydelse, än om man anvisade beloppet till ett försvinnande företag. Sådana äro verkligen de skäl, som skulle föranleda mig att till Kamraren hemställa, om den icke ville taga i öfvervägande, huruvida anledning ej kunde vara för handen att nu lemna anslag till östra stambanan. Jag vill emellertid i detta hänseende icke framlägga något nytt amendement, utan anhåller endast hos de Herrar, som gjort en sådan framställning, att de ville formulera sitt förslag derhän, att det belopp, som för ändamålet kan komma att anslås, skall användas till terrassering och icke till materiel.

Herr Lithner: Ehuru jag måste tillstå, att jag icke kan undertrycka en viss öfverraskning öfver att finna, det de värde Stats-Utskotts ledamöter från Östergötland, som afgifvit reservation emot detta Betänkande, behagat anföra mig såsom motionär i fråga om anslag till östra stambanan utan att på samma gång nämna, att jag tillika förordat anvisande af medel till norra stambanan, kan jag i alla fall för min enskilda del icke se saken så trångt och uteslutande ur lokalintressets synpunkt, att jag i närvarande stund skulle vilja afstyrka det anslag, som dessa reservanter begärt. Må vara, att den bana, hvarom jag motionerat och för hvilken jag intresserat mig, genom Kamrarens beslut redan fallit, aldrig har jag dock kunnat förstå den taktiken, som söker att så kombinera förhållandena, att, då man ej får fram sina egna önsknings, man vill strypa andras. Ty jag är öfvertygad, att detta nu inträffat, likasom att det under flera år antagna strypsystemet med afseende å jernbaneanläggningarna, i stället för att reparera Statens finanser, skall göra dem allt värre och värre. Må vi väl betänka, huruvida dessa finansers reparerande beror på att sätta folket i stånd att bära skatter och bördor, eller att genom strypning af allt, som bereder detsamma tillfälle till arbetsförtjenst och bidrager till lyftning af landets näringar och industri, sätta befolkningen *ur* stånd att bära skatter och bördor, samt sålunda framtinga det fenomen, som förfärar oss alla: emigrationen. Utan afseende å något ortintresse, med hänsyn allena till folkets bästa, måste vi tänka uppå, att ju flera orter, som blifva i åtnjutande af dessa tidsenliga kommunikationer, hvilka, snart sagdt, framstå såsom det enda vilkoret för utveckling, förkofran och bestånd, desto bättre blifver tillståndet, då deremot utan dylika kommunikationer bekymren i dessa orter och på samma gång för Staten växa. Visserligen är det sannt, att en värd representant från Smålandsbänken med samma åter- och åter-upprepade tal om "de nödlidande Smäländingarne" funnit skäl att för sin del afslå detta

anslag, emedan detsamma, enligt hans förmenande, skulle komma till godo icke Småland utan en grannprovins. Men jag hemställer till eder, mine Herrar! hvilken verkan detta upprepande af en nog ofta hörd klagovisa bör utöfva i fall, då det gäller fosterlandet. Vi må komma ihåg, att Östergötland sedan år 1862 haft löfte att få en stambana; och i detta hänseende fäster jag mig särdeles vid några uttryck i Herr Björcks reservation. Jag har den ej för tillfället till hands och jag kan derföre icke återgifva ordalagen. Men innehållet var, att Staten icke bör genom rubbningar i en gång fattade beslut med afseende å stambanorna svika i förlitande på helgden af dessa beslut väckta förhoppningar, på hvilka enskilda företag sedermera grunda sig och sålunda, då Staten icke kan infria sina löften, utöfva en menlig inverkan på enskildes ekonomiska ställning. Denna reflexion anser jag vara fullkomligt riktig och sann; men deraf drager jag den konklusion, att, i fall, der, som i detta, Staten gifvit löften, Staten bör infria dessa löften ju förr desto heldre.

Öfriga skäl, hvilka tala till förmån för det här ifrågakämda anslaget, hafva sedan blifvit anförda af Herr Ordföranden i Stats-Utskottet; — och det har varit med glädje — om icke med förvåning — jag från detta håll fått höra något förord för någon stambana, norr om en viss gräns i Sverige.

Jag fäster mig särskildt vid ett yttrande, som samme ädle Grefve hade. Han tycktes vilja lägga denna Kammare ganska mycket till last, att under förlidna riksdag Statens finanser icke blifvit, som vederbort, ordnade. Jag förmodar, att den ädle talaren äsyftade upptagandet af ett större eller mindre lån till reglerande af statsbudgeten. Jag vågar verkligen hemställa till Kammaren, om skulden till detta förhållande med fog bör läggas på denna Kammare.

Mitt minne, om det ej sviker, ger mig vid handen, att, derest det förslag, som i sådant hänseende vid nämnda riksdag var å bane, vunnit understöd från högre ort, detsamma här skulle gått igenom; — och om skulden skall läggas på något håll, icke är det på denna Kammare.

Af samme talare har röjts en afsigt att framhålla egentligen för östra stambanans intressenter hoppet för dem att få sina önskningar uppfyllda "en annan gång." Detta må så vara. Men han har ock sagt, att, då det vore troligt, att en lång framtid skulle förflyta, innan frågan om norra stambanan kunde afgöras, till följd af de tvistigheter som förut och sedan i dag här egt rum om riktningen af denna bana, hvilken derföre måste komma att uppskjutas, det vid sådant förhållande kan hända, att östra stambanan blir den, som får anslag. Jag ber likväl få nämna, att det icke är så alldeles säkert att draga vaxel på, att vi, den norra stambanans förespråkare, skola så länge tvista med hvarandra, att allt annat blir undanbyggt, innan vi komma öfverens. Jag tror, att, om Regeringen ville framlägga en fullt opartisk proposition i frågan, saken skulle blifva förr uppgjord, än man nu vill förespegla. Motståndet och striden hafva nemligen, enligt mitt förmenande, sin hufvudsakliga grund uti saknaden af en så beskaffad framställning från Regeringen, hvilken vi dock hoppas att erhålla i sinom tid. Till dess tror jag, att man bör undagöra östra stambanan, hvarföre jag, under anhängan om proposition å bifall till Herrar reservanterns förslag, tillåter mig yrka att till fortsättande af Statens östra

stambana från Norrköping och till Nässjö må beviljas ett extra anslag af en million riksdaler att utgå under innevarande år.

Herr Friherre von Schulzenheim: Den ledsamma erfarenheten om Kammarens obenägenhet att för närvarande anslå medel till en bana norr om Mälaren kan icke undertrycka min grundsats, att hvad som har skäl för sig också bör vinna förtjent afseende, och det motstånd jag här rönt mot mitt yrkande till förmån för den norra stambanan skall visst icke föranleda mig att derföre öfvergifva mina vänner i Östergötland och Småland, som naturligtvis intressera sig för den östra banan. Kunna vi icke samtidigt arbeta på tre eller fyra särskilda jernbanor, så kunna vi väl åtminstone göra det på två, och af detta skäl yrkar jag bifall till Herr C. A. Larssons reservation. Jag vet visserligen, att mången hyser den måhända icke alltid ogrundade misstron, att de, som väl fått jernbanor, med liknöjdhet eller afvoghet betrakta dem, som icke erhållit sådana, men detta kan icke förändra mina åsikter. Jag yrkar bifall till Herr C. A. Larssons reservation.

Herr Hierta: Jag anhåller blott att få göra en anmärkning mot det jernvägshoroskop, som af Herr Grefve Posse blifvit uppställt, då han yttrade, att om icke nu något anslag till den östra banan beviljades, skulle, oaktadt de löften en föregående Riksdag gifvit beträffande denna bana, det sannolikt komma att inträffa, att anläggningen af den norra banan komme att gå förut. Jag ber likväl att få fästa uppmärksamheten deruppå, att denna östra bana fordrar ett statsanslag af omkring 11 miljoner, så att, om man nu gäfvade en million för att börja arbetena vid Nässjö, skulle detta till ingenting gagna, så vida man icke är redo att vid nästa och följande riksdagar bevilja ytterligare medel. I jämförelse med den norra banan visar sig dessutom den östra vara af mindre vikt. På båda sidorna om det område, som denna bana skulle komma att genomskära, hafva den redan färdiga delen af östra banan i Norrköping och den södra i Nässjö sina ändpunkter åt detta håll, hvarigenom man således med lätthet kan ifrån Östergötland komma både åt norr, söder och vester. Dessutom inträffar genom den ifrågasatta östra bandelens läge i förhållande till de andra statsbanorna, att Staten genom dess byggande blifver konkurrent med sig sjelf. För den norra banan måste deremot af flera skäl anslag ganska snart beviljas. Af alla dessa skäl yrkar jag bifall till Utskottets förslag i denna punkt.

Herr Carl Anders Larsson: Jag har åter begärt ordet endast derföre, att jag af Herr Jöns Pehrssons yttrande funnit, att min reservation icke af honom blifvit läst ens i den så kallade klämman. Den lyder likväl så, "att Riksdagen måtte med en million Riksdaler höja den summa, som Kongl. Maj:t i sin nådiga Proposition föreslagit att till jernvägsbyggnader upplåna, samt att detta belopp, 1,000,000 R:dr, måtte anslås att utgå till sådana förberedande arbeten å östra stambanan inom provinsen Småland, hvarigenom den nödlidande befolkningen uti nämnda landsdel kan sättas i tillfälle att förtjena sitt nödortfiga uppehälle. Och torde vid ett bifall härtill böra stadgas, att summan finge utgå under in-



nevarande år, så fort sig göra låter.“ Nu hördes visserligen på vännen Jöns Pehrssons yttrande, att nöden i Småland väl icke skulle vara så stor, och han nämnde dessutom, att man skulle vara hjälpt med den ytterligare million till nordvestra stambanan, som blifvit beviljad att redan i år utgå, men man vet likväl hvad det gör för en olägenhet för fattiga arbetare, om arbetsorten är alltför aflägsen. Genom anslag till jernvägsarbeten i trakten af Nässjö finge de utarmade Smäländingarne deremot arbete i närheten. Det är verkligen sannt, att, såsom det blifvit anmärkt, Östergötland blifvit försatt i en sämre ställning, just genom det en gång fattade beslutet, att en stambana der af Staten skall byggas. Aktieteckning för jernvägens fortsättning har nemligen flera gånger varit i fråga, men man har alltid mötts af det inkastet, att Staten beslutat att der bygga en stambana. Det torde nu dessutom vara så godt, att man beviljar denna million, som att Regeringen sedan skall behöfva anlita lilla kreditivet för understöds lemnande, ty icke lärer väl Regeringen vilja låta befolkningen svälta ihjäl. Jag yrkar bifall till min reservation i den afsigt, att den ifrågavarande millionen måtte kunna komma att konsumeras inom provinsen Småland.

Herr Åstrand: Det var för Östergötland, som man i första rummet hade förhoppning om ett anslag till stambanans fortsättande, då det nu är så länge sedan Representationen till rang, heder och värdighet här af upphöjde den östra banan, ty det måtte väl för hvar och en vara klart, att med blott detta erkännande är Östergötland icke stort hjälpt. Man talar om dess lätta sjökommunikationer. Ja visserligen, men dessa hafva likväl det felet att vintertiden stängas af isen, så att när spanmålen om hösten hunnit utröskas är afskeppningen stängd. Sannolikt finnes det icke heller någon stambanebit, som skulle lemna större behållning. Är vår ställning sådan, att vi icke våga anslå en million för dessa arbeten, som redan en gång äro beslutna, huru skola vi då bättre kunna komma ut med att lemna penningar direkt till befolkningens understöd. Det nödvändiga för den arbetande befolkningen är arbetsförtjenst, och det måtte väl vara bättre för Kongl. Maj:t att gifva dem denna förtjenst än nådegåfvor.

En talare från Stockholms-bänken har uteslutande talat om Östergötlands fördel af jernvägskommunikationerna öfver Norrköping och Nässjö, hvilka båda punkter han äfven haft godheten att förlägga inom Östergötland, ehuru den sednare befinner mera än 4 mil utom dess sydliga länsgräns samt inom ett annat landskap, som heter Småland. Hans slutliga yrkande blef, att något anslag icke måtte denna bana beviljas. I motsats härtill anser jag, att östra banan icke mera kommer att främja Östergötland än de i söder och norr derom belägna provinser, icke minst sjelfva hufvudstaden, hvars fördelar och intressen, efter min uppfattning, aldrig böra försunmas, då de sammanfalla i viss mån med hela rikets. För Stockholm blifver af den aldra största vigt att få den östra banan fullbordad, ej mindre för öppnande af nya handelsförbindelser, utan för att på genaste vägen komma i beröring vintertiden med Danmark och Tyskland; och Skåningarne kunna icke, der de inse sitt intresse, vara likgiltiga för vinnandet af 10 mil kortare väg till rikets hufvudstad.

En talare från Småland har ansett det ifrågavarande anslaget obeförligt för beredande af arbetsförtjenst derstädes. Den ifrågasatta jernvägsanläggningen ligger dock långt från Sunnerbo, der denne talare bor. Skulle detta lyckliga förhållande verkligen existera i sydöstra delen af Kronobergs län, så sträcker det sig ty värr icke till samma läns östligare delar, ej heller till större delen af Jönköpings län, hvilket sednare angränsar mitt kommittentskap, på grund hvaraf jag torde vara i tillfälle både att närmare känna och att bättre bedöma den i nämnda landskap nu herrskande nöd.

På grund af dessa skäl, och då det ifrågavarande anslaget är ett medel att komma ifrån en direkt utgift i statsallmosor, för hvilkas beredande Kongl. Maj:t möjligen kan blifva nödsakad att under instundande sommar anlita mindre kreditivet, så anser jag det af den största vikt att på detta sätt lemna den nödställda befolkningen tillfälle till arbetsförtjenst, hvartill är så mycket större anledning, i händelse Riksdagen icke skulle finna för godt att lemna bidrag till linien Tenhult—Wernamo, som har det emot sig, att, då densamma ännu icke är fullständigt undersökt, arbetena derpå icke kunna börja förrän i höst, sedan grödan blifvit inbergad.

Jag yrkar bifall till Herr C. A. Larssons reservation och anhåller om proposition derpå.

Herr Jöns Pehrsson: Jag har visst beklagat, att det står så illa till i Småland, men man hjälper icke detta med att denna million anslås åt Östgöta-banan. Bland en half million nödlidande människor förslår detta icke mycket. Östergötland har ändock ganska goda kommunikationer, under det att Småland har vida bredare sträckor, som derpå äro vanlottade.

Jag tror, att det är bäst, att man går sakta med jernvägsanläggningarna, och vidhåller hvad jag förut i denna fråga har yrkat.

Herr Statsrådet Adlercreutz: Jag vill blott rätta ett misstag af den näst siste talaren, då han sade att någon undersökning af Tenhult—Wernamo-linien ännu icke egt rum. Detta är icke förhållandet; en sådan undersökning har verkligen skett, och så väl arbetsplan som kostnadsförslag hafva blifvit granskade af Styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader.

Herr Astrand: I anledning af den upplysning Herr Civilministern behagat lemna, får jag rätta mitt yttrande angående bristande undersökning af Tenhult—Wernamo-linien derhän, att jag endast velat påpeka, det något bolag för denna banas byggande ännu icke är bildadt.

Sedan öfverläggningen nu förklarats slutad samt Herrar Lönnberg och Sven Hansson återtagit sina särskilda meningar, framställde Herr Talmannen, i enlighet med återstående yrkanden, propositioner så väl på bifall till Utskottets hemställan som på afslag derå och bifall till den af Herr C. A. Larsson afgifna, vid Betänkandet fogade reservation. Då Herr Talmannen förklarade sig anse den förstnämnda af dessa propositio-

ner vara med öfvervägande ja besvarad, äskades omröstning, för hvars anställande nu uppsattes, justerades och anslogs följande voteringsproposition:

Den, som bifaller hvad Stats-Utskottet, i fråga om anvisande af medel för östra stambanans fortsättande, hemställt å 47:de sidan af dess Betänkande N:o 66,

röstar ja;

Den det ej vill,

röstar nej;

Vinner nej, har Kammarerna, med afslag å Utskottets hemställan, bifallit det förslag, som blifvit framställt i Herr Carl Anders Larssons reservation, å 73:dje sidan af ofvanberörda Betänkande.

Omröstningen utföll med 108 ja och 55 nej; i följd hvaraf Kammarerna bifallit Utskottets hemställan.

*Utskottets tredje hemställan å sid. 47*, i fråga om anslags beviljande för norra stambanans byggande.

Bifölls.

Den vidare föredragningen af detta Betänkande skulle i nästa sammanträde fortsättas.

## § 8.

Föredrogos och godkändes:

1:o. Lag-Utskottets förslag till Riksdagens underdåniga skrifvelse

N:o 36, om ändring i gällande stadganden rörande den kommunala rösträtten, och

2:o. Stats-Utskottets förslag till Riksdagens underdåniga skrifvelse

N:o 37, angående godtgörelse till Statskontoret för icke ersatta förskotter till utgifter för folkundervisningen.

## § 9.

Anmäldes och bordlades följande nu inkomna ärenden; nemligen:

Stats-Utskottets nedannämnda Memorial:

N:o 80, i anledning af Kamrarnes skiljaktiga beslut rörande Stats-Utskottets Utlåtande N:o 64, i fråga om anslag för skogsväsendet samt om fastställelse af utgiftsstater för skogsstyrelsen, skogsstaten och skogsläroverken;

N:o 74, angående bestämmandet af aflöningen för de vid innevarande Riksdag hos Kamrarne och Utskotten samt å Riksdagens kansli anställda tjänstemän och vaktbetjente;

N:o 75, angående en gratifikation åt Statskommissarien Bruno Johansson;

Första Kammarens protokollsutdrag N:o 183, med delgifvande af Kammarens beslut öfver dess Tillfälliga Utskotts Utlåtande N:o 8, med anledning så väl af Andra Kammarens beslut angående befrielse för fartyg och båtar af viss dräktighet, som trafikera Öresund, att taga lots och erlägga lotspenningar, som ock af Herr J. F. Bergs inom Första Kammarren väckta motion i samma syfte; och

Andra Kammarens *Fjerde* Tillfälliga Utskotts Betänkande N:o 12 (i samlingen N:o 45), i anledning af återremiss af Betänkandet N:o 2, rörande väckt förslag till ändring i gällande resereglemente.

### § 10.

Ledighet från riksdagsgöromålen beviljades:

Herr Carl Anders Larsson under 14 dagar från den 7:de; och  
Herr Sjögren likaledes under 14 dagar från den 10 instundande Maj.

### § 11.

Slutligen upplästes och godkändes protokollsutdrag rörande de ärenden, öfver hvilka Kammarerna under §§ 2 och 4 här ofvan fattat beslut.

Sammanträdet afslutades kl. 12 på natten.

In fidem  
H. Husberg.