

Lördagen den 30 Januari 1869.

Kammaren sammanträdde kl. 10 f. m.

I Herr Grefvens och Talmannens frånvaro fördes ordet af Herr vice Talmannen.

Justerades sex protokollsutdrag för den 28 och protokollet för den 25 dennes.

Efter förmälan att det, jemlikt 130 § i gällande Banko-reglemente, ålåge Kamrarne att hvardera utse ej mindre två Revisorer jemte två suppleanter för granskning af Riksbankens diskontkontors förvaltning och räkenskaper för sistlidet år, än äfven ett lika antal Revisorer och suppleanter för granskning af samma års räkenskaper vid hvardera af länekontoren i Göteborg, Malmö och Wisby; hemställde Herr vice Talmannen, huruvida Kammaren, i enlighet med den öfverenskomelse, som blifvit träffad med Andra Kammarens Herr Talman, behagade besluta att nästa Onsdag den 3 Februari företaga de ifrågasvarande valen; hvilket bifölls.

Företogs val af sju ledamöter i Riksdagens Särskilda Utskott för behandling af frågan om landtförsvarets omorganisation, och befunnos, efter valförrättningens slut, dertill hafva blifvit utsedde:

Herr af Klint	med 82 röster,
Grefve Hamilton, Henning,	” 81 ”
Friherre Stjernblad	” 81 ”
” von Otter	” 76 ”
Herr Ekman, Carl.	” 66 ”
” Hazelius	” 52 ”
” Nisser	” 44 ”

Företogs val af tre suppleanter i Riksdagens Särskilda Utskott för behandling af frågan om landtförsvarets omorganisation; och befunnos, efter valförrättningens slut, dertill hafva blifvit utsedde:

Friherre Peyron	med	54	röster,
Herr Lilliehöök	”	38	”
” Wijkander	”	35	”

Justerades ett protokollsutdrag om de nyss förrättade valen.

Föredrogs Herr Arrhenii den 28 dennes bordlagda motion, N:o 26, om villkoren för fortgången och vidare utvecklingen af hvitbetssockerfabrikationen inom landet.

Herr Dickson, Charles: För några dagar sedan väckte jag inom denna Kammare motion om åsättande af skatt å hvitbetssockerfabrikationen, och vid sista sammanträdet framlade Herr Arrhenius förslag att nämnda fabrikation skulle under närmaste åren åtnjuta ett visst skydd från statsmagternas sida. Genom en sammanjemkning af de båda särskilda förslagen torde ett önskvärdt resultat lätt kunna vinnas, och jag anhåller derföre att vid remissen af Herr Arrhenii motion få yttra några ord. Med glädje tager jag fasta å den i hans motion uttryckta åsigt att hvitbetssockerfabrikationen i en framtid skall kunna bära sig utan allt skydd, ty detta är äfven min öfvertygelse. Båda anse vi det vara af vigt att Sverige må kunna sjelf producera allt socker landet behöfver, och vi stämma således i princip öfverens. Jag medger äfven att vi för att nå detta resultat böra göra några uppoffringar, men jag vill erinra derom att dessa uppoffringar icke böra blifva större än behofvet oundgängligen kräfver. Härtill kommer att om man lemnade ifrågavarande industri alltför stort skydd, detta snarare vore egnadt att hos fabrikanterna framkalla häglöshet, än eftertanke och bemödande att tillgodogöra sig de nya uppfinnningar och billigare arbetsmetoder, vetenskapen nästan hvarje dag frammanar. Då jag för min del anser industrien redan ab initio kunna tåla skatt, tror jag det af Herr Arrhenius föreslagna skydd utgöra en alltför stor premie. Det rättaste torde vara att låta skyddets, premiens storlek vara beröende af den större eller mindre tillverkningen — en ökad tillverkning utvisar nemligen alltid att industrien lönar sig och förthy ej behöfver skyddas — och jag skulle derföre vilja framkasta den tanke, att t. ex. vid hvarje hvitbetssockerfabrik tillverkningen af de första 100,000 skålpund socker skulle vara afgiftsfri, och att sedermera, då tillverkningen ökades, viss skatt skulle åsättas, som ökades i progressiv skala. Herr Arrhenius har ock yttrat att efter 15 år all hvitbetssockerfabrikation skulle beläggas med skatt. Härom torde nu vara för tidigt att yttra sig; jag har endast velat lägga Utskottet på hjertat vigten af att sammanjemka motionerna till ett förslag, som kan vinna anklang och kan göra slut på det närvarande

ovissa tillståndet. Detta mitt yttrande torde få åtfölja motionen vid dess hänvisning till Utskottet.

Herr Hasselrot: Det är af stor vikt att frågan om skatt å hvitbetssockerfabrikationen blir snart afgjord, ty så länge denna fråga är sväfvande och hänger såsom ett Damoklessvärd öfver fabrikanternas hufvud, kan ifrågavarande industri icke nå någon utveckling. I min hemort, i Falbygden, har hvitbetsodling varit påtänkt; jordmänen är derföre särdeles lämplig och kulturen hög, men man vågar ej af farhåga för den höga skatt, som komma kan. Men det är ej blott af nöden att frågan blir afgjord; den måste ock afgöras så, att industrien kan komma till stånd, och jag instämmer derföre helt och hållet i Herr Arrhenii motion. En tids skattefrihet torde för detta ändamål vara nödvändig. Sockerraffinaderierna hafva ock åtnjutit ett sådant skydd icke allenast i fem år utan en mycket längre tid, enär införandet af raffinadsocker först var förbjudet och sedan belagdt med en tull, som närmade sig förbud. I andra länder har man ej tvekat att ådraga sig ganska stora uppoffringar för införandet af förevarande inhemska sockerproduktion. Här tyckes man vilja gå en alldeles motsatt väg, enär man icke allenast icke gjort något för införande och befordrande af denna industri, utan man söker qväfva den, då den af sig sjelft uppstår. Det är ock eget att alla dessa försök komma från Göteborg.

Öfverläggningen förklarades slutad och motionen jemte yttrandena hänvisades till Bevillnings-Utskottet.

Föredrogs Herr Wallenbergs den 28 dennes bordlagda motion, N:o 30, om förändringar i nuvarande myntordning och antagande af nytt myntsystem.

Herr Nordström: Herr Wallenbergs motion må ega stora förtjenster och i hvarje dess detalj förtjena en uppmärksam granskning, men, mine Herrar, ur principiell synpunkt möter mot motionens antagande ett hinder, som för mig åtminstone är afgörande. I motionen föreslås nemligen att sedlar på guldmynt skulle få af Riksbanken utgifvas på vissa valörer, jemte sedlar på silfvermynt, hvarefter tillägges, att sedlar på guldmynt icke skulle få inlösas med sedlar på silfver, och tvärtom, utan borde hvardera slaget inlösas efter sin ordalydelse. Det är häruti som motionen är behäftad med ett svårt fel, nemligen att föreslå något, som komme i strid med grundlagen.

Gå vi till Regeringsformens 72 §, som ännu är i full kraft, så finna vi, att Riksbankens sedlar *skola vid anfordran inlösas med silfver*. Grundlagen vet icke af någon annan standard än silfver, och Riksbankssedlarnes inlösen med annat mynt än silfver kan således icke komma i fråga. Silfver har i alla tider varit laglig standard hos oss. Enligt Herr Wallenbergs förslag skulle vi deremot få två standards eller dubbel standard. Jag vill nu icke inlåta mig på frågan, huruvida

detta må ega skäl för sig eller ej; men tillåter mig endast erinra om, att ingen samhället till efterrättelse utfärdad allmän eller speciel lag får stå i strid med stadgandena i grundlagen, som är den högsta positiva lagen i samhället. Landet går för öfrigt icke under, om det ännu skulle dröja någon tid med guldstandardens införande; men landets stadgade rättsordning skulle lida mycket, om så farliga prejudikater, som det motionen åsyftar, kunde deri vinna insteg.

För att dock icke blifva missförstådd af min hedervärda vän, motionären, ber jag få yttra, att ingen bättre än jag skattar de goda skäl, han har för sitt nit att i en framtid hos oss söka få införd en guldstandard. Ett uppmärksamt studium af de yttranden, som i olika länder afgifvits om Parisermyntkonferensens förslager från år 1867, har likväl hos mig väckt den tro, att ännu en lång tid skall förgå, innan öfverensstämmelse i åsichter staterna emellan i den frågan skall kunna åstadkommas. Men vore en sådan ock nära för handen, blefve det dock ej för oss ett antagligt skäl, att blunda för grundlagens stadganden för att uppnå ett önskligt mål. Jag anhåller att detta mitt yttrande må få åtfölja remissen af motionen.

Herr Wallenberg: Jag är tacksam för de vänliga erinringar den siste värde talaren framställt mot min motion; de utgå tydligen endast från hans allvarliga afsigt att tillse det ingenting må vidtagas i annan än af grundlag och författningar bestämd ordning. För min del vågar jag emellertid tro, att det förslag jag tillåtit mig väcka icke står i strid mot grundlagen och att således Riksdagen är oförhindrad att behandla detsamma. 72 § Regeringsformen säger, att Riksdagen allena eger rätt att genom Banken utgifva sedlar, som för mynt i riket må erkännas, således icke annat än att sedlarne skola anses lika med, i paritet med mynt. Vidare säges att dessa sedlar skola med silfver inlösas. Men det säges icke i grundlagen, utan endast i en civillag att silfver är myntfot, och jag är derföre, som sagdt, öfvertygad, det Riksdagen är fullt berättigad att i detta afseende vidtaga de förändringar, den anser lämpliga. För att emellertid icke omöjliggöra bestämmelsen i 72 § har jag föreslagit bibehållande af utmyntning af hela och fjerdedels specier.

Då den värde talaren endast yttrat sig angående förslaget's formela sida, uppskjuter jag tills vidare att uttala mig öfver förslaget's principer. Det hade dock varit att önska, det han nu velat yttra sig öfver frågan i dess helhet. Vid förra riksdagen yttrades ganska tydligt att man icke ville röra vid 72 §; förrän man fått se, hvad förändringen egentligen åsyftade. För att gå denna önskan till mötes, har jag framlagt förevarande förslag äfvensom det i sammanhang dermed stående om skyldighet för enskilda banker att inlösa sina sedlar med mynt.

Herr Nordström: Ämnets vikt torde få lända mig till ursäkt, att jag ännu en gång begärt ordet. Jag vill läsa de ord, min vän motionären citerat, med den accent, de i grundlagen verkligen ega. Riksdagen allena eger rätt att utgifva sedlar, som för mynt i riket må erkännas, och dessa sedlar, som Riksbanken utgifver, för att gälla

såsom mynt, *skola* med *silfver* inlösas. Då 72 § skrefs, visste man icke utaf annat mynt än *silfver*; präglandet af dukater var och förblef endast en finansspekulation. Men att Riksbanken skulle få utgifva sedlar, lydande på en metallvaluta, som icke är laga standard, är något, som blir nära nog lika ofattligt för det finansiela begreppet, som det skulle stå i strid med grundlagen, hvars föreskrifter i detta såväl som andra hänseenden måste lända oss till orubblig efterlefnad.

Efter härmed slutad öfverläggning hänvisades motionen jemte yttrandena till Banko-Utskottet.

Föredrogs och hänvisades till Banko-Utskottet Herr Wallenbergs den 28 dennes bordlagda motioner:

N:o 31, om ändring i lagen angående den s. k. myntbestämningen den 1 Mars 1830;

N:o 32, om ändring i lagen för Rikets Ständers Bank den 1 Mars 1830;

N:o 33, om tillägg i Banko-reglementets sjette afdelning, angående Riksbankens sedlar; och

N:o 34, om uteslutande af 12 § ur Banko-reglementet.

Föredrogs och hänvisades till Stats-Utskottet Herr Wærns den 28 dennes bordlagda motion, N:o 35, om upphörande af fyr- och båkafgifter för fartyg, gående emellan inrikes orter, m. m.

Föredrogs Herr Frisks den 28 dennes bordlagda motion, N:o 36, om upphörande af alla enskilda banker efter oktrojtidernas utgång samt Riksbankens bibehållande vid en del af dess årliga vinstmedel.

Herr Hasselrot: Jag ber att i hufvudsakliga delar få instämma i Herr Frisks nu väckta motion.

Öfverläggningen förklarades slutad, och motionen jemte yttrandet hänvisades till Banko-Utskottet.

Föredrogs Grefve Sparres, Erik, den 28 dennes bordlagda motion, N:o 39, om öfverlemnandet af de återstående stambanornas byggande åt ett på uppgifna grunder bildadt bolag.

Herr Nordenfelt, Leonard Magnus: Jag instämmer med motionären i motionens grundtänka, så vidt den får antagas vara att åstadkomma ett utförande af våra jernvägsbyggnader i större skala, än under de sednaste åren egt rum, och att Riksdagen, för jernvägars anläggande bör fastställa en plan för längre tid. Jag anser derigenom kunna vinnas att minska jernvägsstriderna inom Riksdagen och att göra möjligt för den inhemska industrien att arbeta för jernvägsbyggnaderna och att bereda sig att draga fördel af jernvägarne sedan de blifvit fullbordade samt att förmå de skattdragande att underkasta sig de uppoffringar, hvilka otvifvelaktigt för en tid blifva en följd af jernvägsbyggnad i stor skala.

Deremot finner jag flera af förslaget detaljer olämpliga.

Jag betviflar, att man lyckas åstadkomma af inhemska personer ett bolag, med ett kapital af 75 millioner enligt motionärens första alternativ, och sätter man kapitalet lägre, så blir bolaget endast en stor entreprenör för byggande af jernvägar och försäljning af obligationer, hvilken måste söka att på byggandet af de förra förtjena så mycket mer än han kan riskera på försäljningen af de sednare, att han påräkna en skälig vinst, hvilket förhållande måste högst ofördelaktigt inverka på jernvägsbyggnadernas beskaffenhet eller pris. Jag anser dessutom det vara ganska vådligt att åt ett enda bolag och för så lång tid anförtro en så stor affär och ej minst därför, att ett sådant bolag skulle kunna få ett allt för stort inflytande på Statens angelägenheter. Jag tror därför, att jernvägsarbetena böra utföras hufvudsakligen så som hittills skett, eller att de större banorna eller de, som Staten för framtiden vill behålla, byggas för Statens räkning och på dess bekostnad; men att de mindre viktiga banorna eller de, som Staten ej för framtiden vill behålla, på vissa vilkor öfverlemnas för att byggas af enskilda personer. Jag är öfvertygad, att detta är bästa sättet att få godt arbete för godt pris. Detta sätt utesluter dock icke möjligheten eller lämpligheten af entreprenader för mindre delar. Man säger, att de enskilda banor, som hittills blifvit byggda, kostat mindre än Statens. Detta beror derpå, att de äro svagare till byggnadssätt och utrustning samt i allmänhet haft gynnsammare terräng. Både i Frankrike och Preussen har man stundom funnit fördelaktigt att bygga banorna genom Statens försorg och sedan öfverlemna dem åt enskilda bolag för att trafikeras. Icke lära ett enskildt bolags ingenjörer och direktörer kosta mindre i aflöning än motsvarande Statens tjänstemän? Icke får man väl heller antaga, att de förre ega större nit och skicklighet än de sednare. Hittills har det visat sig, att de enskilda banornas administration kostat mera än Statens, och Statens tjänstemän stå dessutom under strängare kontroll än de enskildes. Man säger, att man icke vill hafva ett industri-idkande embetsverk. Det är icke byggnadsstyrelsen, som är industri-idkande, utan det är egaren till banorna eller Staten. Byggnadsstyrelsens uppgift är att inom de medel, Staten anslår, bygga jernvägarne så goda som möjligt. Ett enskildt bolag åter, som skulle bygga banor för att till Staten öfverlemnas, hade vid utförande af jernvägsarbetena icke dessas utmärkta beskaffenhet, utan fastmer den största möjliga vinst till hufvudsyfte — hvarföre en

noggrann kontroll fordrar nästan lika stora ingenjörskrafter, som nu åtgå för byggnadens utförande. Man anser, att ett enskildt bolag skulle mera tillgodose den inhemska industrien. Det är möjligt, om de, som hafva denna industri om hand, blifva styrande i bolaget; men att något enskildt bolag skulle finna sig vid att i längden göra uppoffringar för dessa herrars skull, betviflar jag på det högsta. Med all den aktning, jag hyser för Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen, anser jag ej lämpligt, att densamma finge ledningen af jernvägsarbetena sig anförtrodd. Hvarken styrelsen och ej heller fyra af dess fem distriktschefer hafva någonsin byggt någon jernväg. Denna styrelse har dessutom en hel mängd andra göromål för handen, som fullt taga dess tid i anspråk, hvarföre ock utförandet af Statens jernvägsbyggnader från början lemnades åt en särskild byggnadschef. Om kontrollen öfver och ansvaret för jernvägsbyggnaderna bör öfverlemnas åt annan auktoritet än den nuvarande, hvilket jag ej anser lämpligt, finner jag alldeles afgjordt, att Trafikstyrelsen härtill för mera skicklig än Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen. Den förstnämnda styrelsen har otvifvelaktigt större erfarenhet i jernvägars anläggande och underhåll samt bör hafva mest intresse för utöfvandet af denna kontroll.

Hvad beträffar den ifrågasatta förbindelsen att utan afseende på priset öfverlemna tillverkningen af all jernvägsmateriel uteslutande åt inhemska fabrikanter, så anser jag detta vara ett ganska vådligt förslag. Här finnas icke så stora fabriker, att konkurrensen inom landet kan hålla prisen inom måttliga gränser. Då det skulle erfordras 8 å 10 lokomotiver och omkring 150,000 centner rails om året, så kunde de få verkstäder inom landet, som kunna åtaga sig dylika beställningar, för dem betinga nästan hvad pris som helst. Dessutom är härmed icke sagdt, att råmaterielet skulle vara Svenskt. En stor del af den jernvägsmateriel, som hittills tagits inom landet, är nemligen delvis tillverkad af utländskt råmateriel och importerade färdiggjorda maskindelar. Genom att söka uppmuntra en industri, som endast genom öfverpris kan ega bestånd, åstadkommer man för framtiden ruin i stället för välmåga, ty den dag kommer, då man icke längre betalar detta öfverpris och då går denna industri under. Så har förhållandet varit i Österrike — med högst olycklig påföljd. Deremot tror jag, att den inhemska industrien borde uppmuntras på det sätt, att kontrakt om arbeten afslutades till pris, som någorlunda täfla med utlandets, för längre tider, på det att den enskilda fabrikanter må kunna inrätta sitt arbete ekonomiskt, och derföre är det af vigt, att Staten bestämmer sina jernvägsarbeten för längre tid — så väl som för att undvika ryckningar i tillgång och efterfrågan på arbete. Af de jernvägar, som äro föreslagna, fruktar jag, att många icke komma att lemna två procents ränta på anläggningskostnaden. Flera jernvägar, som förut varit föreslagna och som, enligt min åsigt, både äro af ganska stor vigt och skulle bära sig, hafva i motionen blifvit utelemnade, såsom Malmö—Trelleborg, Liatorp—Carlshamn, Nora—Degerfors, Köping—Westerås, Lidköping—Håkantorp. Afven synes mig såväl billigheten som Statens intresse fordra en bana till Norrland, innan alla de af motionären föreslagna banorna blifvit fullbordade, om ock detta företag endast successivt och med små anslag

kan utföras. Skulle någon mera omfattande plan för fullbordande af vårt jernvägssystem antagas, så anser jag det vara nödvändigt till förekommande af nya jernvägsstrider, att deri äfven bestämmes den ordning, i hvilken utförandet af de olika banorna skall verkställas. Ty vet man blott, att både A. och B. få jernvägar, men ej om A. skall få före B. eller tvärtom, så ligger i denna obestämdhet ett frö till förnyade strider.

Hvad beträffar riktningen af de föreslagna banorna, får jag anmärka, att uttrycket "närmande sig Dannemora" kan gifva anledning till att denna bana får en krökning, som icke blir nyttig för det allmänna. Westmanlands-banan anser jag böra möta Frövi—Falubanan nordligare än vid Ludvika med afseende på fortsättningen till Siljan. En bana till Nynäs tror jag icke hafva stor utsigt att bära sig; men deremot har man en god uthamn vid Oxelösund nära Nyköping, till hvilken plats en bana kunde anläggas med utsigt om bättre trafik-resultat. Att det icke låter sig praktiskt utföras, att från Hallsberg gå rätt i söder, kan jag med all bestämdhet säga, då jag mycket väl känner till denna trakt; men deremot är det både möjligt och lämpligare att från Pålshoda gå söderut till Motala. — Att den föreslagna banan från Uddevalla—Wenersborgs-banan till Norge bör gå från Wenersborg till Fredrikshall, anser jag ej vara ådagalagdt. Om den utgår från Uddevalla, blir den kortare, billigare och ligger bättre till för en framtida fortsättning söderut genom Bohuslän och Halland.

Jag vill ej längre upptaga Kammararens tid, utan får sluta med att säga, att enligt min åsigt det riktigaste sättet att gå till väga vore att, med behörig hänsyn till landets finansiella ställning, uppgöra och fastställa en plan för fortsättning af Statens jernvägsbyggnader under en längre tid och besluta sig för ett stort lån till utförande såväl af hela denna plan, som till understödjande af enskilda jernvägsföretag, på vissa vilkor och enligt bestämd ordning, samt att successivt, i mån af behof och efterfrågan, genom kommissionärer sälja obligationerna till detta lån.

Jag anhåller, att detta mitt yttrande må få åtfölja motionen till Stats-Utskottet.

Friherre Sprengtporten: Det första, som faller i ögonen vid granskningen af denna motion, är den bestämda motsägelse, som finnes mellan densammans innehåll och hvad Kongl. Maj:t i trontalet yttrat. Kongl. Maj:t säger nemligen der: "Under den närvarande ställningen har jag ansett mig icke böra ifrågasätta våra jernvägsbyggnaders fortsättande i större utsträckning än efter den plan, som de sednaste åren varit följd". Dernäst har jag gjort mig sjelf den frågan, huru långt en Riksdags rättighet att belasta framtiden med anniteter för en så lång tidsföljd som 40 år må kunna sträcka sig? Att en obegränsad magt i detta hänseende, om Riksdagen tillerkänner sig densamma, kan medföra stora vådor torde icke kunna nekas, hvarföre, om en sådan verkligen förefinnes, det synes åtminstone vara en moralisk förpligtelse och af en skyldig grannlagenhet mot kommande Riksdagar påkalladt, att i detta fall iakttaga all möjlig

återhållsamhet, särdeles på ett företag å så stora summor, som här äro i fråga, och hvilka skulle nedläggas på spekulativa planer, hvilkas resultat man minst sagdt kan kalla tvifvelaktiga. Man bör väl då i första rummet söka förvärfva sig visshet om, att Staten icke blott för närvarande utan äfven för framtiden har utvägar att, utan att belasta landet med en obegränsad skuldsättning eller alltför tryckande skatter, fullgöra sina förbindelser. Jag har fåfängt sökt efter dessa utvägar. Anledningar saknas icke heller till den föreställningen, att man icke sällan öfverskattar jernvägars och andra kommunikationers förmåga att allena framkalla välstånd inom ett land. Der förmåga till utveckling icke saknas, och denna icke tillbakahålles af ogynnsamma förhållanden i öfrigt, der äro lättade kommunikationer ett lika behöfligt som mäktigt medel att påskynda och höja densamma, men att endast den omständigheten, att en jernväg anlägges genom en trakt, som saknar frö till en högre kultur eller industri, kunde vara nog för att framkalla dess blomstring, kan jag för min del icke föreställa mig. Vi hafva en ganska lång tid haft jernvägar; och samtidigt hafva vi sett, att vårt lands grundkapital nedgått med 25, kanske 30 procent, att döma af de nedtryckta pris, hvartill fastigheter af alla slag nu för tiden måste försäljas. Kan väl detta vara ett bevis på jernvägarnes förmåga att i och för sig sjelfva allena framkalla industrien? Jag tror det icke. Jernvägar kunna visserligen vara för få i ett land; men de kunna ock blifva så många, att de skada hvarandra. Vi se detta i England, der många jernvägsbolag äro bankruttrade, derfor att konkurrensen varit för stor och der flera banor till följd häraf torde få lof att nedläggas, om ej Staten träder emellan.

Jag vill visst icke bestrida, att många af de jernvägsriktningar, som af den värde motionären påyrkats, äro behöfliga och ledande till uppfyllande af ett direkt eller indirekt statsändamål, och jag skulle derfor för min del önska, att det vore möjligt vidtaga några åtgärder för att tillfredsställa alla billiga anspråk i detta afseende i den riktning vi hittills gått, och utan att inkräkta på framtiden. Men härtill fordras tillgångar och sådana saknas. Man har gjort fåfänga försök till att framkalla en bättre ställning inom Statsverket än den nuvarande; men de hafva mötts af vis inertie eller ock af ett mycket konsekvent fasthållande vid ett system, som alltjemnt uppehålles af mäktiga försvare.

Mycket mera kunde i denna fråga vara att säga och särskildt i afseende på ovissheten af de garantier, hvilka kunde erbjudas å ena sidan af bolagen och å den andra af Staten; men då troligtvis andre talare komme att uppträda och då Stats-Utskottets ledamöter icke lära lemna denna viktiga fråga ur sigte, utan den kommer att granskas med all möjlig sorgfällighet, inskränker jag mig till att förklara, att jag för min del icke anser mig kunna tillstyrka hvad motionären föreslagit.

Grefve Hamilton, Henning: Då jag först till en del afhörde och sedan genomläste Grefve Sparres motion, kunde jag ej undgå att erinra mig en Fransysk författares ord att: "Tyskarne vid behandlingen af sitt språk synas betrakta nätet såsom typen för all skön kon-

struktion“. Det förefaller mig nemligen såsom hade Grefve Sparre genom sin motion öfver hela landet, från Skåne till Norrland, kastat ut ett nät, uti hvilket maskorna äro så fina, att det icke blott för den styfve Dalkarlen, utan ock för den smidige Smäländningen skulle blifva omöjligt att undkomma, naturligtvis med frihet för den, som drager noten, att, sedan denna kommit i land, åter kasta de alltför små fiskarne i vattnet. Här är ej tillfälle att ingå i granskning af motionens detaljer. Jag vill endast yttra, att jag i hufvudsaken instämmer med Friherre Sprengtporten och hyser samma tvekan som han om nyttan att öfverlemna ett så viktigt och omfattande företag, som motionen afser, åt ett enskildt bolag. Ser man saken endast från den finansiella sidan, förefaller det mig, som hade motionen framkommit tjuugu år för sent. Jag erkänner villigt, att uti densamma finnes åtskilligt godt och behjertansvärdt, men då jag icke ser någon utväg för Staten att kunna utan risk ikläda sig ränteförbindelser, hvilkas belopp icke noga kunna på förhand beräknas, förenar jag mig med Friherre Sprengtporten i att afstyrka motionen.

Herr Brusewitz: Det är naturligtvis äfven för mig omöjligt att i detalj granska de många och de stora frågor, som Herr Grefve Sparre i sin motion vidrört, men på den ståndpunkt vi nu stå, då Statens inkomster nätt och jemnt räcka till att jemte öfriga statsutgifter betäcka annuiteterna för redan byggda jernvägar, är det af största intresse för hvarje industri-idkare och fosterlandsvän att kunna se någon möjlighet för fortsättandet af jernvägsbyggnaderna, hvilka (nemligen jernvägarne) hafva ett så stort inflytande på landets odling och dess industris utveckling.

Jernvägarnes natur är likväl den: att lika fördelaktigt de verka för orter som hafva dem i sin närhet, lika tryckande är det för dem som ligga alltför aflägsset derifrån, och för dessa sednare är behofvet af ytterligare jernvägar oafvisligt och anspråken derpå berättigade. I första rummet har man dock dervid att tillse, huru debet och kredit kunna gå ihop och om genom den ökade rörelse och förkofran, som uppväckas af de nya jernvägsanläggningarne, ökade tillgångar och inkomster deraf uppstå, så att någon särskild beskattning för detta ändamål ej må behöfva anlitas.

Herr Grefven nämner i motionen äfven ett förslag derom, att de nu ifrågavarande jernvägarne skola byggas af "ett bolag". Kanhända kan detta blifva fördelaktigt, men ännu har jag ej rätt kunnat sätta mig in i denna tanke, men vid första påseendet förefaller det mig som skulle det blifva ett privilegium exclusivum, ej passande för vår tid, hvilket väl tål att tänka på innan det obetingadt antages.

För öfrigt anser jag frågan af den aldri största vikt och just nu i sin rätta tid väckt och förtjent af den aldri grundligaste behandling.

Friherre Bildt: Att under en tid, då vår industri befinner sig i en tryckt ställning, då arbetslöshet herrskar på flera ställen i landet och då en allmän modlöshet i sinnena följt på den yra, som för några år sedan herrskade i all rörelse, det af motionären framställda

förslag förefaller mången till sin grundtanke icke allenast såsom en luf fantasibild, utan äfven såsom ett stort jernvägsfiske, är naturligt. Men jag måste bekänna, att jag i motionen finner någonting annat, att jag deri finner en tanke, väl värd att allvarligen skärskådas, en tanke som innehåller något mera än ett hugskott. Utgående från den åsigten, att jernvägarne äro nödvändiga för vårt lands politiska och materiela bestånd och utveckling, att de som äro anlagda endast utgöra en början, en del af de erforderliga jernvägarne, att jernvägar derföre framdeles, likasom under de föregående 15 åren, fortfarande skola byggas, har man uti motionen sökt lösa det problemet, "att använda de medel som framdeles kunna disponeras till jernvägsbyggnaderna", så att byggnaderna utföras på kortare tid, för billigare pris och till större fördel för industrien och arbetskrafternas fördelning, än som skulle ske om den hittills följda byggnadsmethoden äfven framgent fortsättes; och motionären har sagt, att detta problem löses på ett fullständigt sätt, om man — sedan beslut fattats om den summa, som årligen kan och bör under en längre följd af år utgå till jernvägsbyggnadernas fortsättande, och tillika blifvit bestämdt hvilka jernvägar, som under denna tid böra byggas — öfverlemnar jernvägsbyggandet till enskilda bolag, med skyldighet för dem att utföra arbetet efter en af statsmagterna bestämd plan, mot det af dessa vederbörande bestämda pris och under vilkor att arbetet utfördes på flera punkter samt att inhemska materiel härvid begagnades. För att praktiskt tillämpa dessa åsikter, har motionären antagit eller föreslagit, att man, sedan den nordvestra banan blifvit färdig, fortfarande, såsom under de sednare åren egt rum, bör använda till jernvägarnes fortsättning nettobehållningen å de nu trafikerade statsbanorna, upptagande denna behållning till högst 3,000,000 om året och så, utgående härifrån, visat, hvilka banor som härmed under en också exempelvis antagen tid af 12 å 15 år kunde af bolag utföras så som förslaget grundtanke fordrat, till fördel för det allmänna i sin helhet, till hjälp för industrien, till lättnad för arbetskraftens bättre fördelning och till väl behöflig lyftning på eller borttagande af den tyngd, för att ej säga modlöshet, som nu hvilat öfver sinnen. Att mycket uti hvad motionären föreslagit behöfver ändras och förbättras för att gifva åt den grundtanke, som dikterat motionen, den bästa form, har motionären själf medgifvit, och det framgår ju också af hela hans förslag, att detaljerna blifvit anförda mera såsom exempel än såsom positiva yrkanden, ehuru de måst af formela skäl erhålla den sednare formen. Det är således alldeles för tidigt nu att ingå i någon diskussion om dessa detaljer, men då, under diskussionen här, man sökt förringa värdet af motionens syfte genom framkastade anmärkningar mot särskilda punkter i motionen, tillåter jag mig, enär jag begärt ordet för att understödja motionären uti de åsikter, som legat till grund för hans motion, att här göra några inkast mot åtskilliga af dessa anmärkningar, dem jag funnit vara till alla delar oriktiga.

Så har man sagt, att vår industri skulle hafva föga fördel af de bestämmelser, motionären gjort med afseende på skyldigheten att till jernvägsbyggnaderna begagna inhemska materiel. Man har sagt, att

dylika bestämmelser t. ex. i Österrike framkallade fabriker, men att dessa ej lefde längre än jernvägshyggnaderna fortforo, och att de under sin tillvaro endast fördyrade arbetena på Österrikes jernvägar. Vi äro ej i detta fall jemförliga med Österrike. Vi ega redan flera fabriker, som kunna och redan hafva tillverkat jernvägsmateriel till samma pris, som utlandet gifver oss den, och otvifvelaktigt är, att om våra fabriker erhöilo vissnet om, att de under loppet af flera år finge afsätta sådan materiel inom landet, så skulle de lemna den för bättre pris. Och under de gynnsamma förhållanden, som i vårt land finnas för denna industri, skulle våra verkstäder snart derefter kunna uppträda med tillräcklig kraft för att täfla på världsmarknaden med Engelsmän och Tyskar. Hvad våra fabriker här vid lag behöfva är att kunna få hjälp att komma sig före — det är denna hjälp de få genom antagande af motionärens förslag i detta fall.

Man har vidare sagt, att förslaget ej vore fördelaktigt för arbetskrafternas ordnande. Men är det ej vida fördelaktigare och bättre, att större arbeten utföras på flera ställen inom landet efter en godkänd och helgjuten plan, efter en jemnt och lugnt fortgående skala, än att, såsom förut skett, sammandraga stora massor af arbetare från rikets alla delar till några få punkter och sedan på en gång åter afskeda dessa arbetare, utan att kunna bereda dem annan lämplig selsättning — ena dagen, framkallande en onaturlig stegring och den andra en lika onaturlig nedsättning i arbetsprisen? Sådana förryckningar äro lika farliga som skadliga.

Man har också sagt, att det är orimligt att tänka sig flera statsbanor än de som redan finnas eller nu snart äro fullbordade. Man har varnande sagt oss: varen försigtiga, ty eljest går det här såsom i England att vi få för mycket jernvägar. Härpå svarar oss kartan öfver landet, att mycket, mycket ännu återstår, som bör göras i den vägen. Eller hvem kan väl bestrida rättvisan och billigheten af de anspråk, som det stora Småland gör, att genom lämpliga afluentertill den genom provinsen nu gående stambanan sättas i jernvägsförbindelse med det öfriga landet, eller af dem, som de stora bergslagen nordvest och norr om Stockholm göra för att komma i jernvägsförbindelse med Stockholm och en uthamn derinyd, för att så kunna inkomma på den stora världsmarknaden öfver Östersjön, eller af dem, som det af naturen gynnade Östergötland gör på en förbindelse af de jernvägar, som nu sluta vid Norrköping och Nässjö, för att nu icke vidröra de norra provinsernas anspråk på förbättrade kommunikationer? — Rättvisan och billigheten i alla dessa anspråk torde också kunna antagas vara allmänt insedda; och "att vi skulle hafva nog af jernvägar", ett sådant yttrande som vi här i dag hafva hört, kan endast förklaras deraf, att det kommit från en representant från en af de provinser, som redan fått sina jernvägar af Staten betalda.

En annan representant från en annan af dessa lyckliga provinser har sagt, att motionen kommit fram för tidigt. Jag tror det ej. Tidpunkten är nog den rätta, såvida man annars gillar motionens syfte, ty oaktadt något bidrag ej begäres af Staten förr än efter nordvestra stambanans fullbordan, så är det ju nödvändigt, att det

eller de ifrågavarande bolagen börja sina arbeten *före* den tidpunkten, så att året derefter, 1872 eller 1873, någon eller några bansträckningar må vara färdiga till begagnande. Ej heller får härvid förbises, att det verkligt trängande behovet af jernvägar, hvilket finnes på så många ställen, framkallar icke allenast de nu nästan i permanentens varande jernvägsmötena, utan en mängd motioner om nya jernvägar, och att om man vill, på sätt motionen åsyftar, undvika de demoraliserande jernvägsstriderna och bringa alla dessa anspråk till ett harmoniskt helt, till både Statens och deras egen båtнад, måste man nu genast, ju förr desto heldre, taga alla dessa frågor på en gång i öfvervägande.

Man har vidare sagt, att allt detta är "godt och väl, om vi blott hade råd". Detta är också en fråga, som bör underkastas den noggrannaste pröfning. Utredningen deraf tillhör i främsta rummet Stats-Utskottet, och jag tillåter mig derföre ej heller nu att ingå i några kalkyler; men jag kan dock ej underlåta att göra några observationer med afseende på de storartade betänkligheter man framkastat mot motionen med afseende på förmågan för Staten att betala mer än förut för jernvägarne. Till en början får jag då anmärka, att motionären ej afsett att *mera än nu* skall betalas för jernvägsbyggnaderna, utan tvärtom *mindre*. Motionären har ju föreslagit, att det bolag, som bildades, skulle åtaga sig att förskjuta de kapital, som erfordrades för att färdigbygga en viss del, jag vill minnas att exempelvis antagits för 5 millioner jernväg årligen af det ifrågavarande jernvägssystemet, och att denna del derefter skulle af Staten mottagas och liqvideras med räntebärande obligationer. När nu derjemte framställtts, att Staten för hela jernvägssystemet ej skulle använda mer än högst den behållna nettovinsten af de nuvarande statsbanorna, antagen till 3 millioner, eller den summa, som nu utgår till jernvägsbyggnader, så är ju klart att det skulle åtgå flera år, innan Staten på ett år skulle få utbetala så mycket som nu är beräknadt för hvardera af åren 1870 och 1871. Ehuru naturligtvis ej arbetena så hunne ordnas, att en bestämd bräkdelen af det hela kan under hvarje af de bestämda arbetsåren utgå, utan det ena året fordrar något mera och det andra något mindre, så torde dock kunna tydligast förklaras hvad som här är rätta meningen, om man antager att arbetena så kunde ordnas. Ty då framgår ju af dessa förutsättningar klart, att Staten som 1871 betalt för nordvestra stambanans jernvägsbyggnader kontant 3 millioner, året derpå, 1872, efter denna stambanas fullbordan, ej behöfde utbetala mera än 300,000 R:dr, 1873 600,000 R:dr och år 1874 900,000 R:dr o. s. v., allt motsvarande ränta på de obligationer, som Staten utbetalt för jernvägarne, emot det att Staten hvarje af dessa år fick af bolaget mottaga jernväg för 5 millioners värde. Det blefve ju sålunda efter år 1871 ett litet andrum i dessa utbetalningar för jernvägarne, som medgäfve ett kanske väl behöfligt ordnande af våra budgetförhållanden, ehuru Staten dock under hvarje af dessa år fick mottaga jernvägar till högre värde, än som nu, per år, är förhållandet. Man har sagt, att det är otänkbart att få ihop bolag, som skulle kunna förskjuta så stora kapitaler som erfordrades

eller

eller 75 millioner. Denna summa af 75 millioner synes hafva uppkommit hos den talare, som framställde densamma, derigenom att han beräknade hela det nu ifrågavarande jernvägssystemets kostnad till detta belopp. Må så vara, att hela systemet skulle kosta detta. Men ej behöfver bolaget förskjuta *hela* detta belopp. Bolaget skall ju få liqvid i räntebärande obligationer för hvarje levererad jernvägsandel, exempelvis antagen till värde af 5 millioner. Ett par års förskotter eller något mera erfordras kanske. Ett bolag med 10 å 12 millioners kapital skulle således kunna utföra jernvägssystemet efter den uppgjorda planen. Och bolag med detta kapital kunna väl ej anses otänkbara.

Motionen afser att på ett praktiskt, enkelt och för Staten förmanligt sätt skaffa oss jernvägar, der de äro af behovet högst påkallade, framkalla ett nytt lif i vår industri, bereda ökade arbetstillfällen utan att förrycka arbetskrafterna på ett onaturligt sätt från näringarne. Jag önskar derfor innerligen att den erhåller Stats-Utskottets sympati och inom Utskottet erhåller den utredning och fulländning, som erfordras, och att det mål, som motionären här önskningsvis och förslagsvis framhållit, måtte af Riksdagen kunna vinnas, ty då har Riksdagen sannerligen gjort sig förtjent af hela landets tacksamhet.

Herr Schartau: Då Första Kammaren visat mig den äran att gifva mig plats i Stats-Utskottet, som närmast har att behandla den af Grefve Sparre väckta motionen, så kunde det synas öfverflödigt att jag redan nu här utvecklar mina åsigter i frågan, men då jag i följd af arbetets fördelning icke fått plats å den afdelning af samma Utskott, som i första rummet har att handlägga motionen, kan jag icke undgå att emot densamma göra några anmärkningar. Jag vill då icke inlåta mig på några detaljer, om hvilken riktning jernvägarne böra hafva, eller om det gagn de medföra för de landsträckor de genomlöpa, utan endast i förbigående nämna, att jag icke anser möjligt att allenast genom jernvägar skapa välmåga der den ej finnes, men väl är öfvertygad om att jernvägar just äro och böra vara följderna af välmåga och framåtskridande. Jag vill nu endast peka på den finansiella sidan af saken. Motionen går först och främst ut på att ett enskildt bolag skall åtaga sig att bygga jernvägar i flera riktningar, men att ett enskildt inländskt bolag skulle kunna bilda sig, med möjlighet att kunna uträtta ens en tiondedel af hvad motionären föreslagit, anser jag otänkbart under nuvarande förhållanden. Således måste det blifva utländskt, kapitalerna komma till oss utifrån och vi råka åter in i det olyckliga systemet af utländsk skuldsättning. Detta är en sida af saken. En annan: motionären föreslår att Staten skulle lösa in de färdiga banorna och då blefve arbetet gjort på entreprenad. Jag tror att hvar och en vet, huru det arbete vanligen blir som göres på entreprenad, och jag tror att man har mindre skäl att ångra om man betalar litet mera för ett godt arbete, än om han för billigare pris erhåller ett arbete, hvarmed man ej kan vara belåten. Att befara är också att dessa bolag, om de komme till stånd, skulle grenna ut sig

och bilda, äfven dessa, ett nät hvaruti en stor del af kommande riksdagars ledamöter skulle kunna fångas. Och dessa jernvägsdelar skulle af Staten inlösas med obligationer. Dessa skola i sin ordning betalas, och huru erhålla de dertill erforderliga annuiteterna utan att upptaga nya lån?

Under föregående riksdag beslöts och under föregående året upptogs ett lån på 18,000,000 R:dr Rmt, och jag tror ej att man kan säga att dessa millioner tillfört landet någon rikedom vare sig i rörelsekapital eller annorledes. De hafva tvärtom åter utgått ur landet, till stor del för att betala annuiteterna å gamla lån. Skola vi nu hafva en mängd nya jernvägar måste ett nytt lån i en eller annan form upptagas på bortåt 100 millioner — det går icke för mindre, om alla pretentioner, befogade och obefogade, skola uppfyllas. För att betala dessa 100 millioner, måste i sinom tid nya lån sökas och så vidare, undan för undan. Tillåten mig att säga, Mine Herrar, att detta sätt, att betala sina skulder, lika förderligt för Staten som för den enskilde, just icke är egnadt att stärka en försvagad kredit. Motionen framställer ett alternativ, om Staten ej genast vill inlösa de färdiga bandelarne — att ikläda sig garantier gentemot bolaget. — Härvid skulle dock kunna hända att vid betalningstiden hvarken gäldenären eller borgensmannen vore i tillfälle att uppfylla sina förbindelser. Med allt erkännande af det vackra och tilldragande i motionens grändtanke, vill jag ej medverka till något tillstyrkande från Stats-Utskottets sida att föreslå det Staten skulle ikläda sig betalningsskyldighet för enskildes förbindelser och dymedelst inleda Staten på en väg, som så ofta ledt enskilde till olycka och ruin.

Friherre Stjernblad: Utan att ingå i en för tillfället icke nödvändig granskning af motionen i dess detaljer, anser jag densamma dock imebära så mycket tänkvärdt, att den icke bör obetänkt förkastas. Tanken att efter en bestämd plan systematiskt och med lika belopp om året fullborda våra jernvägar, anser jag fullkomligt riktig, ty derigenom undvikes de annars ofta återkommande jernvägsstriderna och en jernare och mera utsträckt arbetsförtjenst än hittills beredes, hvarigenom många kunna fortjena ett bröd som de nu sakna. Man tvekar vid tanken att öfverlemnna utförandet af dessa arbeten åt ett bolag och tyckes vara rädd för denna benämning. Hvarföre? Är icke Staten, som hittills utfört dessa arbeten på sätt och vis ett bolag och visar icke till och med erfarenheten i vårt land att enskilda bolag kunna väl bygga och förvalta jernvägar. Det har till och med sina ganska stora fördelar, ty enskilda bolag äro i stånd till följe af större handlingsfrihet att skaffa sig materiel till billigare pris och arbetskrafter och mot billigare arfvoden, än Staten. Genom oafbrutet byggande af våra återstående jernvägar skulle fabriker uppväxa, i stånd att förse landet med jernvägsmateriel af god beskaffenhet, till följd af vår rikedom på utmärkta rudimaterier och till billiga priser, emedan de voro säkra på en fortgående afsättning, om bolaget ålades att endast begagna Svensk materiel. Beslutar man sig för ett systematiskt fortsättande af jernvägsbyggnader, så skulle statskrediten derpå äfven vinna, ty man kunde då besluta sig för större

låneserier, hvilket för krediten är fördelaktigare, än att på sätt hittills skett bygga en banstump om året och årligen låna upp ett par millioner, ty härigenom sjunker vår kredit till den grad att, om den inländska lånetillgången skulle afsina och vi slutligen skulle behöfva låna i utlandet, vi, med knifven på strupen, måste underkasta oss hvilka vilkor som helst. Önskvärdt vore därför, om Stats-Utskottet noggrant pröfvade Grefve Sparres motion.

Herr Wallenberg: Det kan ej falla mig in att ingå i detaljerna af ifrågavarande motion, men jag har ej kunnat undgå att fästa mig vid några yttranden, som fällts under diskussionen, då motionens anhängare åberopat den tryckta ekonomiska ställningen i landet såsom motiv för att genomföra ett arbete, hvartill, enligt min uppfattning, fordras full vigör hos nationens ekonomiska lif. Det är besynnerligt, att man ej vill ge nationen litet tid att hjälpa sig sjelf. Man bör behandla Staten i dessa afseenden såsom människokroppen vid en sjukdom. Det är såsom vid sjukdomar, — de skickligaste läkare säga: "så litet medicin som möjligt och tillit till naturens egen kraft". På samma sätt böra vi i våra ekonomiska förhållanden låta nationens resurser af sig sjelft utveckla sig och icke vilja oupphörligen med all gevalt tvinga en konvalescent att göra en durchmarch. Detta anser jag oklokt. Låtom oss erkänna orsakerna till den nuvarande betryckta ställningen och icke söka dem, der de ej ligga. Här har nu blifvit sagdt, att man borde just till följd af den tryckta ställningen arbeta på jernvägsbyggnader, såsom ett medel emot densamma; jag åter anser att just det häftiga jernvägsbyggandet för några år sedan — då allting skulle gå så fort — är en bland orsakerna till det nuvarande ekonomiska betrycket. För resten förtjenar motionen väl att skärskådas och utredas, och jag har för min egen del icke någonting emot att frågan grundligt diskuteras, innan något beslutas, då Riksdagen förr beslutat jernvägars anläggande utan att frågan diskuterats.

Grefve Sparre, Eric: Då man framburit — jag säger framburit, ty förslaget innehåller ej endast mina egna tankar utan har blifvit uppsatt i samråd med en mängd riksdagsmän från rikets särskilda provinser — ett förslag af den syftning och den omfattning, som nu ifrågavarande, måste man vara beredd på invändningar deremot och jag ber att få betyga min tacksamhet för den form, hvori de blifvit framställda och det erkännande förslaget rönt utaf flera talare inom denna Kammare. Jag kan dock ej undgå att känna mig smärtsamt berörd af de insinuationer, de knappårsstygn en talare emot mig riktat, då han sagt, att jag afsett att uti det nät som i förslaget utkastats, göra ett godt fiske. Jag kan ej fiska, under min nära 20-åriga politiska verksamhet är detta första gången jag blifvit beskyldd för något sådant; dertill är jag för öppen, går för rakt på saken; och jag har icke kunnat lära mig denna konst, icke ens af den person, som från sin höga ståndpunkt vid 1856 års riksdag utkastade näten och äfven drog in den stora fängsten.

Efter denna korta inledning går jag att yttra mig öfver sjelfva

frågan, dervid jag utan att inlåta mig på andra afvägar, vill tala först och främst om den *politiska* sidan af saken. Jag förundrar mig ingalunda öfver att förslaget förefaller mången alltför storartadt, och jag ber att få ange de skäl, hvarföre det fått en så vidsträckt omfattning.

Vid 1862 års riksdag lyckades det mig att erhålla låneunderstöd för den bana, för hvilken jag varmast intresserade mig, Uddevalla-Venersborgsbanan. Under de strider, som i fråga om denna och andra jernvägsbyggnader yppades vid denna riksdag, likasom vid de föregående och efterföljande strider, som måste förefalla hvarje fosterlandsvän ruskiga, bedröfliga, demoraliserande, sade jag mig sjelf, att en förändring härutinnan måste göras. Den representation, som då beviljade anslag till jernvägsbyggnader, sprang på saken; och den representation, som så gör, stryker, och det så mycket för då den, såsom nu, årligen återkommer. Alla band, alla sympatier splittras, många koalitioner uppstå, koalitioner, som vilja allt annat än, jag ville nästan säga, det omedelbart rätta; ty de enskilda intressena spela en stor rol i synnerhet i fråga om jernvägsbyggnader, och detta blir mer i ögonen fallande, i den mån förslagen icke omfatta hela, utan endast smärre delar af landet. Om återigen fråga är om utkastande af ett jernvägsnät öfver hela landet, så, om man också ej kan neka att äfven då enskilda intressen bestämma vissa representanter, måste likväl dessa intressen åtminstone sammansmälta och såmedelst kunna åstadkomma ett helt. Det är möjligt att jag häri misstagit mig, men erfarenheten om den vigilans, som uppstår i jernvägsfrågor, har utgjort en anledning för mig, att åtminstone genom framställande af ett förslag af mera omfattande dimensioner låta striderna afgöras på en gång, heldre än att låta de särskilda orterna vigilera sig till en bit i sender. Vi se redan dessa jernvägsstrider i antågande. Riksdagen kan lyckas att en gång afböja anspråken, men de återkomma ständigt med förnyad kraft. De söka sig nya bundsförvandter och så länge flera provinser sakna jernvägar, skall tillgång derpå aldrig saknas. Riksdagen kan sålunda komma att gå vida längre, än om systemet på en gång fastställes i denna form. De flera möten och sammanträden inom olika orter, som egt rum före riksdagen, och som vid öfverläggningar under motionstiden vid denna riksdag fått ett uttryck, hafva de ej något att betyda? Jag är ej bland de hungriga, ty det län, jag tillhör, har fått af de redan byggda jernvägarne hvad det för närvarande behöfver; och den enda linie, som jag föreslagit skola beröra detta nät, har ock i min motion satts i sista rummet. Jag kan dock icke undgå att bemärka, att, då man nu uppträder emot ett förslag att lemna alla eller åtminstone de flesta provinserna jernvägar, så göres just motståndet utaf tvenne ledamöter från en provins, om hvars befogenhet att erhålla den första jernvägen man mycket tvekat, nemligen Södermanland. Det ser besymerligt ut att just ledamöterna från denna provins säga stopp. Det skulle haft en mera liberal anstrykning, om de, mättade, hade unnat andra att lefva.

Mine Herrar! Vi hafva i parlamentariskt styrelseskick gått långt, men den, som önskar en framtid åt denna, ännu i sin första utveckling stadda representation, den måste akta densamma för den Achilles-

häl, som våra jernvägsstrider bereda. Det finnes efter min uppfattning ej något annat sätt att skydda den mot jernvägsstridernas faror, än att man på en gång bestämmer hela nätet och med ett bolag uppgör kontrakt om byggandet af banorna, med bestämmande dervid af en tid utaf 15 år, inom hvilken banorna skola vara färdiga. Härigenom binder man ock händerna på sig så tillvida, att man icke behöfver frukta för dessa eljest ständigt återkommande nya förslag, nya byggnadsplaner, nya tvistefrön. Jag förutser att vid denna riksdag passionerna skola komma i rörelse, men icke i anledning af den motion jag väckt, ty här äro redan ett legio af jernvägsmotioner framställda. Anmärker man mot mitt förslag, att det omfattar linier, om hvilka motioner ej ännu framställts, så svaras: det ligger i sakens natur, att man måste uppdraga linierna ungefär så, att hvarje särskild provins åtminstone härvid kunde komma i fråga att erhålla hvad den nu är i saknad af. Stats-Utskottet, der motionen kommer att undergå granskning, kan ju föreslå afprutningar, der man begärt för mycket. En motionär, som föreslagit ett jernvägsnät öfver hela landet, skulle ju gjort orätt uti att utesluta en viss provins från delaktighet af detta nät, representationen naturligtvis obetaget att sedermera kassera de delar af motionen, hvori man begärt för mycket.

Sedan jag nu tillåtit mig att vidröra den politiska sidan af saken, ber jag att få öfvergå till den *finansiella* delen deraf. Det är egentligen emot denna, som anmärkningar blifvit gjorda och jag medger att för den, som endast genom det hastiga uppläsandet af motionen fått kännedom derom, den summa, förslaget innefattar, kan synas mycket stor. Men om denna summa af 75 millioner, såsom jag föreslagit, fördelas på 15 år, så gör det omkring 5 millioner om året. Under åren 1867 till och med 1871, då nordvestra stambanan kan antagas vara färdig, har användts eller skall användas härtill 3 å 4 millioner årligen. Har med vår nuvarande budget det hittills gått an, att depensera 3 å 4 millioner på jernvägsföretag, så föreställer jag mig att det äfven efter 1871 skall kunna gå för sig att depensera denna summa i annuiteter, och annat innefattar ej mitt förslag. Det innefattar således snarare en begränsning än en utsträckning af hvad hittills egt rum vid anvisandet af medel till jernvägsföretag, ty före 1871 skulle ingenting utbetalas, enär att det bolag, som skall öfvertaga byggnaden, förskjuter kostnaden under byggnadstiden, och förr än 1871 kan, äfven om arbetet nästa år började, svårigen någon handel fullbordas. Den annuitet, som 1872 kunde komma att utbetalas, kan ej uppgå till högre belopp än för 2 års byggnad, eller 10 millioner, det vill säga 600,000 R:dr.

Jag har sagt att jag afser en begränsning. En blick tillbaka på hvad som hände oss 1856 och derefter skall visa, att jag härutinnan ej misstagit mig. Det var 1856, som Kongl. Maj:t framlade sitt omfattande jernvägsförslag. Riksdagen sade nej, men antog en del af förslaget. År 1862 hade Rikets Ständer, utan att godkänna något system, redan tagit steget ut och beviljat 100 millioner, nemligen 80 millioner på statsbanor och 20 millioner på privata jernvägsanläggningar, och detta allt inom loppet af sex år. Om jag sålunda, förskräckt öfver detta framåtrusande, önskar genom detta korrektiv begränsa

utgifterna från 100 millioner på 6 år till 75 millioner på 15 år, så synes det mig, att jag äfven ur den synpunkten bör befrias för beskylningen för öfverläd.

Om Herrarne således täcktes kasta en blick på motionen, så skola de finna, att den genomgående tanken deri är, att förekomma ett för starkt framåtrusande. Deri bestämmes nemligen på förhand huru mycket skall byggas och för huru mycket Staten ikläder sig garanti, hvilken dock ej inträder förrän jernvägarne äro färdiga. Vid sådant förhållande skulle jag föreställa mig, att tvekan väl kan uppstå, huruvida bolaget kan komma till stånd, men att deremot någon risk icke kan uppstå för Staten, enär betalning icke ifrågakommer förr än jernvägarne äro färdiga.

I anledning af den siste talarens yttrande ber jag att få förklara att jag lika litet som någon annan tror att byggandet af jernvägar ensamt kan afhjelpa arbetslösheten; något sådant har ej heller mig veterligen blifvit sagdt, men väl att framrusandet på denna väg och det derpå hastigt följande afbrottet i någon mån medverkat till den nu rådande arbetsbristen. Det är här ingalunda fråga blott om en medicin för arbetslösheten, utan om att söka motverka följderna af det hastiga afbrottet i jernvägsarbetena. Men eftersom han talade om medicin, så vet han troligen också att läkaren någon gång måste föreskrifva, icke medicin, utan närande medel, på det att lifsgnistan ej må slockna. Jag tror, att genom jernvägar kan upphjelpas samhällets tynande lif och afvärjas de svåra följderna, som inträdt deraf, att en massa af arbetare på sednare tider kastats tillbaka på kommunen och nu trycka dess fattigvård, att ej säga fångvården. Men detta upphjelpande skall åstadkommas, icke blott genom arbetet vid jernvägarne, utan genom deras planmässiga anläggande i de orter, der industrien genom dem kan befordras.

Då jag lika med den siste talaren tror, att jernvägarne äro till nytta för landet, kan jag icke instämma med den värde representant, som påstod att jernvägarne icke egde en lyftande förmåga. Om jernvägarne blifvit så förlagda, så beklagar jag detta förhållande, men lägg ut jernvägsnäten så, att de beröra våra bergslager, så skola vi få se att den lyftande förmågan icke kommer att saknas. En ledamot har till och med sagt, att jernvägarne skulle verka förderfligt. Jag måste tillstå, att denna sista tanke förefaller mig så originel, så ny, att det måste lemnas mig någon tid att sätta mig in i den, innan jag ingår i bedömande deraf. Jag fruktar att med vissa utmärkta personer det händer, att tiden springer dem förbi. Den, som icke kan bedöma nyttan af jernvägarne, särdeles när det, såsom här, gäller att få våra bergslagsdistrikter berörda deraf, den har i sanning förbisett ett viktigt moment af näringarnes behof.

Man har sagt, att intet bolag skulle kunna komma till stånd af den omfattning, som jag föreslagit och att förslaget skulle ha framställts för tjugo år sedan. För tjugo år sedan skulle förslaget hafva varit omöjligt, ty då fanns ej en sådan kapitalstyrka, sådana penning-associationer som nu. För tjugo år sedan skulle jag, med den uppfattning af dåvarande förhållanden, jag eger, icke kunna tänkt mig ett sådant förslag, men nu anser jag det både möjligt och be-

rättigadt. Jag vill visst ej svara för, att det nu skall lyckas, men jag hoppas det. Jag har varit så lycklig, lyckan har så plumpt gynnat mig i de företag, jag hittills haft, att jag möjligen derigenom blifvit för sangvinisk i mina beräkningar. Men då inom det fattiga Elfsborgs län kunnat åstadkommas *samtidigt* aktieteckning för anläggning af två jernvägar af 12 mils längd och en kanal om 8 mil, så borde väl inom hela Sverige kunna finnas tillräcklig rikedom för åstadkommandet på samma sätt af jemförelsevis ringare företag. Den som kämpat sådana strider som jag, den som hört så mycken misströstan uttalas inom den lilla krets, derinom jag verkat, om möjligheten att åstadkomma dessa företag, den som hört sig kallas galen, då man väckt förslagen derom, den låter ej afskräcka sig af små hinder. Det finnes icke någon röst inom mitt län, som icke välsignar, att dessa banor och kanaler kommit till stånd, och jag tviflar ej på att ju efter de föreslagna 15 årens förlopp ingen menniska i Sverige skall finnas, som nekar att det var en lycklig stund, då vi beslutade oss för detta jernvägsnät.

Jag ber slutligen att få yttra några ord rörande den *industriella* sidan af saken. Under några år har jordbruket gått betydligt framåt, det kan ej bestridas, om man jemför förhållandena dermed förr och nu. Detsamma kan tyvärr icke sägas om industrien, enligt hvad ock af Kommers-kollegii berättelse för 1867 inhemtas och för 1868 blir talfan ännu sorgligare. Jag svärmar för industrien, det medger jag, och det derföre att, såsom jag redan i min motion nämnt, jag icke tror det Sverige i en framtid skall kunna bestå, om vi ej kunna bli ett industriidkande folk. Endast ett sådant blir starkt och sjelfständigt. Vi skola förtvina och dö, eller ock bli ett lätt byte för en öfvermåttig grannes roflystnad, så vida vi ej genom industrien kunna lyfta oss från den domning, hvaraf vi för närvarande lida.

Man har talt om jordbrukarens betryckta ställning. Den är dock ej betryckt, om man jemför den med industriidkarens. Genom den sednares upphjelpande skulle jordbruket ock upphjelpas och förkofras, ty jordbruket lefver af industrien. Endast i den mån industrien blir konsument åt jordbrukaren, och denne i sin ordning åt industrien kunna begge i längden bestå. I allmänhet har man hittills tagit verkan för orsak och dervid glömt, att det egentligen är vår industri, som behöfver upphjelpas, stärkas. Om vi vilja förekomma att vår spannmål skall exporteras till främmande länder, hvarigenom jorden försvagas — ty det är dock obestridligt, att jorden genom dessa ständiga spannmålsexporter mattas — så måste man noga beakta dessa förhållanden.

Jag har, mine Herrar, mången gång tänkt på en jemförelse emellan det nuvarande tillståndet i Sverige och förhållandena under frihetstiden. Den är i mera än ett afseende märkbar. Likasom nu hade denna tid sina vackra sidor, och man gör orätt uti att endast tillägga den fula sådana. Vi skola minnas, huru Geijer med hänförelse uttalar sig om de beundransvärda företoelser, som då någon gång yppade sig, då han säger: "Partierna egga, fast söndra; de föda täflan. Varaktig blir likväl nyttan deraf blott, så vida denna täflan riktas åt

ett gemensamt stort och allmänt mål. Men ej endast denna täflan får man tillskrifva frihetstidens fruktbarhet på krafter.“

Den vackra sidan af frihetstiden, den att hafva vinnlagt sig om industrien och de sköna konsterna, blir evigt minnesvärd i Svenska historien. Vi ha nyligen haft en sådan tidpunkt här, och den bekanta "blomstermålningen" af år 1856 bär derom vittnesbörd. Efter denna tid och särdeles i början af 1860-talet aftar emellertid ansträngningarna betydligt. Ty värr, då jag läser Statistiska Centralbyråns berättelse för år 1865, finner jag deri följande beaktansvärda ord: "Om man jemför folkmängdstillvuxten under nästförutgångne år från 1860 till och med 1865 så framträder ett omisskänneligt sjunkande från 1,90 % till 1,08 %. Härtill uppgifves emigrationen hafva bidragit.

Om vi hade berättelsen för år 1868, hvad tron i mine Herrar att den skulle innehålla? Hvilka kapitaler medföra icke dessa emigranter. Räkna dem, mine Herrar, så hafva vi flera millioner, än jag velat använda på jernvägar. Om vi icke genom att uppmuntra industrien förminska dessa emigrationer, så gå vi, derom är jag öfvertygad, till mötes en framtid full af bekymmer. Men industrien kan ej lefva utan kommunikationer.

Jag talade om frihetstiden och ber att få återkomma till densamma. Efter den brillanta tid, som framkallades af Hattarne, hvilka gynnade industrien, — vi se ännu på ett och annat ställe, särskilt i i mitt län, såsom i Borås och Alingsås, ruinerna deraf, — kommo Mössorna till väldet år 1765 och afbröto tvärt den gagnande verksamhet Hattarne i detta hänseende utöfvat. Den allmänna min, som deraf blef en följd, föranledde den nya statshvälfningen af år 1772. Vaktom oss derföre att bli några nya Mössor. Jag vill alldeles icke framkalla en onaturlig industri, men den, som vägar säga att jernindustrien icke skulle vara naturlig, emot den vill jag kasta min handske. Om någon industri i Sverige är naturlig, så är det just jernindustrien, eller vill man kanske påstå att det icke vore naturligt att här tillverka våra lokomotiv, rails och annan jernvägsmateriel? Jag har hört sägas, att det skulle möta hinder att i närvarande ögonblick erhålla nödig materiel till våra jernvägsbyggnader. Jag har likväl använt svensk materiel till de jernvägar, som blifvit anlagda inom mitt län, och jag tror ej att det för jernvägsstyrelsen skall vara svårare att inom landet erhålla sådan än det varit för mig.

Jag är långt ifrån att vilja klandra det system, som gällt i Sverige. De principer om en friare handelslagstiftning, hvarpå det är byggt, äro riktiga och jag gillar dem. Om tillämpningen varit riktig lemna jag derhän; möjligen har man gått för hastigt till väga, men lemna äfven detta, ty misstag äro öfverallt och alltid möjliga och i denna sak är jag dessutom för litet erfaren för att kunna vara en fullt kompetent domare. Obestriddigt är emellertid att det stora afseende man under detta system fäst på handeln, synnerligast importhandeln, utan att göra det ringaste afseende på industrien, alstrat stora tullinkomster: vackra resultat, när man talar om att få inkomster i statskassan, men icke så i fråga om de enskildes kassor, ty onekligen har denna starka import skapat och sedermera ökat den utländska skuldsättningen, onekligen har denna importhandel, i förening med de landt-handlare, som till följd deraf öfversvämmat våra landsbygder till en

förfärlig grad, bidragit till afsättningen, utan att dock till samma grad öka tillverkningen. Jag ville således, att vi hädanefter vid bygandet af jernvägar afse att gynna industrien, och jag är viss på att det ej skulle vara onyttigt.

Slutligen ber jag att få yttra några ord om rättvisan, i fråga om jernvägsanläggningar, derom en talare här yttrat sig nästan med hän. Jag tror att uttrycket låter försvara sig. Jag ber att i det afseendet få berätta, att, då vi samtalade i Wenersborg om anläggande af jernvägar derifrån och de stora kostnaderna för ett sådant företag, förklarade en bland dervarande borgerskaps ledamöter, en obemärkt fabrikant, en garfvar: "vi måste ha jernvägar, om vi icke skola tvingas att sluta vår rörelse. Jag kunde förr på hösten, medan seglationen varade, till mina kunder afsätta deras vinterbehof. Nu säga de mig: Kan ni ej sända oss edra varor i små partier, i mån af behof, så taga vi dem från annat håll." Också beviljades till företaget en rund summa, som i proportion var större för staden, än jag nu förutsätter för hela riket. Märk, mine Herrar, då ett sådant yttrande kunnat afgifvas af en garfvar i Wenersborg, en stad med sjökommunikationer under nära nog halfva året, huru trön I då att en stackars fabrikant, en garfvar nere i Småland skall taga sig ut med 7 å 8 mil till närmaste kommunikationsled. Det är också omöjligt att med fördel drifva någon näring utan kommunikationer, och äfven der, hvarest sjökommunikation finnes, ligger näringen till stor del nere på vintern. Om med erfarenhet häraf, de orter, som i brist på kommunikationer legat under i den täflan, som den nyare handelslagstiftningen pålagt oss, vilja bereda sig en utväg till möjligheten af en sådan täflan, så tror jag ej, att representationen bör blunda för det rättvisans kraf, som här vill göra sig gällande.

Men jag har redan tröttat eder alltför länge. Jag ber dock att, innan jag slutar, få upptaga till bemötande ett par invändningar, som blifvit gjorda emot mitt förslag. Man har sagt, att det med försäljningen af Statens obligationer skulle gå svårt. Jag har tvärtom den öfvertygelse att bolaget härutinnan skulle för Staten utgöra ett godt stöd för upprätthållandet af dess obligationer, ty det är naturligt att det ej skulle vilja sälja med förlust.

Vidare har det sagts, att detta bolags inflytande skulle blifva vådligt för samhället. Jag kan icke inse det. Om jag skulle frukta något inflytande, så vore det jernvägsbyggnadsstyrelsens, mot hvilket jag gerna vill utbyta ett annat. Om mitt förslag antages, skall man, tror jag, få godt arbete för godt pris. Ett bolag kan af farhåga att arbetet kunde kasseras icke våga att fuska. Eller äro våra privatbanor sämre byggda än stambanorna? Det är besynnerligt, att man så mycket fruktar för att låta jernvägsarbetet verkställas på entreprenad. Allt annat som Staten skall åstadkomma, gör den ju aldrig sjelf. Hvarföre skulle man då häri göra ett undantag. Skulle man icke lika väl kunna kontrollera jernvägsbyggnadsarbetena som verkställandet af andra byggnader ofvan jord, hvilka öfverlätas åt entreprenörer; eller skulle kontrollen å jernvägsbyggnaderna vara svårare än kontrollen å kanalarbeten? Dessa arbeten erfordra lika mycken, om icke större omsorg vid utförandet än jernvägsarbetena, ty en den

aldra lilla minsta springa, der den minsta gnista vatten löper igenom kan ofta nog förorsaka ett stort ras och göra hela arbetet odugligt. Vidare säger man, att kostnaderna för ett bolags bildande och sammanhållning blifva större än om Staten själf ombesörjde byggnaderna. Det är icke sannt. Bolagsdirektörerna kosta vanligen intet, åtminstone har det varit min affär, och i alla fall blifva dessa kostnader ett intet i jämförelse med Statens förvaltningskostnader. Men, säger man, förluster kunna uppstå derigenom att dessa arbeten icke utföras affärsmässigt. Ja, men drifvas då dessa arbeten nu så affärsmässigt. Jag tror det ej och har derom förskaffat mig temligen klara uppgifter. Det var icke längesedan som Staten, i en ögonblicklig förlägenhet af penningar, vid inköp utifrån af rails gjorde en förlust af omkring 100,000 R:dr. Sådana förluster skulle man ej behöfva frukta, om man åt ett bolag öfverlät jernvägsbyggnaden.

Mitt förslag afser, att af de två byggande embetsverk vi nu ega, nemligen Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen och Jernvägsbyggnadsstyrelsen, det senare skall helt och hållet indragas. För dennas bibehållande har man dock anfört det skäl, att Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen icke skulle kunna utöfva kontroll å jernvägsbyggnadsföretagen, emedan af dess fyra distriktschefer endast en är kunnig i sådana företag. Nåväl, då bibehåller man denna enda och afskedar de öfriga på ett eller annat sätt för att få dem utbytta mot andra lämpligare personer.

Med glädje har jag under diskussionen erfarit, att åtskilliga ledamöter af Kammaren funnit förslaget vara förtjent att tagas i betraktande; och då jag nu, med en bön om ursäkt för det jag så länge tagit Kammarens tålmod i anspråk, afslutar mitt anförande, gör jag det i den förhoppning, att Stats-Utskottet måtte åt förslaget, som torde vara behäftadt med sina brister, egna en mild granskning och afhjelpa bristerna utan att med afseende å dem fördöma det hela.

Herr Wærn: Vid 1853—1854 års riksdag beslutade Rikets Ständer på grund af en Konglig Proposition:

“Med hänsigt till ifrågakommande jernvägsanläggningar inom Sverige antages och fastställs den grundsats, att alla stambanor hädanefter anläggas och utföras genom Statens omedelbara försorg, samt att sålunda anlagda stambanor, med allt hvad dertill börer, komma att anses såsom allmän tillhörighet och stå under Statens tillsyn och förvaltning.”

Emot detta alltsedan gällande beslut står Grefve Sparres motion i den skarpaste strid, och för så vitt motionen endast afser att upphäfva detsamma, kan jag ej annat än hälsa den välkommen, enär jag emot det Stats-Utskottets Betänkande vid nämnda riksdag, i hvilket beslutet tillstyrktes, på det bestämdaste reserverade mig. Jag yttrade nemligen då: “Jag har icke något att erinra emot ett beslut att någon viss stambana skall af Staten anläggas, stå under dess förvaltning och såsom dess egendom anses, men jag kan icke gilla ett förslag till beslut, att *alla* stambanor skola af Staten anläggas och stå under dess omedelbara tillsyn och förvaltning; och jag inser icke något skäl, hvarför det är mera nödvändigt att i afseende på dessa

banor nedlägga en sådan ovillkorlig allmän grundsats, än i afseende på de så kallade bibanorna, hvilka Stats-Utskottet föreslår att enskilda må kunna ega och förvalta, samt för hvilka det må bero på pröfning i hvarje särskildt fall, om hvad understöd till deras anläggning Staten bör lemna.“

“Jag reserverar mig därför först och främst emot, att några allmänna principer till etablerande af skiljaktighet för Statens deltagande i stambanors och bibanors anläggande nu i oträngdt mål blifvit föreslagna; och för det andra emot beskaffenheten af dessa allmänna principer, genom hvilka jag fruktar att stambanors anläggande skall blifva fördröjdt och de för deras åstadkommande erforderliga uppoffringar onödigtvis förstörade.“

Men just af samma skäl, som jag då reserverade mig emot, att Staten allena skulle bygga stambanor, måste jag nu protestera emot förslaget att staten aldrig skulle göra det, utan till ett bolag öfverlemna rättigheten dertill.

Hvarför skola vi alltid gå till ytterligheter och ensidigt antaga vissa principer för vårt handlingssätt, der sådana principer icke äro på sin plats? Att bygga en stambana är ett praktiskt företag, och lämpligheten deraf att det af den ene eller andre utföres, måste vara beroende af förhållanden, hvilka för särskilda tider kunna vara mycket olika. Om och när Staten beslutar en stambanas byggande och dess ingenjörer därför uppgjort ett kostnadsförslag, utvisande hvad företags utförande genom Statens försorg skulle kosta, så bör väl afgörandet af frågan, om Staten sjelf bör utföra arbetet eller på entreprenad öfverlemna det till ett bolag, bero derpå, huruvida ett solidt och redbart bolag vill åtaga sig att till billigare pris, än Staten kan göra det, utföra byggnaden. Förefinnes icke någon säkerhet för att bolaget väl utför arbetet, eller fordrar det ett för högt pris, eller uppställer det i öfrigt oantagliga vilkor, så är det ju bäst att Staten sjelf bygger. I hvarje fall måste det vara orätt att för en lång tidsperiod binda sig vid ett handlingssätt, som, under vissa förhållanden möjligen lämpligt, under andra kanske icke mera är det.

Såsom ledamot af Stats-Utskottet åligger det mig att deltaga i utredning och pröfning af motionen. Jag vill därför icke nu yttra om de positiva förslag, som i motionen innehållas, såsom om hvilka banor böra byggas, och hvilka åtgärder äro de lämpligaste att vidtaga för att de skola blifva byggda. Men då den mycket omfattande motionen utan tvifvel, långt innan Stats-Utskottet hinner att derom yttra sig, kommer att blifva föremål för mycket olika opinioner, anser jag mig redan nu böra yttra mig om några af de principer, på hvilka den är grundad. Utan att ett ögonblick förneka att icke mycket i dem är beaktansvärdt och förtjenar största afseende, kan jag dock icke annat än anse flera af dessa principer vara så vådliga, att de hvarken kunna eller böra såsom allmänt giltiga antagas.

Motionärens förslag innefattar, att samtliga de af honom uppräknade jernvägar skola förklaras vara stambanor och såsom sådana skola på Statens bekostnad anläggas. Och då motivet för detta förslag är, att olika delar af landet utaf dessa banor äro i behof, så följer ju

deraf att för framtiden alla banor, af hvilka den ena eller andra landsorten kan vara i behof, skola på Statens bekostnad anläggas. Med hänsyn till landets inskränkta tillgångar är ett sådant beslut ytterst vådligt, och en gång fattadt kan det icke utan orättvisa mot hvarje landsort, som ännu icke fått jernbanor, återkallas. Och vådan af att ikläda sig en sådan förbindelse ligger icke blott i storheten af de företag, som för framtiden äro eller blifva önskvärda, utan den ligger äfven i det förflutna, i hvad som redan har händt, ty huru skulle Staten kunna erkänna en förbindelse att hädanefter bekosta alla behöfliga jernvägar, utan att erkänna samma förbindelse att bekosta de hittills behöfliga banorna? Allmänna rättskänslan skulle utan tvifvel tvinga den att inlösa alla de redan nu befintliga privatbanorna, hvilkas egare skulle önska det.

Vidare skulle nu beslutas, att alla stambanor, åtminstone för nästkommande 15 år, skulle anläggas af ett och samma bolag, med hvilket kontrakt derom skulle af Staten uppgöras, hvaraf följer att, huru än detta bolag komme att uppfylla sina förbindelser, Staten på 15 år hvarken kunde sjelf bygga eller genom något annat bolag låta bygga någon af de såsom angelägna antagna jernvägarne. Och då det af motionären härför anförda motiv är, att vi på detta sätt skola hindra ett framåtrusande i jernvägsanläggningar, som han antager utan ett sådant beslut, om hvilka banor på 15 år skola byggas, blifva ännu större än det af honom föreslagna, så följer ju häraf tydligen, hvad som ock ligger i sakens natur, att intet annat bolag skulle kunna bilda sig för större jernvägsanläggningar, att med andra ord det bolag, med hvilket Staten uppgjorde ett sådant kontrakt, skulle för 15 år erhålla ett monopol på alla större jernvägsanläggningar i landet.

Jag anser detta vara att bryta mot 60 § Regeringsformen, som säger, att Konungen ej må till vinning för enskilde personer eller korporationer några monopolier fastställa.

Motionen innefattar ytterligare, att ändpunkterna och den hufvudsakliga riktningen af en mängd jernvägar, som skulle blifva stambanor och under nästkommande 15 år anläggas, nu skulle en gång för alla bestämmas.

Vi skulle således förklara all den sakkunskap, som vid ytterligare utredning, än som hittills redan skett, kunde erhållas, vara för bestämmandet främmande och obehöflig; och detta ehuru flera af de uppräknade banorna snart sagdt för första gången nämnas. Äfven skulle alla förändringar i nationens industriella lif, som under 10 à 12 år kunde inträffa, blifva utan inflytande på bestämmandet af hufvudriktningen af en bana, med hvars anläggning först efter denna tid början skulle göras.

För alla lån, som under 15 års tid skulle för dessa stora jernvägsanläggningar upptagas, bestämmas annuiteten en gång för alla till 6 procent, och under en så lång tidsrymd möjligen infallande konjunkturen, under hvilka billigare vilkor kunde erhållas, skulle ej för dessa lån få af Staten begagnas. Och skulle Staten under denna tid behöfva för andra ändamål upptaga lån, så skulle den vara tvungen att antingen negociera äfven dessa lån genom jernvägsbolaget eller ock ri-

skera en konkurrens med bolaget, till hvilket den hade förbindelse att på vissa tider lemna sina obligationer för millioner till försäljning.

Slutligen skulle all erforderlig materiel uteslutande beställas hos svenska verkstadsegare och fabrikanter. Jag förmodar det vara en lapsus att det icke blifvit sagdt, att materielen skulle vara af inhemsk tillverkning, utan blott att den skulle beställas hos svenska tillverkare, ty jag kan icke tro meningen vara att desse skulle få köpa och till bolaget sälja utländsk materiel, men äfven med denna förändring och med önskan för all möjlig utveckling af den svenska industrien kan jag icke anse ett beslut klokt, som skulle till den grad frikalla denna industri från all konkurrens, att bolaget skulle vara förbundet köpa den svenska tillverkningen, äfven om den vore sämre än den utländska.

Jag vill, såsom sagdt, icke bestrida, att ju icke motionen kan hafva flera förtjenster, men jag anser de många i densamma ovilkorligt antagna principerna bryta mot hufvudregeln att låta hvar sak gälla hvad den kan.

Herr Troilius: Jag anhåller, att i protokollet måtte intagas min hemställan till Stats-Utskottet, att det måtte taga kännedom om 1858 års jernvägs-undersöknings-komités afgifna betänkande, hvilket innefattar en utredning af hithörande förhållanden; och vill jag i detta afseendet symmerligast fästa uppmärksamheten på hvad betänkandet å 123 och derpå följande sidor innehåller.

Då man gjort anmärkning emot det dyra pris, hvarför våra statsbanor blifvit byggda, ber jag att få till detta mitt yttrande foga en "jmförelse mellan anläggningskostnader för kontinentala jernvägar i Europa", för att jemväl till Stats-Utskottet öfverlemnas, med anhållan derjemte att Stats-Utskottet — om Utskottet anser nödigt att i detta afseende inhemta ytterligare upplysningar — måtte dervid taga kännedom om de officiella uppgifter, som finnas att tillgå hos båda jernvägsstyrelserna.

Slutligen ber jag att få, med anledning af motionärens påstående att Staten skulle hafva vid ett inköp af rails tillskyndats en förlust af 178,000 R:dr, upplysa att så icke är förhållandet. Trafikstyrelsen har under förhållidet år endast kontraherat om svenska rails från Motala och Smedjebacken med undantag af ett mindre parti engelska rails, som behöfde användas tidigt på våren 1868 och då icke kunde erhållas i Sverige till skäligt pris. Detta parti af 1,000 tons, som erhöles till det ovanligt billiga priset af 5 R:dr 4 öre centnern levererad i Göteborg, delades med byggnadsstyrelsen, som detta år icke behöfde mera än 400 tons. Detta pris var helt och hållet tillfälligt, och hade sannolikt ej kunnat betingas, derest en större beställning ifrågakommit. Priset har sedan denna tid varit i jemnt stigande och då byggnadsstyrelsen, som först under innevarande år behöft ett större parti och beräknat dertill erforderliga medel att utgå af 1869 års anslag till nordvestra banan, kan väl ej med skäl tillvitas, att hafva tillskyndat Staten förlust derföre att den icke köpt rails förr än den behöfde och tillika kunde betala dem. Orsakerna till den ännu fortfarande prisstegringen i England är de stora railsbeställnin-

garne från Amerika och Ryssland. Emellertid är nu verkliga förhållandet att de rails, hvarom byggnadsstyrelsen innevarande år kontraherat leverans i Göteborg inom Maj månads utgång, derstädes kosta 5 R:dr 80 öre centnern. Skilnaden emellan förlidet års låga pris och det sistnämnda är således 76 öre centnern, och således för 3,000 tons 54,720 R:dr, eller icke fullt $\frac{1}{2}$ -del af hvad motionären upp-gifvit såsom förlust. Det lägsta pris, som Statens jernvägar förut med förenämnda undantag betalt för engelska rails, är 5 R:dr 46 öre cent-
nern levererad i Göteborg.

En enda anmärkning vid sjelfva motionen tillåter jag mig att göra. Uti det ena af de vid slutet af motionen framställda alternativa förutsättes, att Staten skulle inlösa och trafikera de nya banorna. I detta fall åtminstone vill det synas mig ändamålsenligt, om den erfarenhet, som hunnit förvärfvas under en förvaltning af ett ganska vidsträckt redan befintligt jernvägsnät, icke lemnades utan inflytande på konstruktionen af de nya banorna; och det kan icke annat än väcka min förundran, att motionären, som vid förra riksdagen bidrog att tillvägabringa dess beslut om en underdanig skrifvelse till Kongl. Maj:t rörande förening af Statens byggnads- och trafikstyrelser, bland annat i ändamål att just tillgodogöra sig nämnda erfarenhet, nu helt och hållet förbigått detta förhållande.

Jemförelse emellan anläggningskostnader af kontinentala jernvägar i Europa.

	Längd i Svenska mil		Kostnad pr Svensk mil.		
	Med helt spår.	Med dubbel spår.	Byggnads-kostnad. R:dr.	Rörlig materiel. R:dr.	Summa anläggnings-kostnad. R:dr.
Preussiska statsbanor	106,4	51,7	1,525,191	310,035	1,835,226
Dito privatbanor under Statens förvaltning	105	27,8	1,840,710	345,297	2,186,007
Dito dito under egen dito	203,5	130,8	1,562,679	329,786	1,892,465
Öfriga Tyska statsbanor	298,7	161,4	1,694,783	277,418	1,972,201
.. Dito privatbanor	163	37,2	1,328,882	228,593	1,557,475
Österrikiska banor	467,2	99,1	1,731,846	293,954	2,025,800
Franska dito	573,7	694,7	2,558,350	336,816	2,895,166
Belgiska statsbanor	2	68	2,197,993	468,862	2,666,855
Dito privatbanor	14,4	10,8	3,100,788	653,411	3,754,199
Nederländska Rhenbanan	14	1,2	2,305,530	440,041	2,745,571
Spanska banor	153,4	—	2,509,201	303,140	2,812,341
Italienska sydbanan	87,4	—	1,555,964	72,443	1,628,407
Danska banorna	38,4	0,7	896,046	128,178	1,024,224
Svenska statsbanorna år 1866	96,7	—	702,878,261	99,247,64	802,125,901

Grefve Hamilton: Motionären yttrade i första delen af sitt anförande, att han blifvit sårad af ett ord, som begagnats under diskussionen, nemligen ordet "fiske", och då det är jag, som begagnat detsamma, ber jag att deröfver få afgifva en kort förklaring.

Om jag verkligen genom att begagna detta ord särat motionären, gör det mig ledsen, icke blott därför att jag särat en person, till hvilken jag alltid stått i ett vänskapligt förhållande, utan ock

derföre, att jag anser Kammaren hafva rätt att fordra, att icke sårande uttryck här begagnas. Jag kan visserligen i ett ögonblick af godt lynne fälla ett yttrande, som gerna kunnat hållas tillbaka, men jag har aldrig haft för afsigt att sära någon, och vid detta tillfälle tror jag verkligen, att motionären själf gifvit mig ett bevis, att mina ord ej voro af beskaffenhet att han deraf bordt finna sig sårad. Han yttrade nemligen själf, att hans afsigt var, att "utkasta ett jernvägs-nät öfver hela landet", och detta är i det närmaste hvad jag sagt. Om jag i sammanhang med bilden af ett nät, begagnade den nära liggande bilden af ett fiske, skedde det ej i afsigt att dermed säga, att motionären på ett fördoldt sätt, ej anstående en ledamot af denna Kammare och en riddersman, sökt vinna sin afsigt, utan blott att hans förslag genom att uppfånga särskilda, öfver hela landet spridda önskningsar hade en utsigt till framgång, som det icke skulle egt, om det endast afsett att tillfredsställa en viss landsorts behof, detta må vara af huru stor allmän vikt, som helst. Om jag icke i mitt förra yttrande nog tydligt uttalat denna mening, hoppas jag, att motionären skall finna sig tillfredsställd med den förklaring, jag nu deröfver gifvit.

Medan jag har ordet, ber jag att få tillägga några få ord. Motionären har i sitt yttrande betraktat frågan ur politisk synpunkt, och dervid i minnet återkallat de jernvägsstrider, som egde rum under slutet af den förra representationens tillvaro, och hvilka han tillskrifver denna representations upplösning. Jag medgifver, att dylika strider icke bidraga till en representations styrka, utan tvärtom äro demoraliserande, men man gör den förra svenska representationen en orättvisa, om man säger, att den häruti gått längre, än hvad som allestädes inträffat. I alla länder hafva alldeles likartade strider om jernvägarnes sträckning egt rum, utan att mig veterligen någon representation derpå fallit.

I själfva verket är det också ganska naturligt, att, då hvar och en bäst känner sin orts behof, han med värme skall omfatta hvarje förslag till dess afhjelpande, och att sålunda strider mellan skiljda orters representanter skola uppstå. Hos oss hafva de lyckligtvis upphört, och detta lyckliga förhållande är en följd deraf, att ett visst system för stambanorna en gång blifvit fastställt, och sedan af representationen följdt med en fasthet, som i sin linda qväft hvarje försök till en rubbning. Hvad jag af Grefve Sparres förslag mest fruktar, är att de fordna jernvägsstriderna derigenom skola upplifvas. Det väcker nemligen förhoppningar i alla delar af landet, och då en fågel i handen är bättre än tio i skogen, skall hvar och en bemöda sig att vara den förste, som af de förespeglade fördelarne kommer i åtnjutande, och härmed skall striden åter vara i full gång.

I afseende på den ekonomiska delen af frågan har motionären sagt, att, om Staten kan årligen anslå 3 millioner till jernvägsbyggnader, kan den lika väl anslå samma belopp till annuiter, och detta är samt, men frågan är just om ett sådant anslag årligen kan gifvas. För år 1870 har Kongl. Maj:ts förslaget att 3,400,000 R:dr skola för ändamålet anslås, men härvid måste anmärkas, att af detta belopp något mer än 2 millioner skola tagas af ett års besparad bankovinst

och postassurans-fonden, och att 1,200,000 R:dr skola anskaffas genom nytt lån. Jag hemställer derföre, huru ställningen skulle blifva, om vi ökat våra annuiteter med 3 millioner, utan att några äldre besparingar finnes till deras bestridande? Vi vore då på den punkt, att Staten måste låna för att betala sin ränteskuld, och hvad detta betyder, behöfver jag ej säga.

Min anmärkning, att hans förslag kommer 20 år för sent, har motionären besvarat dermed, att han för 20 år sedan icke skulle funnit den kapitalstyrka, som måste tagas i anspråk för att anskaffa de 75 millionerna. Jag medger, att kapitalstyrkan hos oss aldrig varit stor, men måste jemväl erkänna, att jag nu förgäfves inom landet söker de kapitalister, hos hvilka den erforderliga summan skulle finnas. Kanske hade de för 16 eller 20 år sedan lättare kunnat anträffas.

Hela den af motionären framkastade frågan är i öfrigt så genomgripande och så ny, att den icke kan under en kort stunds diskussion utredas. Jag skall derföre icke längre uppehålla Kammaren med ett anförande, hvars hufvudsakliga syfte är vunnet, om jag lyckats utplåna det obehagliga intryck, som ett af mig begagnadt uttryck hos motionären framkallat.

Herr Nordström: Af de två ledamöter, som lifligast försvarat motionens innehåll och åsyftade ändamål, har åtskilligt vackert blifvit sagdt om jernvägars vigt och betydelse i allmänhet, samt om deras betydelse för näringarne inom vårt land och särskildt bergsnärningen. Motionären har till och med begagnat tillfället att omständligen meddela oss, huruledes de jernvägar, som genom hans beindanden inom det län, hvars höfding han är, blifvit af bolag utförda, nu af befolkningen derstädes skola betraktas med synnerlig förkärlek, såsom viktiga häfstänger för näringslifvets befrämjande inom dessa bygder. Jag vill gärna tro allt detta, ehuru äfven motsatta omdömen derifrån afhörts, i synnerhet rörande sättet, huruledes saken blifvit bragdt till verkställighet, och de dryga kostnader, länets innevånare deraf fått och få vidkännas.

Sådant allt hör emellertid nu icke hit och tjenar här ej till annat, än att detournera den rätta synpunkten för de hufvudfrågor, motionen egentligen afser att genomdrifva. Dessa hufvudpunkter äro: att vissa, i motionen uppgifna, jernvägslinier skulle förklaras vara *statsbanor*, med hvilkas byggande Staten borde taga befattning sålunda, att utförandet af dessa banor, beräknadt för en arbetstid af 12 å 15 år, med en byggnadskostnad af 5 till 7 millioner årligen, skulle öfverlätas *åt ett bolag*, med förbindelse att från svenska verkstäder uteslutande taga all erforderlig materiel och bygga banorna efter fastställda planer; och att bolaget, i den mån banorna blefve färdiga, antingen skulle öfverlemna dem till Staten mot erhållande af obligationer, som under 40 år skulle bära en årlig annuitet af 6 procent, eller ock sjelft behålla dessa banor och underhålla trafik å dem med rätt till åtnjutande af en räntegaranti för 6 procent under 40 år, efter hvilken tids förlopp banorna skulle tillfalla Staten.

Hittills

Hittills har hos oss den maxim varit vidhållen, att statsjernbanorna omedelbart skulle byggas af Staten, alltefter som omständigheterna befunnos därför vara lämpliga, och endast vicinal- eller kommunalbanors byggande öfverlemnas åt den enskilda spekulationens omsorger. Nu föreslås att frångå denna maxim i afseende å statsbanorna. Åsigtarna härom kunna, det må medgifvas, vara delade, och i hvardera hänseendet finnes en rik erfarenhet att åberopa, utvisande, att frågan mindre är en principfråga, än en fråga, på hvars afgörande i olika länder flerehanda omständigheter och förhållanden vid tidpunkten för en banas byggande haft ett ganska väsendtligt inflytande. Hvad hos oss erfarenheten gifvit vid handen, angående statsbanornas utförande omedelbart genom statsförvaltningens försorg, har icke gifvit anledning till giltig anmärkning; och att motionären, eller de män, efter samråd med hvilka han sjelf säger sig hafva uppgjort sitt förslag, icke funnit kostnaderna per mil hos oss för höga, synes deraf, att han lagt medelsiffran af dessa kostnader per mil till grund för sina beräkningar. Några bindande skäl för öfvergången till det föreslagna nya systemet finner jag i öfrigt icke vara framlagda. Hvad i motionen vidlyftigt såsom motiv anföres kan till det mesta, för så vidt det i öfrigt må innefatta något verkligt och sannt, lika väl sägas, ehvad statsbanorna byggas omedelbart af Staten eller genom enskilda bolag; och verkningarne af den finansiela sidan af förslaget förändras ej heller derigenom, att till arbetskostnadernas betäckande obligationer af Staten utfärdas till ett bolag, som bygger med förskjutande af kostnaderna, i stället för till en långgifvare, som direkt försträcker medlen, förutsatt att det förstnämnda eljest vore ändamålsenligt.

Förslaget innehåller emellertid åtskilliga andra punkter, som förtjena det allvarligaste öfvervägande. Det är icke fråga om, att åt ett bolag öfverlåta byggandet af någon viss eller vissa bestämda linier bland de nya statsbanorna; förslaget går deremot derpå ut, att åt ett bolag uteslutande öfverlåta rättigheten att utföra *alla* ännu återstående, i förslaget uppräknade, statsbanor, dem Staten inom *femton år* komme att låta anlägga, och att redan nu bestämma den godtgörelse, som för alla dessa banor skulle bolaget tillkomma. Som emellertid bolaget ännu icke finnes till, om ej måhända bakom kulisserna, utan, enligt motionärens egen förutsättning, först skulle bilda sig, kunde om förslaget sägas, att det tills vidare är för tidigt väckt. Blevde ock förslaget af nuvarande Riksdag antaget, skulle dock den följande deraf ej vara bunden, så vida ej saken, innan denna sammanträder, hunnit bringas så långt, att kontrakt med det ifrågasatta bolaget vederbörligen blifvit afslutadt. Att *redan nu* för hela den föreslagna tiden af *femton år* bestämma de betalningsvilkor, som åt det ännu ej existerande bolaget finge beviljas, vore ock ur andra synpunkter ganska betänkligt. Motionären yttrade nyss, att det såge ut, som skulle tiden springa många af denna Kammares ledamöter förbi. Jag tror, han misstager sig deri, äfven om ej alla så kunna springa i kapp med tiden, som utan tvifvel han anser sig det förmå. Men den, som uppmärksam följer med och gifver akt på företeelserna af denna

så hastande tid, vet väl, att man ej i alla afseenden i dag ännu kan ana hvad under närmaste femton år kan inträffa. De vetenskapliga, tekniska, mekaniska upptäckterna gå framåt med rask fart, och gripa inom samhällena mäktigt in i den materiela verksamhetens olika kretsar. Hvad nu betingar ett pris af 1,000 R:dr kan, måhända, efter 5 å 10 år erhållas för 500. Exempler på dylikt från de närmaste årtiondena äro oräkneliga, och särskildt äfven hvad angår just de arter af produktion, som företrädesvis komme att behövas för jernvägsbyggnader. Om alltså en så beskaffad exklusiv rätt, som den föreslagna, skulle i afseende å *alla* framtida statsjernbanor under femton år öfverlätas åt ett bolag detta år, mot ett pris, hvars faktorer beräknades efter förhållandena sådana de nu äro, kunde Staten lätteligen gå miste om möjligheten att få tillgodonjuta de lindrigare betalningsvilkor, som nyare tekniska uppfinningar och lyckligare konjunkturen efter åtskilliga år kunde hafva framkallat, att icke tala om de hinder att inrätta sig efter omständigheterna, som af ett så beskaffadt monopolistiskt kontrakt kunde i andra afseenden för Staten vid utöfningen af dess sjelfbestämningsrätt uppkomma.

Den punkt i förslaget, som vill ålägga det blifvande bolaget att vid byggande af de nya statsbanorna uteslutande begagna materiel från svenska verkstäder förtjenar obestriddligen för dess patriotiska tanke allt erkännande; men att uppställa detta förbehåll såsom alldeles oeftergifligt, torde likväl af lätt insedda skäl ej vara förenligt med verklig klokhet, hvadan ock det motiv för förslaget, som deraf är hentadt och hvarpå icke ringa vikt synes vara lagd, förlorar icke obetydligt af sin bindande kraft.

Förslaget att med amortabla räntebärande obligationer från bolaget inlösa de färdigbyggda statsbanorna innefattar i sjelfva verket ej annat än en liquid med skuldsedlar. För Statens egen kredit vore det dock ostridigt bättre att låna upp penningarne för att med dem liquidera arbetet kontant. Den föreslagna nya liquidationsmetoden är verkligen icke väl beräknad, och är det att hoppas och förmoda, att den icke skall hos Utskottet vinna något afseende.

Friherre Sprengtporten: Med undantag för kustländerna Halland, Blekinge och Kalmar län, samt de norrländska landskapen, som motionären sjelf uteslutit från sitt förslag, hafva alla rikets öfriga provinser på fastlandet, efter hvad jag vill erinra mig, i mer eller mindre mån, njutit understöd för anläggning af jernvägar, om icke alltid i den utsträckning, eller i den riktning, som af flertalet eller af en och annan kunnat önskas, och häraf drager jag tvänne slutsatser. Den ena: att det synes mig som om Riksdagen icke gått så obetänksamt eller ensidigt till väga vid fördelningen af fördelarne, som motionären tyckes antaga. Den andra: att, om representanterna för de provinser, hvilka erhållit jernvägsanläggningar, — Södermanland t. ex. som haft den oturen att ligga midt i stråkvägen emellan Stockholm och Göteborg — skulle af grannlagenhet eller på grund af politiska jämsförhållanden anse sig förhindrade att yttra sig öfver ifrågasättande projekt, detta visserligen vore den ginstaste vägen att neutralisera motståndet till det stora förslaget; men måne icke då antalet

af beslutande i frågan blefve alltför ringa. Jag vill nu icke längre upptaga Kammarrens tid med besvarande af motionärens yttranden.

Den anmärkningen kan jag likväl icke förbigå, att, då han uppträder för att vederlägga mina invändningar, han förvärfvat sig en stor öfverlägsenhet framför mig i argumentationen, då han upptagit förslatserna i mina yttranden; men uteslutit eftersatserna. Detta gör ock, att hans konklusioner icke passa tillsammans med hvad jag anfört.

Då för flera år tillbaka å ett annat rum en fråga förekom, som gick ut på att för en lång följd af år binda Staten vid vissa förpligtelser, tog jag mig friheten att beledsaga mitt afstyrkande med den erinran, att ingen rår om framtiden och att Staten aldrig bör bortskänka sin handlingsfrihet. Samma eftergifvenhet är nu i en annan form å bane; och nu som då måste jag motsätta mig densamma, med förklarande, att jag afstyrker allt bifall till motionen i sitt nuvarande skick.

Herr Almquist, Erik Victor: Då jag först erhöll kännedom om det förslag för våra framtida jernvägsbyggnader, som Grefve Sparre i sin motion framställt, blef jag öfverraskad af dess storhet, och jag kan ej neka att, när jag fått tillfälle sätta mig in i detsamma, syntes det mig ega många och viktiga partier. Det utgår från den åsigten, att våra jernvägsbyggnader skulle efter en bestämd plan fortsättas — med en kostnad motsvarande 3,000,000 R:dr årligen — och af ett bolag långsamt men oafbrutet byggas under en längre följd af år med ett motsvarande kapital. Jag tror, att idén har mycket för sig, i synnerhet som uti den tid vi befinna oss det är af behofvet påkalladt att söka skaffa utvägar till förtjenst och medel till uppehälle åt vår stora arbetslösa befolkning; men att ingå i någon granskning af förslaget nu, anser jag mig ej vuxen. Dessutom har derom så mycket ordats, att det torde vara öfverflödigt att vidare yttra sig; pligt och nödvändighet tvinga mig likväl att yttra några ord. Så väl i sjelfva förslaget som under diskussionen har motionären betonat, att förslaget åsyftar ett system för hela landet och han har mer än en gång begagnat uttrycket "hela Sverige". Jag beklagar mycket, om han icke räknar dit de delar af vårt land, som han i förslaget uteslutit, och deremot måste jag nedlägga en mycket bestämd protest. Jag föreställer mig att de delar af landet, hvilka uteslutits, ansetts af motionären vara af så ringa betydelse för landet att han icke ansett dem vara värda några jernvägar. Blir motionen godkänd, så är fara värdt att alla i densamma från jernvägen uteslutna provinser, således bland andra hela Norrland norr om Dalelven, i all framtid komma att sakna jernvägar; ty, Mine Herrar, det heter visserligen att förslaget endast gäller för 15 år, men det är dock ytterst beroende på de 40 år, derunder det lån, som för arbetets bedrivande erfordras, skall amorteras och efter hvilkas förlopp Staten skulle öfvertaga de färdiga jernvägarne; och det förefaller mig alldeles säkert att, om förslaget antages och Staten kommer att årligen under denna tid betala 3,000,000 R:dr till jernvägsbyggnader, alla förslag till sådana i Norrland, huru befogade de än må vara, som under denna tid kunna

framkomma, skola af Representationen afvisas och någon möjlighet för Norrland norr om Dalelven, att förrän efter dessa 40 år komma i besittning af jernväg, icke finnas.

Jag har derföre begärt ordet, ej mindre för att reservera mig emot denna ofullständighet i förslaget, än äfven för att fästa Stats-Utskottets uppmärksamhet å den "reservationsmotion" som en del af Norrlands representanter i denna fråga redan väckt; och jag anser mig skyldig att, såsom representant för en af dessa provinser, som man utslurit, yrka, att, derest förslaget i öfrigt gillas, lämpligt belopp måtte under de ifrågasatta 15 åren få användas till jernvägar i de norra orterna. Hvad nu sjelfva saken beträffar, så har motionären i sina kalkyler förbisett åtskilliga viktiga momenter eller begått misstag i uppfattningen af de intressen, jernvägarne anses gynna. Hvilka äro dessa intressen? Jo — utom persontrafiken — jordbruket, jernindustrien och trävaruproduktionen. Hvad jordbruket angår, visar det endast obekantskap med förhållandena, om man tror, att det i Norrland icke är lika lönande för dess idkare och lemnar lika stor del åt exporten i förhållande till arealen, som någon annan del af landet. Jag vill blott anföra såsom ett exempel, att i Westerbotten skördades på samma areal 1868 två mogna kornskördar, och det visar väl att jordbruksindustrien i Norrland bör kunna uppbringas till samma höjd som i de flesta öfriga länen inom landet. Fäster man sig åter vid tillgången till råmateriel för jernvägarnes byggande, så öfverstiga Norrlands resurser i detta fall det öfriga Sveriges. Dessutom begär ju Norrland ingenting annat än hvad de öfriga länen redan ega, och om jernväg löper fram till lämplig punkt i Norrland — må den ej sträcka sig längre upp än till Sundsvall — så tror jag, Mine Herrar, att de rön, man hittills gjort med afseende å jernbanornas kraft att upphjelpa industrien och näringarne, icke skola i Norrland komma på skam och att dessa i detta afseende hittills så vanlottade provinser skola i sin mån kraftigt bidraga till utvecklingen af hela landets välstånd.

Det är slutligen ur politisk synpunkt orätt att utesluta Norrland och just nu — då vi hafva oss förelagdt ett förslag till landtförsvarets reorganisation, hvilket jag tillönskar all framgång — torde det vara oklokt att förbise denna sida af saken. Vi må söka göra vårt försvar så kraftigt som möjligt och underkasta oss hvilka uppoffringar som helst, så fruktar jag att en stor del af våra bemödanden blifva fruktlösa, om vi icke kunna emot en norrifrån kommande fiende hastigt koncentrera truppmassor å punkter, lätta att försvara och viktiga att uppehålla. En sådan punkt är trakten omkring Sundsvall och en mindre styrka deruppe vore tillräcklig att uppehålla en öfverlägsen fiende, om denna styrka stode i snabb kommunikation med öfriga delar af landet.

Jag har alltför länge upptagit Eder tid, Mine Herrar, och slutar nu med att rekommendera mina här framställda yttranden till Stats-Utskottets noggranna pröfning. Jag kan för min del icke gifva min röst åt ett förslag af så genomgripande natur, om en så stor del af landet skall från de med detsamma förknippade fördelar uteslutas.

Grefve Sparre: Jag ber att få yttra några ord ytterligare i

denna fråga, med anledning deraf att en talare, som uppträdt emot mitt förslag, sagt att det skulle innefatta ett monopolium. Jag vet verkligen icke hvad han dermed menar och, ehuru han under enskildt samtal försökt öfvertyga mig om sin åsichts rigtighet, får jag förklara att detta icke lyckats honom. Har man väl någonsin hört en entreprenad benämnas monopol. Det står ju en hvar öppet att göra anbud. Är detta monopol?

Man vill, att ett bolag skall framträda förr än förslaget antages och innan man vet om Staten vill eller icke vill åt detta bolag öfverlåta att bygga de föreslagna jernvägarne. Detta förefaller verkligen besynnerligt, ty förr än man är förvissad om att Staten vill öfvergifva det gamla systemet att sjelf bygga sina jernvägar, — förr kan naturligtvis icke heller bolaget framträda. Vi hafva lyckligtvis en Regering, till hvilken vi kunna hysa fullt förtroende, och jag vet icke hvarför icke Regeringen, derest Riksdagen bifaller förslaget, skulle kunna få med ett bolag uppgöra kontrakt efter af Riksdagen bestämda grunder. Här har det för mig gällt, att inom de tio dagarne väcka motionen för att hålla frågan öppen och ej försumma ett tillfälle, som vid en annan tid icke så säkert torde återkomma. Inom affärsverlden är nemligen i dag ej detsamma som i morgon.

Man har sagt, att det vore oklokt att antaga ett förslag, som går ut på att för 15 år öfverlåta åt ett bolag att bygga våra jernvägar, enär kostnaden för alla dessa 15 åren icke skulle kunna på förhand beräknas; men jag hemställer om icke den erfarenhet, som vunnits under en nära femtonårig dylik verksamhet, skall kunna utgöra ett stöd för denna beräkning. Trafikstyrelsens berättelse gifver vid handen att våra statsbanor kostat i medeltal 860,000 R:dr per mil. Här föreslås för vissa banor ett billigare byggnadssätt och i sådant fall komme naturligtvis kostnaden att nedsättas. Hvad uppfinningar än må göras, hvilka förändringar i affärsverlden än må inträffa; icke tror jag att man kan bygga jernväg med maskiner.

Hvad den siste talaren beträffar, så har han sagt, att, om Representationen följer mina önskingar, så skall icke erhållas mycket, om ens något, anslag till jernvägsbyggnader i Norrland. Han ber jemväl att vi icke skola glömma att äfven Norrland hör till Sverige. Vi ha ej glömt det. Vi glömde det ej förlidne år, då Riksdagen beviljade anslag för afhjelpande af nöden derstädes; och i hela riket insamlades spannmål för att skänkas till Norrland; vi glömma det icke då vi hvarje år anslå medel för vattenaftappningar och myrutdikningar; vi glömma det icke heller då vi med anledning af hans förslag votera hundratusen riksdaler till befordrande af landtbruket i Norrland. Vi göra allt, för att upplyfta denna viktiga landsdel, men vi få ej förbise att dess befolkning utgöres af endast 350,000 människor spridda på en yta af öfver 3,000 qvadratmil. Emellertid lärer Norrland nog icke i framtiden komma att sakna jernvägar, om det också icke kan komma i fråga att erhålla sådana under de första 15 åren. I första rummet måste man naturligtvis tänka på att genom jordbrukets upphjelpande befolka Norrland, hvars jordbruk, enligt hvad erfarenheten visar oss, står ofantligt lågt. Jag bör icke beskyllas för att vilja missunna Norrland, hvilken landsdel jag genom min födsel kan anses tillhöra och

hvilken jag är varmt tillgifven, denna fördel af jernvägar; och jag skall ock, så snart tillfälle dertill beredes mig, göra allt hvad mina svaga krafter medgifva för att bidraga till Norrlands tillväxt och förkofran.

Herr Nordström: Oaktadt den ärade motionärens förklaringar och förnekanden, torde begreppet *monopol* dock oförändradt förblifva detsamma nu och framdeles som hittills, innefattande rättighet för individ eller bolag, att längre eller kortare tid med andras uteslutande bedriva en näring eller ett företag, som är beräknadt på vinst. Alla dessa kriterier inträffa ju ock uti ifrågavarande fall, enär det påtänkta bolaget här skulle genom kontrakt med Staten berättigas att med andras uteslutande under femton år bygga alla de ännu återstående statsjernbanor, dem Staten komme att anlägga, och det mot ett allaredan nu bestämdt pris, som skulle oafkortadt förblifva gällande, äfven om under de femton årens lopp förhållanden och konjunkturner så förändrats, att Staten, om hon härutinnan egde qvar sin frihet och konkurrens stode öppen, kunde på mycket fördelaktigare vilkor få dessa arbeten utförda. Det är mot detta band på Statens och kommande Riksdagars frihet att handla, efter som omständigheterna och det allmännas fördel i hvarje fall visa det vara lämpligast, som jag förnämligast riktat mina anmärkningar under denna diskussion, och kan ej i något afseende finna mig vederlagd genom motionärens invändningar och försök att försvara sina förslag.

Herr Wærn: Då motionären, vid upptagande till besvarande af mina anmärkningar, särskildt fäst sig dervid att jag skulle sagt att förslaget vore en begäran om ett mot grundlagen stridande monopol, ber jag att få erinra att, om jag ansett motionären uttryckligen hafva begärt ett monopol, så skulle jag bestridt remiss af hans motion såsom grundlagsvidrig. Detta har jag derföre icke sagt, men väl att motionärens förslag i verkligheten skulle gifva det af honom nämnda blifvande bolag ett monopol, och jag har grundat detta påstående på det af honom sjelf för förslaget anförda motiv, att man genom förslaget bifallande skulle hindra ett ytterligare framåtrusande i jernvägsanläggningar, således ett bestämdt hinder för andra bolag, liksom för Staten sjelf, att under de 15 åren verkställa jernvägsanläggningar.

Öfverläggningen förklarades slutad och motionen jemte yttrandena hänvisades till Stats-Utskottet.

Föredrogs Grefve Sparres, Eric, den 28 dennes bordlagda, motion N:o 40, om antagande af det utaf särskilde Komiterade utarbetade förslag till lag om inskrifning i fastighetsbok jemte de i sammanhang dermed uppgjorda förslag till författningar.

Herr Nordström: Jag ber att få yttra några ord med anled-

ning af denna motion. Såsom vi väl känna, har initiativet till fastighetsbäckers upprättande utgått från Regeringen, som i sådant afseende nedsatt en komité, bestående af skickliga och erfarna personer att, med ledning af det goda, som andra länder i detta afseende kunde erbjuda, samt äfven med afseende på vårt lands särskilda förhållanden, utarbete ett förslag härom. Detta förslag har länge varit färdigt samt öfverlemnadt till Högsta Domstolens granskning, men Högsta Domstolen, som ansett frågan vara af en mycket genomgripande och mångsidig natur, har öfverlemnadt förslaget till Hofrätterna, som åter i sin ordning sägas ansett nödigt att deröfver höra underdomarne. Nu vill jag icke yttra mig om, huruvida Högsta Domstolens nämnda åtgärd må kunna i allo vara fullt befogad; men att ett af Regeringen framlagdt lagförslag skall åtföljas af Högsta Domstolens utlåtande, är föreskrifvet i grundlagen, och detta, såsom jag tror, icke af artighet vare sig mot denna Domstol eller Riksdagen, utan för högre ändamåls skull. Föreskriften eger i mina ögon en djup betydelse och vigt. Vi alla, som här sitta i Riksdagens Kamrar, kunna hafva ett ganska godt omdöme, en skarp och klar uppfattning af rättsidén, men vi kunna dock icke besitta den mångsidiga uppfattning och lagstiftningen i hela dess omfång öfverskådande blick, som Högsta Domstolen måste antagas ega vid bedömandet af lagförslag, och derfor kan det ej annat, än vara högst nyttigt för Riksdagen att få inhemta Högsta Domstolens utlåtande öfver förslag till nya lagar och deraf kunna hemta ledning för sitt eget omdöme, då det gäller något så viktigt, som att bifalla eller afslå ett lagförslag.

Det hände för några år sedan, att ett förslag af stor betydelse, nemligen förslaget till konkurslagen, som af Regeringen öfverlemnades till Högsta Domstolen, för att deröfver inhemta dess yttrande, qvardröjde der åtskilliga månader, emedan granskningen af förslaget erfordrade mycken tid; och om ej mitt minne sviker, uppträdde ock då samme motionär, som nu, för att genom en annan person afgifva en motion derom, att Riksdagen omedelbart och utan att afvakta Högsta Domstolens yttrande skulle upptaga förslaget till ompröfning. Så skedde ock. Riksdagen lät öfvertala sig att, utan någon ledning af de erfarna män, som sutto i Högsta Domstolen, pröfva och besluta att till lag upphöja ett förslag, som så djupt och mångfaldigt ingrep i fina rättsförhållanden; men att Riksdagens beslut hade utfallit annorlunda, om den fått inhemta Högsta Domstolens anmärkningar i afseende å förslaget, och att åtskilligt i den nya konkurslagen, som nu der har kraft af lag, då hade kommit att lyda annorledes, vågar jag utan fara för misstag påstå.

Det förslag, motionären nu vill så fort som möjligt få af Riksdagen godkändt, kan till och med sägas vara af en än mer genomgripande vigt. Fastighetsböckerna beröra ju på det närmaste frågorna om egande- och nyttjande-rätt till jorden. Jag vill väl ej påstå, att den beviskraft, som dem kommer att tillerkännas, är af absolut bindande art, enär vår lag uti intet fall förklarar motbevisning vara otillåten; men i sakens natur ligger, att fastighetsböckernas vittnesbörd måste få den största vigt, och vid sådant förhållande kan väl förslaget till lag om dessa fastighetsböcker, om hvad de skola innehålla,

huru de skola inrättas och kontrolleras m. m., icke framställas för Riksdagen uti alltför stark belysning af dem, som med grundlig lagkunskap förena domarens säkra erfarenhet. Högsta Domstolen sjelf, som från Hofrätterna infordrat deras yttranden i denna viktiga angelägenhet, har, såsom det förekommer mig, just derigenom också för sin del visat, huru samhällsviktigt den anser förslaget vara; och säkerligen skall ej samhället på något sätt lida skada af det dröjsmål, som kan uppkomma deraf, att Riksdagen, för att stadga sitt omdöme i denna sak, afvaktar meddelandet af de upplysningar, som Högsta Domstolens blifvande utlåtande utan tvifvel i rikt mått skall hafva att bjuda på.

Jag anser hela denna motion alltför hastigt beslutad och tror att Kammaren gjorde bäst, om den icke remitterade den, utan låte den omedelbart för denna gång falla.

Grefve Sparre, Eric: Jag ber få anmärka, att siste talarens påstående att jag väckte en motion rörande konkurslagen är ett fullkomligt misstag. Det var en riksdagsman, som jag icke hade någon beröring med, och med hvilken jag låg i delo, som väckte den motionen. Motionen hade dock sin goda verkan och påskyndade aflåtandet till Riksdagen af Regeringens förslag.

Hvad särskildt denna fråga angår, så väcktes den först för mer än 20 år sedan, men Riksdagen kunde då ej göra något afseende på densamma, emedan de tysta förmånsrätterna ej voro borta. Frågan väcktes emellertid ånyo för snart 10 år sedan, och Representationen anhöll då att Regeringen måtte låta utarbета förslag i ämnet. Frågan fick emellertid hvila af samma skäl som förut; men Regeringen föranstaltade dock att en komité tillsattes, som sammanträdde år 1865. Den 10 Juli 1867 afgaf komiterade sitt förslag, som derpå öfverlemnades till Högsta Domstolen, hvilken nu ansett nödigt att höra Hofrätterna. Dessa åter hafva å sin sida infordrat Underrätternas utlåtande. Det är snart ett år sedan frågan föredrogs i Högsta Domstolen och ännu hafva icke Hofrätterna afgifvit sina utlåtanden. Det är således icke säkert att frågan nästa riksdag hinner hit, men möjligt är att vi ännu flera år få vänta på Regeringens förslag, och då frågas: bör Representationen dröja att pröfva ett förslag som den begärt, men som Regeringen undanhåller densamma? Jag tror, att enskild riksdagsmans rätt bemyndigar honom att draga under Riksdagens pröfning ett sådant förslag, och jag vet icke hvad ondt det skulle kunna göra. Jag förutsätter emellertid, att hela mitt förslag icke skall kunna antagas, men delar deraf kunna det dock. Det hade icke varit rätt af mig att utbryta dessa delar, och dessutom är det mera praktiskt att så uppställa ett förslag att delar deraf kunna antagas.

Jag slutar nu med det tillägg, att jag icke känner något ämne, som för jordbruket, krediten och eganderättens helgd är af mera vikt än detta, och jag tror att hvarje år som går utan att nuvarande förhållanden ändras kan verka menligt.

Herr Wallenberg: Jag delar den siste talarens åsigt att fastighetskrediten är ett ämne, som man icke bör skjuta åt sidan. Derpå

bero så många andra förhållanden; och om man icke sätter den främst bland eganderättsförhållandena, så får man dock sätta den bland de främsta. Den väckta motionen innefattar åtskilliga delar, som väl behöfva och kunna särskiljas, och jag är för min del så anspråkslös i mina reformsträfvanden att, om alla dessa delar icke kunna antagas, jag anser det vara bättre att få något än intet.

Bland alla de förändringar, som jag anser böra vidtagas i in-teckningsväg, äro ett par saker, som jag anser först böra komma under ompröfning, och deraf är den ena, att skilja fastighetskrediten så mycket som möjligt ifrån den personliga krediten, det vill säga, att, när man har ett in-tecknadt skuldebref, så bör fordringsegaren i första rummet erhålla betalning ur den in-tecknade fastigheten, innan han tillgriper pantgifvarens lösegendom m. m. Det är en af de vigtigaste frågorna. Den andra är den, att ingen må erhålla in-teckning i fastighet, förrän han genom ett formligen ingånget aftal blifvit dertill berättigad, ty detta tillströmmande af fordringsegare till gäldenärens egendom, när det är klen med krediten, är både ynkligt och löjligt, och skadar mer än det gagnar. En förändring i detta fall skulle vara mycket nyttig i det afseendet, att det höjde dessa in-teckningspappers värde, ty när man såg en in-teckning, kunde man taga för gifvet att i nio af tio fall in-teckningen vore god. Såsom fallet nu är, måste man underkasta dessa papper den sorgfälligaste granskning.

Tillåt mig säga, att dessa frågor alltför länge hvilat, och jag tror icke att, då vederbörandes hörande drar så långt ut på tiden, det kan vara riktigt ändamålsenligt att vänta derpå. Det är visst mycket vackert, att man söker erhålla det fullkomligaste, men jag är icke säker, att man skall finna det på den vägen.

Jag anser förslaget vara ändamålsenligt och förtjent af uppmärksamhet och jag anhåller på sådan grund om motionens remitterande till Lag-Utskottet.

Herr Hasselrot: Ehuru väl jag inser, att hvarje ledamot eger rätt att såsom sin motion upptaga ifrågavarande förslag, och att Kam-maren är i sin goda rätt, om den pröfvar förslaget, innan det under-gått Högsta Domstolens granskning, hemställer jag dock huruvida sådant kunde vara klokt. Rikets Ständer hafva hos Regeringen anhållit, att den måtte låta utarbete ett förslag i ifrågavarande hänseende; Regeringen har vidtagit alla åtgärder, som på den ankommer, och förslaget ligger färdigt, endast väntande på Högsta Domstolens yt-trande för att kunna till Riksdagen aflåtas. Högsta Domstolen har dock först ansett nödigt att höra vederbörande Hofrätter öfver förslaget, innan den afgifver sitt utlåtande i frågan, och då det icke lär kunna dröja länge, innan Högsta Domstolen blir satt i tillfälle att afgifva ett på inhemtad kändedom om de särskildta förhållandena grundadt omdöme härutinnan, hemställer jag, om det icke vore klokast att vänta med att fatta beslut i frågan, till dess förslaget från Regeringen ankommer. Då denna fråga dessutom, som motionären antydtt, varit å bane redan i 20 år, bör väl ett dröjsmål af ännu ett par år icke vara så farligt.

Herr Nordström: Jag har visst icke förbisett motionärens rätt att väcka förslag äfven i detta ämne, men jag har heller icke förbisett, att grundlagen tillägger Kammaren rätt att pröfva, om det är skäl att remittera en väckt motion till Utskott. Jag vill visst icke yrka på att denna motion icke måtte remitteras, men jag finner det vara en skada för vården af de rättsförhållanden, inom hvilka förslaget rör sig, om Riksdagen fattar beslut i frågan utan att ega tillgång till de upplysningar, som erfarna och vid lagtillämpningen vana män, med ett ord, som Högsta Domstolen kunde lemna. Och detta skulle Riksdagen göra, för det en nitisk man, som äfven varit med om uppgörande af kommitterades förslag, skyndsamt vill komma till målet och därför väckt motion i ämnet? Jag hyser stor aktning för hans nit, men tror dock icke detta vara tillräckligt skäl att godkänna motionens afgifvande.

Hvad angår att en eller annan punkt af förslaget skulle kunna antagas, i fall de vinna Utskottets tillstyrkande, så vill jag ej yttra mig deröfver, ehuru mycket skulle vara att säga om alla förslagens 72 §§ med dithörande moment. Jag vill blott med anledning af hans yttrande härom nämna, att han härvid gjort ett litet språng åt sidan för att detournera min mening. Om vi vänta till nästa riksdag så få vi förslaget riktigt sofradt till oss, ty det har då genomgått fyra grundliga revisioner. Jag frågar: skulle verkligen Riksdagen vilja, utan att taga notis om hvad dessa revisioner kunna upplysa i frågan, nu taga i öfvervägande den väckta motionen? Jag för min del skulle vilja be den ärade motionären, som sannerligen icke behöfver detta plus i sin meritlista, att han ville återtaga sin motion och vänta dermed till nästa år, då rättvisa nog skall honom vederfaras.

Efter härmed slutad öfverläggning hänvisades motionen jemte yttrandena till Lag-Utskottet.

Föredrogs och hänvisades till Lag-Utskottet Herr Bruns den 28 dennes bordlagda motion N:o 43, angående förändrad lydelse af 2 mom 9 § i Kongl. Förordningen, angående grunderna och villkoren för hemmanskyfning och jordafsöndring.

Föredrogs och hänvisades till Stats-Utskottet Herr Bruns den 28 dennes bordlagda motion N:o 44, angående anslag till den i Hel-singland inrättade sjukvårdsanstalt för spetälska.

Föredrogs och hänvisades till Lag-Utskottet Herr Gyllenrams den 28 dennes bordlagda motion N:o 45, om särskild skogslagstiftning för Gotland.

Friherre Staël von Holstein: Då i sista plenum en riksdagsman gjorde anmärkning emot mitt uti en motion framställda yrkande, att samma motion måtte få remitteras till Utskott på samma gång och i sammanhang med Kongl. Maj:ts Proposition angående landtförsvarets ordnande, anförde han såsom skäl för denna sin anmärkning ett vid 1850 års riksdag afgifvet Betänkande. Jag besvarade då icke anmärkningen, emedan jag icke egde kännedom om det omnämnda Betänkandet, men sedan jag nu gjort mig underrättad om innehållet deraf, anhåller jag, att få besvara den gjorda anmärkningen, som innehöll, att Herr Stjernsvärds organisationsförslag skulle vid 1850 och 1851 årens riksdag, på grund af origtiga och felaktiga uppgifter och beräkningar, blifvit helt och hållet förkastadt, och att ej någon riksdagsman, som var mån om sitt anseende, velat förorda det. Detta påstående är visserligen i så måtto riktigt, att nämnda organisationsförslag förklarades, "icke böra till någon Rikets Ständers åtgärd föranleda", men frågan gällde redan då en upplösning af indelta arméen, och att ett första försök hertill skulle förkastas, är ingalunda något som bevisar förslagets oantaglighet. Nu åter är förhållandet helt annorlunda, ett nytt förslag till landtförsvarets organisation är framlagdt, och det har då synts mig vara fullt skäl att yrka, att det Stjernsvärdska förslaget måtte på samma gång som det förra blifva taget i öfvervägande, och att någons medborgerliga anseende skulle häraf kunna lida något men, lär ej med fog kunna påstås.

Detta yttrande hänvisades till det Särskilda Utskottet för behandling af frågan om landtförsvarets organisation.

Anmälde och bordlades:

Banko-Utskottets Memorial N:o 1, med öfverlemnande af Bankofullmäktiges till Utskottet afgifna berättelse; samt

Kansli-deputerades Memorial N:o 1, angående antagande af tjänstemän och vaktbetjening i Riksdagens Kansli.

Kammaren åtskiljdes kl. 4 e. m.

In fidem

O. Brakel.
