

Fredagen den 30 April 1869.

Kammaren sammanträdde kl. 10 f. m.

Justerades fyra protokollsutdrag för den 28 och protokollet för den 15 dennes.

Upplästes och godkändes:

Lag-Utskottets förslag till Riksdagens underdåniga skrifvelse N:o 36, om ändring i gällande stadganden rörande den kommunala röst-rätten; samt

Stats-Utskottets förslag till Riksdagens underdåniga skrifvelse N:o 37, angående godtgörelse till Statskontoret för icke ersatta förskott till utgifter för folkundervisningen.

Herr Grefven och Talmannen tillkännagaf att anslag blifvit utfärdadt till sammanträdets fortsättning kl. 6 e. m.

Föredrogs Kongl. Maj:ts den 28 dennes bordlagda nådiga Proposition angående beviljandet af medel till understödjande af allmännyttiga arbetsföretag för beredande af tillfälle till arbetsförtjenst åt den i följd af sislidna års miss växt nödställda befolkningen i vissa delar af riket.

Herr Ekenman: Då, såsom jag förmodar, Kongl. Maj:ts nu föredragna Proposition kommer att till Stats-Utskottet remitteras, anhåller jag att få uttala min lifliga önskan att den måtte af Stats-Utskottet behjertas och utvägar till det äskade anslaget af Utskottet finnas. Det torde synas föga tillbörligt, att den underdåniga ansöknin-
ning, som föranledt denna Proposition om understöd för en jernväg

genom Tabergs bergslag, blifvit till Kongl. Maj:t ingifven så nära riksdagens slut, men jag hoppas, att samma ursägt, som Kongl. Maj:t fäcktes i nåder gilla, äfven hos Utskottet och Riksdagen måtte vinna erkännande. Denna ursägt finnes i den närvarande beklagansvärda nöden i Småland. Dimensionerna af denna nöd kunde man icke på förhand beräkna. Ett större antal af Smålands jordbrukare, bergsbruksidkare och fabrikanter sammanträdde i anledning häraf i Jönköping den 16 sistlidne Mars samt uttalade dervid enhälligt den åsigt att de af Riksdagen beviljade anslag skulle blifva alldeles otillräckliga, så framt icke det vilkor kunde uppfyllas, som blifvit vid dem fästadt, eller att de skulle användas företrädesvis till allmänna arbetsföretag. Sådana äro emedlertid i flera delar af Småland svåra att åstadkommas och måste dessutom föregås af undersökningar och arbetsplaner; detta vållar tidsutdrägt och förminskar möjligheten att kunna redan under innevarande år på sådant sätt använda understödsmedlen. Mötet fann dock oundgängligen nödvändigt att göra något för nödens afhjelpande och, för att kunna realisera denna åsigt, återupptogs det fordna, aldrig förgättna förslaget att bygga en jernväg genom Tabergs bergslag. Tanken var djerf, men icke desto mindre vågade man antaga att menigheterna skulle anstränga sina yttersta krafter, för att bringa till utförande detta storartade och viktiga företag, för så vidt nemligen anslag af statsmedel dertill kunde erhållas. Man beknade genast bidrag till nödiga undersökningar — bidrag hvilkas betydliga belopp utvisade den allmänna benägenheten att göra uppoffringar för företaget — och undersökningarne hafva sedan fortgått med den skyndsamt att redan den 15 i denna månad fullständigt kostnadsförslag, åtföljdt af plan- och profilkartor, kunnat inlemnas till Kongl. Maj:t. Väg- och Vattenbyggnads-styrelsen, hvars utlåtande blifvit af Kongl. Maj:t infordradt, har mot förslaget icke haft något annat väsendtligt att anmärka, än att den föreslagna vagnparken syntns nog ringa. Styrelsen har likväl ansett sig böra afstyrka bifall, enär bolag ännu icke vore bildadt, men i afseende å denna omständighet ber jag få erinra dels att under den korta tid, som förflutit sedan frågan först väckts, ett bolag omöjigen hunnit åstadkommas, dels ock att denna Riksdags Stats-Utskott redan i en annan fråga medgifvit ett sådant konditionellt anslag som här skulle ifrågakomma. Stats-Utskottet har nemligen föreslagit att 250,000 R:dr må användas till understöd åt det bolag, som kan komma att bildas för anläggande af en jernväg från nordvestra stambanan förbi Fryken till trakten af Dejeffors. Skulle något bolag icke kunna bildas, så har naturligtvis frågan om understöd förfallit. — Oaktadt den föreslagna jernvägens längd skulle uppgå till ej mindre än $7\frac{1}{6}$ -dels mil, har, i anseende till särdeles lyckliga terrängförhållanden, kostnaden för dess anläggande kunnat beräknas till endast 1,128,500 R:dr, eller omkring 157,000 R:dr för hvarje mil, och detta fastän i kostnadsförslaget ingå utgifter för den rörliga materielen, för inventarier till trafiken, för elektrisk telegrafledning och för jordafsöndringar. Den utsedda interimsstyrelsen har icke vågat sträcka sina förhoppningar på understöd af Statsverket särdeles långt och därför endast begärt att en tredjedel af kostnadsbeloppet måtte beviljas såsom lån, men, så väl på grund af den kändedom jag tror mig

ega om den ekonomiska ställningen inom orten och i följd hvaraf jag befarar att svårigheter skola möta för anskaffande af återstående två tredjedelar, som ock med hänsyn till den princip Stats-Utskottet vid denna riksdag uttalat, eller att sådana banor, som den ifrågavarande, böra understödjas icke genom lån utan genom direkt anslag, vågar jag hemställa, det Stats-Utskottet ville tillstyrka Riksdagen att, för det ifrågasatta jernvägsföretaget anvisa en fjerdedel af kostnadsbeloppet, att utgå såsom anslag utan återbetalningsskyldighet mot de vilkor i öfrigt Kongl. Maj:t föreslagit.

Öfverläggningen förklarades slutad och den Kongl. Propositionen jemte yttrandet hänvisades till Stats-Utskottet.

Föredrogs men begärdes af flere ledamöter ånyo på bordet Särskilda Utskottets den 28 dennes bordlagda Memorial N:o 2, i anledning af Kamrarnes skiljaktiga beslut uti åtskilliga frågor rörande Kongl. Maj:ts nådiga Proposition angående landtförsvarets organisation samt de inom Riksdagens båda Kamrar i samma ämne väckta motioner.

Föredrogs och bifölls Särskilda Utskottets den 28 dennes bordlagda Memorial N:o 3, angående gratifikation åt en af Utskottet antagen extra kanslist.

Föredrogs men begärdes af flere ledamöter ånyo på bordet Bevillnings-Utskottets den 28 dennes bordlagda Betänkande N:o 15, i anledning af väckta motioner om särskild beskattning å sockertillverkningen af hvitbetor eller andra organiska ämnen.

Föredrogs men begärdes af flere ledamöter ånyo på bordet Andra Kammarens den 28 dennes bordlagda Protokollsutdrag N:o 248, med återlemnande af frågan om revision af fattigvårdsförordningen m. m., för så vidt den rörde 11:te punkten 2:dra mom., 15:de punkten 3:dje mom. och 16:de punkten i Andra Kammarens Tillfälliga Utskotts Utlåtande N:o 33.

Föredrogs ånyo och företogs punktvis till afgörande Stats-Utskottets den 24 och 27 dennes bordlagda Utlåtande N:o 65, i anledning af dels Kongl. Maj:ts nådiga Proposition om anslag till fortsättande af arbetena å nordvestra stambanan samt för uppförande af

stationshus i Stockholm, dels väckt förslag att för Statens jernvägsbyggnader endast materiel af Svensk tillverkning må användas.

1:sta punkten.

Herr Statsrådet Adlercreutz: I den till Stats-Utskottet i dag remitterade Propositionen har Kongl. Maj:t till beredande af arbetsförtjenst och derigenom äfven lindring i den nöd, som i följd af felslagen skörd råder inom flera delar af vårt land, påkallat Riksdagens medverkan till åstadkommande af åtskilliga arbetsföretag af allmännyttig beskaffenhet. Huru stora emellertid än de bidrag må vara, som för dessa arbeten blifvit äskade, och huru rikliga undsättningsbelopp än hittills tillflutit de nödlidande dels genom statsanslag dels genom enskild välgörenhet, låter det dock svårigen fördölja sig, att, med anledning af de stora dimensioner nöden tagit, ytterligare mellankomst af Staten blir nödvändig. Ett sätt, och det, som enligt min tanke ligger närmast till hands, att bereda ytterligare hjälp, är att Riksdagen af det anslag, som för år 1870 kommer att beviljas för fortsättande af arbetena å nordvestra stambanan, medgifver Kongl. Maj:t rättighet att redan under innevarande år för detta ändamål få, på sätt af Herr O. Olsson i en motion föreslagits, disponera 1,000,000 R:dr. Genom att begagna en sådan utväg till beredande af arbetsförtjenst, sker icke någon rubbning i den kommande statsregleringen, och Staten inledes icke i några vidtutseende företag, om lämpligheten af hvilkas företagande just nu meningarne kunna vara och otvifvelaktigt äro ganska delade. En särdeles viktig omständighet är ock, att arbetsplanen för nordvestra stambanan redan är i detalj uppgjord, ty deraf följer att, om nu en million skulle under detta år, utöfver hvad som förut beräknats, få användas, kunde arbetsstyrkan inom ganska kort tid ökas med 2,500 å 3,000 man. Skulle nu här emot invändas, att Wermland är alltför aflägsse från de nödlidande orterna, för att dessa af ökadt arbetstillfälle i nämnda provins kunde draga någon fördel, ber jag få erinra, dels att Dalsland, hvilket är närmaste granne till Wermland, lider för närvarande af ganska stor nöd, dels ock att arbetare från Småland och Blekinge skulle kunna från första punkt, der de träffa Statens jernvägar, afgiftsfritt transporterats till Wermland. Vidare bör icke heller förbises att, om vid tiden för nästa riksdag förhållandena skulle finnas vara sådana, att ifrågavarande, för 1870 afsedda, men möjligen för innevarande år använda, en million borde ersättas, så att i allt fall 3,100,000 R:dr finge under år 1870 användas för nordvestra stambanan, man vunne den fördel, att denna jernväg blefve färdig ett halft år tidigare, än eljest varit beräknadt, hvarmed vore förknippad, dels den tekniska förmån att de sista arbetena kunde verkställas sommartiden i stället för vintertiden, och dels den ekonomiska att man erhöle trafikinkomster redan under 1871 års sommar.

Uti en af en aktad ledamot af denna Kammare afgifven reservation, hvilken visserligen finnes bilagd Stats-Utskottets Betänkande N:o 66, men likväl eger så nära sammanhang med förevarande fråga, att det torde tillåtas mig att derom nu yttra några ord, har reser-

vanten varmt framhållit nödvändigheten att bereda arbetsförtjenst åt de nödlidande och dervid beklagat att Kongl. Maj:t icke lemnat något förslag till ledning för Representationens åtgärder i detta hänseende. Jemte det jag, i likhet med hvad reservanten vidare yttrar, anser fördelaktigt ju närmare de arbeten, genom hvilka förtjenst beredes, flyttas in på den ort, der de nödlidande hafva sitt hemvist, ber jag få fästa hans uppmärksamhet derpå, att denna grundsats blifvit följd vid alla af Kongl. Maj:t i den remitterade propositionen föreslagna arbetsföretag, och att anledningen, hvarföre den Kongl. Propositionen afgifvits först nu, just varit, att planerna för dessa företag ej förr hunnit komma i fullständigt skick. Dröjsmålet har emedlertid haft det goda med sig, att innevånarna i de nödlidande orterna derigenom blifvit nödsakade att göra alla möjliga ansträngningar, och fäster man sig särskildt vid den föreslagna jernvägen genom Tabergs bergslag, så finner man att denna ort, der nöden dock antagit särdeles stor utsträckning, har för åsigt att själf tillsläppa två tredjedelar af anläggningkostnaden och af Staten äskat en tredjedel, och detta såsom län, ett förhållande hvilket så mycket mera förtjenar uppmärksamhet, som man vet att under gynnsamma penningetider och i mera af naturen gynnade trakter enskilda jernvägsbolag alltid erhållit två tredjedelar af anläggningssumman såsom låneunderstöd från Statens sida. Sammanfattningen af hvad jag nu haft äran anföra är ett uttalande af den önskan att Riksdagen måtte, jemte beviljande af 3,100,000 R:dr för år 1870 till fortsättande af arbetena å nordvestra stambanan, tillika med bifall till Herr O. Olssons motion medgifva att af nämnda summa ett belopp af 1,000,000 R:dr finge redan under innevarande år för ifrågavarande jernvägsarbeten disponeras.

Herr Montgomery-Cederhjelm: Ehuru jag hufvudsakligen biträdt de beslut med afseende å våra jernvägar, hvori Stats-Utskottets majoritet stadnat, och endast reserverat mig mot Utskottets beslut att nu bestämma riktningen för norra stambanan, ber jag få tillkännagifva att jag inom Utskottet med afseende å anslaget till nordvestra stambanan hyst en åsigt lika med den af Herr Chefen för Civil-departementet nu uttalade, och att anledningen hvarföre jag ej lät anteckna mig såsom reservant var den, att jag ej lyckades tillvinna denna åsigt någon uppmärksamhet inom Utskottet och ej vågade hoppas att den skulle erhålla många anhängare. Jag har emedlertid sedermera erfårit, att den allt mera och mera vunnit terräng, och detta är orsaken, hvarföre jag nu vill med några ord förorda denna åsigt. Såsom af Utskottets Betänkande synes, har man föreslagit att 3,100,000 R:dr för år 1870 skulle anvisas för fortsättande af arbetena å nordvestra stambanan. Då jag emedlertid ej kunnat sluta ögonen till för den nöd och arbetslöshet, som finnes i landet, då jag ej kunnat underlåta att dela deras åsigt, som anse att något borde göras för att afhjelpa denna nöd, då jag varit öfvertygad att hjälpen skulle vara verksammare, om den lemnades i form af arbetstillfälle än i form af län, såsom hittills skett, och då slutligen viktiga statsändamål befordras genom påskyndande af denna jernbana, har jag omfattat den öfvertygelse att af anslaget en del borde före-

slås att utgå redan i år. Denna bana är oomtvistad, ingen hyser i afseende å dess fullbordan den ringaste tvekan. Bedrives endast detta jernvägsföretag, så kommer arbetet att koncentreras på en punkt och man inlåter icke Staten på några vidlyftiga arbetsföretag, från hvilka Staten, då den en gång påbörjat dem, icke kan afstå. En omständighet af yttersta vikt är ock att fullständiga detaljplaner redan finnas uppgjorda för denna bana, baracker uppbyggda och så vidare, hvaraf följer att arbetsstyrkan, omedelbart sedan Riksdagen beslutat ett högre anslag, kan ökas, hvaremot detta icke är möjligt vid någon annan jernvägsbyggnad. Om man nemligen tänker sig, att arbetena på den norra eller östra stambanan skulle påbörjas, så måste alltid åtskilliga undersökningar föregå, och minst två månader skulle åtgå innan någon större arbetsstyrka kunde anställas. Man invände inom Utskottet, att en förhöjning af anslaget till nordvestra stambanan vore detsamma som att förlägga arbetet inom en ort der det icke behöfdes och att bättre vore att lemna medel till de trakter, der nöden förefinnes, men jag ber då få erinna, att här icke är fråga om att lemna understöd åt orkeslösa personer, utan att de, hvilka skola erhålla hjälp, äro de unga, arbetsföra, och att för dem betyder afståndet ganska litet, helst om de, på sätt Herr Civilministern antydt, skulle få utan afgift begagna Statens jernvägar. Dessutom bör man ej heller förglömma, att på Dalsland och åtskilliga trakter af Wermland råder nöd. Många andra skäl finnas, hvilka tala för en förhöjning af anslaget med 1,000,000 R:dr; ett är det, att, på sätt Herr Chefen för Statens jernvägsbyggnader upplyst, banan i så fall skulle blifva färdig ett halft årtidigare, eller den 1 Juni 1871, och man erhöle således förr några inkomster af densamma; ett annat det, att, då denna bana är af nästan lika stor vikt för Norrmännen som för oss och då de förra haft sin bandel färdig redan i sex år, så böra vi väl påskynda fullbordandet af den återstående delen för att gå dem till mötes.

I afseende å Statsverkets närvarande ställning torde jag få meddela, att enligt af Stats-Utskottet uppgjorda beräkningar bristen vid 1870 års slut skulle upgå till omkring 6,000,000 R:dr. Tager man emedlertid, på sätt Herr Finansministern äfven gjort, 1870 års bevilning, = 2,600,000 R:dr, i beräkning såsom inkomst, så nedgår bristen till 3,550,000 R:dr. Enligt den af Kongl. Maj:t vid riksdagens början uppgjorda kalkyl skulle den hafva kommit att utgöra 3,400,000 R:dr, och således har, ehuru åtskilliga utgifter tillkommit, bristen befunnits utgöra endast 150,000 R:dr utöfver hvad Kongl. Maj:t antagit, hvilket ju är ett ganska vackert resultat. Genom att nu tillåta Kongl. Maj:t att af 1870 års anslag redan under innevarande år använda en million, skulle Statsverkets ställning icke i ringaste mån förändras, ty detta blefve endast en anticipation och icke något nytt anslag. På grund af hvad jag nu anfört, vågar jag föreslå att Kamraren behagade besluta:

“att Riksdagen måtte, till fortsättande af arbetena å nordvestra stambanan emellan Carlstad och Arvika, för år 1870 till Kongl. Maj:ts disposition anvisa ett anslag af 3,100,000 R:dr, hvarutaf dock Kongl.

Maj:t må ega att redan under innevarande år förskottsvis för ändamålet använda 1,000,000 R:dr“.

Flere ledamöter hördes häri instämna.

Herr von Koch: Af alla de många föreslagna sätten att afhjelpa den för handen varande nöden anser jag det af Herr Chefen för Civil-departementet nu framställda vara det bästa, framför allt i betraktande deraf, att snar hjälp är dubbel hjälp. Här skulle *genast* kunna beredas arbetstillfälle för 2,500 människor, och detta, så vidt jag kan inse, icke allenast utan olägenhet för det allmänna, utan tvärtom till ganska stort gagn, ity att den nordvestra stambanan derigenom blefve förr fullbordad. Så många talande skäl för förslaget hafva redan blifvit anförda, att jag icke har några att tillägga, och jag skulle derföre hafva inskränkt mig till att helt enkelt hafva yrkat bifall till detsamma, så vida jag icke såsom representant för en ort, hvilken väl först i sista stunden framställt sitt nödrop men dock är lika hjälpbehöfvande som någon af de trakter, hvilka redan erhållit understöd, nemligen norra delen af Blekinge, hade en särskild anhållan att framställa. Herr Chefen för Civil-departementet har antydt, att de arbetssökande från den i afseende å jernvägar så vantlottade sydöstra delen af Sverige skulle kunna erhålla fri resa på Statens jernvägar. Endast på detta sätt skulle det blifva möjligt för dessa hungrande hopar, hvilka nu stryka omkring i nämnda trakter, att bereda sig tillfälle till arbete, men jag skulle emellertid vilja anhålla, att Kongl. Maj:t täcktes tillse, huruvida icke det löfte, som sålunda blifvit afgifvet af en utaf Konungens rådgifvare, kunde utsträckas derhän, att arbetare från Blekinge och angränsande delar af Småland finge sjöledes, t. ex. på ett af Kronans fartyg, transporterats till Malmö eller annan välbelägen jernvägsstation. De hafva 12 å 15 mil till närmaste jernväg och så utblottade som de äro skulle de möjligen ej kunna på egen bekostnad förskaffa sig dit. Jag instämmer för öfrigt uti Herr Montgomery-Cederhjelm's förslag.

Friherre Funck: Jag skulle icke hafva yttrat mig i denna fråga, för så vidt icke den föregående talaren hade i förbigående omnämnt den reservation, jag afgifvit vid Utskottets Utlåtande N:o 66. Hvad den nu föreliggande frågan angår, så synas samtliga de ledamöter af Kammaren, som yttrat sig, instämna deri, att det vore önskligt och nyttigt, om jernvägsbyggnaderna kunde bedrivas med större skyndsamtighet än hittills, och att för sådant ändamål 1,000,000 R:dr af 1870 års anslag borde redan under innevarande år användas. Jag medgifver till alla delar att detta skulle vara önskligt och nyttigt, men, för så vidt hufvudmotivet för den föreslagna åtgärden skulle vara att lindra nöden, vågar jag vara skiljaktig i fråga om lämpligaste orten hvar denna million borde användas. Det är visserligen sannt att på Dalsland finnes en befolkning, hvilken behöfver understöd, men man bör besinna att i Vermland pågår redan ett större arbete, nemligen byggandet af nordvestra stambanan, och der kan denna befolkning erhålla arbete. Deremot kunna svärligen arbetsföretag i Vermland

bereda någon väsendtlig fördel för de nödlidande i de Småländska länen. Den förste värde talaren har redan medgifvit, att det är en fördel ju närmare arbetena förläggas den trakt der nöden råder, men han har dock ansett att äfven arbeten på längre afstånd skulle medföra gagn, enär de behöfvande kunde utan svårighet förflytta sig dit, och han har tillagt att detta kunde få ske afgiftsfritt; men härvid möta dock tvänne omständigheter, hvilka ej torde sakna all vikt. Den del af arbetsförtjensten, som åtgår till den dagliga lefnadskostnaden, sprides inom den ort, der arbetarne uppehålla sig, och kan således ej, när dessa vistas på längre afstånd, komma deras hemort till godo. Ej heller finnes det stor sannolikhet för, att i sådant fall det plus i arbetsförtjenst, som återstår, sedan lefnadskostnaderna äro bestridda, komme att öfversändas till den hemmavarande familjen; när det är 20 å 30 mils afstånd mellan arbetaren och hans familj, är det fara värdt att förtjensten kommer att onyttigt förbrukas, hvaremot, i händelse arbetena pågå i hemorten, hustrun eller barnen lättare kunna träffa arbetaren och få af honom emottaga bidrag till de hemmavarandes underhåll. Såsom jag i min reservation antydt, så bör, om nöden skall vara det hufvudsakliga motivet till en förhöjning i anslag för jernvägsbyggnader, arbetet förläggas så nära som möjligt till den ort der nöden råder, och således i förevarande fall vid östra stambanan, ett företag som i alla händelser förr eller senare skall fullbordas. Den förste värde talaren yttrade, att Staten icke borde inlåta sig på några vidtutseende företag, om hvilka meningarne just nu voro delade, men jag vågar härvid bestrida, så väl att östra stambanan kan anses såsom något vidtutseende företag, som ock att någon skiljaktighet är rådande om lämpligheten af denna bana, hvars riktning redan blifvit af statsmagterna bestämd. Samme talare har ock, med anledning deraf att jag i min reservation tillåtit mig uttrycka såsom önskligt, om Representationen till ledning för sina åtgärder i och för nödens lindrande hade erhållit något förslag från Kongl. Maj:t, förklarar att Kongl. Maj:t genom den i dag remitterade Kongl. Propositionen lemnat ett sådant förslag, och han tillade dervid, att de i Propositionen omnämnda företag vore de enda, som erhållit en så fullständig utredning, att Kongl. Maj:t dermed kunnat taga befattning. Annu har jag icke hunnit taga någon närmare kännedom om denna Kongl. Proposition, men jag tillåter mig dock betvifla, att frågan om den föreslagna bibanan i Jönköpings län blifvit fullständigt utredd. Jag vill icke längre upptaga Kammarens tid, utan inskränker mig till en hemställan att Kammaren ville, utan afseende å det här framställda amendementet, godkänna Utskottets förslag.

Herr Wærn: Det af en Konungens rådgifvare nu framställda, och af Herr Montgomery-Cederhjelm upptagna förslag afser icke något nytt anslag, utan endast rättighet för Kongl. Maj:t att tidigare, än förut ifrågasatt varit, få disponera en del af ett anslag för nord-vestra stambanan. Detta är något, som sällan eller aldrig vägrats, när något nyttigt ändamål dermed kunnat vinnas. Till en början ber jag få erinra, att denna fråga icke har något sammanhang med anslag till andra jernvägsföretag, eller andra utvägar att lindra nö-

den i landets sydöstra delar. Motiverna att lindra denna nöd äro fortfarande lika stora; likaså möjligheten för Staten att anskaffa medel härtill, och någon sådan antagonism, som den hvarom man här talat, kan ej förefinnas, då fråga icke blifvit väckt att af de för nordvestra stambanans fortsättande anvisade medel, 3,100,000 R:dr, använda en del till jernvägsföretag å andra ställen. Förslaget, att tillåta Kongl. Maj:t att redan under innevarande år disponera en million af detta anslag, har derföre, jag upprepar det, icke något att göra med arbetsföretag å andra orter. Den är en helt och hållet fristående fråga och bör betraktas uteslutande i och för sig sjelf. Dervid får jag då fästa uppmärksamheten derå, att nöden på Dalsland är i högsta grad oroväckande. För två månader sedan erhöll jag bref från en mjölnare i mellersta delen af nämnda landskap, hvari han omtalar, att hans qvarn är dagligen öfverlupen af en massa menniskor, hvilka önska förmåla alla möjliga och omöjliga slag af nödbrödsämnen, och han berättar tillika, att trakten är öfversvämmad af stora kringstrykande skaror af arbetslösa. Äfven i angränsande delar af Vermland är tillståndet lika oroväckande; så t. ex. känner jag genom bref från Stömne bruk att deromkring råder fullkomlig nöd. Man invänder visserligen, att i Vermland pågår redan nu jernvägsanläggning med en betydlig arbetsstyrka, och att detta borde vara tillräckligt, men man måste besinna, att denna arbetsstyrka ej är större än den varit under föregående år, och att således arbetsföretaget, så länge det bedrifves med samma arbetsstyrka, ej kan lindra den nöd, som uppstått just under detta år. Antalet af arbetsbehöfvande har ofantligt stigit, och det är för att lemna sysselsättning och bröd åt dessa nya arbetslösa, som man vill öka arbetsstyrkan. Man har ock påstått att, när man drager arbetarne från deras hemort, lindrar man ej nöden i den ort, der den egentligen existerar, men detta vågar jag helt och hållet bestrida, ty det är väl ej orten, utan människorna, som lida nöd. Om en mängd personer, hvilka saknat arbete och derföre legat kommunens öfriga medlemmar till last, erhålla sysselsättning, så måste väl derigenom nöden förminskas. Det vore visserligen förmånligast, om arbetet kunnat förläggas på Dalsland, men detta låter sig icke göra, och i allt fall måste ett sådant arbetstillfälle förbättra ställningen. Om jag antager t. ex., att i en kommun finnas 200 arbetslösa, och 50 af dem erhålla arbete på annan ort, så äro åtminstone dessa 50 hjälpta, och de tillgångar, kommunen eger, måste blifva mera tillräckliga att bispringa 150 kvarvarande än förut 200. Andra skäl, visserligen sekundära i afseende å de hufvudsakliga motiverna, men dock ingalunda oväsentliga, såsom att norvestra stambanans påskyndande utgör en fördel ej blott för Vermland utan äfven för alla jernvägsföretag i öfriga delar af riket, enär dessa, ju snarare denna bana fullbordas, desto förr hafva utsigter att erhålla anslag, skulle jag kunna anföra, men jag vill ej längre upptaga Kammarens tid. Jag vill endast återföra i minnet, att, då här blott är fråga om att tillåta Kongl. Maj:t, för lindrande af nöden, att tidigare disponera ett gifvet anslag, som icke kan användas på annan ort och å annat sätt, och då detta medgifvande icke kan i ringaste mån skada andra jernvägsföretag, men deremot medför gagn för hela landet, direkt för

dem som erhålla arbete, och indirekt för alla andra, derigenom att de understödsmedel man eger blifva mera tillräckliga, då så är, säger jag, så är det väl skäl att lemna detta tillstånd, och jag yrkar derföre bifall till Herr Montgomery-Cederhjelm's förslag.

Grefve Hamilton, Henning: Med Herr Chefen för Civil-departementet instämmer jag deri, att något verksammare medel att afhjelpa den nöd, som nu råder inom landet, icke finnes, än att redan under innevarande år använda 1,000,000 R:dr af 1870 års anslag till nordvestra stambanan, och jag anser just detta sätt vara så mycket lämpligare, som Kongl. Maj:t skulle, samma dag Riksdagen godkände detta förslag, kunna anbefalla arbetenas ökande på nämnda stambana, hvaremot, om man beslöte sig för att anvisa medel till andra arbetsföretag, en viss tid alltid skulle åtgå, innan arbetena kunde påbörjas. Jag tror äfven, att den enda anmärkning, som egentligen blifvit häremot framställd, eller att det plus i arbetsförtjenst, hvilket skulle uppstå utöfver hvad som åtginge till arbetarens lefnadsbehof, icke kommer den nödlidande provinsen till godo, då de arbetsökande måste öfvergifva sin egen hemort, icke eger tillämpning i förevarande fall, enär den nödlidande provinsen icke har några produkter att afsätta och således i allt fall ej skulle få godt af detta plus. Hade Småland spannmål, och öfriga lifsförnödenheter att aflåta, vore för hållandet annorlunda, men nu måste ju arbetarnes födomedel tagas från annat håll, och då är det likgiltigt, om arbetet sker i den nödställda orten eller annorstädes. Jag har således icke något att erinra mot att 1,000,000 R:dr af anslaget till nordvestra stambanan får disponeras redan under detta år. Jag har endast en betänklighet att framställa mot detta förslag, som likväl lätt kan af Herr Chefen för Civil-departementet häfvas. Är det verkligen meningen att anslaget för nordvestra stambanan under nästa år icke skall blifva mera än 2,100,000 R:dr, då har jag intet att säga, utan biträder då i allo hans framställning, men hafva vi åter att till nästa riksdag förvänta en Kongl. Proposition angående förhöjning i detta anslag, tror jag att det vore klokare att se saken sådan den verkligen är, och nu genast bevilja det erforderliga anslaget, på det vi i tid måtte kunna vidtaga åtgärder för medels anskaffande. Om, som jag här hört alla talare påstå, färdigbyggandet af nordvestra stambanan skulle påskyndas derigenom att 1,000,000 finge utgå redan under detta år, så förutsätter ju detta nödvändigt att vi nästa år skola bevilja 1,000,000 utöfver det nu ifrågasatta anslaget, och jag ser då intet skäl, hvarföre vi icke genast kunde bevilja 4,100,000 R:dr. och öfverlemna åt Kongl. Maj:t att fördela detta anslag som han lämpligast finner. Skulle således Herr Chefen för Civil-departementet icke förklara att en förhöjning i anslaget för nästa år icke ifrågakommer, så skulle jag vilja påyrka att vi genast för nordvestra stambanan beviljade ytterligare en million, med rättighet för Kongl. Maj:t att deraf redan under innevarande år använda så mycket, som för beredande af ökad arbetsförtjenst kan finnas nödigt och i öfrigt lämpligt.

Friherre Raab, Adam: Såsom representant för den kanske mest

nödlidande ort i Sverige anser jag mig pligtig att omfatta hvarje tillfälle som erbjuder sig till lindring i nöden, och jag kan därför icke annat än på det varmaste förorda Herr Civil-ministerns framställning. I afseende å frågan huruvida ett arbetsföretag i Vermland verkligen skulle medföra någon lindring i nöden för Öland och Blekinge, kan jag åberopa egen erfarenhet. Då jag för några år sedan behöfde ett större antal arbetare vid en egendom i närheten af hufvudstaden, så anmälde sig genast en mängd Ölänningar och Blekingsbor. De äro vana att söka arbete på längre afstånd, och skulle de nu, såsom Herr Civil-ministern antydt, få fri resa på Statens jernvägar, så tror jag ej att någon svårighet möter för dem att begifva sig till Vermland. Hvad åter angår den omständighet, att större delen af arbetsförtjensten skulle förspillas på främmande ort, så skulle detta lätt kunna hjälpas genom ett arrangement af arbetsbefälet, om nemligen befälet innehölle en del af arbetarnes förtjänst för att afsändas till den hemmarvarande familjen.

Jag anser således alla skäl tala för bifall till Herr Civil-ministers förslag och anhåller därför om proposition i sådan syftning.

Herr Wallenberg: Jag finner icke något ovanligt deri, att Regeringen begär att redan under löpande år få förfoga öfver en del af ett anslag, hvars beviljande för ett kommande år ingen ämnar bestrida. Sådant har händt många gånger, och jag får därför i likhet med flere föregående talare anhålla om bifall till den gjorda framställningen endast med den förändring att ordet "lyfta" förändras till "använda".

Herr Hasselrot: Jag ber att få instämma i Herr Montgomery-Cederhjelm's förslag, och anhåller att på samma gång få fästa uppmärksamhet på förhållanden, hvilka, som jag hoppas, skola af Kamraren behjertas.

Under den tid, då jernvägsarbetena i stor skala pågingo inom landet, strömmade en mängd arbetare till dessa trakter — få af dem hemsände några sparpenningar, utan fång kommunerna under männernas frånvaro försörja deras hustrur och barn. Jag tror därför, att det vore af stor vikt, att en del af jernvägsarbetarnes förtjänst kunde innehållas för att komma deras familjer till godo, och får med anledning häraf föreslå, att Riksdagen ville i underdånig skrifvelse anhålla, det Kongl. Maj:t täcktes anbefalla Chefen för Statens jernvägsbyggnader att icke lemna ur sigte angelägenheten deraf, att med arbetarne vid Statens jernvägsbyggnader sådant aftal kunde uppgöras, att en viss procent af deras arbetsförtjänst innehålles för att efter arbetsaftalets slut af arbetschefen öfversändas till ordföranden i kommunalnämnden i den ort arbetaren tillhör, med rättighet för denne att äfven under arbetstiden få den innehållna behållningen, i den mån, den uppkommer, till hemorten öfversänd.

Herr Lagerstråle: En föregående talare har yttrat, att han endast ville lemna bifall till den gjorda framställningen under förutsättning, att från Regeringens sida tillkännagafs, att en proposition om anslag för fortsättande af nordvestra stambanan under nästa år

icke skulle omfatta mer än 2,100,000 R:dr. Utom det att, som hvar och en bör kunna inse, att dylikt tillkännagifvande från Regeringens sida nu svårligen lär kunna lemnas, synes mig en särskild omständighet tala för bifall utan alla förutsättningar, nemligen den, att behöfvat af att i förskott disponera en del af detta anslag, är framkalladt af exceptionela förhållanden inom landet. Dessa förhållanden hafva af flera andra talare blifvit framhållna, och jag inskränker mig därför till att instämma i Herr Montgomery-Cederhjelm's förslag; men hemställer på samma gång, huruvida en underdänig skrivelse af det af Herr Hasselrot föreslagna innehåll nu lämpligen kan, utan att densamma varit af någon motionär föreslagen eller af Utskottet bedömd, komma under öfverläggning.

Herr Tornerhjelm: Uppfattningen af denna fråga beror helt enkelt på motivet för den gjorda framställningen, om härmad i första rummet afses att påskynda färdigbyggandet af nordvestra stambanan, eller att bereda tillfälle till arbetsförtjenst åt de nödlidande provinsernas innevånare.

Jag för min del önskar och anser det vara statsekonomiskt fördelaktigt att få denna bana färdig så snart som möjligt; men hade Regeringen haft denna åsigt, så hade den väl för detta ändamål begärt ett större anslag redan vid riksdagens början. Vi måste således antaga, att motivet är att lindra nöden genom beredande af arbetsförtjenst. Jag medgifver, att, om man endast fäster afseende vid nöden i Vermland och Dalsland, kan man möjligen i någon mån lindra den på detta sätt; men huru innevånarne i kanske de mest nödlidande provinserna, Blekinge och Kalmar län, kunna hafva någon fördel af en utsträckning af jernvägsarbetena i Vermland kan jag ej fatta; utan vill man göra något för att lindra nöden i Småland, bör man börja med byggandet af östra stambanan. Denna bana är icke omtvistad och dess sträckning är sådan, att den skulle sprida arbetsförtjenst öfver hela den nödlidande orten. Detta sätt är så enkelt och praktiskt, att för den, som icke har några hemliga afsigter, bör icke något tvifvel kunna förefinnas, att det ju är det bästa att tillgripa. Om man redan hade voterat anslag till arbeten på östra banan, skulle jag ej hafva något emot att biträda det nu ifrågavarande förslaget; men om nu detta går igenom, så kan det lätt hända, att sedermera den östra banan icke får något anslag. Jag yrkar därför afslag.

Grefve Mörner, Carl Göran: Med den siste talaren måste jag instämma deri, att, om hufvudsakliga ändamålet med den här gjorda framställningen skall vara, att genom beredande af arbetsförtjenst hjälpa de nödlidande i Kalmar län och Blekinge, så har man icke härför funnit det ändamålsenligaste sättet, då man vill anvisa dem arbetsstationer i Vermland; och jag förblifver vid detta påstående, äfven om representanter från de mest aflägsna trakter säga motsatsen. Men man har här sträckt sina anspråk nästan långt, då man icke endast begär, att arbetssökande vid jernvägarne skola på dessa hafva fri resa — något som jag har svårt att gå in på, då det ej är alla arbetare medgifvet — utan äfven att de skola fritt transporterats

till närmaste jernvägsstation, jag vet ej huruvida genom kronoskjuts eller på hvad sätt. Om jag nu antager, att det begärda anslaget utgår, så blifva naturligtvis de, som först anmäla sig, till arbetare antagne, och i främsta rummet de, som vid sådana arbeten förut varit anställda, åtminstone skulle jag, om jag vore arbetschef, vid antagandet af arbetare utgå från denna grund. Således om detta anslag beviljas, så kan jag icke tänka mig annat än att en duglig arbetare, han må nu komma hvarifrån som helst, blir, om han i tid anmäler sig, antagen, och då nöden och arbetslösheten är stor öfver nästan hela landet, lär det ingalunda blifva brist på arbetsökande från närmast belägna orter, t. ex. från Skaraborgs län, hvarigenom ändamålet att afhjelpa nöden i mera aflägsset belägna orter högst ofullständigt kan på detta sätt vinnas. För min del kan jag således icke finna, att beviljandet af det begärda anslaget kan medföra någon annan egentlig fördel än den, att den nordvestra stambanan härigenom blir färdig något tidigare. Det beror då på, hvad vigt Representationen fäster vid uppnåendet af detta mål. Jag vet, att många anse det af stor vigt, och vore vi i goda finansiella omständigheter, skulle jag icke häremot hysa några betänkligheter; men då jag hör anföras såsom ett motiv, att, om arbetet å denna bana kunde påskyndas, skulle den så mycket förr lemna ökade inkomster, kan jag icke neka, att jag i detta hänseende hyser vissa dubier och tror, att ju mera penningar vi lägga ned på den, desto större kapital få vi att förränta. Då denna bana hittills icke kunnat betäcka trafik kostnaden och ännu mindre underhållskostnaden, lär jag väl icke sakna all anledning för min öfvertygelse, att man åtminstone i närmaste framtid icke har några särdeles ökade inkomster att deraf förvänta. Man har sagt, att det vore högst sällsynt att afslå en Kongl. Proposition att få i förskott disponera ett anslag. Det vill jag icke bestrida; men här är icke fråga om Kongl. Maj:ts Proposition, utan om Olof Olssons motion, och att en enskild motion icke vinner afseende är något ganska vanligt. Hvad Kongl. Maj:t begärt, har af Stats-Utskottet blifvit tillstyrkt, och någon enskild motionär har ej heller begärt mera, ty Olof Olssons motion går endast ut på att en del af det utaf Stats-Utskottet tillstyrkta anslaget skulle i förskott kunna användas. Att nu höja anslaget med en million, vore ett högst ovanligt sätt att gå till väga, som jag hoppas ej måtte vinna Kammararens bifall. Det skulle leda oss in på banan att oförberedt afgöra frågor, om vi skulle på den här direkt gjorda framställningen höja anslaget — och deremot får jag på det högsta protestera. Om man nu stadnar vid Utskottets förslag, tror jag att man derigenom visar, att man vill gå Kongl. Maj:ts nådiga önskan till mötes, och jag får därför anhålla om bifall till detta förslag.

Herr Montgomery-Cederhjelms: Jag ber att med endast några få ord få bemöta den näst föregående talarens yttrande, att nöden i landet icke blir afhjelpat med den million hvarom här är fråga, utan att derföre fordras mycket mera. Jag betvivlar icke det sista; men jag anser, att man icke bör ingå på den satsen, att Staten är skyldig att gifva arbete åt alla arbetsökande, ty detta är en högst

farlig sats. Här är nu fråga om, huruvida icke Staten i en kritisk period, då nöden är stor, bör söka bereda arbete åt en mängd arbets-sökande, och visst icke att proklamera den åsigten, att Staten är skyldig att lemna arbete åt alla, som begära det. En utsträckning af arbetena å den nordvestra stambanan lemna nu härför det bästa tillfälle, då denna bana ej är omtvistad och alla förberedande åtgärder undanstökade, så att inom ganska kort tid arbetet i mera vidsträckt skala der kan vara i gång.

Emot den föreslagna ändringen af ordalydelsen i mitt förslag, så att det skulle heta "för ändamålet använda," i stället för "lyfta", har jag ingenting att invända.

Herr von Koch: Man har gjort en anmärkning, som jag ber att få bemöta, emedan den har ett visst skenskal för sig. Man har sagt, att, då skälet för den gjorda framställningen, att Regeringen skulle redan i år få disponera öfver en million af anslaget för 1870 för nordvestra stambanan, vore det, att man genom att bereda arbetsförtjenst i Vermland ville lindra nöden i Blekinge och Kalmar län, och då man för att möjliggöra detta mål ville bestå arbetssökande från dessa orter fri resa på jernvägarne, skulle dessa arbetare härmed vara föga hjälpte, om de vid framkomsten blefve utan arbete. Denna anmärkning vore riktig, om man bure sig så hufvudlöst åt, att man endast utfärdade en proklamation, att de, som ville resa till Vermland, kunde der få arbete. Men jag är öfvertygad, att så icke kommer att tillgå, och meningen är, att Staten icke beviljar fribiljett åt andra än dem, som komma att antagas såsom arbetare. Det förefaller mig, som det bästa sättet att här gå till väga vore det, att någon person finge i uppdrag att i hemorten uppgöra kontrakt med de arbetare, som man ville antaga, och kunde man gerna i dessa kontrakt insätta något i den syftning, som Herr Hasselrot föreslagit. De kunde då vara säkre om att vid framkomsten få arbete, och jag tror, att man på detta sätt skulle kunna tillgodogöra sig det motiv, som af en reservant i Stats-Utskottet framhållits, eller att arbetsgifvaren skulle få arbete för godt pris. Kostnaden för resan kunde ju sedan afdragas af arbetsförtjensten, och jag kan ej finna bestås något så löjligt i detta förslag, att det bort framkalla något slags hån med armodet, eller någon fråga om de arbetslöse kanske skulle kronoskjuts, ett yttrande, i hvilket jag ej igenkänner det goda hjertat hos den person, som fällde det.

Jag anhåller om bifall till Herr Montgomery-Cederhjelm's förslag.

Herr Leijonancker: Inom Utskottet har jag afstyrkt alla vidare anslag för jernvägsföretag än de af Kongl. Maj:t föreslagna. Jag har gjort det af det skäl, att jag ansett frågan om anskaffande af penningar icke vara så utredd, att man borde påbörja företag, för hvilka kostnaden skulle uppgå till 25 millioner, utan att veta, hvar härtill erforderliga medel skulle erhållas. Men då jag hyser denna farhåga att gifva anslag till nya statsbanor, kunde jag deremot icke finna

finna farligt att fördela 1870 års anslag äfven på 1869. Det är ju icke fråga om ett ökad lånbehof, utan helt enkelt om ett förskott, som gör, att Regeringen kan drifva arbetena något fortare i år och får i stället drifva dem något långsammare nästa år. Jag har derföre med förvåning hört, att ett sådant förslag kunnat möta så stora svårigheter; men nu tror jag mig finna, att den egentliga orsaken till motståndet ligger deri, att man vill använda dessa medel på andra banor. Skälen för att använda dem för fortsättning af nordvestra banan är af föregående talare så utvecklade, att jag kan vara helt kort. Jag anser för min del, att beredande af arbetsförtjenst i Wermland kan ganska väl komma att bidraga till lindrande af nöden i Småland, då man känner Smäländingarnes rörlighet och deras förmåga att hushålla. Som bevis på, att de ej låta sig afskräckas af afståndet, får jag anföra, att vid Lule kanal var en stor del af arbetarne Smäländingar. Vore det Östgötarne, som lede nöd, då skulle jag tala på annat sätt, men som sagt är, för Smäländingarne är jag öfvertygad, att man på nu föreslaget sätt skall lindra nöden. Dessutom äro två provinser, Dalsland och Westergötland, der äfven nöd råder, närmaste grannar till Wermland, och således kunna dessas innevånare äfven komma i åtnjutande af fördelarne af detta anslag. Det finnes ännu en omständighet som gör, att jag med min röst vill bidraga till detta förslag, och det är den, att jag alltid tror det vara klokast, att Staten drifver arbetet på en bana i sender. Med afseende på nöden tror jag man till och med bör föredraga den nordvestra stambanan framför den östra derföre, att, om anslaget gifves till den sednare, så kan icke arbetet genast börja, utan det kan möjligen dröja flera månader, innan det kommer i gång, emedan åtskilliga detaljundersökningar först måste göras. På den nordvestra stambanan åter kan arbetet omedelbart efter beslutets fattande få den utsträckning, som ökad anslag medgifver.

Af alla dessa skäl får jag anhålla om bifall till Statsrådet Adlercreutz' framställning.

Friherre Bildt: I likhet med en talare, hvilken yttrat sig i denna fråga, instämmer jag i den åsigten, att det är rättare af statsmagterna att, i stället för att med gifvor lindra nöden, söka bereda arbetsförtjenst genom att utföra arbeten, som i alla fall måste ske och äro för landet nyttiga. Jag vill således icke motsätta mig det här väckta förslaget, att genom beredande af ökade arbetstillfällen i Wermland söka lindra den nöd, som uppstått i landet; men jag måste hysa någon betänklighet vid att, som här är i fråga, på förhand besluta en så vigtig sak som den att anslå en viss summa i och för detta särskilda ändamål ensamt och just på detta ställe. Det är ju ett faktum, som icke kan döljas, att på flera ställen i vårt land herrskar för närvarande en betänkelig nöd, och om det å ena sidan icke är statsekonomiskt riktigt att säga, att hvarje medborgare har rätt till arbete, är det dock å andra sidan en skyldighet af Staten, att, då den bör verkställa arbeten, utföra dem på en tid, då de för beredande af tillfälle till förtjenst äro särskildt af behovet påkallade.

Denna fråga synes mig dock behöfva en närmare utredning. Man har yttrat, att, om en million kommer att användas utöfver hvad som redan är afsedt, så kunna arbetskrafterna ökas med 2,500 man, och att arbetare från alla landsändar skulle komma till Wermland. Jag tror att genom att sprida kungörelser att arbete finnes att få i Wermland, skulle det blifva ett tillfälle för hela landet att der söka en aflopps kanal för arbetslösa personer, och att, synnerligast om det skulle så tillgå, som Herr von Koch nämnde, eller att man förskaffade dem tillfälle att på beqvämare och billigare sätt komma dit, skulle de komma i massor, icke endast från Blekinge och Kalmar län, utan från alla de delar af landet, hvarifrån något slags anspråk på erhållande af arbete eller understöd kan framställas. Men jag föreställer mig, att, när man för det särskilda ändamålet att lindra nöden vill företaga allmänna arbeten, böra dessa arbeten, då nöd råder i flera trakter, också fördelas på olika ställen af landet. Man har talat om arbeten i Småland och på östra stambanan. Jag tror, att detta vore det bästa och det lämpligaste sättet att lindra nöden, om sådant är hufvudändamålet, och det lär det väl onekligen vara. Det är den, som gjort, att man vill modifiera Kongl. Maj:ts nådiga Proposition och förändra den fastställda arbetsplanen för nordvestra banan, ty att några andra omständigheter icke inträffat, som påkalla ett hastigare färdigbyggande på denna bana, det vågar jag påstå. Det är endast nöden, som tillkommit, och den innebär en så vigtig fråga, att den bör af Representationen betraktas i och för sig sjelf och icke som en bifråga, der man låter sina känslor förleda sig att kanske votera en million utöfver det, som är begärdt. Jag anser så mycket mera skäl att betrakta denna fråga i och för sig sjelf, som här under diskussionen framkastats åtskilliga åsigtter, hvilka göra det klart, att den så bör behandlas. Så har en talare yttrat, att, i fall vi bifalla den gjorda framställningen, så är klart, att vi icke kunna gifva penningar till östra stambanan. Då man hör ett sådant yttrande, kan man lätt komma på den tanken, att denna fråga har en annan betydelse än den uppgifna: att söka få medel till nödens lindrande. För mig är derför det nyss påpekade ett talande skäl att rösta för den åsigtten, att man först bifaller Kongl. Maj:ts Proposition, och särskildt tager i betraktande den nu väckta frågan om lindrande af nöden i sammanhang med behandlingen af Kongl. Maj:ts i dag remitterade Proposition, hvilken just har till ändamål att bereda arbetstillfällen. Man kan ju tänka sig, att Stats-Utskottet vill föreslå någon modifikation i Kongl. Maj:ts sist inkomna förslag, och under sådana förhållanden skulle man på förhand bundit sig genom att nu votera 1 million för 1869.

Jag har, utan anspråk på att i detta fall kunna inverka på någons öfvertygelse, dock ansett mig böra yttra min mening, om hvars rättighet jag blifvit under loppet af denna diskussion allt mera öfvertygad.

Herr Hasselrot: Då man anser det i mitt förra yttrande gjorda yrkande innebära en särskild fråga, så får jag härmed frantaga det samma dess form af yrkande, och endast låta det kvarstå som en

enskildt uttryckt önskan, vid hvilken Chefen för Civil-departementet torde fästa det afseende, den kan anses förtjena.

Herr Statsrådet Adlercreutz: Jag har begärt ordet endast med anledning af den till mig direkt ställda frågan, huruvida, om nu beviljas, att af det för nordvestra stambanan för nästa år begärda anslag, en million redan i år får användas, Kongl. Maj:t komme att vid nästa riksdag återfordra denna million för anslaget's fyllande.

Det kan icke tillkomma mig att på förhand bestämma, hur Kongl. Maj:t kan komma att i detta fall förfara, och jag antydde redan i mitt förra yttrande, att det bör på de vid tiden för nästa riksdag sig företeende omständigheter ankomma, hvad som i detta afseende må åtgöras, hvilket nu hvarken bör eller kan med bestämdhet sägas.

Herr Lilliehöök: Jag ämnar icke ingå i någon undersökning, huruvida den eller den jernvägen bör lämpligast få anslag, och jag hoppas, att hvad Regeringen i detta fall föreslagit, skall vinna Kammarrens bifall. Jag har endast velat yttra några ord i anledning af Herr von Kochs förslag, att arbetssökande från de nödlidande orterna skulle få fri resa till arbetsstationerna. Jag tror, att detta skulle komma att förorsaka mycket trassel, ty om de sjukna på vägen eller vid framkomsten, så vet jag ej, huru de skola komma hem, när det ej är meningen, att de skulle hafva kostnadsfri hemresa; och man kan vara förvissad om, att de fleste, just med anledning deraf att resan till arbetsorten är kostnadsfri, äro alldeles medellöse. Jag tror således det vara bättre, att de få vara beredde på att sjelfve bekosta resan till och ifrån arbetsorten.

I Herr Hasselrots förslag, att en viss procent af afföningen skulle innehållas för att hemsändas, kan jag icke annat än instämma. Vi, som äro från de orter, som hafva många arbetssökande vid jernvägarne, veta alltför väl, att det är ganska vanligt att, när dessa efter en hel sommars arbete vid jernvägarne komma hem, de icke hafva ett öre med sig i sparpenningar, och under tiden har kommunen fått försörja både deras hustrur och barn. Jag kan derför icke finna annat, än att intagandet i arbetskontraktet af ett sådant stadgande skulle verka högst fördelaktigt.

Grefve af Ugglas: Såsom ledamot af Stats-Utskottet anhåller jag att med några få ord få för Kammarren redogöra för min ställning till denna fråga.

Redan vid första öfverläggningen angående denna punkt, visade sig, att en stark påtryckning skulle komma att utöfvas för beviljandet af ett större anslag för fullbordande af nordvestra stambanan än Kongl. Maj:t begärt för innevarande år. Man framhöll som skäl den inom landet herrskande arbetslösheten och den stora nöden, som borde lindras. För min del ansåg jag dock, att, då så nyligen medel för detta ändamål blifvit ställda till Kongl. Maj:ts disposition, det icke var så gifvet, att ytterligare en million skulle behöfvas, och å andra sidan, att det var en nog betydlig utgift, för att man borde noga betänka sig på den. Men under förutsättning, att en million ytterligare

skulle gifvas, vill det synas mig, som det vore bättre att lägga ned denna million på den bana, som redan är under arbete, och hvarigenom Staten förr skulle få ränta på de medel, som redan der äro nedlagda. Äfven om man betraktar frågan endast ur nödens synpunkt, tror jag, att denna på sådant sätt skulle mera blifva lindrad, enär på denna bana inom mycket kort tid arbetsförtjenst kunde lemnas, då deremot, om man skulle börja att bygga en ny bana, åtskilliga förberedande anordningar först måste vidtagas, hvilka möjligen ända till slutet af sommaren skulle uppskjuta alla frukter af beslutet.

Man har visserligen anmärkt, att Wermland ligger något aflägsset ifrån de trakter, som äro mest behöfvande; men denna anmärkning förefaller mig ej särdeles bevisande, och det så mycket mindre, som i Utskottet omnämnts, att halländingar begifvit sig af till Oskarshamn—Nässjö-banan, och det oaktadt denna bana är af särdeles präkär natur. När man nu ser, att innevånarne på vestra kusten gå öfver till den östra för att söka arbete, lära väl icke de rörliga småländingarne draga i betänkande att för detta ändamål begifva sig af till Wermland.

Under förutsättning att en million skall lemnas, är jag böjd att gifva den till nordvestra stambanan, och jag sluter mig då till Grefve Hamiltons förslag.

Chefen för Civil-departementet har visserligen på en interpellation svarat, att han icke nu kunde säga, huruvida i händelse man nu drager af en million från de 3,100,000 R:dr, som äro begärda för nordvestra stambanan, det skulle kunna komma i fråga att lägga till en million för nästa år. Att så måste ske är dock gifvet, dels för att undvika de öfverklagade kastningarne i de anslag, som nedläggas på jernvägsarbeten, och dels därför, att man icke kan antaga, att den nöd, som nu är rådande, kan så snart gå öfver, att icke äfven nästa år detta slags hjälp kommer att tagas i anspråk.

Jag får således förklara, att, om en million bör lemnas utöfver hvad Kongl. Maj:t föreslagit, för att bereda arbetsförtjenst åt de behöfvande, så ansluter jag mig i fråga om sättet för dess beviljande till Grefve Hamiltons förslag.

Friherre Raab: Jag tror det vara af vigt, att man skiljer emellan ett nytt anslag och den begäran, som här är gjord, att af ett anslag få anticipera en million.

Jag anser, i likhet med hvad en reservant vid nästa Betänkande yttrat, att Staten bör i detta fall handla som den enskilde, hvilken, om han har ett stort arbete att utföra, söker att verkställa det när arbetslönerna äro låga.

För min del skulle jag, i likhet med flere andra talare, vilja påstå det vara särdeles af behofvet påkalladt att icke allenast bevilja användandet af denna million, utan äfven att bereda tillfälle till arbete på flera andra ställen.

Man har här sagt, att en person, som går ut för att söka arbete, har hustru och barn hemma, och att kommunen oftast får taga hand om dem, när han är borta. Men om mannen icke i sin hemort får arbete, måste i alla fall hustru och barn falla på kommunen, och skulle han äfven på främmande ort supa upp sin förtjenst, så har

man åtminstone den fördelen, att icke behöfva föda äfven *honom*. En talare har yttrat, att nog får man folk, om man än beredde arbetstillfällen på huru många ställen som helst. Hvad bevisar sådant annat än att detta förslag är godt, och jag ber Herr Tornerhjelm vara lugn, att jag icke skall sätta mig emot det förslag, som ligger honom om hjertat, eller att få östra stambanan färdig, för att derigenom få en kortare väg till Skåne.

Jag har hvarje postdag underrättelser om den svåra nöd, som råder i Calmar län och Blekinge, och hvilken är störst därför, att man icke kan skaffa alla behöfvande arbete. Jag skulle därför på det högsta beklaga, om man icke genom bifall till den gjorda framställningen ville göra möjligt att bereda de nödlidande tillfälle till arbete, på samma gång som Staten deraf har direkt fördel.

Jag anhåller om bifall till Olof Olssons motion.

Friherre von Otter: Jag har för min del alltid tyckt, att arbetena på nordvestra stambanan drifvas alltför långsamt, och har därför ingenting emot, att för detta år dertill användas ytterligare en million, *derest Statens tillgångar sådant medgifva*. Men då man som skäl för denna utsträckning af arbetena på nordvestra banan anført, att man dermed ville söka lindra nöden i de södra provinserna, måste jag mot detta sätt att gå till väga afgifva min protest. Jag kan nemligen icke tro, att nöden der blir härigenom lindrad, eller att på detta sätt tillräckligt med arbetstillfällen komma dessa nödlidande provinser till godo. Möjligen kan för det lösa folket vara möjligt att vandra upp till Wermland; men det är icke det lösa folket, jag afser, utan dem som hafva hustru, barn och jord till sina torp, och för dessa blir det ganska svårt att begifva sig dit upp. Dessutom hafva vi en sorglig erfarenhet, att de besparingar, som vid jernvägsarbeten blifvit gjorda, icke kommit de hemmavarande till godo, utan att dessa arbeten tvärtom hafva verkat derhän, att kommunernas fattigvård blifvit ännu mera betungad.

Jag ber därför att få upplysa dem, som ämna rösta för denna million, att de dermed icke göra något för de nödlidande i de södra provinserna, utan att de måste på samma gång vara betänkte på att lemna ytterligare bidrag till dessa. Det är första gången jag talar om nöden; men då den blifvit af så många andra framhållen, måste äfven jag höja min röst. Jag vågar påstå, att, derest icke de södra provinsernas innevånare blifva tillgodosedda med arbete, blir närmaste följden den, att de flytta öfver till Amerika, dit emigrationen redan pågår i en skala, som Herverne icke kunna ana, och att de agitationer, hvilka göras i mångahanda riktningar, få en tacksammare jordmän bland det arbetande folket, då de se, att den enskilde icke kan hjälpa dem, och att Staten gör det på ett sådant sätt, att de icke kunna tillgodogöra sig dess hjälp.

Jag har endast velat påpeka detta, på det att de, som bevilja denna million, äfven måtte tänka på en annan million för de södra provinserna.

Friherre Beck-Friis: Med anledning af Chefens för Civilde-

partementet yttrande angående möjligheten, att för nästa år ett ökadt anslag för fortsättning af nordvestra stambanan skulle komma att ifrågasättas, anhåller jag att få uppgifva några siffror. Enligt en af Chefen för Statens jernvägsbyggnader författad, i Stats-Utskottet förefisad promemoria skulle, om man ökade anslaget för 1870 med 1½ million, och deraf 1 million finge under detta år användas, redan i början af år 1871 nordvestra stambanan kunna vara färdig. Då årets anslag blifvit användt, återstår af hela anslaget för denna bana 5,800,000 R:dr. För år 1870 äro begärda 3,100,000 R:dr. Vi hafva då kvar 2,700,000 R:dr.

Skulle nu under innevarande år en million mera, än som beräknadt varit, nedläggas på denna bana, så återstår utöfver de anslag, nu äro ifrågasatta att beslutas, endast 1,700,000 R:dr, och då ligger den tanken nära, att vid nästa riksdag den million kommer att återfordras, som nu beviljas i förskott.

Jag tror således att, om Riksdagen nu beviljar, att 1 million redan under detta år får användas, sådant kommer att hafva till följd att nästa års anslag kommer att höjas med 1 million. Så bör denna fråga betraktas, ty icke kan man tänka sig, att man för denna summa uppskjuter fullbordandet af en statsbana, som är så nära färdig. Man har ock yttrat att, om man beviljade anslag till den östra eller norra stambanan, skulle det icke bidra till lindrande af nöden af det skäl, att dessa banor icke äro så noga undersökta, att arbetena genast kunde börja på dem.

Svårigheterna häraf måste dock ej vara så stora, och jag styrkes i denna min åsigt ännu mera deraf, att vi i dag hafva till Stats-Utskottet remitterat en Kongl. Proposition, deri man, för att lindra nöden, förordat anslag till en jernväg, hvaröfver visserligen blifvit gjord en allmän, men icke någon detaljundersökning. Den har en längd af 7 mil och är således ett ej obetydligt arbete, och jag kan ej föreställa mig annat än att de återstående undersökningarne på östra stambanan skulle vara lättare att fullborda, och att således arbetena kunde förr börja der. Jag hyser i likhet med den föregående talarren den åsigt, att man lindrar nöden i södra Sverige på bättre sätt, om man förlägger arbetena närmare sjelfva de nödlidande orterna, och hvad särskildt Wermland beträffar, har denna provins redan blifvit mycket favoriserad derigenom, att det är den enda provins, inom hvilken under detta år något jernvägsarbete för Statens räkning bedrifves.

Jag anhåller om bifall till Stats-Utskottets förslag.

Herr Brusewitz: För så vidt detta anslag afser att lindra nöden i de af missväxt hemsökta södra provinserna, får jag yrka afslag å framställningen, då jag anser att för detta ändamål det är vida naturligare att förlägga arbetena närmare de orter, der nöden förefinnes. Tillräckliga skäl för denna åsigt äro här redan anförda och jag vill därför icke upptaga tiden med att upprepa dem, utan får blott yrka bifall till Stats-Utskottets Utlåtande.

Herr Tornerhjelm: Jag för framföra min tacksamhet till en af

de föregående talarne för hans goda löfte att understödja mina bemödanden för den östra stambanan, när den frågan kommer före; men jag kan icke förstå, huru denne talare, efter att hafva uppdragit en rörande skildring af nöden i den provins han representerar, kan komma till det resultat, att han derföre vill lemna ökade anslag till utförande af jernvägsarbeten i Wermland. Det måste ju erkännas vara en gifven sak, att här är fråga om att öka anslaget med en million, och icke blott att tillåta en anticipation; och naturligtvis kommer Regeringen att vid nästa riksdag för nordvestra banan begära en million mera än eljest. En helt annan sak är det, om medlen användas i sjelfva de mest nödlidande orterna; men jag tror man kan lätt komma ur askan i elden, om man lockar upp till Wermland en massa arbetslöse Småländingar, som sedan ej få arbete, och således blott komma att öka den i nämnda provins redan befintliga nöden. Jag anhåller om bifall till Utskottets förslag.

Grefve Hamilton: Jag måste böja mig för det svar, Chefen för Civil-departementet afgifvit och blott såsom ursäkt för den af mig gjorda frågan anföra min förmodan, att ett frångående af den af Kongl. Maj:t en gång fastställda arbetsplanen icke å Herr Statsrådets sida kunnat ske, utan föregående öfverläggningar inom Stats-Rådet. Om sådana egt rum, hade det också, enligt hvad jag föreställer mig, varit möjligt, att af Regeringen en blick blifvit kastad på framtiden, och att således Herr Statsrådet kunnat vara i tillfälle att säga hvad som i detta fall skulle ske, så vida icke förändrade omständigheter påkallade någon afvikelse från hvad Kongl. Maj:t nu ansett lämpligt.

I afseende å sjelfva saken har jag redan yttrat, att jag anser anslaget nödvändigt och att jag kommer att rösta för detsamma, äfven om icke min enskilda åsigt kommer att göra sig gällande, hvilken jag dock tror vunnit ytterligare stöd genom Friherre Beck-Friis' anförande.

Herr Schartau: Under den långa öfverläggning, som nu egt rum, har visserligen flera gånger framhållits den omständigheten att, genom bifall till Herr Montgomery-Cederhjelm's förslag, hvilket afser att bereda någon arbetsförtjenst under innevarande år för de genom missväxt nödlidande, man icke skulle vinna detta ändamål, och att man derföre i stället skulle besluta sig för att börja nya jernvägsbyggnader på andra ställen; men jag anser det ej tillräckligt ådagalagdt, att man ej kan bispringa de nödlidande genom att bestämma, det en viss summa redan innevarande år skall anslås till arbetena å nordvestra stambanan, ty de tre eller fyra månaderna, som stunda, blifva sannolikt svåra månader, och vi känna alla af det gamla ordspråket, hvad som händer, "medan gräset gror". Jag tror derföre för min del det klokaste vara att bifalla hvad den förste talaren framställt. Måhända kommer detta ej att inverka på nöden i Småland, men vi veta alla, att det finnes lika stor nöd invid Wermlands gränser, nemligen på Dalsland. När vi dessutom hört, att arbetare från aflägsnare trakter torde få färdas fritt på Statens jernbanor, så kan man icke föreställa sig, om blott

arbete erbjudes, att icke de, som vilja hafva arbete, komma dit. Vi böra äfven taga i betraktande att, hvad nordvestra stambanan beträffar. Riksdagen är ense om rigtningen, och att någon tvist derom således icke, såsom om andra banor, kan uppstå. Om denna bana blir färdig några år förr eller sednare, kunde visserligen vara likgiltigt, derföre att man ej kan hafva förhoppning, att den skall lemna stor inkomst; men ju förr en bana blir färdig, desto förr lemna den dock inkomster. För min del tvekar jag, att vid jernvägsanläggningar följa den metoden, att, som man säger, begynna i alla ändar på en gång, ty det kan ej leda till något önskvärdt resultat.

Jag ber derföre att få lägga min röst för hvad som blifvit af den förste talaren föreslaget.

Beträffande det amendement, som under diskussionen blifvit gjordt till detta förslag, att sjelfva summan skulle ökas från 3,100,000 R:dr till 4,100,000 R:dr, så kan jag ej ingå derpå, hufvudsakligen emedan jag tror, att statsregleringen skulle kantra på den sålunda utkastade klippan; och det vore att beklaga under de förhållanden, som nu ega rum.

Herr De Maré: Hvad som egentligen utgör föremål för öfverläggning, synes mig vara det, huruvida anslag behöfver för innevarande år i en eller annan form lemnas för att bereda arbetsförtjenst åt de provinser, som äro nödlidande. Om denna min uppfattning är riktig, måste jag bekänna, att jag ej af diskussionen blifvit öfvertygad, att det för de nödlidande är fördelaktigast, om ett ökad anslag lemnas för arbeten i Wermland. Vore förhållandet sådant, kan jag ej förstå, hvarföre den Kongl. Propositionen, som i dag blifvit till Stats-Utskottet remitterad, någonsin till Riksdagen öfverlemnats, ty då vore det ock mera skäl att anslå den halfva million, som i den Kongl. Propositionen begäres, till arbeten på nordvestra banan. Denna blefve derigenom förr färdig, och de nödlidande i Småland finge äfven tillfälle till arbetsförtjenst. Jag förstår dock verkligen ej logiken i det resonnementet, och till följd deraf måste jag ock, såsom dessutom varande representant för Småland, anhålla om afslag å den gjorda framställningen och bifall till Utskottets förslag.

Herr Troilius: Jag skall ej länge upptaga Kammarens tid. Mig synes denna fråga mycket enkel. Den gäller att af ett anslag, som ingen bestrider, detta året få disponera ett forskott af 1 million, för att derigenom bereda arbetstillfällen åt personer, som behöfva förtjenst detta år mera än eljest. Denna fråga torde efter mitt förmenande, ej behöfva inverka på de följande, som här kunna ifrågakomma rörande arbeten i andra delar af landet. Jag tror, att bifall till förutnämnda förslag är viktigt jemväl i det hänseende, att det blir derigenom möjligt att fortare än eljest fullborda ett arbete, som endast då kan bereda Staten någon ersättning för de utgifter, som derå redan blifvit använda. Man torde icke heller böra lemna utan afseende, att i samma ögonblick beslut på Riksdagen fattas om beviljande af denna million, kan en betydligt förökad arbetsstyrka användas å nordvestra banan, nemligen dubbelt emot eljest. Hvarhelst

man på andra ställen skulle börja, fordrades tid, innan något verkligt arbete kunde komma till stånd. Det hindrar dock ej att i sinom tid bevilja medel äfven för sådana arbeten.

Jag tror således, att detta förskott å en million har ganska goda skäl för sig och ej är af beskaffenhet att böra med andra frågor sammanblandas, hvarföre jag anhåller om bifall till Utskottets förslag med det tillägg Herr Montgomery-Cederhjelm föreslagit.

Sedan öfverläggningen härefter förklarats slutad, yttrade Herr Grefven och Talmannen, att under densamma hade yrkats, dels bifall till Stats-Utskottets hemställan i förevarande punkt, dels af Herr Montgomery-Cederhjelm, att punkten måtte bifallas med följande förändrade lydelse: "att Riksdagen måtte till fortsättande af arbetena å nordvestra stambanan emellan Carlstad och Arvika för år 1870 till Kongl. Maj:ts disposition anvisa ett anslag af 3,100,000 Riksdaler, hvarutaf Kongl. Maj:t dock må ega att redan under innevarande år förskottsvis för ändamålet använda 1,000,000 Riksdaler"; och dels slutligen af Grefve Hamilton, att punkten skulle antagas med följande förändrade lydelse: "att Riksdagen måtte till fortsättande af arbetena å nordvestra banan emellan Carlstad och Arvika för år 1870 till Kongl. Maj:ts disposition anvisa ett anslag af 4,100,000 Riksdaler, hvarutaf dock Kongl. Maj:t må ega att redan under innevarande år förskottsvis för ändamålet använda 1,000,000 Riksdaler".

Härefter framställde Herr Grefven och Talmannen först proposition på bifall till punkten oförändrad, hvarvid svarades talrika nej, blandade med ja, sedermera proposition på punktens antagande med den af Herr Montgomery-Cederhjelm föreslagna förändrade lydelse, då svaren utföllo med talrika ja, blandade med nej, och slutligen proposition på bifall till Grefve Hamiltons förslag, hvilken proposition besvarades med många nej jemte åtskilliga ja; hvarefter och sedan proposition på bifall till punkten med den af Herr Montgomery-Cederhjelm föreslagna förändrade lydelse blifvit ånyo framställd samt med talrika och starka ja, blandade med nej, besvarad, Herr Grefven och Talmannen förklarade sig nu hafva funnit ja öfvervägande.

Flere ledamöter begärde votering.

Efter det Kammarern, uppå Herr Grefven och Talmannens framställning, till kontraposition vid voteringen antagit bifall till punkten, uppsattes, justerades och anslogs följande voteringsproposition:

Den, som bifaller 1:sta punkten i StatsUtskottets Utlåtandet N:o 65 med följande af Herr Montgomery-Cederhjelm föreslagna förändrade lydelse: "att Riksdagen måtte, till fortsättande af arbetena å nordvestra stambanan mellan Carlstad och Arvika, för år 1870 till Kongl. Maj:ts disposition anvisa ett anslag af Tre millioner etthundratusen Riksdaler, hvarutaf dock Kongl. Maj:t må ega att redan under

innevarande år förskottsvis för ändamålet använda En million Riksdaler, röstar

Ja;

Den det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, bifaller Kammaren den ifrågavarande punkten oförändrad.

Omröstningen företogs, och vid dess slut befunnos rösterna hafva utfallit sålunda:

Ja — 74;

Nej — 37.

2:dra punkten.

Utskottets första hemställan.

Herr Troilius: Jag har icke något att anmärka emot det slut, hvartill Utskottet i hufvudsaken kommit, eller att 250,000 R:dr skulle lemnas såsom låneunderstöd åt det bolag, som kommer att anlägga en jernbana från nordvestra stambanan förbi Fryken till trakten af Deje-forss; det är endast ett moment i denna punkt, nemligen Litt. F, som jag ej kan godkänna. Detta moment har följande lydelse: "att bolagets direktion skall hafva skyldighet att under byggnadsåren, inom den tid och till den embetsmyndighet, Kongl. Maj:t behagar i nåder föreskrifva, årligen afgifva berättelse om väganläggningens fortgång under det nästföregångna året, samt att, sedan jernvägen blifvit för trafiken upplåten, enligt af Styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader uppgjorda formulär, afgifva berättelse angående trafiken och hvad dermed eger gemenskap". Jag förmodar, att Utskottet, när det nedskref detta moment, ej hade kännedom derom, att Kongl. Maj:t genom nådigt Bref den 4 Juni 1868 gifvit samtliga direktionerna för de enskilda jernvägar, hvilka erhållit statsunderstöd, föreskrifter så väl till hvilka myndigheter slika uppgifter, som de i detta moment nämnda, skola lemnas. som ock rörande den öfriga anordningen vid dessa jernvägar.

Jag tror icke, att Riksdagen bör befatta sig med sådana detaljer, som dem till hvilka myndigheter statistiska upplysningar skola lemnas, utan sådant bör, enligt mitt förmenande, ombesörjas genom Regeringen.

Då dessutom detta moment står i strid med förutnämnda Kongl. Bref, och Riksdagen, vid sådant förhållande, icke lärer vilja bifalla det, har jag tillåtit mig att uppgöra följande förslag till momentets förändrade lydelse:

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

trafik och hvad dermed eger gemenskap"; och anhåller jag hos Herr Grefven och Talmannen om proposition på detta mitt förslag.

Herr Statsrådet Adlercreutz: I den nu föreslagna punkten har en afvikelse skett från Kongl. Maj:ts förslag, hvilken afvikelse grundar sig på en inom denna Kammare väckt motion; och jag har därför ansett mig böra tillkännagifva, att jag icke ser hinder böra möta för bifall till detta Utskottets förslag, hvilket tvärtom synes mig vara ganska ändamålsenligt.

Beträffande de under Litt. F förekommande detaljbestämmelser, så får jag åberopa hvad den siste talaren derom yttrat och instämma i det förslag till förändring deruti, som han framställt.

Friherre Funck: För min del har jag så mycket mindre skäl att motsätta mig hvad den förste talaren yrkat, som jag inom Utskottet framhöll det lämpliga uti att uppställa Litt. F så, som han föreslagit, ehuru min mening der ej vann gehör. Jag ansåg likväl denna sak ej vara af den vigt, att jag emot beslutet derom behöfde anmäla min reservation, synnerligast som jag föreställde mig, att ändring likväl kunde vinnas.

Jag förenar mig således i det yrkande Herr Troilius framställt.

Herr Ekman, Carl: Det är icke för att motsätta mig Utskottets hufvudsakliga förslag, som jag begärt ordet, utan för att anhålla om borttagande af slutmeningen i momentet *Litt. A*, nemligen: "samt byggas af lika spårvidd som nordvestra stambanan".

Afsigten med Herr Hammarhjelm's motion är att bereda början af en kommunikation emellan nordvestra stambanan och Filipstads bergslag; och han har därför föreslagit, att det belopp 250,000 R:dr, Kongl. Maj:t afsett till ett sidospår från stambanan till Frykarnes vattendrag, skulle i stället få användas till understöd åt det bolag, som kunde komma att bilda sig för anläggande af en jernväg från nordvestra stambanan förbi Fryken till trakten af Dejeffors. Detta är blott en ringa del af den jernväg, som ovilkorligen måste byggas i en ej aflägsen framtid, på det att jernhandteringen inom förenämnda bergslag må erhålla den utveckling, som den onekligen kan vinna. Huruvida det nu är möjligt för ett bolag att från Dejeffors till Filipstad bygga en bredspårig bana, det vill jag för min del lemna osagdt. Det är möjligt att så kan ske, men det är ock tänkbart, till och med mest sannolikt, att bolaget ej kan med fördel bygga annat än en smalspårig bana. Att vid sådant förhållande man skulle hafva en bredspårig bana till Dejeffors, och derifrån till Filipstad en smalspårig — dertill kan jag ej finna ringaste skäl. Det är visserligen sannt, att från Klarelfven kommer vid Dejeffors en tillökning i trafiken, och mången skulle kanske därför vilja anse det vara nödvändigt, att banan från Dejeffors till stambanan blefve bredspårig; men jag kan för min del ej se ringaste våda deruti, att Riksdagen för sin del lemna frågan om spårvidden oafgjord, och öfverlåter åt Kongl. Maj:t att i detta fall besluta. Enligt mitt förmenande bör man icke

på förhand fatta ett beslut, hvilket sedermera kan lägga hinder i vägen för vidtagande af åtgärder, som äro lämpliga.

Jag tar mig friheten hemställa, att de citerade orden må uteslutas; och anhåller jag hos Herr Grefven och Talmannen om proposition härpå.

Herr Wallenberg: Jag har begärt ordet endast för att vid momentet Litt. E uttala en åsigt, som måhända ännu ej delas af flertalet, men som väl ändock, förr eller sednare, skall blifva gällande. Denna min åsigt, som jag framhöll inom Utskottet, men som då ej vann afseende, är den, att det icke kan vara rätt, att Regeringen hvart femte år skall granska taxorna för ett sådant bolag, som erhållit understöd af allmänna medel. Under närvarande förhållanden hyser jag inga betänkligheter härvid, ty jag vet alltför väl, att något våld nu ej kan ifrågakomma; men då detta aftal gäller för all framtid, så borde i främsta rummet det vilkor, som innefattas under Litt. E, bortfalla. Att lemna i Regeringens hand att hvart femte år behandla med godtycke, om det så behagas, och för politiska ändamål, om det faller sig så lämpligt, enskild egendom, — sådant kan, enligt mitt förmenande, icke vara riktigt. Därföre anser jag att, vid beviljande af understöd till privata banors byggande, man ej bör stadga, att Regeringen kan hvart femte år ändra afgifterna för passagerare- och varutrafiken. Man behöfver icke bestämma något i detta fall, ty det ligger i egarnes eget intresse att fastställa en sådan taxa, att den största möjliga trafik uppstår. Det är ingen fara att öfverlemna detta åt den egna omtanken. Bolagen består i allmänhet af en mängd personer, som äro intresserade deraf, att trafiken bedrivs på ett ändamålsenligt sätt, och följaktligen skola de nog tillse, att taxorna göras så moderata som möjligt.

Min mening med denna framställning är icke att göra något yrkande; men jag har icke kunnat underlåta att uttala min åsigt i detta fall.

Herr Troilius: Jag har begärt ordet med anledning af Herr Ekmans yrkande, att slutmeningen i momentet Litt. A skulle utgå. Det kunde visserligen icke ligga något ondt deruti att öfverlemna åt Kongl. Maj:t att bestämma spårvidden för denna bana; men det har dock sin egen vikt för sjelfva den nordvestra banan, att den till Dejeffors är af samma spårvidd, som hufvudbanan. Den största trafiken, som kommer från Dejeffors, består i trävirke, plank och bräder; och dessa varor fara ingalunda väl af omlastning. Jag tror därför, att det bolag, som kommer att bilda sig och hvilket otvifvelaktigt kommer att till stor del bestå af planktillverkare, skall finna sin uträkning vid att undslippa omlastning. En annan fördel, som bolaget kommer att få af en bredspårig bana är den, att bolaget då icke behöfver för denna lilla vägsträcka, 1½ mil, nedlägga något kapital i vagnar — och detta kapital blef sannerligen icke ringa, ty icke obetydligt antal vagnar erfordras för trävarutrafik — utan bolaget kunde emot ersättning få använda Statens materiel. Sjelfva omlastningskostnaden är ej så betydlig, att man dervid fäste synnerligt afseende

vid bestämmande af spårvidden, men de öfriga fördelarne af att hafva denna bana bredspårig, nemligen, såsom jag förut nämnt, att man undviker omlastning, hvarigenom trävarorna lätt kunna skadas, och hvad som är vida väsendtligare, att icke ett dubbelt så stort antal vagnar till följd af sådan omlastning må för båda banorna tillsammans tagas i anspråk för samma trafik, äro af icke ringa betydelse.

Beträffande fortsättningen af banan, nemligen sträckan från Deje-forss till Filipstad, så kommer trafiken å den att bestå hufvudsakligen af jern och träkol, samt endast till en högst obetydlig del af trävaror, och denna del kan således lämpligen blifva smalspårig. Vid Deje-forss kan lätt arrangeras en omlastning; jern och malm skadas ej af att omlastas.

Jag anhåller om bifall till hvad Utskottet i momentet Litt. A. af denna punkt föreslagit.

Herr Hammarhjelm: I egenskap af motionär anser jag mig skyldig säga, att jag ej har något emot, att öfverlemna åt Kongl. Maj:t att bestämma den spårvidd, som ifrågavarande bibana skall komma att få, och att jag derföre ansluter mig till det af Herr Ekman framställda förslag.

Grefve af Ugglas: Innan Kammaren beslutar i denna fråga, ber jag att få fästa uppmärksamheten på ett särskildt förhållande. En talare har nyss anfört, att han ansåge det skulle blifva för trafiken förmånligare, om den här ifrågavarande bibanan till Deje-forss byggdes smalspårig, i stället för med samma spårvidd som nordvestra stambanan, såsom Utskottets förslag innehåller. Hvilketdera af dessa bägge byggnadssätt som kan vara förmånligast, lemna jag derhän, men hvad jag fäster mig vid, är beloppet af anslaget. I Kongl. Maj:ts förslag är afsedt att för en kostnad af 250,000 R:dr anlägga den ifrågavarande bibanan, eller rättare sidospåret. Nu har blifvit ifrågasatt, att ett enskildt bolag skulle åtaga sig denna byggnad emot det att det finge uppbära nyssnämnda belopp. Men nu är detta beräknadt för en bredspårig bana, hvaremot, om i stället en smalspårig bana skulle byggas, kostnaden ej komme att uppgå till det beräknade beloppet. Jag har velat fästa Kammarens uppmärksamhet på detta förhållande, enär jag tror, att, om momentet A. kommer att ändras i enlighet med Herr Ekmans förslag, en nedsättning af anslagets belopp äfven bör ifrågakomma.

Herr Ekman: Af de tvänne talare, som motsatt sig mitt förslag, har den förste velat fästa uppmärksamheten derpå, att kostnaden varit beräknad för en bredspårig bana, och att följaktligen det bolag, som skulle få uppbära anslaget, möjligen skulle göra någon vinst, om banan i stället byggdes smalspårig. Jag kan ej neka att så förhåller sig, men sätter jag denne talares yttrande emot hvad den andre talaren sade, hvilken äfven motsatte sig mitt förslag, nemligen att det skulle lända till skada för bolaget och medföra förlust, om banan byggdes smalspårig i stället för bredspårig; så stå meningarne emot hvarandra, och jag kan ej afgöra, hvilkendera talaren som har

rätt. Jag har med mitt förslag blott afsett att derigenom få en sådan jernväg, som jag ansåg för kommunikationen lämpligast, och tror jag att Kammaren, med fullt förtroende, kan öfverlemna åt Kongl. Maj:t att afgöra, huruvida banan skall byggas bredspårig eller smalspårig. Jag kan således ej se någon våda af att mitt förslag antages, utan får jag fortfarande yrka bifall till detsamma.

Grefve af Ugglas: Jag har icke något emot hvad den siste talaren föreslagit, under vilkor, att till Kongl. Maj:t öfverlemnas att afgöra äfven något annat, nemligen, att, sedan förslag inkommit och det blifvit afgjort, om banan skall byggas bred- eller smalspårig, bestämma, huru stor andel af dessa 250,000 R:dr, som bör bolaget tillkomma. Ty om bolaget skulle förändra byggnads sättet så, att kostnaden ej komme att uppgå till det beräknade beloppet, så tror jag ej, att Staten bör utgifva mer än banan verkligen kostat, och att Kongl. Maj:t i det fallet bör hafva öppet att i stället för dessa 250,000 R:dr endast tilldela bolaget 150,000, eller 200,000 R:dr, allt i förhållande till kostnaden. Att någon minskning bör kunna ske, vill synas deraf, att uti ett Riksdagen tillhandakommet förslag kostnaderna för en smalspårig bana beräknats till 160,000 R:dr per mil. Det vore derföre väl, om den värde talaren ville förändra sitt förslag derhän, att äfven frågan om, huru stor del af dessa 250,000 R:dr bolaget skulle erhålla, öfverlemnades till Kongl. Maj:t att bestämma, och i så fall har jag ingenting deremot att invända.

Sedan öfverläggningen förklarats slutad, yttrade Herr Grefven och Talmannen, att, då momenten A och F i Utskottets förslag gjorts till föremål för särskilda yrkanden, delning af propositionen komme att ega rum; och hade, hvad först beträffade början af punkten och momenten B, C, D, E, G och H, endast blifvit yrkadt, att dessa delar af förslaget måtte af Kammaren bifallas.

Härefter framställde Herr Grefven och Talmannen proposition på bifall till början af punkten samt momenten B, C, D, E, G och H.

Ropades ja.

Efter förmälan, att i afseende å momentet A hade yrkats dels bifall till detsamma oförändradt och dels af Herr Ekman, att momentet skulle antagas med uteslutande af de sista orden: "*samt byggas af lika spårvidd som nordvestra stambanan*"; framställde Herr Grefven och Talmannen proposition på bifall till momentet oförändradt och, då dervid svarades många ja jemte några nej, förklarade sig hafva funnit ja öfvervägande.

Sedan Herr Grefven och Talmannen yttrat, att, hvad slutligen beträffade momentet F, endast det yrkande blifvit af Herr Troilius framställt, att momentet skulle bifallas med följande förändrade lydelse: "*att bolagets direktion skall hafva skyldighet att under byggnadsåren, inom den tid och till den embetsmyndighet Kongl. Maj:t*

behagar i nåder föreskrifva, årligen afgifva berättelse om väganläggningens fortgång under det nästförtgångna året, samt att, sedan jernvägen blifvit för trafiken upplåten, i den ordning och till den myndighet, som Kongl. Maj:t bestämmer, ingifva redogörelse för hvarje års trafik och hvad dermed eger gemenskap“, gjordes först proposition till momentet oförändradt, hvarvid svarades nej, och sedermera proposition på detsammans antagande med ofvanomförmälda förändrade lydelse, hvilken proposition med ja besvarades.

Utskottets sednare hemställan.

Bifölla.

3:de punkten.

Bifölla.

4:de punkten.

Herr Ekman, Carl: Jag kan ej instämma i det förslag, som Stats-Utskottet vid den nu föredragna punkten afgifvit. Enligt min tanke är nemligen denna stationsbyggnad, som blifvit föreslagen att uppföras i Stockholm och förläggas i trakten af Clara kyrka, alldeles för stor och dyrbar. Af handlingarne synes, att man tänkt sig, att hela den stora rörelsen i Stockholm skulle komma att koncentreras vid denna station. För mig är det otänkbart, att den betydliga del af Stockholm, som utgöres af Södermalm, hvilken räknar omkring 40,000 innevånare och som under loppet af flera år, eller allt sedan jernvägen öppnades varit van att hafva en station, hädanefter skulle kunna umbära en sådan, eller att hela den rörelse, som afser Södermalm, först skall ned till Clara för att sedan resa tillbaka upp till söder. Jag kan, säger jag, icke tänka mig möjligheten af ett sådant förhållande, och jag är förvissad att, om man ordnade trafiken på detta sätt, så komme det att uppstå en sådan påtryckning, att vederbörande helt säkert slutligen måste gifva vika och fortfarande hafva en station på söder, och denna ej blott för blandade och godståg, utan äfven för snälltåg. Detta tänker jag mig verkstaldt på det sätt, att det får finnas ett uppeldadt lokomotiv vid Liljeholmen, som särskildt befordrar den del af snälltåget, som skall stanna vid Södermalm, under det att den öfriga delen af snälltåget fortsätter färden till stationen vid Clara.

Söker jag sedermera att göra mig reda för hvad det blefve för trafik, som komme att gå till dessa stationer, så vill det synas mig klart, att de passagerare, som skola till söder, gå till stationen der, under det att de, som skola till öfriga delar af Stockholm, gå till stationen vid Clara. Af gods komme ej att till dessa stationer gå något annat nämnvärdt än sådant, som erfordras för Stockholms konsumtion, såsom mjölk, grönsaker, kött och dylikt. Den stora godstrafiken deremot komme antagligen att gå ned till stadsgården och utefter spår, hvilka komma att nedläggas vid Skeppsbron. Att vid

sådant förhållande uti Claratrakten bygga en centralstation utaf de dimensioner, som här blifvit föreslagna — en station, som skulle blifva större än den i Hannover och större än den i Köpenhamn, det kan jag ej finna öfverensstämmande med en klok hushållning.

Emot detta förslag förekommer vidare en annan betänklighet, som jag visserligen kan tala om, men med afseende å hvilken jag ej kan framställa något yrkande, då Handels- och Sjöfartsfonden är ställd till Kongl. Maj:ts disposition och Representationen, om Kongl. Maj:t finner lämpligt att använda dessa 300,000 R:dr till en stationsbyggnad i Stockholm, ej deremot kan lägga något hinder i vägen. Men det förefaller mig, som det hade varit lämpligare att använda dessa 300,000 R:dr för att dermed understödja den bana i Småland, om bidrag till hvilken Regeringen i dessa dagar aflåtit framställning, ty för sådant ändamål har Handels- och Sjöfartsfonden förut varit anlitad. Deremot anser jag, i likhet med hvad en reservant anfört, att det varit mer i sin ordning, att Riksdagen anvisat särskilda medel för allt hvad som står i sammanhang med Statens jernvägsbyggnader. På de skäl jag nu anfört, ber jag att få yrka afslag å den föredragna punkten.

Herr Montgomery-Cederhjelm: I afseende på de anmärkningar, som blifvit framställda rörande kostnaden, ber jag att få fästa uppmärksamheten derpå, att vid 1865—1866 årens riksdag framlade Kongl. Maj:t ett förslag till stationsbyggnad, som slutade på en summa af 906,000 R:dr. Sedermera har ett nytt förslag blifvit uppgjort, slutande å 788,000 R:dr, det vill säga 118,000 R:dr mindre än det förra förslaget. I dessa 788,000 R:dr ingår en summa af 85,000 R:dr för inredning af lokaler åt Trafikstyrelsen, och hvilken summa jag för min del ej anser böra för det närvarande utgå, hvadan alltså återstår 703,000 R:dr. Om man nu från denna summa afdrager hvad som erfordras för stationshusets grundläggning och murverk till jordytan 108,000 R:dr och banhallens grund samt uppförande 260,000 R:dr, hvilka summor torde erfordras, vare sig att stationshuset göres något större eller något mindre, så återstår för sjelfva detta hus 335,000 R:dr. Deremot kan visserligen invändas, att grunden är dyr, men det är någonting som ej kan hjälpas, till följd deraf att stationshuset skall läggas der nu är föreslaget. Af de 335,000 Rdr, som erfordras för stationshusets uppförande, utgöres ungetår hälften eller 164,000 R:dr af kostnaden för att anskaffa lokaler för Trafikstyrelsen och åtskilliga arbetskontor m. m., hvarför nu i hyra erlægges 14,800 Rdr. Man får sålunda för en utgift af 164,000 R:dr en årlig besparing af 14,800 R:dr, hvilket är en ganska vacker ränta, som det är skäl att förvärfva, helst man derigenom bereder en stor fördel, i det att alla Trafikstyrelsens lokaler, som nu äro spridda på flera håll, blifva sammanförda på ett ställe. Jag kan således ej anse, att denna summa på något sätt är för stor, utan tror snarare, att den är för liten, och att stationshuset behöft byggas ändå större, men i det fallet kanske jag misstagit mig; för hög är summan emellertid icke i något fall.

Det torde väl ej vara någon som anser lämpligt. att hufvudsta-
den

den ännu längre skall vara försedd med sådana eländiga stationshus, som nu är fallet, och hvilka äro så dåliga, att stationer af 2:dra och 3:dje ordningen hafva bättre. Jag vill ej nämna stationshusen i Göteborg och Malmö, men äfven i jernförelsevis underordnade städer, såsom Norrköping och Upsala, äro stationshusen ansevärdare och för ändamålet bättre än här i hufvudstaden. För min del anser jag det vara en heder för oss alla, att hufvudstaden hedras, och då här är fråga om en utgift, som är nödvändig och förr eller sednare måste ske, och då man nu tillika kan få detta arbete verkställt för billigt pris, samt Kongl. Maj:t från medel, som stå till hans disposition, anvisat 300,000 R:dr, hvadan utgiften för Statsverket icke kommer att blifva mera än 400,000 R:dr, så kan jag för min del ej finna någon betänklighet att förorda bifall till denna punkt, och jag skulle mycket beklaga, om Riksdagen genom ett afslag för en längre tid uppsköte denna fråga, som verkligen synes så vigtig.

Herr Wallenberg: Då vi kommit så långt på riksdagen, vore det orimligt att begära, det Kammarrens samtliga ledamöter skulle hinna taga kännedom om de reservationer, som finnas bifogade de fördragna Betänkandena. Det är därför som jag tillåter mig att vördsam samt påminna, det jag reserverat mig emot denna punkt, icke såsom skulle jag vilja motsätta mig byggandet af det ifrågavarande stationshuset eller användandet derpå af de föreslagna 600,000 riksdalerna, utan emedan jag velat fästa uppmärksamhet på två saker. Den ena oegentligheten, som jag beklagar, är att Kongl. Maj:t tagit 300,000 R:dr från Handels- och Sjöfartsfonden, ehuru Konung och Riksdag så många gånger uttalat den åsigt, att Statens jernvägsanläggningar borde utföras medelst upplånta medel, och dessa skulder amorteras dels genom jernvägarnas nettoafkastning, dels genom statsmedel. Den andra omständigheten, som jag beklagar, är att man icke i första rummet egnat någon uppmärksamhet åt sådant, som skolat bidraga att öka trafiken på Statens jernvägar. Det är nemligen förunderligt, att, ehuru vi sedan flera år tillbaka haft en jernväg lit till staden, och ehuru bergen sedan 1867 varit genomsprängda, vi göra så litet för trafikens underlättande, att det är alldeles som om Stockholm icke vore sjöstad. På alla andra orter sätter man genast jernvägen i beröring med stadens hamn, och Göteborgs och Gefles exempel visa oss, huru sådant ändamålsenligast låter sig göra; men här är det ingen annan sjö, som är föremål för uppmärksamhet, än Clara sjö. — Det är vidare en annan omständighet, som är att märka, nemligen att man genom aftal emellan Staten och Stockholms stad fått löft på en grenbana från Skeppsbron till Stadsgården, men på uppfyllelsen af detta löfte får man vänta, ty Stockholms stad har kastat ut så mycket penningar på att rödja rum för sammanbindningsbanan, att stadens finanser under mansåldrar deraf komma att lida; men med sådant, som kan främja trafiken, är ej så brådt. Jag kan icke annat än beklaga, att, då nu en stationsbyggnad skall uppföras, man icke också fästat uppmärksamheten på vigten af en station vid salt-sjön; det är verkligen att komma ifrån saken på ett väl legert sätt,

Riksd. Prot. 1869. 1 Afd. 4 Band.

att, såsom åtskilliga föreslagit, hafva en pråm till hands; men detta är ingalunda lämpligt, helst om man tänker få en bana norrut, ty, såsom här är stäldt, så ligger sammanbindningsbanan som en öppen sax. Det har blifvit sagdt, att stationen vid Clara sjö vore afsedd endast för vestra stambanan, men att det för norra banan skulle blifva en station vid saltsjön. Då man nu talar så mycket om hufvudstadens förbindelse med bruksdistrikterna, så kunde det väl vara skäl att tänka på att få trafiken så beqväm som möjligt, särdeles som brukseffekterna ej äro afsedda för att konsumeras på platsen, utan skola fraktas vidare.

Jag har endast velat få dessa mina anmärkningar antecknade i protokollet, men har ej något emot beviljandet af det här ifrågasatta anslag; och hvad beträffar de 300,000 R:dr, som skulle tagas från Handels- och Sjöfartsfonden, så lära de väl ej kunna räddas, hvarföre de naturligtvis få gå.

Friherre Funck: Den talare, som först hade ordet i denna fråga, yrkade afslag å Kongl. Maj:ts Proposition och Stats-Utskottets förslag på den grund, att ifrågavarande byggnad skulle vara dyrbare, än som syntes erforderligt. En af Stats-Utskottets ledamöter har sedermera visat huru härmed förhåller sig, och jag ber att i detta afseende få tillägga några upplysningar.

Af Betänkandet inhemtas, att kostnaden för grundläggning och uppförande af banhallen och stationshuset skulle uppgå: för banhallen till 206,000 R:dr och för stationshuset till 443,000 R:dr, eller tillsammans till 649,000 R:dr. Om man emellertid från den för stationshuset beräknade kostnadssumman, 443,000 R:dr, afdrager den del af denna summa, som blifvit beräknad för öfvervåningens inredning, eller 164,000 R:dr, så återstår 279,000 R:dr, eller en summa, som endast med 19,000 R:dr öfverstiger kostnaden för uppförande af det hus i hvilket vi för närvarande befinna oss, och som efter hvad vi alla nogsamt veta långt ifrån tillfredsställer äfven måttliga anspråk på soliditet i byggnadsväg. Jag kan således icke föreställa mig, att denna summa kan anses för stor, då det gäller att dermed bekosta uppförandet af ett stationshus för Stockholms stad.

Då jag för egen del icke eger någon detaljkännedom med hänseende till denna fråga, så har jag naturligtvis vid dess behandling inom Utskottet varit nödsakad att söka ledning för mitt ödmöje i de handlingar, som blifvit till Utskottet inlemnade, och bland dessa handlingar fanns det i synnerhet en, som jag ansåg förtjent af det största afseende, nemligen Öfverintendents-embetets yttrande. Af detta yttrande framgår, att Öfverintendents-embetet funnit, att en alltför stor sparsamhet blifvit iakttagen i afseende å den föreslagna byggnadens yttre utstyrsel, och äfven att dess dimensioner i flera fall blifvit beräknade mindre, än behovet kräfver. Såsom exempel i detta hänseende anför Embetet, att första klassens väntsal blifvit beräknad till en längd af 25 och en bredd af 23 fot, hvadan densamma skulle komma att innehålla en golfyta af endast 575 kvadratfot, hvilket onekligen är temligen litet för en första klassens väntsal å en station af den betydenhet som Stockholms.

I några andra afseenden hafva stationshusets och banhallens dimensioner måhända blifvit tilltagna något större än behofvet under den aldra närmaste framtiden torde komma att fordra, men äfven denna omständighet vittnar, att vid planens uppgörande en klok hushållning blifvit iakttagen. Man har nemligen derigenom velat förekomma att icke, på sätt händelsen varit i Göteborg och Malmö, nödvändigheten att utvidga dessa byggnader må inträda kort efter deras första fullbordande, ty under redan pågående trafik är en sådan ombyggnad naturligtvis förenad med betydliga olägenheter och kostnader. Det skulle sålunda varit en stor misshushållning, om man åt banhallen och stationshuset gifvit så små dimensioner, att desamma snart kunnat befinnas otillräckliga.

Jag kan icke fullkomligt fatta hvad en föregående talare menade med sina anmärkningar om saknaden af en godsstation vid saltsjön m. m. Visserligen upptager kostnadsförslaget för sammanbindningsbanan äfven ett sidospår ned till saltsjön, men jag betvidlar, att det skulle vara ändamålsenligt att derstädes anlägga en godsstation. Så vidt jag vet, har man på andra ställen icke anlagt några dylika stationer, åtminstone icke i Göteborg. De godsmagasiner, som derstädes finnas i närheten af hamnen, hafva nemligen blifvit anlagda af enskilda personer, och för öfrigt brukar man i allmänhet direkte från skutan lasta å jernvägsvagnarne. Jag kan sålunda icke finna, att någon af dessa invändningar bör tillerkännas synnerlig giltighet; och får jag derföre för min del anhålla, att Kongl. Maj:ts nu ifrågavarande Proposition måtte, i enlighet med Utskottets hemställan, af Kammaren bifallas.

Herr Hazelius: Jag är icke bland dem, som kunnat förbise Herr Wallenbergs reservation, och detta så mycket mindre, som jag alltid varit van att finna reservanten vara en motståndare till sammanbindningsbanan. Visserligen yttrade han nyss att så icke är förhållandet, men då han föreslår att förlägga stationen vid saltsjön, ehuru det sedan lång tid tillbaka varit bestämdt att den skall anläggas vid Clara sjö, så kan jag ej föreställa mig, att han icke genom detta yrkande afser att fortsätta det motstånd mot sammanbindningsbanan, som han ådagalade redan då detta företag först ifrågasattes, och på hvilket han sedermera oupphörligt gifvit förnyade prof genom att motsätta sig snart sagt hvarje åtgärd som blifvit föreslagen i ändamål att befordra företagets fullbordande.

Jag kan visserligen föreställa mig, att det kan finnas mången, som redan från början skulle hafva motsatt sig sammanbindningsbanans anläggande, om han på förhand vetat huru stora kostnader densamma skulle komma att föranleda, men sedan arbetet nu är så långt framskridet, att sjelfva banan redan är färdig och endast stationshuset återstår, så skulle det vara mycket besynnerligt om man ej i hufvudstaden ville uppföra ett stationshus, som i afseende å storlek och prydighet egde något företräde framför stationerna i de minsta landsortsstäderna. Icke är det väl möjligt att hufvudstationen skulle qvarligga å Södermalm? En talare yttrade visserligen att, om den flyttades till Clara sjö, så skulle de resande, som ämnade sig

till Södermalm nödgas först medfölja tåget till Clara och sedan återvända till söder. Jag har likväl icke hört annat än att det allt ifrån början varit meningen att i alla fall en mindre station skall finnas å Södermalm och att den del af tåget, som är afsedd för Södermalm, skall derstädes afkopplas.

Afvenledes hade samme talare orätt, då han förmenade att all godstrafik skulle hufvudsakligen taga riktningen åt Stadsgården. Det är nemligen afsedt att en betydlig del af godstrafiken skall komma att gå till det nya salutorget, som kommer att anläggas öster om nuvarande norra banstation.

En talare har sagt, att det för Stockholm föreslagna stationshuset skulle vara större än stationshuset i Hannover. Jag har också varit i Hannover och, ehuru jag icke uppstegat dervarande stationshus, är jag dock, på grund af det minne, jag har af denna vidsträckta byggnad och vid jämförelse med de ritningar, som blifvit uppgjorda för stationshuset i Stockholm, fullt öfvertygad om att det är en öfverdrift, då talaren yttrat att det sednare stationshuset komme att blifva större än stationshuset i Hannover. Då jag först betraktade ifrågasvarande ritningar, föreföll det visserligen äfven mig, att stationshuset blifvit tilltaget något större, än som behöfdes; men genom samtal med dem, som bättre förstå saken, har jag sedermera blifvit förvissad om att så icke är förhållandet.

Jag hemställer huruvida, då sjelfva banan redan är färdig, då de förberedande arbetena för stationsanläggningen redan blifvit verkställda och då Kongl. Maj:t nu välvilligt erbjudit att anslå halfva kostnadssumman från en fond, som står till Hans disposition, det kan vara lämpligt och välbetänkt att afslå denna Proposition, genom hvars antagande vi kunna få ett stationshus för hälften af den kostnad, hvartill detsamma eljest skulle uppgå. Enligt hvad man nyss berättat har dessutom Andra Kammaren redan bifallit förslaget, utan all öfverläggning, ehuru en af Stockholms stads representanter i den Kammaren, likasom en af samma stads representanter i denna, inom Utskottet reserverat sig emot detsamma. Jag anhåller sålunda om bifall till Utskottets förslag.

Herr Troilius: Jag vill endast med några få ord bemöta en talare, Herr Ekman, som först hade ordet, emedan jag tror att hans åsigt är beroende på ett missförstånd eller origtiga underrättelser. Med det föreslagna stationshuset vid Clara sjö aises nemligen endast person- och den lättare godstrafiken och det skulle ersätta det stationshus som nu finnes å Norr, hvilket skulle försvinna — i fall sådant, om ej det nya stationshuset snart bygges, icke redan förut af sig sjelf inträffat. Den som vill besöka det nuvarande stationshuset skulle lätt kunna öfvertyga sig att platformen till följd af pälverkets beskaffenhet är i betydligt sjunkande.

Herr Ekmans yttrande, att det vore nödvändigt att snälltågen stannade på Söder, kan jag ej förstå, ty så vidt jag har någon föreställning om huru dessa tåg skola arrangeras, så komma de att ordnas sålunda, att de betjena passagerare, som vilja stiga på eller af dessa snälltåg både på Söder och Norr. Det är visserligen sannt, att Södermalm eger cirka 40,000 tusen innevånare, men af hundra-

tusentals resande, som komma med jernvägen till Stockholm, tror jag ganska få stanna å Söder, utan blir det för det vida öfvervägande flertalet af dem vida beqvämare att få centralstationen byggd å Norrmalm, och min tro är, att detta ock i ekonomiskt afseende blir för Staten det fördelaktigaste.

Med afseende å denna byggnads storlek och de behof, som den skall fylla, tror jag att utrymmet är nått och jemnt så tilltaget som den dagliga rörelsen redan nu kräfver, med det tillägg som är nödigt för inrymmande af post- och tull Expedition, hvilken sednare är så mycket nödvändigare, som man redan nu utväxlar biljetter med Danmark, Tyskland o. s. v. och inom kort nog kommer att utsträcka denna utväxling till halfva Europa, hvilket har till följd att bagage, tillhörande resande från utlandet, kan under plombering få befordras direkte till Stockholm utan tullundersökning vid gränserna. Detta har af lätt begripliga skäl hittills mött svårigheter från Tullverkets sida, som onekligen i thy fall behöfver egen lokal. Vidare bör man komma ihåg att denna station icke, såsom förhållandet är i andra större städer i allmänhet, är en ändstation, utan måste på samma sida om spåren hafva plats för både afgående och ankommande tåg, hvilket erfordrar betydlig utsträckning i längd. Der åter hufvudstationen är tillika ändstation, kan byggnaden väl göras kortare, emedan de särskilda lokalerna för afgående och ankommande resande då kunna läggas på hvar sin sida om spåren. Den sanmanlagda storleken af båda byggnaderna, som dessutom vanligen äro förenade medelst en hufvudbyggnad för ena ändan af stationen, blifver då lika stor, om ej större, än om de båda för olika ändamål afsedda lokalerna måste förläggas i samma hus.

Hvad Herr Ekman yttrar om storleken af Hannovers bangård, fruktar jag hvilat på ett missförstånd. Jag har sjelf haft tillfälle att uppmäta denna stations längd, och så vidt mitt minne ej sviker, är sjelfva platformen 2,300 fot lång, och huset upptager deraf en ganska betydlig del. Köpenhamns bangård, som dock är ändstation, består af två lika långa byggnader af vardera 400 fot. Den nu för Stockholm föreslagna banhallen skulle i längd mäta något öfver 500 fot, således 100 fot mera än Köpenhamns, men den eger endast en länga, då Köpenhamns har två och dessutom, samtliga byggnader inberäknade, kostat nära 2 millioner Rbdr, om jag icke misstager mig.

Samme talare har ordnat om svårigheten att rätt ordna godstrafiken. Jag föreställer mig att det icke bör bli svårare här än i Göteborg har varit fallet, der staden tillika med Staten bekostat den s. k. hamnbanan, som löper ned till hamnen och kajerna. Ännu åtminstone har Staten icke behöft för densamma anlägga några större gods-lokaler, utan har en och annan egare af magasiner der lagt spår från dem till hamnbanan. Så tror jag ock här den större godstrafiken kunna efterhand lätt och lindrigt ordnas med t. ex. för den större trafiken spår till saltsjön och mindre spår till Sabbatsberg, Clara etc. I förslaget ingår också, såsom vi inhemtat, spår till Skeppsbron.

Det skulle vara beklagligt, om Riksdagen icke nu ville lemna bifall till uppförande af denna stationsbyggnad eller ock icke godkänna

den i den föreslagna utsträckningen. Vill man verkligen skörda någon nytta af sammanbindningsbanan, som med så betydliga uppoffringar blifvit lagd genom staden, så är tiden just nu inne, ty förrän ett stationshus blifvit färdigt, kan trafiken icke ordnas, och ju längre vi dermed dröja, desto dyrare blir materielen, som vi till en del redan ega. Jag hör att Andra Kammaren utan diskussion bifallit hvad Utskottet föreslagit, och hoppas att Första Kammaren äfven gör detsamma.

Herr Schartau: Vid den tid då frågan uppstod om denna sammanbindningsbana, dess rigtning och det i sammanhang dermed erforderliga stationshus, sökte jag för min del, såsom ledamot af denna kommun, så mycket mina krafter förslogo, att motverka ett beslut, som jag nu finner af flera än mig beklagas. Jag beklagar, såsom sagdt, högligen hvad som skett, men det är nu hvad man kallar gjord gerning och kan icke ändras. Lika mycket beklagar jag, att hufvudstationen för denna bana, som oundvikligen blir och redan är till hinder för sjökommunikationen mellan Stockholm och öfriga orter inåt landet, har blifvit förlagd till en så olämplig stadsdel, men, sedan Riksdagen beslutat att så skall ske, vore det icke konsekvent, ja det vore knappt riktigt värdigt, om jag får begagna detta uttryck, handladt af Riksdagen, att lemna den del af hufvudstaden, som skall inrymma denna station, i det skick hvari den för det närvarande befinner sig. Då derjemte tages i betraktande, att materiel till byggnaden i flera år varit samlad, till en del sådan som icke längre utan skada kan lemnas obegagnad, så och då efter de jernvägsbyggnaders fullbordande, som anses redan denna sommar blifva färdiga, både ytterligare materiel och folk blifva lediga, tror jag icke vara skäl att, om ock på endast ett år, uppskjuta denna fråga, som dock förr eller sednare måste afgöras, ty man må hafva hvilka sympatier eller antipatier i förevarande fall som helst, vi äro dock skyldige att tillse att beslutet i sina verkningar icke blir sämre än behöfligt. Det är en omöjlighet att tänka sig ett jernvägsnät i Sverige, med en sammanbindningsbana, som genomlöper Stockholm, utan att hafva en hufvudstation i denna stad. Allt hvad i detta fall kunde vinnas, vore ett års uppskof, och det blefve snarare en förlust.

Jag yrkar således bifall till hvad Utskottet föreslagit.

Herr Statsrådet Adlercreutz: Lika med den siste ärade talar-
 ren önskar jag på det lifigaste framgång åt Utskottets förslag i denna punkt, och kan icke neka, att det skulle förefalla mig något oväntadt, om Riksdagen, sedan en gång blifvit beslutadt, att centralban-
 gård skall uppföras på det ställe, der den nu föreslagna byggnaden är afsedd att ligga, och detta beslut fortfarande vid flera tillfällen vidhållits, samt så väl tomt för denna byggnad blifvit inköpt som ock stora kostnader nedlagda på platsens ordnande, nu i sista stund skulle frångå sitt omförmälda beslut. Mot uppskof med frågans afgörande tala ock många skäl, såsom bland andra, svårigheten att verkställa byggnaden med därför erforderlig pålning och grundläggning sedan banan för trafiken en gång blifvit öppnad.

Då en talare funnit något anmärkningsvärdt deri, att Kongl.

Maj: vilkorligen medgifvit, att från Handels- och Sjöfartsfonden finge under innevarande år för ifrågavarande ändamål användas 300,000 R:dr, vill jag af skyldig aktning för denna Kammare derom yttra några ord. Jag erkänner det vara något ovanligt, om ej alldeles nytt, att medel från Handels- och Sjöfartsfonden anslås i och för Statens jernvägsbyggnader; men hela sammanbindningsbanan är af beskaffenhet att förete ovanliga förhållanden. Den har, i anseende till de dermed förenade tekniska svårigheterna, medfört övantaade kostnader, det ena hindret efter det andra har uppkastats i dess väg och den har haft att kämpa med motståndare, hvilka man träffat der man ej kunnat ana att finna dem. Så ser man, märkvärdigt nog, att båda de reservanter, som inom Utskottet uppträdt emot dess tillstyrkande, äro Stockholmsboer. Enär således centralstationshuset, såsom tillhörande sammanbindningsbanan, ej kunde påräkna mycken sympati, var det nödigt att för de erforderliga medlens erhållande anlita någon mera extraordinär åtgärd. Den ene reservanten uttalar ock i sammanhang med missnöjet öfver anslaget från Handels- och Sjöfartsfonden den öfvertygelsen, att Utskottets tillstyrkande af bifall till den Kongl. Propositionen haft sin grund just i omförmälda anslag. I så fall synes den vidtagna åtgärden hafva varit ganska ändamålsenlig. Ej heller kan jag finna något ofornligt deri, att fondens medel på föreslagna sättet användas, helst anslag derifrån tillförene utgått till privata jernvägsbyggnader och likaväl torde kunna beviljas för ett stationshus, som för en jernbana, då jernbana utan stationer är nära lika ändamålslös, som stationer utan jernbana.

Att, på sätt en annan talare yttrat, Regeringen skulle hafva den förmågan att redan i Januari, då nådig Proposition om Statsverkets tillstånd och behof afgafs, kunna förutse, att i April månad anslag skulle begäras för anläggande af en bana i Småland, torde väl anses vara något för mycket begärdt.

Sedan öfverläggningen förklarats slutad samt Herr Grefven och Talmannen upptagit de derunder gjorda yrkanden å dels bifall till punkten och dels afslag derå; framställde Herr Grefven och Talmannen proposition på bifall till punkten och, då dervid svarades måga ja jemte ett eller annat nej, förklarade sig hafva funnit ja öfvervägande.

5:te punkten.

Herr Heijkensköld: Jag önskade lifligt, att Utskottet hade kommit till ett annat beslut vid ifrågavarande punkt, och beklagar att Utskottet ej mera framhållit de stora fördelar som skulle uppstå, om vi beslöte oss för att vid våra jernvägsbyggnader taga nödig materiel inom landet. Vi äro mycket fallna för att taga exempel utifrån, och väl hade varit, om vi i detta fall så gjort. Vi veta att Preussen, i sammanhang med sitt beslut om jernvägsbyggnader, bestämde att dertill endast inhemsk materiel finge användas. Jag kan icke annat än förvåna mig deröfver, att Sverige icke följt detta exempel, och nog kan man tycka, att ett så jernproducerande land bort kunna

få sina behof i den vägen inom landet fyllda, utan att taga sin jernvägsmateriel utifrån. Den beräkning, som härvid legat till grund, nemligen att, då vi bygga våra jernvägar, vi borde bygga för så billigt pris som möjligt, kan jag icke godkänna. Rättare hade utan tvifvel varit, om man begagnat sig af samma princip som i enskilda företag, t. ex. vid husbyggnader, gjort sig gällande, nemligen att heldre bygga något dyrare för att få varaktigare resultat, i synnerhet som i detta fall det öfverensstämmer med den statsekonomiska fördelen — uppmuntrandet af den inhemska jernindustrien. Hvilken stor skilnad i soliditet, som förefinnes emellan den Svenska och den utländska materielen, derpå sågo vi vid den sednaste stora expositionen i Stockholm talande exempel i de prof på svenska och engelska rails som der exponerades, hvaraf inhemtades, att de förra med samma ålder som de sednare ännu syntes nästan obegagnade, då de engelska voro alldeles uppslitna. Vid sådant förhållande förvånar det mig verkligen, att Utskottet icke ansett sig kunna tillstyrka ett sådant vilkor, som motionären föreslagit. Så säger t. ex. Chefen för Jernvägsbyggnadsstyrelsen i sitt svar på Utskottets förfrågningar i ämnet, att af jernvägsmaterielen mycket kan göras inom landet för samma pris som i utlandet och i vissa delar af bättre kvalitet. Det synes mig då, som Utskottet ej bort betvifva vederbörandes uppgifter, utan kunnat, såsom med Statens fördel mera förenligt, något skarpare accentuera, att vi böra taga inom landet, hvad som icke nödvändigtvis måste tagas utifrån af jernvägsmateriel. Man fruktar, att den Svenska materielen skulle blifva för dyr, och jag medgifver gerna, att möjligtvis de första beställningarne skulle blifva oss dyrare än om vi gjorde dem i utlandet; men vi veta ju af egen erfarenhet att, om någon industri kommer upp som man ser bära sig, så uppstår snart nog en stark konkurrens, som nedtvingar priserna. Jag kan visserligen icke hoppas, att någon ändring i Utskottets beslut skulle kunna nu vinnas, men jag har icke kunnat lemnat tillfället obegagnadt att låta till protokollet anteckna min åsigt, att vi af egen tillverkning böra begagna oss så mycket vi kunna. Något särskildt yrkande har jag icke att framställa.

Herr Schartau: Då i denna punkt icke någon reservation finnes bifogad Utskottets Betänkande, kunde det lätt synas, som om den motion som nu är föremål för öfverläggning icke inom Utskottet haft några sympatier eller rönt någon uppmuntran. För min egen frids skull ber jag emellertid att få till protokollet antecknadt, att jag inom Utskottet icke underlåtit försöket att hålla motionen uppe, men dock ansett mig befogad att icke reservera mig, på grund af de skäl, som finnas anförda i de Betänkandet vidfogade bilagor, nemligen att vår jernvägsstyrelse under sednaste tider icke obetydligt sysselsatt Svenska verkstäder, hvaraf synes styrelsens beredvillighet att gå de i motionen uttalade önskningarne till mötes. Den vunna upplysningen härom tror jag ock hafva varit det hufvudsakliga skälet till Utskottets beslut i frågan, och om jag än gerna önskat här medverka till en annan "klämm" i slutpunkten, så är gifvet, att, då Andra Kamaren redan bifallit Utskottets förslag, något vidare i ämnet icke nu

kan göras, än att hvar och en, som så för godt finner, kan till protokollet låta anteckna sina åsigtter.

Herr Montgomery-Cederhjem: Då af den näst föregående talarens yttrande möjligen kunde framgå, att Stats-Utskottet icke egnat denna fråga den uppmärksamhet, hvaraf den onekligen är förtjent, så ber jag att i någon mån få hänvisa till Utskottets Betänkande, hvaraf synes, att någonting härvid lag icke kan med fog läggas Utskottet till last. Att emellertid, på sätt motionären framställt, vid beviljande af anslag, icke mindre för fortsättning af Statens jernvägsbyggnader, än äfven för rörelsen å Statens jernvägar, fästa det vilkor att i främsta rummet Svensk materiel användes, ansåg Utskottet vara betänkligt, då man dessutom hade allt skäl till förmodan att Jernvägsstyrelsen kommer att använda Svensk materiel vid alla de tillfällen då sådant pröfvas lämpligt. Af de tabeller, som äro vidfogade ifrågavarande Betänkande, finna Herrarne, att, då man från tiden 1856—65 års slut använde inhemsk materiel af alla slag för en summa af 3,489,387 R:dr 44 öre mot utländsk materiel af alla slag till ett belopp af 15 millioner R:dr, man under åren 1863—68 använde inhemsk materiel för rörelse-materielen till ett värde af öfver 4 millioner R:dr och utländsk för samma ändamål för endast 3½ million. Förhållandet har således så mycket förändrat sig, att, då man under första tidsperioden använde nära fem gånger så mycket på utländsk materiel som på den inhemska, man under den sednare perioden för en del af denna materiel använde mera inhemsk materiel än utländsk. Af allt detta synes att Styrelsen för Statens jernvägar beaktat förhållandet och söker använda inhemsk materiel så mycket som möjligt är. Vid sådant förhållande kan jag icke inse hvad gagn skulle ligga uti att ytterligare betona denna önskan, och tror till och med att det skulle kunna skada, om det gjordes till uttryckligt vilkor, att endast Svensk materiel finge begagnas.

Jag yrkar således bifall till Utskottets förslag.

Herr Reuterswärd: Jag erkänner villigt, att motionären går för långt, då han yrkar, såsom vilkor för anslags beviljande till jernvägsändamål, att materielen skall anskaffas inom landet, och att Utskottet således gjort rätt i att afslå motionen i dess nuvarande form. Deremot tillfredsställer mig icke "klämman" i Utskottets beslut, och jag kan icke undgå att finna, att något mera kunnat göras än hvad Utskottet i detta afseende gjort. Utskottet har med lätt hand vidrört frågan, och sagt sig hafva skäl att förmoda, det vederbörande icke lära underlåta att använda Svensk materiel framför utländsk. Den allmänna meningens lär väl nu vara ense om, att, då vi hafva så godt jern, som Sverige eger, det icke är skäl att föredraga det utländska derföre, att det kan erhållas för något billigare pris per centner. Huru öfverlägset i kvalitet det Svenska jernet är framför det engelska, framgår tydligast om man jemför de engelska rails med de Svenska. Utan att beröra frågan om deras respektiva hållbarhet, der någon jemförelse icke kan ega rum, tillåter jag mig blott erinra, att de engelska rails, då de äro utslitna och omvalsas, visa sig bestå af mycket slaggblandadt jern med en tunn bättre jernyta, och sedermera icke kunna användas till andra

ändamål, då deremot de Svenska innehålla helt och hållet godt, rent jern och efter skedd omvalsning äro fullt användbara till vidare förädling. Ur statsekonomisk synpunkt försvarar Svenska jernet sin företrädesrätt, och dess soliditet medför en vinst för Staten, om ock dess pris möjligen är något dyrare. Jag kan icke underlåta att, då jag har ordet, åberopa Öfverste Beijers yttrande till Stats-Utskottet, då han säger: "att, då vi ännu icke för våra stambanor lyckats erhålla svenskt jern, och således sakna erfarenhet om sådana rälers egenskap i förhållande till deras kostnad — — — anser jag det icke tillkomma mig — att bedöma — huruvida Svenska jernrälér kunna tillverkas till sådant pris, att det kan blifva med ekonomisk fördel förenligt att till fortsättningen af våra stambanor använda sådana rälér". Det är visserligen sannt, att Statens jernvägsbyggnader icke använda Svenskt jern till sina rälér, men deremot är det mycket lätt för Jernvägsstyrelsen eller hvilken annan som helst, som vill, att skaffa sig kunskap härom, genom att taga kännedom om t. ex. den jernväg som är lagd vid Wetteren och som tillhör bolaget "La vieille montagne", hvarest uteslutande begagnats rälér af Svenskt jern. Det visar sig der, att endast 3 à 4 skenor behöft ombytas, under det att kassationen vid Statens jernvägar är högst betydlig. Det är ett ganska anmärkningsvärdt förhållande, att utländingen finner med sin fördel mera förenligt att begagna Svensk materiel. Vi Svenskar hafva så litet patriotism, att vi heldre nöja oss med sämre varor utifrån, än att befrämja den inhemska industrien. Utskottet har vidare infortrat yttranden från två ingenjörer, Major Adelsköld och Kapten Carl-sund, hvilka yttranden äro så anmärkningsvärda, att de borde hafva föranledt Utskottet att uttala sig något kraftigare till förmån för den Svenska materielen.

Då emellertid Andra Kammaren redan bifallit Utskottets förslag, och jag ej vågar hoppas på några sympatier i fall jag framställer något annat, vill jag icke göra något särskildt yrkande, utan endast låta anteckna dessa mina åsikter till protokollet, på det att de yttranden, som här blifvit fällda, måtte komma till Jernvägsstyrelsernas kännedom.

Herr Hasselrot: Jag ber endast att få förena mig med den siste talaren, som så varmt förordade den inhemska materielens användande framför den utländska, och hoppas att dessa våra åsikter måtte komma till vederbörande Jernvägsstyrelsernas kännedom.

Herr Storckenfeldt: Jag instämmer uti de af Herr Reuter-svärd uttalade åsikter.

Herr Heijkensköld: Då flere talare här intresserat sig för sjelfva frågan, anhåller jag att få framställa följande förslag till förändrad lydelse af Utskottets beslut: "att Kammaren, under antagande att vederbörande hädanefter företrädesvis använda Svenska fabrikater och Svensk materiel för jernvägarne, bifaller Utskottets förslag att Herr Jan Anderssons ifrågavarande förslag icke må till någon Riksdagens åtgärd föranleda".

Friherre Sprengtporten: Jag instämmer uti det af Herr Heijkensköld framställda förslag.

Friherre Raab, Adam: Jag instämmer med Herr Heijkensköld.

Grefve af Ugglas: Vid den formulering af Utskottets förslag som blifvit gjord af Herr Heijkensköld, kan jag icke underlåta att göra några anmärkningar. Jag tror, att man bör rättvist bedöma förhållandena, innan man lemnar sitt bifall till ett förslag, som vill uttrycka, att de anspråk på tillverkning af Svensk materiel för våra jernvägars behof, som kunna förefinnas, i närvarande stund äro förbisedda. Under år 1867 har för statsbanornas behof tillverkats Svensk jernvägsmateriel för ett belopp af 1,008,777 R:dr 37 öre och utländsk sådan för 735,533 R:dr 71 öre. Under 1868 har Svensk jernvägsmateriel för statsbanorna blifvit tillverkad till ett belopp af 947,752 R:dr 66 öre och utländsk endast för 193,439 R:dr 76 öre. Vid sådana förhållanden anser jag det vara obilligt att framkomma med ett förslag, som formulerar ett slags anklagelse eller klander emot det sätt hvarpå Jernvägsstyrelserna gått till väga i denna sak.

Efter de undersökningar i ämnet, som i Utskottet egt rum och på hvilka man torde kunna grunda ett omdöme, kan jag icke finna annat, än att, i den mån den Svenska materielen blifvit fullkomnad derhän, att den kunnat täfla med den utländska icke i godhet, hvilket den kanhända alltid kunnat göra, men i afseende å priset, vederbörande icke satt Svenska Statens och jernindustriens intressen å sido. Att då komma och säga: att vederbörande "*hädanefter*" skola företrädesvis använda Svensk materiel, hvilket Jernvägsstyrelserna redan gjort, innefattar ett klander, som är obefogadt, och hvilket jag icke kan gilla. Jag yrkar således afslag å det af Herr Heijkensköld framställda förslag och bifall till Utskottets Betänkande.

Sedan öfverläggningen förklarats slutad samt Herr Grefven och Talmannen yttrat, att under densamma hade yrkats dels bifall till den förevarande punkten och dels af Herr Heijkensköld, att Kamraren måtte fatta ett så lydande beslut: "Under antagande, att vederbörande hädanefter skola företrädesvis använda Svenska fabriker och materialier för jernvägarnes behof, bifaller Kamraren Utskottets hemställan"; framställde Herr Grefven och Talmannen proposition på bifall till punkten och, då dervid svarades många ja jemte några nej, förklarade sig hafva funnit ja öfvervägande.

Anmälades och bordlades:

Stats-Utskottets Memorial N:o 80, i anledning af Kamrarnes skiljaktiga beslut rörande Utskottets Utlåtande N:o 64, i fråga om anslag för skogsväsendet samt om fastställelse af utgiftsstaten för Skogsstyrelsen, Skogsstaten och Skogsläroverken; samt

Andra Kammarens Protokollsutdrag:

N:o 261, med delgifvande af Kammarens beslut öfver dess Tillfälliga Utskotts Utlåtande N:o 35, med anledning af Herr Jöns Ols-sons i Nordanå motion N:o 24, om underdånig framställning till Kongl. Maj:t, att arrendatorerne af Upsala och Lunds akademihemman måtte till dessa hemman tillförsäkras optionsrätt, i likhet med hvad för domkyrkohegman är stadgad;

N:o 262, med delgifvande af Kammarens beslut öfver dess Tillfälliga Utskotts Utlåtande N:o 36, med anledning af Herr Sven Nil-sons motion N:o 30, om vidtagande af åtgärder för att från Danmark utfå åtskilliga der befintliga handlingar och kartor;

N:o 263, med delgifvande af Kammarens beslut öfver dess Tillfälliga Utskotts Utlåtande N:o 38, angående väckt förslag om befrielse för Svensk kommun att utgifva ersättning för i Norge lemnadt understöd för Svenska arbetare;

N:o 265, med delgifvande af Kammarens beslut öfver dess Tillfälliga Utskotts första hemställan i Utlåtandet N:o 40, angående Herr A. Myrtins motion N:o 105, om aflåtande af underdånig skrifvelse till Kongl. Maj:t rörande skyldighet för utländsk undersåte, som i riket förvärfvar och besitter fast egendom, att, der han icke tillika är här bosatt, för sig hafva ständigt i orten bosatt ombud; samt

N:o 267, med delgifvande af Kammarens beslut öfver dess Tillfälliga Utskotts Utlåtande N:o 42, angående Herr C. Orres motion N:o 29, om underdånig skrifvelse till Kongl. Maj:t rörande förändrade föreskrifter i afseende å ekonomiska besigtningar.

Herr Wijkander: Jag får vördsamt anhålla hos Kammaren om ledighet från riksdagsgöromålen under 14 dagar, räknadt från och med den 3 nästinstundande Maj.

Denna anhållan bifölls.

Kammaren åtskiljdes kl. $\frac{1}{2}$ 1 e. m.

In fidem
O. Brakel.

Fredagen den 30 April 1869.

Kammaren sammanträdde kl. 6 e. m.

Justerades fem protokollsutdrag för sammanträdet å förmiddagen och protokollet för den 17 dennes förmiddagen.

Föredrogs ånyo Stats-Utskottets den 24 och 27 dennes bordlagda Betänkande N:o 66, i anledning af väckta frågor dels om uppgörande af planer för framtida jernvägsanläggningar samt sättet för deras utförande, dels om beviljande af statsbidrag till dylika anläggningar.

Härvid anmälde sig och yttrade:

Friherre Tersmeden: Då Stats-Utskottet uppställt sitt Betänkande på det sättet, att i den första punkten förekommer frågan om banornas sträckning samt i 2:dra och 3:dje punkterna frågan om anslag till dessa banor, så torde det för handläggningen af dessa frågor vara nödvändigt att de behandlas i ett sammanhang. Det kan nemligen synas för mängen temligen ändamålslost att bestämma bansträckornas riktning, utan att man på samma gång vet, huruvida ett sådant beslut skall leda till något resultat eller ej. Min anhållan är derföre, att 1:sta, 2:dra och 3:dje punkterna måtte företagas till behandling i ett sammanhang.

Herr Montgomery-Cederhjelm: Jag tager mig friheten anhålla, att föredragningen af Utskottets Betänkande måtte ske i den ordning, som i Betänkandet utmärkes, och sålunda punktvis. Jag tror att en sådan föredragningsordning, som Herr Friherre Tersmeden föreslagit, endast kommer att leda till en lång och vidlyftig diskussion, deraf jag har erfarenhet från Stats-Utskottet, hvarest frågorna så behandlades, att man först diskuterade dessa tre punkter gemensamt och sedan beslöt särskildt för hvarje punkt. Emellertid vållade detta föredragnings sätt, såsom jag sagt, att diskussionen inom Utskottet, ehuru der äro blott 24 ledamöter, blef särdeles långvarig och då nu här i Kammaren finnas så många flera ledamöter,

så är det att förmoda att diskussionen härigenom skulle blifva ändå längre, utan att man dermed skulle vinna särdeles mycket. Jag tror sålunda, att man kan och bör föredraga dessa punkter hvar för sig.

Hvad nu angår 1:sta punkten, och den del deraf, som omnämner östra stambanan, så tror jag icke att Friherre Tersnedens anmärkning träffar in derpå, ty den banans riktning är bestämd en gång för alla och om man vill eller icke vill gifva medel åt denna, så är det i alla fall icke fråga om riktningen af densamma. Beträffande den norra banan, så kunde man visserligen tänka sig, att man icke ville gifva anslag dertill, annat än i sammanhang med beslutandet af en viss riktning; men äfven den frågan förfaller, emedan man kan tänka sig bifall till denna punkt ganska väl, utan att man derföre bundit händerna på sig i afseende på anslag. Jag anhåller sålunda, att de särskilda punkterna i förevarande Betänkande måtte hvar för sig företagas till afgörande i den ordning de i Betänkandet finnas upptagna.

Friherre Stjernblad: I likhet med den föregående talaren kan jag icke inse, att de tre ifrågavarande punkterna stå i ett så intimt förhållande till hvarandra att de böra i sammanhang föredragas och behandlas. Den första punkten afhandlar sträckningen af norra banan, och de två följande punkterna innehålla frågorna om anslagen till tvänne banor, hvaraf den ena är till sin sträckning bestämd och och sålunda otvifvelaktigt skall förr eller sednare komma till utförande, då deremot den andra till stor del ännu icke är undersökt. Om man kunde tänka sig att det vore samma förhållande med bägge dessa banor, så hade man visserligen skäl att tveka, men då nu så icke är fallet, så skulle man bara inveckla frågorna, om man behandlade dem i ett sammanhang. Skulle norra banans sträckning nu blifva fastställd eller öfverlemnad åt Kongl. Maj:t att bestämma, då komma bägge banorna under samma kategori och då kan man komma öfverens om att sammanslå de två sista punkterna, men som frågan nu står, anhåller jag, att den ordning, Utskottet i sitt Betänkande följt, äfven måtte vid föredragningen i denna Kammare följas.

Friherre Raab, Adam: Jag instämmer med de bägge sista talarne. Vid hvarje industrielt företag frågar man sig först, hvilket arbete man vill taga sig för, innan man kan göra upp hvad kostnaden derför skall blifva. Jag tror derföre äfven, att rätta ordningen blifvit följd här i Betänkandet. Visserligen kan deraf komma att följa, att man beslutar en bana, för hvilken man sedermera icke anslår några medel, men sådant har händt förut och varit en ledsam följd deraf, att man icke kunnat blifva ense om den rätta sträckningen. Att deremot först besluta sig för att gifva en viss summa penningar och sedermera strida om det hvartill man gifvit dessa penningar, synes mig vara temligen emot all vanlig tankegång och ordning i så väl den enskilda som den allmänna hushållningen. Jag yrkar sålunda, att Kammaren måtte vidblifva den föredragningsordning, hvartill Utskottets Betänkande i afseende på dessa tre punkter gifver anledning.

Grefve Sparre, Eric: Allt sedan detta Stats-Utskottets Utlåtande blef synligt, har jag från olika håll hört den mening uttalas, att det är något absurdt att bestämma riktningen af banor, till hvilkas utförande man icke på samma gång beslutar anslag. En kommande Riksdag, säger man, är ju icke bunden af ett sådant principbetänkande; om denna Riksdag icke sätter sitt beslut i verket, så tjenar hela beslutet till rakt ingenting, det saknar all betydelse. För Stats-Utskottet, en förberedande komité, som icke haft annat att göra än att efter utredning af frågan afgifva ett Utlåtande, må det vara riktigt att behandla sträckningarne af de ifrågasatta banorna särskildt och sedan fatta beslut angående de belopp, som skola anslås, ty om det ock inträffar, hvad nu inträffat, att man tillstyrker riktningen men afstyrker anslag, så blir det icke annat eller värre, än en opinionsyttring af Utskottet, vid hvilken Kammaren eger fästa det afseende, som den förtjenar — men Riksdagens beslut är bindande. Här kan således icke komma i fråga att någon myndighet kan ändra eller omgöra det beslut som fattats, och om vi här skulle komma till samma resultat, som Utskottet, genom att följa det föreslagna föreslagna föredragnings sättet, att vi besluta sträckningarne, men afslå anslagen, så skulle vi göra oss skyldiga till samma fel som man nu klandrar hos Utskottet. Mig synes, såsom det icke skulle vara det ringaste hinder för att på en gång tala om bansträckningarne och om de belopp som man vill anslå vid denna riksdag för att sätta besluten om banorna i verkställighet. Då blir Utskottets förslag ett helt och då kan icke något sådant hända, som nu händt inom Utskottet, att åtskilliga reservanter anmält sig, som varit med om att besluta sträckningarna, men endast under förutsättning att man skulle föreslå anslag till banornas påbörjande. Jag instämmer med Friherre Tersmeden i det yrkande, att sträcknings- och anslagsfrågorna måtte föredragas och beslutas samtidigt, och jag tror äfven detta vara öfverensstämmande med den åsigt, som inom Riksdagen i allmänhet gjort sig gällande, att man icke älskar några så kallade principbetänkanden.

Herr De Maré; Om man behöfver något bevis för riktigheten af det utaf Friherre Tersmeden framställda yrkande, så tror jag att det skall vara tillräckligt, om man erinrar sig att det en gång inträffat, att fastän en Riksdag beslutat en sträckning, dervid dock inga medel anslagos till beslutets sättande i verket, Stats-Utskottet vid en sednare riksdag utan hinder deraf föreslog en annan sträckning. Detta är dock detsamma, som att säga, att vi nu kunna uttala *en* opinion i ärendet, men en annan Riksdag en *annan*, det kostar ingenting, men kan möjligen tillfredsställa någon. Jag hemställer om detta är värdigt Riksdagen? är det verkligen lämpligt att vid denna riksdag något beslutas i fråga om våra jernvägars fortsättande, så tror jag icke att det tjenar något till att, såsom Utskottet föreslagit, blott tala om hvilka sträckningar böra i framtiden kunna byggas, utan att bestämma några medel till arbetets bedrivande. Jag anser verkligen dessa saker höra så nära tillsammans, att jag icke kan annat än tillstyrka

hvad förste talaren hemställt, eller att 1:sta, 2:dra och 3:dje punkterna af detta Betänkande måtte få i ett sammanhang behandlas.

Herr Leijonanecker: I motsats till hvad siste talaren yttrade, får jag förklara, att jag anser den ordning, hvori frågorna blifvit uppställda i Utskottets Betänkande vara den rigtigaste. Endast genom en sådan föredragningsordning blir det möjligt att göra gällande de särskilda åsikter, som afse att gifva anslag åt den ena eller andra eller bägge de föreslagna statsbanorna. Det ligger nemligen i sakens natur, att man först här beslutar de särskilda riktningarne af stambanorna, innan man bestämmer sig för sättet eller medlen att utföra dem. Är riktningen af stambanorna bestämd, så kan läget af enskilda banor derefter lättare afgöras. Jag anhåller att punkterna måtte föredragas i den ordning Betänkandet gifver vid handen.

Herr Wallenberg: Jag kan icke finna något hinder för att vi först besluta om riktningen af jernvägslinierna och sedan afhandla anslagen. Det är klart, att hvar och en vill först veta, *hvertill* man beslutar anslag. Men deremot, sedan riktningen blifvit bestämd för de ifrågavarande båda banorna, tycker jag för min del att andra och tredje punkterna, som angå anslag till dessa banor, kunde gå sida vid sida, och ur denna synpunkt anhåller jag om det föredragnings-sätt, att, när första punkten blifvit afgjord, andra och tredje punkterna måtte få föredragas på en gång, på det att jag då må komma i tillfälle att begära proposition på min reservation.

Friherre Bildt: Det är alldeles gifvet, att hvar och en skall göra sig noga reda för hvarföre han röstar för ett anslag och att, äfven om dessa trenne punkterna sammanslås, ingen kommer att rösta för ett anslag, utan att veta *hvertill* det skall användas. Det ligger påtagligen i sjelfva frågans beskaffenhet, att anslaget blir fastadt vid en gifven sträckning, den må nu gå åt ena eller andra hållet; men hvad jag anser vara vådligt, det är, om man vid denna riksdag beslutar en sträckning, *utan* att dertill anslå några medel. Det vore vådligt derföre, att det komme att framkalla ännu mera oro och strider, och det kunde inträffa, att en följande Riksdag skulle vid anslagens beviljande föreslå en annan sträckning. Sådant har, såsom en talare anmärkt, förr inträffat och skulle det nu hända ånyo, så hemställer jag, om man kan anse en sådan lösning af frågan lycklig. Vid detta tillfälle utsätter man sig för en sådan möjlighet i ännu högre grad än vid andra riksdagar, ty nya val till Andra Kammarne förestå. Man kan tänka sig — sådant har skett — att frågor sådana som denna kunna vid afgörandet bero på några få rösters öfvervigt, så att det ganska väl låter tänka sig, att en kommande Riksdag med delvis förändrad personal kan innesluta en majoritet för den motsatta åsikten. Det är vid sådant förhållande till viss grad ett gyckelspel att, på sätt i Betänkandet blifvit hemställt, besluta sig för en sträckning, utan att dertill anslå några medel, och jag tror derföre,

derföre, att det föredragningsätt, som blifvit föreslaget af den förste talaren, är det bästa, såsom direkt ledande på saken.

Jag instämmer således i det yrkande Friherre Tersmeden framställt.

Grefve Mörner, Carl Göran: För min del förenar jag mig deremot med dem, som anhållit att Betänkandet måtte punktvis föredragas. Särdeles måste jag motsätta mig det af en talare framställda yrkande, att 2:dra och 3:dje punkterna skulle sammanslås. Möjligen skulle de väl kunna diskuteras i ett sammanhang, men, om man vid beslutets fattande vill sammanföra dem, torde det icke kunna förvägras mig att häremot åberopa grundlagens tydliga föreskrift, som bestämmer att, om ett förslag innefattar flera delar, som icke lämpligen kunna i ett sammanhang afgöras, så bör särskild proposition å hvardera delen framställas. Det är också derom, jag nu vill framställa yrkande.

Sedan öfverläggningen förklarats slutad, yttrade Herr Grefven och Talmannen, att i afseende å sättet för Betänkandets föredragning hade yrkats dels af Herr Montgomery-Cederhjelm, att de särskilda punkterna i Betänkandet skulle hvar för sig företagas till afgörande i den ordning de i Betänkandet finnas upptagna; dels af Friherre Tersmeden, att 1:sta, 2:dra och 3:dje punkterna måtte i ett sammanhang förekomma till behandling och de öfriga punkterna sedermera särskildt företagas till afgörande; och dels af Herr Walenberg, att Betänkandet skulle punktvis genomgås, dervid dock 2:dra och 3:dje punkterna borde tillsammans förekomma till afgörande.

Härefter framställde Herr Grefven och Talmannen proposition derå, att hvarje punkt i Betänkandet skulle särskildt företagas till afgörande enligt den ordning densamma deri fanns upptagen, och, då dervid svarades många ja jemte åtskilliga nej, förklarade sig hafva funnit ja öfvervägande.

Till följd häraf förekom nu

1:sta punkten.

Friherre Raab, Adam: Med erfarenhet af att de beslut, Riksdagen fattat i frågor af förevarande viktiga art, understundom varit sådana, att man sedermera icke kunnat vara belåten dermed, har jag ansett det för mig vara en pligt att, ledig såsom jag varit från Utskottsarbeten, under de sednare dagarne söka förvärfva mig all den kunskap, som varit möjlig, om de ifrågavarande bansträckorna, särdeles den norra, ty hvad den östra beträffar, så är ju derom nu icke någon tvist. Jag vill icke säga att jag hemtat mina upplysningar i saken från de på sednare tider synliga, särdeles mångfaldiga brochyerna eller ur tidningsartiklar, utan fastmera af de betänkanden, som inkommit under föregående riksdagar. Jag vill icke uttala mig i

Riksd. Prot. 1869. 1 Afd. 4 Band.

fråga om den östra stambanan, emedan jag tror att här icke finnes någon, som önskar någon förändring uti den en gång beslutade bansträckningen. Icke heller tror jag, då Grefve Sparre icke vidare förfäktar sitt förslag, att det kan vara skäl för någon annan att nu upptaga samma förslag, ehuru jag måste bekänna, att jag i visst afseende hade mycken sympati därför. Men det är egentligen om norra stambanan, som jag vill säga min mening.

Man har vid denna riksdag sökt drifva den satsen, att norra stambanan bör gå öfver Sevilla i stället för — hvad som varit åtminstone afsedt om inte beslutadt — öfver Upsala och Sala, och till skäl för denna stora förändring anført åtskilligt, hvaraf jag nu vill upptaga några hufvudmoment.

Det första vigtiga skäl, som därför blifvit anfördt, är, att trakten emellan Upsala och Sala skulle vara en ödemark. Detta har blifvit både så omständligt och så ofta omtaladt att jag auser det ligga en särdeles vigtt uppå att gendrifva den föreställning, som man häraf kunnat bilda sig. Går jag först till 1859 års komité och efterter ser hvad den yttrar derom, så skall jag finna åtskilligt, som för denna fråga är anmärkningsvärdt. Jag vill, för att icke vara särdeles vidlyftig, blott vidröra några pointer deraf. Komitéen har nemligen, för att kunna utreda hvarifrån trafiken norr ifrån till Stockholm vore den naturligaste och bästa, under loppet af 10 månader låtit räkna det hästantal, som kommit norr och söder ifrån till Stockholm; och dervid har det visat sig att öfver Rotebro, den väg, som nu leder till Upsala, kommit 46 procent af hästantalet, öfver Fittja 31 procent, öfver Allmarestäket och Ekolsund blott 18 $\frac{3}{4}$ -dels procent och slutligen öfver Ekolsund från Enköping och Westerås 3 $\frac{5}{10}$ -dels procent, hvaraf alltså utvisades att största trafiken från norra hållet kom just öfver Upsala-vägen. Men jag vill åtaga mig att utaf det Betänkande, 1859 års komiterade afgifvit, bevisa, att skälet, hvarföre största trafiken kom derifrån, skulle vara att den orten, som vi talte om, nemligen mellan Upsala och Sala, icke var så usel, som den blifvit utskriken. Betänkandet innehåller nemligen pag. 91: "Denna linie går midt igenom ett distrikt, som redan nu producerar spanmål till afsalu och genom deromkring varande stora odlingstillfällen inom kort skall komma att betydligt öka denna produktion, för hvilken afsättning måste sökas antingen åt norr och nordvest på bergslagsorterna, eller åt söder på Stockholm. I hvilkendera rigtningen som helst har denna bana ett särdeles fördelaktigt läge, så väl för att från de densamma skärande, i norr och söder gående landsvägar upphemta tillförseln som för att transportera varorna direkte till Dalarne och Gestrkland, eller till Stockholm öfver Upsala, hvarest dessutom på kort distans segelleden träffas. Liniens läge, 3 $\frac{1}{4}$ mil norr om Mälarens strand, blifver äfven gynnsamt för den del af mellanliggande trakter, som hafva största behof af kommunikationer. Likaså är linien beqvämt belägen för de på dess norra sida befintliga socknarnes ej obetydliga afsättning af trävaror och slöjdalster på Upsala och Stockholm". Jag skall icke trötta Herrarne med att läsa upp mera af detta Betänkande, men det jag läst bevisar att denna ort mellan Upsala och Sala likväl var så pass odlad att der produ-

cerades mera spannmål, än som åtgick för ortens behof och således till afsalu.

Går man derefter till de särskilda socknarne, så finner man att närmast Upsala ligga fyra socknar, som höra till Uplands bördiga slättbygd och hvilka jag tror upptaga en sträcka af två mil. I andra ändan af denna fem mil långa bana finner man Löfsta och Norrby socknar, som jag under mina resor derstädes märkt utgöra en särdeles bördig trakt. Härefter återstå två socknar, de mellersta på banan, nemligen Hvittinge och Jerlösa, hvilka väl äro mindre fruktbara, men som likväl icke äro att hänföra till sådana skogstrakter, som icke ens producera spannmål till husbehof, churu jag tror att skogsproduktion der är hufvudsaken. Vill man närmare examinera förhållandena, så får man lof att fästa något afseende vid den tabell, som är vidfogad en reservation och som utvisar antalet af folkmängden på bägge linierna, äfvensom myckenheten af odlad jord, äng och skogsmark. I sådant afseende synes det — Herrarne hafva litet hvar i Edra händer Betänkandet — att Upsala-Sala-vägen har ett större antal tunnland odlad jord, när man sammanlägger åker och äng, äfvensom en större folkmängd, än den andra banan. Jag har visserligen hört deremot anmärkas, att Stockholms stad icke tagits med i beräkningen, men när bägge banorna sluta vid Stockholm, så hafva ock bägge banorna lika rätt att taga Stockholm med i räkningen; om ena banan beräknar Stockholm, så bör väl den andra få göra det också och då har ingen orättvisa skett någon af banorna. Sedan har man påstått att afståndet mellan bergslagen och Stockholm skulle blifva förlängdt genom Upsala-Sala-banan. Huru dermed förhåller sig ber jag att få, med åberopande af den oss här förelagda kartan, närmare uppgifva. Om man nu betraktar denna föreslagna bana från Thureberg till Avesta, så företer sig, att från Stockholm till Thureberg är 1 mil 8,000 fot, från Thureberg till Sevalla 7 mil 29,910 fot, ifrån Sevalla till Forss 3 mil 19,160 fot och derifrån till Avesta 2 mil 7,000 fot, eller tillsammans 14 mil 28,070 fot. Jag räknar afståndet till Avesta, emedan båda sträckningarne skulle träffa denna punkt, som dessutom är den första punkten i Norbergs bergslag, som skulle tangeras af jernvägen. Med afståndet mellan Stockholm och Avesta på den andra linien förhåller sig så: från Stockholm till Upsala är 6 mil 6,100 fot, från Upsala till Sala 5 mil 22,500 fot och från Sala till Avesta 3 mil 9,000 fot, summa 15 mil 1,600 fot. Skilnaden i väglängd emellan Upsala-Sala-banan och Sevalla-banan är således omkring 9,000 fot, eller korrekt räknadt 9,530 fot, det vill säga $\frac{1}{4}$ mil och derutöfver 530 fot. Det är den stora skilnad, hvarom man skrivit så mycket och hvarom man sagt, att så väl bergslagens som Stockholms intresse skulle komma att lida så betydligt derpå.

Man har talat om de strategiska skälen. Jag medger att en bana, som ligger mera blottställd för fienden, icke bör föredragas, men, mine Herrar, första början af denna bana, 1 mil 8,000 fot är alldeles precist densamma och just den är mest blottställd för ett sådant äfventyr, nemligen att blifva afskuren af en fiende, om en sådan skulle få, det Gud förhjade, fast fot här i landet. Vill man tala om strategiska skäl, så bör man visserligen lägga banan längre in åt landet,

men att här för strategiska ändamål göra en särskilt svängning kan jag icke fatta vara riktigt lämpligt.

Vidare har man talat om att bibanorna skulle genom den af Utskottet föreslagna stambanan blifva kortare. Här är icke fråga mer än om en bibana, nemligen från Westerås till Sevilla, eller i andra fallet från Westerås till Sala. Jag minnes nu icke hvad skilnaden gör, men jag tror, att det är 1 eller $1\frac{1}{2}$ mil, en obetydlighet i kostnad, jemförelsevis med de 3,600,000 R:dr, som utgöra skilnaden i kostnad mellan den ena och den andra banan.

Äfvenledes har man i Betänkandet antydtt, att det skulle vara omöjligt tillfredsställa behofven norrut, med mindre än att man bekostade tvänne jernvägar norrut från Stockholm, hvilka då naturligtvis skulle anläggas så långt från hvarandra som möjligt. Äfven deri skulle ligga ett skäl för Sevilla-banan. Jag har många sympatier för Småland, der jag lefvat min största tid, och der vi alltid ansett oss lyckliga öfver att hafva fått *en* bana, oaktadt 15 å 16 mil finnas på *hvar* sida derom. Jag hade derföre icke föreställt mig att uppländningarne skulle kunna hafva några anspråk på två banor derföre att 15 å 16 mil ligga *emellan* de orter, hvilka företrädesvis behöfva detta kommunikationsmedel. Får man blott en bana väl lagd emellan bägge dessa trakter, så måste det sedermera blifva orternas affär att skaffa sig bibanor till denna allmänna stambana.

Vidare har man sagt, att Westerås skulle, om icke den föreslagna banan går igenom, få särdeles mycket längre till Stockholm. Ja, det är santt, att de, som resa från Westerås till Stockholm, skulle, om de nödgades resa först till Sala och derifrån öfver Upsala till Stockholm, få fyra mil och några tusen fot längre, men härvid får jag först erinra, hvad jag i början anmärkte eller, att vid de undersökningar, som gjordes rörande trafiken norr ifrån, icke mera än $3\frac{1}{2}$ procent deraf kom Westerås-vägen, hvaraf således följer att den trafiken icke är så stor, att något hufvudsakligt afseende bör fästas derå; och för det andra får jag säga, att, om en trakt varit så lycklig att få jernbana till sig, den icke bör vara missnöjd dermed att den fått något mera än 4 mils längre väg än den raka fogelvägen dit, man vill komma. I utlandet, hvarhelst man kastar ögat på jernvägskartorna, ser man, huruledes man der nöjer sig med ganska stora jernvägskrokar; jag vill särskilt erinra om vägen från Prag ner till Wien. Jag har dock icke deröfver hört några klagomål förspörjas. Om då Westeråsarne, hvilkas väl jag visst vill befrämja, skulle få fara fyra mils krok, då de likväl vinna den stora lindringen att kunna komma på jernväg i stället att behöfva fara på landsväg, så tyckas de i sanning icke hafva skäl till missnöje. Dessutom kan den, som bor i Westerås, påräkna att minst sju månader af året kunna komma billigare och fortare till Stockholm på ångbåt än han kan komma dit på jernväg. Vi hafva nu en jernbana till Upsala, men jag tror ändå att vi vunnit den erfarenhet, att flera resande under sommartiden, när vädret är godt, gå på ångbåt än på jernvägen; likaså går större delen af godstrafiken öfver sjön och samma förhållande blir det väl med Westerås.

Vidare har man åberopat 1862 års komité och Stats-Utskottets Utlåtande vid 1862—1863 årens riksdag, deri tillstyrktes, om icke precisat den nu af Utskottet föreslagna banan, åtminstone en bana, som hade ungefär samma riktning, i det den skulle gå vester om Sigtunafjärden öfver Örsundsbro till Sevala. Hvad nu först 1862 års komité beträffar, så har jag en stor aktning för de ledamöter, som deltog i denna komité, men jag vill jemväl erinra, att det var långt ifrån att alla dessa vore ense, ty besynnerligt nog ser man, att fem af bemälda Herrar reserverat sig mot majoritetens beslut, som tillkommit genom en sådan proposition, som man vanligen framställer i Utskott, och hvarigenom man slutligen får fram ett förslag, med hvilket endast få äro nöjde. Dessutom — och det är sjelva hufvudskälet — har man så mycket mindre skäl att åberopa 1862 års komités och 1863 års Utskotts i denna väg framställda förslag, som Riksdagen icke bifallit detta, utan tvärtom lemnat anslag till banan åt Upsala såsom början af norra stambanan, antydande dermed att detta skulle bli den väg, som skulle komma att öfver Sala fortsättas.

Man har hållit starkt på att det icke skulle tillfredsställa Stockholms intresse, att få banan dragen öfver Sala. Jag har, såsom boende i Stockholm, varmt intresse för hufvudstaden och vet att hufvudstadens väl är landets väl, och jag skulle sålunda, om jag trodde att hufvudstaden hade någon särdeles nytta och fördel af att få den nu föreslagna riktningen, derpå vilja fästa allt möjligt afseende. Men Stockholms intresse är att få den möjligast lifliga rörelse och en större tillförsel, och då icke den andra banan öfver Sala kan minska de förhoppningar man i hufvudstaden kan ega på en sådan ökad rörelse och tillförsel, så kan jag icke se, att Stockholms intresse blir läderadt om man beslutar sig för den banan.

Men mot detta förslag, som Utskottet nu afgifvit, framställer sig i främsta rummet det finansiella skälet att det skulle komma att kosta omkring 3,600,000 R:dr mera att nu lägga en ny bana och öfvergifva Upsala-banans fortsättande, och icke nog med dessa 3,600,000 R:dr, som skulle utläggas på en gång, utan man kommer äfven att göra årliga förluster, derigenom att Upsala-banan skulle drivas utan att lemna de betydliga inkomster, som den skulle kunna lemna, om der sammanfördes trafiken norrifrån. Vid en blick på kartan finner man, att Upsala—Sala-banan icke går mer än $3\frac{1}{2}$ mil från Mälaren. Detta afstånd af $3\frac{1}{2}$ mil, som Upsala—Sala-banan kommer att få till sjön, är icke så stort, att man derföre behöfver afskära det mellanliggande landet genom en ny bana; det bör förefalla alla naturligt. Den föreslagna nya banan går, som Herrarne kunna se, nära Mälaren hela vägen; den afskär på mångfaldiga ställen vikar af Mälaren och skall föranleda på alla dessa ställen en liflig konkurrens med ångbåtstrafiken på Stockholm. Jag tycker, att vi kunna hafva nog erfarenhet af den konkurrens vi redan hafva mellan sjökommunikationer och jernvägar, ty vi hafva deraf lärt oss, att det är omöjligt för jernvägarne att kunna uthärda en sådan konkurrens. Det är gifvet att, om Westeråsboarne få en jernväg alldeles rakt till Stockholm, skulle de ändå komma att begagna sjövägen som är hälften billigare. Så göra

Upsalaboarne, så har jag sjelf företrädesvis gjort, då jag rest till Upsala, och så gör litet hvar.

Men så kommer här en hufvudsak, som jag tycker vara temligen bestämmande i denna fråga. Utskottet erkänner nemligen sjelt pag. 38 i Betänkandet: "en mindre del af ifrågavarande jernvägssträckning har visserligen ännu icke blifvit undersökt, men ungefärliga kostnaden torde dock beräknas sålunda etc." Jag hemställer, mine Herrar, om det verkligen kan vara skäl bestämma sig för en bana, som ännu icke är fullständigt undersökt. Jag tror för min del att det första vilkoret för att en Riksdag skall kunna besluta sig för en bana är möjligheten att kunna dervid bestämma, att den skall komma att kosta så eller så mycket. Jag anser detta skäl vara så talande, att endast det skulle vara tillräckligt att afhålla mig från att rösta för den banan.

Jag vill jemväl erkänna, att det för Norrland visserligen icke skulle bli någon krok att fara Sevala-banan till Stockholm, men jag vet ock, att Norrland har mycket affärer på Upsala, och för dess färder dit skulle denna bana vara särdeles olämplig, då Norrländingarne för att komma till Upsala måste fara Sevala-banan intill Stockholm och derifrån tillbaka till Upsala. Detta förekommer mig särdeles oegentligt, och då man derjemte tar i betraktande, att universitetet besökes af många ynglingar från Norrland, äfvensom att mycken annan rörelse förefinnes mellan Norrland och Upsala, så tror jag icke att det vore lämpligt att ställa Upsala i en sådan afkrok.

Slutligen får jag anmärka, att, om man nu bestämmer sig för Sevala-banan, så har man liksom gifvit på hand att det behöfs ännu en bana genom Upland, hvarom Utskottet i sitt Betänkande gjort en bestämd antydan. Utskottet har visserligen icke tillstyrkt denna andra bana ännu, men dock ingifvit en förhoppning att, om man nu vore beskedlig och ginge in på denna bana, så skulle man i framtiden få en bana till norrut. För min del och då jag vid föregående ståndsriksdagar så väl som nu varit af den mening, att man bör så snart som möjligt inskränka byggandet af statsbanor, kan jag naturligtvis icke finna sådana löften särdeles behagliga. Men jag anser det också oundgängligen nödvändigt, för möjligheten att befrämja jernindustrien i vårt land och att konkurrera med utlandets jern, att befordra lättare transporter från bergslagerna. Derföre är ock förvisso en bana åt norr af stor vigt, men jag tror tillika att denna bana bör läggas för bästa möjliga pris, och så centralt som möjligt, så att bibanor från orterna må kunna inrättas, som med den minsta kostnad och på den närmaste vägen må kunna stöta till denna bana.

På dessa skäl får jag åtminstone afstyrka det af Stats-Utskottet afgifna förslag om Sevala-banan. Jag är dock i detta ögonblick ganska villrådig, antingen jag skall tillstyrka att man måtte vidblifva Upsala—Sala-banan, eller att Riksdagen skulle, såsom Grefve af Ugglas i sin reservation föreslagit, helt enkelt inskränka sig till en underdånig skrifvelse med begäran om nådig proposition i frågan. Denna villrådighet existerar till dess jag fått höra hvad öfriga talare hafva

att säga i frågan, hvarefter jag torde ytterligare få begära ordet för att närmare bestämma mitt yrkande. För närvarande vill jag icke säga mera, än att jag icke kan bifalla Utskottets förslag i den nu föreliggande formen.

Herr Montgomery-Cederhjelm: Stats-Utskottets hemställan i denna punkt innehåller fyra olika delar. Den första innefattar ett afslag å Grefve Sparres motion, i hvad den rörer dels det utaf honom föreslagna utsträckta system af statsbanor, dels statsbanornas byggande af bolag mot godtgörelse i statsobligationer; och i afseende härå har jag varit helt och hållet af Utskottets tanke. För det andra bekräftar Utskottet östra stambanans anläggning i den riktning, som bestämdes vid 1862 och 1863 årens riksdag; och äfven i detta fall anser jag att Utskottet haft goda skäl för sitt tillstyrkande. I den tredje punkten åter föreslås att såsom stambana antaga en bana, utgående från Thureberg på Stockholm—Upsala-banan och derifrån sträckande sig öfver Sevala till Norbergs bergslag och vidare norrut öfver Dalelven i trakten af Avesta till Storvik å Gefle—Dala-banan. I afseende å den sålunda föreslagna riktningen, har jag deremot icke kunnat instämma med Utskottet. Det är nemligen otvifvelaktigt, att i afseende å sträckningen af den norra banan meningarne äro ganska delade, och att en fullständig undersökning och utredning af förhållandena ännu ej skett. Detta erkännes äfven i viss mån, såsom en föregående talare redan påpekat, uti Betänkandet, och det måste erkännas af hvar och en, som tagit någon kännedom om saken. Derföre är det också naturligt, att meningarne äro så delade beträffande sträckningen af denna bana. *En* anser banan böra dragas öfver Upsala till Sala och vidare till Storvik; *en annan* föreslår dess dragande från Upsala öfver Söderforss till Margrethill å Gefle—Dala-banan; *en annan* önskar banan i den kortaste sträckningen mellan Upsala och Storvik, det vill säga Upsala—Gysinge—Storvik; *en annan* åter tillstyrker Thureberg—Sevala-linien, åtskilliga andra sträckningar att förtiga, förutom det att man är långt ifrån ense i hvilken riktning banan, i händelse den komme till Sevala, skulle derifrån fortsättas.

Häraf ser man att en mängd olika riktningar blifvit af olika motionärer förordade; och jag anser deraf tydligen framgå, att de, som för Norra Sveriges skull önska, att den norra stambanan fortsättes, ännu ej böra eller kunna vid uttalande af denna sin önskan binda sig vid någon viss riktning, förrän man erhållit en fullkomlig utredning i detta afseende. Jag hade derföre önskat, att man åt Utskottets hemställan i denna del gifvit en generellare form, hvarigenom man ej stängt vägen för någon bana, som i framtiden möjligen kunde visa sig lämpligare än den nu af Utskottet föreslagna. Man kunde t. ex. låta beslutet inskränka sig dertill, att man antog en stambana norrut, utgående från någon punkt å Stockholm—Upsala-banan, och sträckande sig till lämplig anknytningspunkt å Gefle—Dala-banan. Uti ett sådant beslut skulle alla de hittills framlagda olika projekterna ganska väl kunna inrymmas, utan att man derigenom bestämdt uttalat sig för någotdera.

Den fjerde och sista delen af Utskottets ifrågavarande hemställan innefattar något mera än en antydning, att banan från den omnämnda punkten å Gefle—Dala-vägen skulle sedermera komma att fortsättas norrut, när statsmagterna funne lämpligt att sådant besluta. Denna del anser jag borde helt och hållet utgå; ty nog är det att tänka sig väl långt in i framtiden, då man antyder, att banan skall komma att fortsättas norr om Gefle—Dala-vägen; jag vet icke hvart — ins blaue hinein — kanske till Torneå eller Trondhjem. I Utskottet framhölls, att detta uttalande vore att öppna en port för en lång fortsättning af Statens banor, men att öppna denna port, dertill är jag åtminstone icke villig att bidraga. Jag vill således icke gå längre än jag här ofvan angifvit och föreslår derföre, att Kammaren måtte fatta ett beslut af följande lydelse: "att Riksdagen, med afslag å Grefve Sparres motion, i hvad den rörer dels det utaf honom föreslagna utsträckta system af statsbanor, dels statsbanornas byggande genom bolag mot godtgörelse i statsobligationer, skulle besluta att såsom stambana, hvilken bör med Statens medel bekostas, antaga, utom den redan vid 1862—1863 års riksdag beslutade och till sin sträckning bestämda östra stambanan, äfven en stambana, utgående ifrån någon punkt på Stockholm—Upsala-banan till lämpligt ställe å Gefle—Dala-banan".

Såsom Kammaren torde finna, afser detta mitt yrkande icke, att någon underdånig skrifvelse skulle aflåtas af dylikt innehåll, utan endast att ett sådant uttalande nu skulle af Riksdagen göras.

Herr Casparsson: Jag finner det ganska naturligt att, då sträckningen af den *vestra* stambanan skulle bestämmas, frågan om dess dragande norr eller söder om Mälaren skulle framkalla ganska mycken meningsskiljaktighet; och jag lemnar alldeles derhän den relativa vigten af de skäl, som kunde anföras för den ena eller den andra sträckningen. Jag finner det äfven ganska naturligt att, då sträckningen af den *norra* stambanan skulle bestämmas, frågan om dess dragande öster eller vester om Sigtunafjärden skulle framkalla ganska mycken meningsskiljaktighet; och jag lemnar likaledes derhän den öfvervägande vigten af de skäl, som för den ena eller den andra sträckningen kunde anföras. Men att nu, då fråga är om *fortsättande* af den norra stambanan, samma meningsstrider skola förnyas, det finner jag ej lika naturligt, och jag vore färdig att kalla det onaturligt, om jag ej visste att allt, så inom den yttre som inre världen, har sina naturliga orsaker.

För fortsättningen af den norra banan finnas ej mindre än fem särskilda linier föreslagna, som alla blifvit vederbörligen undersökta, så väl tekniskt, som statistiskt, och till en del nära nog genomsökta. Då Stats-Utskottet hade att välja emellan dessa fem olika sträckningar, så var det klart, att Utskottet vid valet skulle stadna i mycken villrådighet. Men Utskottet har på ett ganska behändigt sätt befriat sig från valet och qvalet genom att helt enkelt föreslå en 6:te bana, men som ej blifvit undersökt. En medlem af denna Kammare yttrade i början af Riksdagen, då jernvägsfrågan var å bane, att, då föregående Riksdagar beslutat bansträckningar utan att diskutera dem, så kunde man nu diskutera, utan att besluta, men Stats-Utskottet har

gått ännu längre än föregående Riksdagar, ty det har föreslagit att besluta en bana, utan att ens låta undersöka densamma; och då jag kallar detta förhållande anmärkningsvärdt, så tror jag mig hafva valt ett så lent uttryck, som språket för dylika fall erbjuder.

Jag ber att nu litet närmare få undersöka — på kartan nemligen — den af Utskottet föreslagna bansträckningen. Sedan den vid Thureberg tagit afsked af den norra stambanan, viker den af åt venster; öfvergår Ståket med en vik af Mälaren på hvardera sidan; fortsätter vidare öfver den ena af de halföar, som bilda Bro och Håbo härader; passerar Kalmarsand med Norra Björkfjärden på sin venstra och Ullfjärden på sin högra sida och inkommer på den andra af de tvänne halföar, som utgöra Håbo härad; vandrar öfver det smala näset vid Ekolsund med Ekolsundsviken och dess fortsättning, Norra Björkfjärden, till venster och den lilla Hjelstaviken till höger och fortskyndar sedan öfver Lislena och Sparrsättraslätterna med den tillfredsställelse, som öfvervunna svårigheter alltid medföra, fram till Sevala, allt under bibehållande af en lös känning på venster hand af Mälaren, från hvars granskap den ej lyckats aflägsna sig mera än högst en mil. Vid Sevala inträder ett bättre förhållande, ty der är afståndet till Mälaren $1\frac{1}{2}$ mil. Detta lyckliga förhållande fortfar sedermera ungefär en mil, då banan kommer i kontakt med Strömsholms kanal, som ligger på omkring en mils afstånd; och då denna intima beröring upphör, vidtager Norbergs jernväg, som sedan troget följer den föreslagna banan inemot Avesta, hvarifrån den sedermera utan alla sidoinflytanden, vare sig på den våta eller torra vägen, fortsätter till Störvik.

En naturforskare gjorde för många år sedan den iakttagelsen, att vattnet vore det element, som i Holland gjorde sjöfarten så ofantligt lätt; och jag tror att detta element har samma egenskap äfven i Sverige; och hvarhelst vattenkommunikationer finnas, hafva jernvägarne icke förmått att med dem konkurrera.

Jag vill nu, med ledning af de uppgifter, som från Kommerkollegium kunnat erhållas, göra en liten undersökning beträffande de jernverk, som skulle komma i beröring med banan, i fall den finge den sträckning, som blifvit föreslagen. Emellan Thureberg och Sevala finnes, som bekant, ingen bruksrörelse, men $1\frac{1}{2}$ mil derifrån påträffas först Svanå bruk med en tillverkning, som år 1867 uppgick till 20,833 centner stångjern. Sedan påträffas man ej något jernverk förr än Fors i vestra Färnebo socken, med en tillverkning af 1,255 centner. Vidare kommer Högfors bruk med en tillverkning af 10,068 centner, dervid dock är att märka, att detta bruk är beläget vid vinkeln af Norbergs jernväg, och således har lätt kommunikation med Strömsholms kanal. Vidare Bjurfors bruk med 6,673 centners tillverkning, beläget endast $\frac{1}{4}$ dels mil från Avesta, hvadan för detsamma således kan vara likgiltigt, om vägen drages dit ifrån det ifrågasatta hållet eller från Sala. Vidare hafva vi att märka Olofsfors bruk med 2,344 centners tillverkning samt Bennebo, som är beläget ungefär $\frac{1}{4}$ dels mil från Norbergs jernväg, med en tillverkning af 1,045 centner stångjern och 42,208 centner tackjern. Vidare Olsbennings bruk med en tillverkning af 1,157 centner stångjern och Karbenning

med 488 centners tillverkning. På sidan om jernvägen ligga visserligen dessutom åtskilliga andra bruk med stor tillverkning, men dessa ligga invid eller gränsa intill Strömsholms kanal, och det är icke antagligt att de, för att trafikera jernvägen, skola öfvergifva den vida naturligare kommunikationen å kanalen. Det vore derföre, efter min tanke, en illa använd frikostighet att bygga jernvägar åt dessa bruk, som redan äro försedda med ändamålsenliga vattenkommunikationer.

Jag ber att nu få öfvergå till de motiver, som Utskottet anført, ehuru jag dervid befarar, att mötas af den vanliga invändningen, att man ej bör så noga se på motiverna, endast resultatet är riktigt, men då jag hvarken kan godkänna resultatet eller motiverna, så måste, för att gendriva det förra, beskaffenheten och halten af de sednare först undersökas. Utskottet yttrar, bland annat, i anledning af förslaget om stambanans förläggning öfver Upsala och Sala till Storvik: "Svårigheten, att på ett nöjaktigt sätt lösa detta problem, beror af den omständigheten, att Uplands förnämsta jernvägsintresse ligger i provinsens östra del och Westmanlands i dess vestra, med 10 å 15 mils afstånd emellan dessa provinsers rätta jernvägsområden. Man sökte lösa frågan genom att föreslå en bananläggning, midt emellan dessa områden, ehuru den trakt, som den föreslagna jernvägen skulle genomlöpa, under större delen af sin sträckning från Upsala till Dalälven icke i sig sjelf kan gifva jernvägen någon synnerlig trafik, samt i intet hänseende fyller någondera provinsens behof". Jag har ej klart för mig hvad Utskottet menar med Uplands förnämsta jernvägsintresse. Jag har från barndomen lärt att jordbruket utgör provinsens hufvudnäring, (och jag har ej fått anledning att härutinnan andra öfvertygelse sedan jag blifvit bosatt inom provinsen) och hufvudnäringen bör i första rummet vara intresserad af lättade kommunikationer. Jag medgifver villigt, att äfven jernindustriens intresse är stort, men det är dock icke det största; och hvad det beträffar "Uplands förnämsta jernvägsintresse" skulle ligga i provinsens östra del, så tror jag mig kunna försäkra att, om än Upländingen i allmänhet är temligen lugn till lynnet, han, då fråga är om jernvägar, är lika intresserad och lifvad som alla andra; och att detta intresse ingalunda är koncentreradt i "provinsens östra del", utan att det förefinnes lika intensivt i norr, söder, vester och hela kompassen rundt.

Svårigheten att lösa problemet ligger derföre, efter min uppfattning, ej i den af Utskottet anförda omständigheten, utan deri, att man vill förvandla stambanorna till provinsbanor och att hvarje provins vill hafva sin del af stambanan, lämpad för dess speciela behof och denna svårighet skall kvarstå, tills dess man lärt sig skilja mellan begreppet stambana och provinsbana.

Utskottet säger vidare: "här möter då det för frågans lösning gynnsamma förhållandet, att behofvet af jernvägar genom Upland är, sedan linien Stockholm—Upsala blifvit anlagd, jemnförelsevis af mindre vigt". Detta är verkligen ett lyckligt funnet argument, för att låta Stockholm—Upsala-banan tills vidare — och sannolikt för en lång framtid — hänga in suspenso; men om detta är ett "för frågans lösning gynnsamt förhållande" lemnar jag derhän. Jag tror för min

del att det i så fall både för Staten och för orten varit vida gynnsammare, om den aldrig blifvit anlagd, ty Staten hade då, utom trafikkostnaden, besparats en anläggningskostnad af mellan 4 och 5 millioner R:dr R:mt; och orten hade, medelst en bibana från Örsundsbro--Upsala, fått förbindelse med så väl hufvudstaden, som med vestra och norra Sverige. Utskottet säger vidare: "För de egentliga bruksdistrikten har bansträckningen öfver Upsala och Sala ett olämpligt läge, emedan den är förlagd alltför mycket östligt för att beröra eller på något sätt kunna gagna dessa distrikt. Detta skäl vore fullkomligt giltigt, om banan skulle stadna vid Sala, men under fortsättningen till Avesta sträcker den sig alltmera vestligt, så att den punkt, der den, i trakten af Brovallen, passerar länsgränsen, ligger ungefär 5 mil från den östra, men blott 3 mil från den vestra länsgränsen, hvarföre ordandet om banans alltför östliga läge förefaller något missvisande. Vidare säger Utskottet: "Man torde svärigen kunna förneka, att det oundgängliga vilkoret för Stockholm, att kunna bibehålla för framtiden sitt uråldriga handelsområde inom Westmanlands bergslager, består deri, att statsbanan lägges i förutnämnda hufvudsträckning". Detta något beslöjade uttryck har jag genomläst flera gånger, utan att rätt lyckats uttaga den innersta meningen deri. Jag kan väl fatta att, om fråga vore om förvärfvande af ett *nytt* handelsområde, järnvägens dragande i en viss riktning kunde i detta afseende utöfva ett afgörande inflytande, men att bibehållandet af ett "*uråldrigt*" handelsområde skulle vara beroende deraf att järnvägen drages just öfver Thureberg--Sevalla, det kan jag ej fatta, helst då sjökommunikationerna med dessa trakter äro öppna mer än halfva året.

Man får visserligen en slags förklaring öfver detta för mig oförklarliga förhållande i den följande meningen, der Utskottet säger: "Om så ej sker, torde dessa bergslagers rörelse endast hafva valet att öfvergå till Gefle eller Göteborg". Jag får dock säga, att kan Stockholm icke inom dessa bergslager utbärda konkurrensen med Göteborg, som ligger omkring 30 mil afägset och med Gefle, som till dessa orter har minst lika långt som Stockholm, då förefaller det som dess naturliga handelsområde vore ganska onaturligt; men jag tror ej, att det är så farligt, som det låter.

Till slut, och såsom honnörspost åt alla dessa motiver, uppställer Utskottet ändtligen det strategiska skälet. Jag trodde ej att jag åter skulle påträffa detta skäl, sedan det blifvit anständigt och vederbörligen begravet af 1867 ars komité, men då det nu blifvit återuppväckt, tager jag mig friheten citera en del af det liktal, hvarmed nämnde komités militära ledamot läste detsamma till grafven. Han yttrade nemligen: "Slutsatsen af dessa betraktelser vore då den, att den våda, som ur militärisk synpunkt östra vägen kunde, för vissa antagna fall, ega, till någon del motväges af dess fördelar under vissa andra omständigheter, och att, om man också vill tillmäta den förra olägenheten *någon* större vikt än de sednare fördelarne, kunde den dock icke blifva nog afgörande, för att böra inverka på valet af banans sträckning."

"Så mycket mera är detta händelsen, som de trupper, hvilka vesterifrån kunna dragas till hufvudstaden, i allmänhet hafva större

fördel, att under sommartiden, den sannolika krigstiden, begagna ångbåtar, på hvilka å Mälaren ingen brist finnes. Ett bantåg kan på en gång icke föra mer än en bataljon, eller en squadron med hästar, eller ett batteri med fordon, tross alltid inberäknad. För en större truppstyrka skulle derföre så många särskilda bantåg erfordras, att näppeligen i vårt land ett tillräckligt antal vagnar skulle kunna på en jernvägslinie samlas; hvaraf följdén blefve, att samma bantåg finge begagnas att föra trupper i flera omgångar, men i hvilket fall tidsbesparingen, jemnförd med forslingen på ångbåt, blefve ingen, förutom att man med många ångbåtar hade fördelen att kunna nära samtidigt afgå och samtidigt framkomma. I allmänhet är det mera på långa än på korta vägsträckor, som jernvägar hafva vid truppforsling företräde framför ångbåtar.“

“På alla dessa skäl, och då den fördel, som ur militärisck synpunkt kan tillerkännas en jernväg vester om Sigtunafjärden, icke under alla förhållanden är att påräkna, och då äfven östra vägen kunde för vissa fall hafva större nytta — så är den ofvannämnda fördelen icke så afgörande, att den bör hafva inflytande på banans rigtning, utan den bör helt och hållet oberoende deraf bestämmas“.

För att nu reducera frågan till sina enklaste dimensioner, så ber jag att, i likhet med en föregående talare, få göra ett öfverslag af de olika väglängderna och anläggningskostnaden för de särskilda banorna. Den leder till samma resultat, som den föregående talaren erhöll; och då man antager att Avesta är den punkt, dit bägge banorna skola sträckas, så gäller frågan således att efterse, huru stor skilnaden är emellan den af Utskottet föreslagna sträckningen till Avesta och sträckningen af banan öfver Sala. Afståndet är från:

Stockholm—Thureberg	1 mil	8,000 fot,
Thureberg—Sevalla	7 ”	29,910 ”
Sevalla—Fors	3 ”	19,160 ”
Fors—Avesta	2 ”	7,000 ”
	<u>Summa 14 mil</u>	<u>28,070 fot,</u>
Stockholm—Upsala	6 mil	6,100 fot,
Upsala—Sala	5 ”	22,500 ”
Sala—Avesta	3 ”	9,000 ”
	<u>Summa 15 mil</u>	<u>1,600 fot.</u>

Således en vägbesparing öfver Thureberg—Sevalla af 9,530 fot, eller omkring $\frac{1}{2}$ dels mil, hvilken ej är att förakta, men vi skola tillse hvad denna besparing kostar i penningar.

Enligt den af Stats-Utskottet bifogade tabell beräknas kostnaden från:

Thureberg—Sevalla till	6,500,000 R:dr Rmt.
Sevalla—Fors	” 2,410,000 ”
Fors—Avesta	” 1,798,223 ”
	<u>Summa 10,709,223 R:dr R:mt.</u>
Upsala—Sala till	4,512,214 R:dr R:mt,
Sala—Avesta	” 2,665,000 ”
	<u>Summa 7,177,000 R:dr R:mt.</u>

Således en minskad utgift af 3,531,009 R:dr R:mt, om banan från Upsala fortsättes öfver Sala; och säge hvad man vill, så är dock alltid, och icke minst under nuvarande förhållanden, $3\frac{1}{2}$ millioner en sparad styfver, som förtjenar något afseende.

Jag anser äfven att den beräknade anläggningskostnaden för linien mellan Sala—Avesta är nog högt upptagen, ty den af 1858 års komité undersökta delen från Sala—Brovallen, 2,66 mil, uppgår till en kostnad af blott 1,418,238 R:dr. Lägges härtill sträckningen från Brovallen—Avesta 0,6 mil å 820,000 R:dr, hvartill kommer kostnaden för nödig rörelsemateriel, hvilken ej tyckes vara inbegripen uti 1858 års komités kostnadsförslag, så torde den af Utskottet upptagna summan 2,655,000 R:dr kunna minskas med omkring 500,000 R:dr, hvarföre hela den minskade utgiftssumman för linien Stockholm—Upsala—Avesta torde kunna beräknas till 4,000,000 R:dr.

Jag medgifver emellertid gerna, att omständigheterna kunna vara sådana, att det blir ekonomiskt klokare att föredraga den dyrare sträckningen framför den billigare; t. ex. om den senare genomgår ödemarker, som ej kunna lemnas järnvägen någon sidotrafik; och man har i detta hänseende både enskildt och vid i frågan hållna sammanträden påstått, att trakten mellan Upsala och Sala skulle vara en sådan ödemark. Detta påstående återfinnes äfven i en till Utskottets Betänkande fogad reservation. Jag älskar i allmänhet ej att tvista om ord; jag antager derföre att trakten är en ödemark, men jag vill blott litet närmare bestämna begreppet. I 1858 års komités betänkande förekommer en beräkning af folkmängden i de trakter, som äro belägna närmast intill åtskilliga bansträckningar. Den upptager en areal om 3 mil på begge sidor om banorna. Vi finna då att inom denna omkrets utmed Upsala—Sala-linien, 5,62 mil lång, bo 79,966 personer, hvilken folkmängd efter reduktion utgör 14,234 personer per sträckmil. Se vi nu till förhållandena kring östra stambanan, som närmast erbjuder jämförelsepunkter, så finna vi att inom samma rymd kring den 10,68 mil långa linien Nässjö—Linköping bo 132,116 personer eller 12,370 personer på hvarje sträckmil. Den föreslagna banan emellan Linköping och Norrköping är 4,21 mil lång. Innevånarnes antal inom det uppgifna området deromkring utgör 51,575 personer, eller 12,250 personer på hvarje mil. Sträckan emellan Norrköping och Katrineholm utgör 4,72 mil. Innevånarnes antal belöper sig kring denna bansträckning till 50,287 personer eller 10,654 personer på hvarje banmil. Är nu trakten emellan Upsala och Sala en ödemark, hvilket jag, som sagdt, ej vill tvista om, så äro de trakter, dessa banor genomlöpa, äfven ödemarker, och då fruktar jag att vi få förklara hela Sverige för en ödemark, om man nemligen med detta ord menar, hvad det efter språkbruket innebär. Emellan Katrineholm och Stockholm, der banan har en längd af 12,50 mil, utgör befolkningen 194,259 personer, hvilket per mil gör 15,540 personer, men deremot vid den 8,69 mil långa Gefle—Fahlu-banan uppgår personantalet icke till mera än 82,122 personer, eller 9,450 på hvarje mil. Jag tror derföre att historien om ödemarkerna förtjenar att reduceras till vederbörliga proportioner.

Uti en Betänkandet bifogad utförligare reservation finnes inta-

gen en tabell, som utvisar de areala och folkmängdsförhållandena omkring de alternativa linierna. Man har visserligen mot denna tabell anmärkt, att Stockholms befolkning ej blifvit tagen med i beräkningen för Thureberg—Sevalla-linien, men denna anmärkning förlorar hela sin betydelse, då, såsom af en föregående talare redan blifvit anmärkt, så väl Stockholm som hela området mellan Stockholm och Upsala är gemensamt för båda linierna, hvarföre ingen, som är det minsta van att ungås med siffror, torde vilja påstå att Stockholms folkmängd bör läggas till blott den ena af linierna. Deremot tror jag, att reservanten begått ett misstag, då han ej i beräkningen intagit det gemensamma området Stockholm—Upsala. Slutsummorna hade då antagligen kommit att ställa sig något olika, ehuru, för en hvar som är något van att läsa siffror, det synes tydligt, att slutresultatet ej blifvit väsentligen förändradt. Det torde dock vara väl mycket begärtdt, att inom den trånga ramen af en reservation kunna åstadkomma en fullständig utredning af frågan, då Utskottet, ehuru jag villigt erkänner att dess tid varit så strängt anlita af en mängd andra viktiga ämnen, ej åstadkommit någon utredning alls.

Jag har emellertid med ledning af denna tabell ur den officiella jordbruksstatistiken skaffat åtskilliga upplysningar, för att ådagalägga jordbruksindustriens ståndpunkt i de trakter, som här äro i fråga. Kalkylen grundar sig på uppgifter för år 1867, ett missväxtår, som naturligtvis borde åstadkomma sämre resultat på de svagare än på de starkare jordmäterna. Det visar sig emellertid att skördebeloppet inom de härader och socknar, som angränsa till linien Thureberg—Sevalla, för året uppgick till 368,646 tunnor, men deremot till 349,632 tunnor i de trakter, som omgifva linien mellan Upsala—Sala; d. v. s. omkring 19,000 tunnors skilnad till nackdel för den sednare linien. Men reducerar man dessa tal i förhållande till arealen, så visar dets sig, att på bägge ställena afkastningen uppgått till 1,9 tunnor per tunnland odlad jord. Trakten kring förstnämnda bana har underhållit under året 51.286 stycken kreatur, då deremot trakten kring den sednare underhållit 54,254, det vill säga 3.000 kreatur mera, eller i förra fallet ett stort kreatur på 4,9 tunnland öppen jord och i senare ett stort kreatur på 5,4 tunnland. Anledningen till denna skilnad är antagligen att hemta från ängarnes olika tillstånd. De äro inom sistnämnda trakter mera vattendränkta och gifva följaktligen relativt ringare afkastning. Dessa sifferuppgifter äro visserligen blott approximativa, men jag tror, att man af det nu anförda dock kan göra sig en ungefärlig idé om verkliga förhållandet och föreställer mig att det kan vara af åtminstone någon vikt vid frågans pröfning. Beträffande den föreslagna banan tillåter jag mig att, såsom för bedömandet upplysande, uppläsa det yttrande, som 1858 års komité i frågan afgifvit: "Att Staten först skulle bygga en stambana till Stäket och derifrån sedan med allmänna medel understödja två med hvarandra nära nog paralelt löpande bibanor genom samma landsort, en på hvardera sidan om samma sjövik, anser komitéen vara en plan, som hvarken bör eller kan antagas. Man skulle derigenom icke göra rättvisa åt många andra vidsträckta och betydande delar af landet, hvilka ega vida större anspråk på understöd af Staten till

sina kommunikationers förbättrande än denna i kommunikationsväg af naturen jemförelsevis lyckligt lottade trakt.“

Om detta skäl egde giltighet för 10 år sedan, då vi voro midt inne i guldåldern, så torde det ej hafva förlorat sin kraft nu, då vi tyckas kommit ett godt stycke in i jernåldern.

Jag behöfver dock ej hemta skälen för min åsigt ur egen för-rådskammare eller ur officiela handlingar, utan jag kan taga dem ur motståndarnes egna arsenaler. Uti en utkommen och till Riksdagen utdelad broschyr med titel: "Jernväg från Stockholm till Bergslagen norr om Mälaren" förekommer, pag. 23, följande yttrande, hvilket jag ber att få uppläsa, med förändring endast af ordet *Westerås* till *Sevalla* och *Sevalla* till *Sala*: "Linien mellan Thureberg och Sevalla framgår alldeles för nära Mälaren för att kunna uppfånga lika stor rörelse som den öfver Sala gående linien, ty så länge sjöfarten på Mälaren är öppen, kan man vara förvissad om att, sedan gods och resande nått Mälarehamn, fortsätta de till Stockholm på sjön, hvilket sätt att taga sig fram är det billigaste och för resande dessutom det angenämaste. För att finna att förhållandet måste blifva sådant, behöfver man endast granska berättelsen öfver "Statens jernvägstrafik" för år 1867, hvaraf framgår, att, då Stockholm—Upsala-linien lemnade en bruttoinkomst per mil af 46,676 R:dr, så uppgick inkomsten på den nästan lika långa linien Stockholm—Gnesta till 83,513 R:dr per mil och mellan Gnesta—Hallsberg till 59,430 R:dr per mil, hvilka siffror mer än tillräckligt bevisa det rigtiga i den åsigten, att icke utan nödtvång bygga en jernväg längs en större segelbar sjö. En jernväg mellan Thureberg och Sevalla skulle således komma att begagnas endast vintertiden, men under denna tid kunna, med icke allenast lika, utan till och med större fördel, samma forslingar begagna en längre in i landet liggande bana, till hvilken det norr ifrån kommande godset har kortare väg än till strandbanan, och såsom en följd deraf kommer, äfven under sommartiden, landbanan att draga till sig mera rörelse än strandbanan". Detta är lika sannt tänkt som väl uttryckt och jag har dertill föga att tillägga. Det är sällan man under den mera anspråkslösa formen af en tillämpad sanning finner en tanke af så allmängiltig vigt och betydelse, som den här framställda.

Åtskilligt kunde visserligen vara att tillägga, men jag vill ej längre missbruka Kammarrens tid och torde måhända framdeles få anledning återkomma till ärendet. Utan att för det närvarande framställa något yrkande, åtnöjer jag mig derföre med att hafva lemnat dessa upplysningar.

Herr De Maré: Få torde de vara som erkänna att, om den näring som fordom var vår första och ännu är ansedd som den andra i ordningen, skall kunna upphjelpas och uthärda täflan med den inom andra länder högt uppdrifna industrien, så måste det ske genom att anskaffa lättare kommunikationer till de orter, der jernhandteringen hufvudsakligast har sitt säte. Kastar jag då en blick på någon af de många kartor, som under de sednare dagarne varit tillgängliga och nu bekläda Kammarrens väggar, så tror jag att vid tillämpningen i förevarande fall af den anförda grundsatsen ingen skall tveka

att medgifva, det Norbergs bergslag måste af jernvägen beröras samt att förbindelsen mellan denna bergslag och hufvudstaden utgör ett bland de hufvudsakligaste syftemålen för norra stambanans utsträckning. Kastar jag vidare en blick på den karta, som jag håller i handen, och frågar, på hvilken väg denna förbindelse skall åstadkommas, så erbjuda sig tvänne sträckningar, den ena, som skulle utgöras en fortsättning af den redan färdiga banan till Upsala, genom att derifrån dragas öfver Sala, och den andra, som, utgående från någon punkt på jernvägen mellan Stockholm och Upsala, skulle dragas mera direkt på Norberg, nemligen öfver Sevala. För den sednare af dessa sträckningar talar onekligen den omständigheten, att denna bana skulle blifva omkring en och en fjerdedels mil kortare, och att transporten af varor från Norberg således skulle blifva billigare på den södra än på den norra linien. Men, säger man, mot denna södra bansträckning talar dock, att den några mil från Thureberg kommer att gå utmed Mälaren och att följaktligen under den tid, då sjötrafiken är öppen, detta skulle minska trafiken på jernvägen, enär det visat sig, att passagerare i allmänhet välja ångbåtslägenhet framför bantåg. Detta vill jag bemöta med den frågan, om man tror att passagerare från Westerås eller andra städer i trakten deromkring heldre skulle välja jernvägen, om den lades nordligare och de således finge lofatt resa ända upp till Upsala, för att komma hit till Stockholm. Kan man föreställa sig, att någon enda passagerare skulle, derföre att han föredrog ångbåtslägenhet, gå förlorad på den södra linien, som icke afven vore det för den norra, eller kan man inbilla sig annat än att de varor, som från Westerås och närliggande städer gå på Stockholm, sommartiden komma att framdeles såsom hittills föras på ångbåt, utom möjligen då de från Stockholm skola på jernväg föras vidare och man vill undvika omlastning?

Vidare säger man, att Staten ej skulle hafva råd att kasta bort de sju mil, som redan äro byggda till Upsala — hvilka för öfrigt hittills visat sig icke lemna någon egentlig inkomst — och anlägga en sydligare bana, afven om det skulle visa sig att den blefve till större gagn än den förra. Jag svarar härtill, att, om ett misstag blifvit begånget, så bör man väl ej, för att i någon mån minska följderna deraf, fortsätta på en bana, som erkännes ej vara riktig. För öfrigt har man ju påstått, att en bana norrut icke kan vara tillräcklig, utan att Upsalabanan förr eller sednare måste utsträckas, för att bilda en mera direkt kommunikation emellan Stockholm och Norrland. Man har projekterat att från Upsala två vägar skulle kunna dragas, den ena förbi Danemora och öfver Elfkarleby rätt på Gefle, och den andra förbi Gysinge och till någon anknytningspunkt längre vesterut på Gefle—Dalavägen. För den händelse något af dessa förslag skulle komma till utförande, torde det väl, efter hvad jag kan tro åtminstone, endast blifva såsom bibanor dessa jernvägar komma att byggas, och då kan det vara godt att hafva dessa sju mil jernväg till Upsala färdiga, men alldeles icke tror jag det vara statsekonomiskt klokt att, derföre att banan till Upsala nu är färdig, för all framtid låta den transport af tunga varor, som utgår från en af våra utaf naturen rikaste orter,

ter, nemligen Norbergs bergslag, blifva betungad med en högre fraktkostnad.

Det har blifvit sagdt och man har äfven sökt bevisa, att jernvägssträckningen öfver Sala skulle vara så ofantligt fördelaktig, derföre att de omgifvande trakterna voro så synnerligen folkrika. Jag vill icke bestrida sanningsenligheten af denna uppgift, och ej heller förneka, att persontrafiken kan ega ett visst värde, men jag fäster dock icke någon synnerlig vikt dervid, ty våra jernvägar lära icke komma att trafikeras af särdeles många turister, och våra egna resande torde i dessa trakter icke utgöra något mera betydande antal. Hvad vi måste i främsta rummet fästa afseende vid i fråga om våra jernvägsanläggningar, är att kunna för våra exportartiklar bereda väg från det inre af landet till våra uthamnar, och på dessa artiklars mängd och värde bör den ena sträckningens företräde framför den andra bero.

I närvarande stund kan fråga icke blifva om annat än bestämmande af riktningen för en af de banor, som åt norr skola från Stockholm utgå, och oansedt allt hvad i reservationer och broschyrer blifvit skrivit samt muntligen anförts mot den af Utskottet föreslagna sträckningen, så finner jag för min del det vara klart och tydligt, att densamma för det närvarande är den enda rigtiga; och kommer jag derföre att rösta för bifall till Utskottets förslag i den föredragna punkten.

Herr Leyon ancker: Utan att vilja inlåta mig i någon vidlyftigare diskussion, anhåller jag att i korthet få anföra de skäl, hvarpå jag kommer att rösta för bifall till Utskottets förslag.

Denna fråga, likasom hvarje annan dylik, har alltför nära sammanhang med de enskilda intressena, att den skulle kunna fullt opartiskt pröfvas och afgöras. Jag har genomgått de handlingar, som beröra de strider, hvilka förut i frågan utkämpats, och jag har försökt att genom de upplysningar, som dervid varit att inhemta, förskaffa mig ett stadgadt och riktigt omdöme i saken, hvilket varit lättare för mig, som i intet afseende har något intresse vid banans sträckande åt det ena eller andra hållet. Jag har då funnit att före 1856 års riksdag, då frågan mera opartiskt behandlades, likasom äfven sedermera då sinnena hunnit lugna sig, ansågs alltid banan norr om Mälaren böra gå ungefär i samma riktning, som Stats-Utskottet föreslagit. Ingen enda röst höjde sig före 1856 års riksdag deremot. Men frågan kastades sedan in på ett annat håll och råkade så inom de enskilda intressenas område. Man beslöt sig för att den vestra stambanan skulle dragas icke norr utan söder om Mälaren, och detta af anledning att kasta banan så långt som möjligt från Mälaren, för att göra den oanvändbar till hufvudbana vesterut. Bergslagerne, som hade till sin disposition vattenkommunikationer, voro ej då särdeles intresserade i frågan, och utöfvade intet afgörande inflytande. Deremot hade östra delen af Upland ett ganska respektabelt intresse att bevaka, Dannemoraverkens och de kringliggande trakternas fördel. Likväl ifrade man ej heller från det hållet så synnerligen starkt.

Det intresse, för hvilket man deremot varit mest verksam var Gefle-intresset. Man har gjort rätt deri, och man har i allmänhet på ett gentlemanlikt sätt fört dess talan. Det intresse, som enligt mitt förmenande varit viktigast, Stockholms och Bergslagernas gemensamma intresse, har hitintills varit tyst; och deraf visar sig att sträfvet hitintills utgått på att åstadkomma en jernväg emellan Stockholm och Upsala och vidare mera direkt till Gefle—Dala jernväg.

Hvad Norrländningarnes anspråk beträffar, så går det naturligtvis hufvudsakligast ut på att få en lätt kommunikation med Stockholm. Två linier kunna tänkas dragna från den Norrländska gränsen till hufvudstaden, den ena utmed kusten och den andra längre in i landet. Om den förstnämnda har icke blifvit fråga, ehuru väl det kunde hafva varit till stor fördel för Norrland, om banan gått direkte från Gefle genom Upsala till Stockholm. Beträffande den andra sträckningen har här blifvit taladt om en bana genom Sala. Men sannerligen jag förstår, hvad Norrländningarne hafva i Sala att göra. Den handel, de hittills drifvit der och i Upsala, kan naturligtvis icke lämpligen flyttas till någon annan plats än Stockholm.

Nu har man emellertid, sedan banan till Upsala blifvit färdig, och efter det många undersökningar skett och förslag blifvit framställda, återkommit till det ursprungliga förslag, som i de lugna tiderna ansågs för det bästa. Att banan till Upsala blifvit färdigbyggd, kan dock icke lända till någon skada, ehuru väl trafiken derå ej är synnerligen betydlig. Dock kan det icke vara skäl att nu fullfölja denna bana utan fasthellre söka mera direkt sammanbinda bergslagerna med Stockholm. Mycket har blifvit anmärkt häremot, dock endast i detaljfrågor; och jag vill ej till besvarande upptaga dessa, ty de hafva i själfva verket ringa inflytande på hufvudsaken. Vi veta att vi hafva en folkrik hufvudstad samt ej långt derifrån rika bergslager; och hufvudsaken är då att förena dem med staden för att skaffa dem en lämplig afsättningsort. Ej behöfver man befara, att trafiken ej skall bära sig på denna bana. Jag har gjort ett öfverslag öfver trafiken vid bergslagsbanorna — jag inberäknar dock icke Örebro—Nora—Köping-banan bland dem — och det har visat sig, att varu-rafiken å dem är tiodubbelt så stor som å de öfriga. Alla bergslagsbanorna bära sig utmärkt väl; och de resultat de lemnat hafva vida öfvergått förhoppningarne, hvaremot alla banor, som icke beröra bergslager, visat sig hafva en klen framtid. Gefle—Dala-banan går genom en steril och folkfattig trakt, men har dock lemnat en icke obetydlig vinst. Dessa iakttagelser hafva hos mig grundat den öfvertygelsen, att man bör sammanbinda bergslagerna med någon lämplig afsättningsort. Jag vill nu ej påstå, att Stockholm skall vara den enda lämpliga. Gefle och Göteborg kunna vara lika fördelaktiga. Man bör dock icke stänga den gamla banade vägen för trafiken, utan så till sägandes ställa kyrkan midt i byn. Grefve Sparre har påpekat, att vår jernindustri i framtiden kan påräkna en stor afsättning österut; och för min del tror jag derpå. Stockholm blir då den viktigaste exportorten på denna sidan, likasom Göteborg är det på den vestra, och man bör icke underlåta att taga hänsyn härtill, då man bestämmer ifrågavarande banas sträckning. Man har

talat om kostnaderna för banans anläggning och fördjudat sig i detaljer, som jag för min del icke anser inverka på saken. Ingalunda bör man af ekonomiska skäl gifva banan en sträckning, som icke är den för trafiken bästa. Åtminstone kan den mindre kostnaden för mig ej blifva ett motiv att förorda en annan bansträckning. Dock föreställer jag mig, att den af Utskottet föreslagna bansträckning skall blifva lika billig, om ej billigare än någon af de andra.

Jag har uttalat mig för bifall till Utskottets förslag och jag anser detsamma hafva sitt stora värde, äfven om det nu ej kan utföras af brist på penningar. Jag vill begagna tillfället för att taga fasta på ett uttryck i Utskottets Betänkande, nemligen att vi borde afsluta systemet af våra statsbanor. Jag tror för min del att det ej går an att alltför länge hålla denna fråga öppen. Vi måste fatta ett beslut. Eljest veta icke de privata bolagen, hvad de hafva att rätta sig efter, och man invaggar sig öfverallt i förhoppningar att få statsbanor anlagda öfverallt i provinserna.

Det har blifvit anmärkt i afseende å Upsala-banan, att de närmaste milen af densamma intill hufvudstaden lemna så liten inkomst och att anledningen dertill vore de närliggande vattenkommunikationerna. För min del tror jag, att detta förtjenar föga afseende, då bandelen ligger så nära staden. Det vore skadligt om detta förhållande inträffade på något längre afstånd derifrån, ty i närheten af en hufvudstad finnas så många kommunikationer af hvarjehanda slag, hvaraf man kan begagna sig för att efter sin bekvämlighet tillryggelägga mindre distanser. Vattenkommunikationerna hafva, efter hvad erfarenheten visat, icke menligt inverkat på jernvägstrafiken, ty i England har man funnit med fördel förenadt att sträcka jernvägar utmed vattendragen, och i Tyskland äro banor byggda på bägge sidor om Rhen med mera. Denna anmärkning är således icke af vigt.

Vidare har här blifvit anmärkt, att man borde ingå till Kongl. Maj:t med en skrifvelse och begära att få frågan ytterligare utredd. Detta behöfs dock ej, enligt min uppfattning, ty Utskottets förslag utgör svar på en Kongl. Maj:ts Proposition, och Utskottet fordrar just, hvad Regeringen sjelf ansett lämpligt. Intet hinder lärer väl derföre från Regeringens sida möta för bifall till Utskottets förslag, hvarom jag på nu anförda skäl vördsamt hemställer.

Herr Heijkensköld: Jag begärde ordet för att i min ringa mån söka understödja det af Utskottet framställda förslaget, men efter den siste talarens sakrika anförande återstår för mig föga att tillägga.

Dock vill jag fästa uppmärksamheten på, att den delen af banan, som löper ifrån Ekolssund och till närheten af Storvik, efter den erfarenhet jag har om lokalförhållandena, till följd af de stora spanmålsuppköp jag om höstarne i dessa trakter verkställer, skulle komma att gå genom en del af Westmanlands län som är synnerligen bördig och spanmålsrik. En föregående talare ville med sifferuppgifter bevisa, att trakten omkring Sala ej heller vore någon ödemark, och det måste naturligtvis erkännas, att den är långt ifrån en ödemark, men jag tror

dock, att den odlade jorden i denna trakt ej är större, än att den ganska väl behöfs för att producera den spannmål, som af ortens egen befolkning konsumeras; och obetydligt torde åtminstone det vara, som dessa trakter kunna till andra orter afsätta. Att banan skall gå genom Norbergs bergslag, derom är nu ingen dispyt, utan fasthållare anse alla detta vara den viktigaste omständigheten. Man anmärker dock mot den nedre banlinien, att den skulle komma alltför nära och råka i konkurrens med Strömsholms kanal. Detta kunde hafva blifvit händelsen under fordna tider, men numera är något sådant ej att befara. Jernexporten gestaltar sig nemligen helt olika nu emot fordom. Man skickar nu utifrån, på samma gång beställningar afsändas, fartyg för att afhenta desamma; och det gäller då att åstadkomma en skyndsam effektivering, för hvilket ändamål jernvägen naturligtvis kommer att anlitas framför någon sjökommunikation. Dessutom bör man icke glömma, att långa tider, medan segelfarten är öppen på Stockholm, sjökommunikationerna emellan Stockholm och bergslagen ännu äro stängda af is. För vår industri beror allt på att kunna åstadkomma billiga kommunikationer, för att bespara transportkostnad. Hela vår existens beror snart sagdt derpå.

Den föregående talaren omnämnde den stora fördelen banans dragande öfver Sevilla skulle medföra. Jag vill i afseende härå tillägga, att, om banan erhåller denna riktning och sedermera blefve sammanbunden med Köping, så annekterades derigenom stora bruksdistrikter med betydliga tillverkningar, som skulle erhålla sin afsättningsort på Stockholm, då nu åtskilliga af dessa bruksdistrikters produkter gå till utlandet öfver Göteborg.

Den föregående talaren har yttrat, att man borde avsluta systemet af våra statsbanor med den nu ifrågavarande banan. Jag tror dock att, innan ett sådant beslut fattas, man bör noga taga i öfvervägande, om ej någon linie ännu saknas, som kan vara erforderlig för systemets helhet. Jag tillåter mig fästa uppmärksamheten på Fahlu-Frövi-banan, en bana, som skulle komma att stryka igenom den största bergslag vi hafva i Svealand, der man har gruffält vid gruffält och der en bana, genomlöpande orten, ej blott skulle bereda densamma en ofantlig fördel, utan äfven på trafiken lemna en betydlig vinst. Jag tror det vara alltför oförsigtigt att yttra, att ej mer än en stambana skall dragas norr om Mälaren. Dock synes mig, att man för besparingens skull kunde bygga såväl Frövi—Fahlu-banan som norra stambanans fortsättning emellan Sevilla och Storvik smalspåriga.

På det att således de olika intressena måtte kunna tillgodoses och ej genom ett alltför definitivt beslut något hinder må uppställas för möjligheten att framdeles anlägga ännu en stambana, eller åtminstone en bibana, af större eller mindre spårvidd till angränsande orter med stor produktion, tillåter jag mig föreslå att den nu föredragna punkten måtte erhålla följande lydelse: "att Riksdagen, med afslag å Herr Grefve Sparres motion etc. (lika med Utskottet till och med orden "mot godtgörelse i statsobligationer") måtte besluta, att såsom stambanor, hvilka böra med Statens medel bekostas, antaga.

utom den redan vid 1862—1863 års riksdag beslutade och till sin sträckning bestämda östra stambanan, en stambana, utgående från någon punkt på Upsala—Stockholms-banan och derifrån sträckande sig öfver Sevalia till Norbergs bergslag och vidare norrut öfver Dalelven i trakten af Avesta till Storvik på Gefte—Dala-banan, för att derifrån kunna, när statsmagtarna sådant besluta, såsom statsbana fortsättas norrut, i den rigtning och med den spårvidd, som då kan vara bestämd, samt en bana, utgående från Fahlun och derifrån sträckande sig öfver Ludvika, Grängesberget, Nya Kopparberget, Linde stad till Frövi station på Köping—Hult-banan; samt att denna bana, äfvensom den från Sevalia till Storvik bygges med $3\frac{1}{2}$ fots spårvidd.

Herr Rydin: Hvar och en, som tagit kännedom om Stats-Utskottets ifrågavarande Betänkande, måste finna det ganska svårt att fatta ett definitivt beslut i denna fråga. Olika meningar korsa sig inom Utskottet; en mängd reservanter hafva låtit anteckna sig vid nästan hvarje punkt. Olika meningar hafva inom denna Kammare blifvit uttalade, och på ett talangfullt sätt hafva skäl blifvit framställda för och emot så väl den ena, som den andra rigtningen.

Man kan, då man tar denna punkt i skärskådande, ej undgå att instänna uti hvad flere talare anmärkt, nemligen att det är fullkomligt olämpligt att på annat sätt än i sammanhang med beviljande af anslag besluta denna banas sträckning. Jag för min del instämmer deri till alla delar. Det är nemligen af vigt att ej ingiiva onödiga förhoppningar, hvilka kunna locka på det ena eller andra hållet till spekulationer, som sedermera kunna sluta med att öka det finansiela bryderiet; ty om vi besluta *en* sträckning denna riksdag, utan att arbetet med densamma påörjas, hvad garanti har man derföre, att icke vid nästa riksdag ett annat beslut fattas.

Man har anført, såsom skäl för att bestämma sträckningen, att man derigenom skulle göra slut på jernvägsstriderna; och man har ansett sig böra fatta beslut härom, medan tiderna äro lugna. Tro Herrarne, att det är möjligt att göra slut på jernvägsstrider mera än på andra strider? Vi veta hvad vår store skald säger: "Lifvet är en strid från början; ungdomen dess berserkagång", och sannt är, att ej i jernvägsfrågor mer än eljest strid kan undvikas. Men enligt mitt förmenande hafva vi nu kommit så långt i jernvägsstriderna, att berserkagången är slut, och man bör hädanefter komma att strida på manligt sätt, det vill säga med skäl och bevis strida om hvilken rigtning, som är bäst. Jag anser det således olämpligt att, utan att bevilja anslag, bestämma sträckningen af en Statens bana.

Det är vidare att märka att, om man ock söker att göra denna fråga klar för sig, så måste likväl den, som icke riktigt studerat sig in i den, stadna i ovisshet om det beslut, som bör fattas.

Om man tager i betraktande möjligheten af tvänne banor norrut från Stockholm, så kan man ej göra sig fri från den farhågan, att en konkurrerande bana nära Stockholm, bredvid den redan varande banan, ej skall kunna bära sig. Den nuvarande norra banan gifver endast $1\frac{1}{10}$ procents inkomst, och huru skulle man kunna hoppas, att den nya banan, som går utmed sjön, skall komma att gifva mera, i synnerhet när man besinnar, att banan emellan Stockholm

och Gnesta, der hela trafikken besörjes på *en* sträcka, endast lemnar i inkomst $2\frac{9}{10}$ procent. $2\frac{9}{10}$ procent, fördelade på norra banan på två sträckningar, blefve således icke några inkomster, som kunde, under nuvarande förhållanden, då annuiteterna växa, och då till betäckande häraf inkomster erfordras, på det ej att vår statsfinansiela kris skall blifva svårare än den är, locka till anläggande af ännu en jernbana norrut från Stockholm.

Man har sagt, att det vore nödvändigt att bestämma riktningen för en stambana norr om Stockholm, och man har i Stats-Utskottets Betänkande yttrat sig så, som om ingen norra stambana vore bestämd. Det heter nemligen, att blott Östgöta-banan vid 1863 års riksdag beslutades. Jag har i detta fall rådfrågat föregående Riksdagens beslut, och jag har funnit, att vid 1863 års riksdag anslagos medel till påbörjande af en *norra stambana*, som, i enlighet med Kongl. Maj:ts vid 1856 års riksdag aflättna Proposition, borde gå, i sträckning öster om Sigtunafjärden, från Stockholm åt Upsala; men Rikets Ständer ville icke då besluta angående banans vidare utsträckning. Detta beslut förekommer i Rikets Ständers skrifvelse af den 14 September 1863; och denna bana är sedermera förutsatt såsom stambana i beslut vid 1865 och 1866 årens riksdag, der det heter, att utaf de efter sednaste riksdag påbörjade stambanor ännu återstode ofullbordade, den östra, den norra och den nordvestra. I en skrifvelse vid 1867 års riksdag omtalas också, att Riksdagen afslår Kongl. Maj:ts framställning om beviljande af medel till undersökningar i afseende å framtida *fortsättning* af stambanor, der yrkande om banornas utläggning i olika riktningar blifvit framställt. I beslutet vid sista riksdagen omtalas, att de viktiga stambanorna, den *norra* och den *östra*, redan till en del blifvit utförda. Jag kan ej förstå af hvad skäl Stats-Utskottet glömt, att en norra stambana redan blifvit bestämd. Det är blott, huru denna bana skall sträcka sig norr om Upsala, som kan blifva föremål för tvist.

Till följd af det förhållandet, att en norra stambana redan finnes, så, äfven om Riksdagen egde rätt att ändra sitt förut fattade beslut, trotsar jag, att någon af de närvarande, efter de skäl och motskäl, som både i tal och skrift blifvit anförda för den ena eller andra riktningen, kan fullt bestämma, hvilken sträckning, som för landet är bäst, i synnerhet när vi denna riksdag sakna från Regeringen någon utredning i frågan. Är det skäl för oss att under sådana förhållanden att fatta beslut om norra stambanans sträckning, eller ens i frågan komma in till Regeringen med en skrifvelse? Man säger, att, om det är förenadt med svårighet att fatta ett definitivt beslut, så kunde man ju ingå med en skrifvelse till Regeringen. Hvarföre skulle vi aflåta en skrifvelse? De, som önska få förslag om en jernväg framställt, böra väl, till följd af den noggranna utredning, som erfordras för en jernvägsanläggning, ega skyldighet att vända sig till Regeringen och afvakta det förslag, som Regeringen, efter försiggången utredning, kan finna för godt att framställa. Vi veta alla ganska väl att i det fall, som nu är i fråga, hvarken landstingen eller kommunerna varit försunliga; de hafva inkommit till Regeringen med skrifvelser, hvori hvar och en framhållit sin omhuldade banas riktning, samt upp-

manat Regeringen att göra framställning till Riksdagen. Att dock Regeringen ej kommit med någon framställning i detta afseende, har haft ganska naturliga skäl.

Efter hvad jag nu anfört, får jag afstyrka bifall till det förslag, Utskottet framställt i denna punkt. För min del yrkar jag, att den måtte afslås, och att Riksdagen måtte lemna Regeringen fria händer, på det att Regeringen må kunna, när de finansiella omständigheterna medgifva, att en bana må byggas, till Riksdagen afgifva det förslag, hvartill en försiggången utredning kan föranleda. Man har då en fast utgångspunkt och man kan komma till ett på säkra upplysningar grundadt beslut till förmån för den ena eller den andra bansträckningen. Om deremot ett hufvudsakligt beslut nu skulle fattas, så skulle det gripas ur luften och vara utan betydelse.

Jag föreslår därför, med afseende på denna punkt, att Kammarerna, med bifall till Utskottets yttrande om Grefve Sparres motion, måtte i öfrigt afslå Utskottets hemställan.

Herr C. Petre: För den händelse Kammarerna redan hade bifallit närmast efterföljande båda moment i detta Betänkande, skulle äfven jag varit benägen att biträda den åsigt, som blifvit af den siste talaren framställd; men då diskussionen om den norra stambanans sträckning redan tagit sin början och då frågan om anslag till densamma ännu står öppen, kan jag ej underlåta att yttra mig rörande Utskottets förslag i den punkt, som nu är under behandling. Emot detta förslag har jag hufvudsakligen ej annat att anmärka, än att orden "Thureberg" och "Sevalla", som der förekomma, borde utbytas emot "Upsala" och "Sala", hvadan jag är skyldig att söka vederlägga de skäl, som föranledt Utskottet att tillstyrka en bansträckning, utgående från Thureberg öfver Sevalla och vidare norrut.

Utskottet förmenar till en början, att trakten mellan Upsala, Sala och Dalelven ej är af beskaffenhet att kunna gifva en jernväg någon synnerlig trafik och det måste sålunda antagas som Utskottets mening, att den i detta Betänkande förordade sträckningen af norra stambanan skulle ur sådan synpunkt vara att föredraga. Jag vill ej neka, att trakten utefter Mälaren för närvarande måhända är i bättre häfd än den mellan Upsala och Sala. Mälarens stränder äro utan tvifvel i så hög kultur som någonstädes i mellersta Sverige, men det är ej derfor sagdt, att trafiken på en jernväg der skall lemna en större inkomst. Ett exempel derpå att en bana kan erhålla stor trafik och bära sig väl, äfven om den icke genomlöper trakter med rik och bördig jord, är Gefve—Dala-jernväg. De af Kammarernas ledamöter, som färdats å denna bana, känna ganska väl att förhållandet i detta hänseende utefter densamma icke är fördelaktigt, men icke desto mindre är trafiken derstädes större än på någon annan af vårt lands jernvägar. Om vi se på bruttoinkomsten för år 1867, så finna vi att den enligt Trafikstyrelsens berättelse utgjorde för:

Borås—Herrljunga	35,265	R:dr per banmil,
Uddevalla—Herrljunga	24,644	” ”
Wexjö—Alvesta	32,641	” ”
Christianstad—Hessleholm	42,356	” ”

Landskrona—Eslöf	45,560 R:dr per banmil,
Ystad—Eslöf	30,972

under det att den å Gefle—Dala jernväg uppgick till 135,771 R:dr per banmil. Nu skall man måhända häremot anmärka, att hvad som hufvudsakligen förskaffat Gefle—Dala-jernvägen ett sådant resultat varit Dalarnes före banans tillkomst nära nog orörda och stora timmertillgångar, hvilka ej i all framtid kunna fortfara att lemna ett så stort bidrag till trafiken. Möjligheten häraf vill jag ej bestrida, men låt oss äfven antaga att trävarutrafiken alldeles upphörde och afdrog beloppet deraf, som enligt 1867 års direktionsberättelse uppgick till nära 86,000 R:dr per banmil, så återstår dock för passagerare och det öfriga godset en bruttoinkomst per banmil af mer än 49,600 R:dr, hvilken sålunda ensam ej obetydligt öfverstiger hela inkomsten å nyss anförda jernvägar, belägna i landets bördigaste trakter. Häraf framgår att trafikens storlek ej uteslutande betingas deraf, att banan genomgår ett bördigt land, hvilket förhållande uti ifrågavarande fall så mycket mer torde kunna tillämpas, som en stor del af de utefter Thureberg—Sevalla-linien belägna egendommar har på Mälarens vatten den beqvämaste och billigaste transportled till hufvudstaden.

Utskottet säger vidare, att Upsala—Sala-banan i intet hänseende fyller någondera provinsens behof. Skulle sålunda den bana, hvars hela trafikområde (vanligen beräknadt till 2 å 3 mil på ömse sidor om densamma) utgöres af land, sämre fylla omgifvande provinsers behof än den, der detta område till god del består af vatten? I allmänhet har det väl ej varit stambanornas uppgift att fylla hvarje provins' behof af jernvägar. Se vi t. ex. på södra stambanan, så har ju ensamt i Skåne behofvet och den enskilda företagsamheten derstädes till densamma redan anknutit trenne bibanor, och ännu flera sådana äro, som vi veta, ytterligare i fråga. Likaså med vestra stambanan inom Westergötland, och om äfven den af Utskottet förordade rigtgen af norra stambanan skulle vinna framgång, så lär väl hvarken norra delen af Upland med Dannemora bergslag, eller vestra delen af Vestmanland, anse sitt behof af jernvägar derigenom vara uppfyllt.

Det som dock synes vara Utskottets hufvudargument är, att bergslagerna "nödvändigt fordra så korta jernvägsförbindelser som möjligt" i första rummet med Stockholm, och en af Utskottets ledamöter har genom sitt yttrande, att man kan lägga en jernväg hvar som helst, endast man får den kortaste förbindelse mellan bergslagerna och hufvudstaden, ytterligare betonat nödvändigheten häraf. Ehuru jag för egen del ej kan biträda den åsigt, att något visst intresse, det må nu vara bergslags-, jordbruks- eller hvilket annat som helst, bör ensidigt kunna bestämma rigtningen af Statens jernvägar, om ej sådant kan ske utan uppoffring från det allmännas sida, så, äfven om frågan i detta fall betraktas uteslutande från sådan synpunkt, kan jag ej finna att trafiken från bergslagerna skulle komma att något nämnvärdt lida på om den ginge öfver Upsala, i stället för öfver Sevalla och Thureberg till Stockholm. En föregående talare har anført, hurusom den vinst i väglängd, som Thureberg—Sevalla-banan skulle medföra, från bergslagerna räknadt, inskränker sig till några tusental af fot, men antag att den utgjorde till och med 1 mil,

så skulle t. ex. från Norbergs malmfält till Stockholm öfver Sevala blifva omkring $15\frac{1}{2}$ mil och öfver Upsala omkring $16\frac{1}{2}$ mil. Skulle man sålunda, för vinnandet af denna enda mil i längd, som dock med den reduktion i fraktafgift, som göres för längre afstånd, ej medför någon ökad transportkostnad af ringaste betydenhet, pålägga Staten en ökad anläggningskostnad, enligt Utskottets egen uppgift uppgående till mer än $3\frac{1}{2}$ millioner R:dr, samt derjemte den större årliga utgift, som det måste medföra att trafikera tvänne banor i stället för en? Man bör härvid tillika ej glömma, att sommartiden, då denna trafik är lifligast, finnes redan på Strömsholms kanal och Mälaren en med ej obetydlig kostnad upprättad transportled mellan bergslagera och Stockholm.

Man säger, att den af Utskottet föreslagna bansträckningen skulle underlätta fortsättningen af en jernväg norr om Mälaren. Förhållandet är, att från Sevala öfver Westerås till Köping är det ett afstånd af ungefär $4\frac{3}{4}$ mil, hvaremot från Sala till Köping är omkring $5\frac{1}{2}$ mil, sålunda en skilnad af ungefär $\frac{3}{4}$ mil. Den ökade anläggningskostnaden härför torde ej vara af synnerlig betydelse i jämförelse med nyssnämnda besparing af mer än $3\frac{1}{2}$ millioner R:dr.

Utskottets påstående, att genom dess förslag förkortas väglängden af de banor bergslagera behöfva, torde nu få anses förfallet genom den modifikation, som för möjligt vinnande af enighet gjorts från den sida jag tillhör, att gå öfver Avesta till Storvik.

Utan att längre vilja upptaga Kammarens tid, helst föregående talare bättre än jag förfäktat mina åsikter i denna fråga, tillåter jag mig slutligen endast, till ytterligare stöd för dessa, påminna om att vid 1856—1857 års riksdag, Regering och Representation voro eniga derom, att: "de stambanor, som på Statens bekostnad byggas, böra framdragas förnämligast genom de orter, hvilka, i anseende till sin aflägsenhet från vattenkommunikationer, af dessa icke kunna draga fördel".

Jag vågar således yrka bifall till Stats-Utskottets Betänkande i denna punkt, med den förändring att namnen "Thureberg" och "Sevala" utbytas emot "Upsala" och "Sala".

Herr Rettig: För min del biträder jag gerna Utskottets hemställan i den nu föredragna punkten, i hvad den angår *sättet* för stambanornas byggande, alldenstund Utskottet vidhåller den hittills följda grundsatsen, att Staten bör bygga och trafikera stambanorna, ej öfverlemla det till enskilda bolag.

Det vore ock enligt mitt förmenande, ur statsekonomisk synpunkt, oklokt att afhända Staten denna rättighet, då derigenom Staten skulle gå miste om en betydlig inkomst af öfverskottet på trafikmedlen, som utan tvifvel komma att stiga i ännu större skala än hittills, sedan stambanorna blifvit fullbordade.

Hvad åter beträffar den af Utskottet föreslagna linien för en stambana norrut, utgående från Thureberg till Sevala, så kan jag för min del ej gilla denna sträckning.

Utskottet har vid bestämmandet af denna rigtning frångått den åsigt, som allmänt gjorde sig gällande vid 1853—1854 års riksdag,

— då fråga först uppstod om jernvägars byggande i vårt land, — den nemligen, att man ej borde lägga banorna paralelt med eller i närheten af segelbara vattendrag, utan tvärtom i rigtning från desamma; och jag anser att Utskottet äfven bort hålla fast vid denna högst viktiga grundsats, vid denna banas rigtning. Att frågå den anser jag ej väl betänkt. Vi hafva i detta fall ett varnande exempel i Stockholm—Upsala banan, som, gående paralelt med ett trafikabelt vattendrag, lemnar ingen vinst, utan tvärtom förlust. Man bör ej lägga sig till flera dylika banor till skada för Staten, hvilket skulle bli händelsen, om ifrågavarande af Utskottet föreslagna sträckning skulle komma till stånd.

Man har velat påstå att denna linie skulle vara fördelaktig för Stockholm. Jag vågar bestrida detta, ty den rörelse som finnes emellan Thureberg och Sevilla, kommer utan tvifvel härefter, som hittills, att gå på den billigare vattenvägen å Mälaren till Stockholm. Deremot anser jag, att Stockholms handelsområde skulle utvidgas, om vägen lades längre norr om Mälaren, och jag instämmer i detta fall med en föregående talare, att uppflyttning af linien Thureberg—Sevilla till Upsala—Sala skulle vara i alla afseenden fördelaktig.

I öfrigt anser jag det ej välbetänkt att utgå från Thureberg, då man redan har norra banan färdig till Upsala, derifrån den väl bör fortsättas och hvarigenom flera millioner Riksdaler inbesparas i anläggningskostnad. Upsala-banan kan då äfven genom en fortsättning komma att bära sig, eller ge åtminstone någon ränta.

På grund af hvad jag nu anfört, och på de flera af föregående talare redan anförda skäl, yrkar jag afslag å den af Utskottet föreslagna norra stambanans sträckning, och anhåller om bifall till Herr Hörnfeldts vid Utskottets Betänkande fogade reservation.

Grefve Sparre, Eric: Den meningsskiljaktighet, som inom större politiska församlingar vanligtvis gör sig gällande i frågor, hvilkas afgörande hufvudsakligen beror på praktiska förhållanden, kan, då sanningen ej är mera än *en*, endast härröra af tvänne orsaker, dels enskilda intressen, som förblinda, — jag utesluter nemligen möjligheten deraf att en representant skulle, emot bättre vetande, kämpa för sina egna intressen — hvilka säger jag förblinda eller fördunkla hans syn och göra, att han öfverskattar de fördelar, som en jernväg bereder honom, och öfverskattar dessa intressen så, att han gör dem till statsintressen och identifierar dem med det allmänna; dels kan denna meningsskiljaktighet härröra af bristande insigt och kännedom hos de medlemmar, som skola afgöra frågan. Det sednare är ett temligen vanligt förhållande, då jernvägsfrågor äro före, som röra en viss trakt. Endast några i orten hemmastadde kunna om saken ega kännedom, hvar-
emot de fleste måste grunda sitt omdöme på de utgifter, som erhållas; — uppgifter, som äro mer eller mindre talangfullt uppställda och färglagda, stundom, ja ofta, af det öfverdrifna nitet förvrängda. Det är således nödvändigt att vid behandlingen af sådana frågor, som den vi nu förehafva, med betänksamhet afhöra de föredrag som hållas, och det kan ej förundra mig, om pluraliteten af åhörarne någon gång skulle komma på besynnerliga tankar, när de få höra, huru t. ex Herr

Casparsson, som bor strax bredvid Upsala—Sala banan, eller jag, som bor nära den ifrågasatta banan Thureberg—Sevalla, ehuru inom den radie af 3 mil från hufvudstaden, hvilken, såsom Herr Leijonancker yttrade, ej han hafva någon nämnevärld nytta af jernvägen, emedan man vanligen färdas med egna dragare, här utbreda oss öfver fördelarne af den väg, som ligger oss närmast. Om, säger jag, någöndera af oss bägge, eller en annan talare, som bor nära en af dessa vägar, skulle hålla vidlyftiga föredrag om nyttan af den ena jernvägen eller den andra; om vi företrädesvis skulle framhålla fördelarne af den väg, som vore oss närmast; om vi dervid skulle bygga vårt förord på statistiska beräkningar, som vi sjelöva uppgjort, låtit trycka och utdela, äfvensom på kartor, dem vi låtit på ett särskildt sätt färglägga; om vidare det skulle utredas, att dessa beräkningar vore uppgjorda så, att man för den bana, man bekämpar, uteshluttit de delar af landet, banan skulle genomskära, hvilka vore de folkrikaste, och deremot intagit andra, som låge på samma afstånd, men vore mindre folkrika; så skulle det sannerligen ej förvåna mig, om Herrarne i allmänhet gjorde sig litet besynnerliga föreställningar om sådana beräkningar. Jag tror också, att klokheten bjuder, att vi så mycket som möjligt afhålla oss från dessa beräkningar och i stället hålla oss till sådana, som äro officiella, som äro uppgjorda af särskilda dertill utsedda komitéer. Ty det är en erkänd sak, att statistiska siffror bevisa mycket, om de äro rätt uppställda; men huru de äro uppställda, beror vanligen på uppställarens egen smak, och är denne intresserad af frågan, så må jag bekänna, att jag har bra litet förtroende till dem. Detta är i synnerhet förhållandet med de beräkningar jag här sett framställda, emedan, såsom jag vid ett förberedande sammanträde i går nämnde, och nu ber att i korthet få upp-repa, man ifrån de beräkningar, på hvilka man velat grunda det påståendet, att en öfvervägande befolkning skulle finnas utefter linien Upsala—Sala, helt och hållet från Thurebergs-banans trafikdistrikt uteshluttit ett område, som omgêr banan på en sträcka af en mil och inom hvilket område Stockholms stad är belägen. Befolkningen i denna stad skulle emellertid antagligen komma att trafikera den närmaste delen af banan ganska mycket; och i allmänhet äro ju de banor, som vid sina båda ändpunkter, eller den ena af dem, hafva stora städer, de mest trafikerade. På detta förhållande har man emellertid icke gjort det ringaste afseende; och det är att med afsigt förvränga statistiska beräkningar. Vi borde derföre — jag säger det en gång för alla — åtminstone vi, som äro intresserade af den ena eller andra banan, afhålla oss från uppgörandet af sådana beräkningar, och i stället hålla oss vid de beräkningar, som blifvit uppgjorda af opartiske män.

Då jag nu talar om den partiskhet, som ej kan undgå att göra sig gällande i jernvägsfrågor, i afseende å hvilka man anmärkt, att de ock i afton löst tungans band på personer, som eljest ej bruka vttra sig, så får jag tillika säga, att detta alldeles icke förundrar mig. Jernvägarne, mine Herrar, äro ett så ofantligt godt, en så oerhörd fördel, att det alldeles icke förvånar mig, att litet hvar vill komma i åtnjutande deraf, snart sagdt på hvad sätt som helst, i synnerhet

genom framdragande af uppgifter, som i större eller mindre grad skola charmera åhörarna. Den hetsjagt, hvarmed jernvägarne eftersträfväs, den hänryckning, hvarmed första spadtaget helsas i den ort, som dermed lyckliggöres, bevisar mera än väl vigten af detta stortartade civilisationsmedel. Ja, jag tvekar ej, att uttala den öfvertygelsen, att jag anser dem för den största uppfinning, som blifvit gjord under det nittonde seklet, och att de, i fråga om industriens omgestaltning och reformerande af hela näringslifvet, spelat en så enorm roll, att jag nästan kan säga, att de i det hänseendet varit lika epokgörande som de stora händelser, hvilka beredde öfvergången från medeltiden till nyare tiden. De äro vilkoren för industriens utveckling, det är som sådana jag uppfattat dem och därför som jag ifrat för deras byggande i alla delar af riket. Men om de skola kunna verka gagnande och upplyftande på industrien, så måste man ock vid deras anläggande följa industriens kraf, följa anvisningarne af den rörelse, som finnes, och ej djerft hoppas, att man genom att bygga jernvägar skall kunna förändra de spår industrien tagit sedan århundraden tillbaka, ty det är förgäfvets man tror sig om att genom en revolution i detta hänseende kunna bryta nya banor för industrien.

Det resultat, till hvilket jag genom denna min framställning velat komma, är tvåfaldigt; dels att de uppgifter, på hvilka man vill grunda sina påståenden om den ena eller andra banans företräde, böra hafva officiél karakter, och att jag på enskilda sådana gör platt intet afseende; och dels att de riktningar, som jernvägarne skola erhålla, böra vara anvisade af en redan befintlig rörelse.

Det var med afseende härå som jag vid Riksdagens början vågade framlägga ett förslag derom, att man på en gång måtte taga i öfvervägande, hvilka jernvägssträckningar, som företrädesvis borde befordras, och på hvad sätt man skulle kunna befordra dem, och sålunda lugna industrien i det afseendet genom att låta den på förhand veta, hvad den kunde hafva att påräkna och af hvilka resurser den kunde begagna sig, för att såmedelst uppehålla den industri, som redan fanns, och möjligen framkalla en sådan, der jernvägar komme att anläggas, men ej nu finnes. Redan 1856 fingo vi en sådan plan utstakad, innan vi ännu hade vunnit någon erfarenhet om jernvägarne, eller insett vigten deraf eller visste, huru de skulle komma att bära sig. Det är 13 år sedan dess; och då Regeringen i denna plan uppställde de s. k. stambanorna, antydde den ock att dessa ej voro tillräckliga, utan att vi äfven behöfde ett annat system för bibanor. Jag ansåg det därför ej vara för tidigt att nu taga frågan i närmare öfvervägande, särdeles som erfarenheten visat, att jernförelsevis ganska få stambanor kommit till stånd och derjemte att det sätt, hvarpå man hittills understödt bibanors anläggande, ej varit det lyckligaste. Jag tillåter mig säga, att jag fortfarande är af samma mening, ehuru Stats-Utskottet funnit sig ej kunna fästa afseende vid min framställning, och jag beklagar, att Regeringen ej tagit denna fråga i öfvervägande, ty otvifvelaktigt är Regeringen bättre än en enskild person i tillfälle att inhemta de upplysningar, som erfordras. Jag har funnit en ytterligare bekräftelse på nödvändigheten af en sådan plan uti hvad som under dessa sista dagar förekommit, nemligen att vi,

mine Herrar, så nära slutet af riksdagen helt oförmodadt fått emottaga en Kongl. Proposition om anvisande af medel till en jernväg, som vi förut aldrig hört talas om och hvars sammanhang med stambanesystemet vi hafva svårt att rätt fatta. Att vidare samma dag som denna Kongl. Proposition remitterats till Stats-Utskottet en af Konungens rådgifvare uppträder med förslag att till nödens lindrande måtte för innevarande år anvisas ytterligare en million för nordvestra stambanan, detta vittnar — jag vågar säga det — alltför mycket om tillfällighetens inflytande på dessa frågor, och om en planlöshet, som icke borde ifrågakomma. Det var nemligen ingen konst att redan i höstas förutse, att det svåra år, hvaraf vi drabbats, kunde komma att göra utomordentliga åtgärder nödvändiga, och det hade väl då varit bättre att sätta dessa utgifter i sammanhang med ett jernbanesystem, än att planlöst, systemlöst framkasta en bit här, en bit der. Jag tror derföre, att det är af högsta vikt att inom kort, ju förr desto heldre, ett system framlägges med afseende å de jernvägar, som vi böra understödja, och allra helst derjemte ett förslag angående sättet för detta understöds meddelande. Men huru liflig vän jag än är af denna mäktiga häfstång för industrien, så är jag dock icke nog enfaldig, eller har nog smak för rätthafveri, att jag här längre skulle sysselsätta Herrarne med mitt förslag. Jag är tacksam för den uppmärksamhet det tillvunnit sig, och är så gammal riksdagsman, att jag inser, att det klokaste är att hålla till godo med hvad man fått och ej gapa efter mera. När nu Stats-Utskottet åtminstone velat göra något, så vore det oklokt att ej emottaga det som bjudes i hopp att det dermed ej skulle kunna stadna.

Jernvägsfrågorna äro, besynnerligt nog, af den natur, att de aldrig, lika som alla andra, kunna afstadna. De äro beständigt nya, hafva beständigt samma intresse och ådraga sig alltid lika mycken uppmärksamhet. Hvarje annan fråga uppkommer, tillvinner sig uppmärksamhet för en tid, hvarefter den försvinner och bortdör. Jag är således förvissad derom, att det beslut, som Stats-Utskottet här tillstyrkt, eller att blott *tre* stambanor ytterligare skulle anläggas på Statens bekostnad, förr eller sednare kommer att antingen frånträdas, eller ock att man, till befordrande af öfriga jernvägsanläggningar som i vårt land äro behöfliga, måste vidtaga andra åtgärder, som kunna leda till samma mål. Då jag är öfvertygad derom, skulle jag anse mig onödigt envis om jag nu yrkade afslag å hvad Utskottet här hemställt, endast för att åtkomma ännu mera, endast i afsigt att få fram mitt förslag.

Då jag nu öfvergår till den punkt, som är under öfverläggning och här varit föremål för de lifligaste debatter, eller rigtningen af stambanan norr om Stockholm, ty om annat har här ej talats, så vill jag i afseende på denna tillämpa de grundsatser, som jag här förut tillätit mig uttala. Man har i denna fråga talat *mycket, ganska mycket*, jag skall tala *ganska litet*. Herr *Leijonancker* har redan sagt, att denna bana i alla tider varit utstakad och i den allmänna meningen fått den rigtning, som här af Utskottet föreslagits. Hvar och en påminner sig säkert, att redan, då General Akrell första gången af Kongl. Maj:t erhöll uppdrag att uppgöra ett system för blifvande

jernvägsanläggningar i riket. så upptogs denna bana. Detsamma gjorde den komité, som, bestående af Akrell, von Sydow, von Stejern och von Rosen m. fl., 1856 nedsattes, för att yttra sig öfver stambanornas blifvande rigtning; och jag vågar säga, att vid 1856 års riksdag vore de ej många, — ja det var väl knappt 200 menniskor i hela Sveriges rike, — som ej trodde, att jernvägen norr ifrån Stockholm skulle få den rigtning, som allmänna meningen då påkallade och komiterade föreslagit. Det var derföre en surprise för alla, då Chefen för Statens jernvägsbyggnader, som varit medlem af komitéen och der aldrig yttrat sig för den södra linien, framkom med det förslag, som bröt hela systemet, nemligen att draga vestra stambanan söder om Mälaren. Jag har den aldri största aktning för denne mans utmärkta egenskaper såsom ingenjör, men jag tror det ej vara i någon mån förnärmande för honom, då jag säger, att han ej kände till de trakter, der han ville draga fram jernvägar; och bästa beviset derpå är, att Upsala—Sala banan vid den tiden ännu icke var undersökt. Det ligger något förledande för ingenjören, som skapar jernvägen, uti den tanken, att han ock skulle kunna omskapa rörelsen och draga den uti den rigtning, der han drar ut sina linier. Men, mine Herrar, när fråga är om anläggande af vägar, så uppdrager man ju bestämmandet af vägarnes rigtning åt personer, som ega kännedom om orten och rörelsens behof, och aldrig tror jag det fallit någon in att uppdraga detta åt ingenjören.

Det var emellertid på detta sätt, såsom Herr Leijonander upplyst, som linien Upsala—Sala tillkom. Jag säger detta, mine Herrar, utan afseende på den utgång frågan fick, ty derom skola vi ej tala — det är en afgjord sak. Men hela denna mesure var en olycka för Sverige och särskildt för våra riksdagar. Den uppväckte förhoppningar, att man genom manövrer skulle kunna lyckas att förändra varu-trafiken från den rigtning, som naturen utstakat, till den som intressena bjödo. Det är otvifvelaktigt ingenting annat än denna förhoppning, i synnerhet hos dem, som bo invid den ifrågavarande vägen, som gör att man kan förorda densamma, ty, med all aktning för den, som säger annat, den, som påstår, att vägen emellan Upsala och Sala ej går genom en dålig trakt, åtminstone en del deraf, den har ej reda på saken, eller är förblindad af egna intressen. Jag känner till den terrängen och minst 2 à 3 mil af denna väg gå igenom en mark, som är så dålig, som någon mark kan vara. Ja, mine Herrar, jag tager ingenting tillbaka af hvad jag nu sagt och ingen kan vederlägga mig deruti. Den delen af vägen, som går genom Upsala län, är bördig närmast intill Upsala, men derifrån sändes ingen spanmål bort, den går till Upsala. Redan en half mil från Upsala börjar dalgången att tränga ihop sig emellan Säby å, på ena sidan, och skogen, å den andra. Slutligen kommer man till en mark, som hvarken är skog eller någonting annat alls. Med ett ord, större delen af denna sträcka är så usel, att jag vill se, om man i hela det öfriga Upland och Westmanland kan få reda på någon, som är lika dålig.

Att nu företrädesvis i denna trakt anlägga en jernväg, då man har bördiga trakter i grannskapet, tror jag ej vara skäl, och jag går så långt, att jag påstår att, om den, som första gången uppdrog denna

linie, sett denna trakt, så hade han ej uppdragit den. Dessutom bör man besinna att, huru jag än lägger en jernväg, så bör den få sitt förnämsta underhåll af den trakt, som omgifver jernvägen, ty transitofarten är jemförelsevis underordnad. Det kan visserligen hända, att en jernväg kan gå genom en dålig trakt och ändå bära sig, och exempel på en sådan är Gefle—Dala jernväg. Men har jag en annan trakt att välja på, så bör jag väl ej lägga den uti en, som är så dålig som denna.

Man har sagt, att det skulle vara en så stor fördel att få denna bana, emedan all spanmålstrafiken på Dalarne då skulle komma att gå denna väg; men man bör väl icke alldeles förbise bestående förhållanden. Rörelsen på Dalarne har sedan uråldriga tider gått genom Mälaredalen öfver Westerås och, om man nu också drager en jernväg från Upsala till Sala, så går trafiken samma väg som förut; och då frågas, om jag bör lägga en jernväg i den riktning trafiken redan går, eller i en spritt ny riktning och öfver en genomdålig mark?

Man har sagt, att kostnaden skulle vara större för linien Thureberg—Sevalla. Herr Leijonancker har derpå redan svarat, men jag vill tillägga, att, i samma mån som jag vid Sevalla är närmare Westerås, i samma mån minskar man kostnaden för en bana till Westerås, och då man dertill på denna väg kommer närmare Norbergs bergslag, så tror jag, att de der millionerna, som Sevalla-linien skulle vara dyrare, betydligt reduceras. Jag kan dessutom ej i vårt land och med våra små förhållanden anse, att Westerås med öfver 5,000 innevånare och en ganska betydande spanmålshandel på Dalarne är någon obetydlig ort. Jag skapar ej i Sverige, såsom i norra Amerika, nya städer genom jernvägars anläggning. Dessutom, om jag tager i betraktande hvar jernvägar företrädesvis böra utgrena sig, så tror jag, att hufvudstaden förtjenar utmärkas. Om Herrarne se på hufvudstäderna i andra länder, så finna Herrarne, att dessa alltid äro de medelpunkter, hvarifrån jernvägen utgrenar sig. Måne det ej vore skäl att, då hufvudstaden hittills varit styfmoderligt behandlad, omsider lyssna till dess önskningsar? Den talare, som näst före mig hade ordet, yttrade visserligen, att Stockholm ej skulle hafva något intresse af Thureberg—Sevalla banan; men jag föreställer mig, att Stockholms stadsfullmäktige, som nyligen petitionerat hos Kongl. Maj:t till förmån för denna bana, bättre än han hafva reda på stadens intresse.

Det, som man egentligen kunnat åberopa såsom en fördel för Upsala—Sala-banan, är, att man då kunde nöjas med en bana, i stället att nu flera behöfdes. Jag inser, att Norrländingarne kunna vara af denna åsigt, ty, om de kunde komma i åtnjutande af en bana för Norrland, så vore deras önskningsar uppfyllda. Men tro Herrarne verkligen, att den stora sträckan af cirka 20 mil tvärs öfver Sverige från Botniska viken till Filipstadstrakten, kunde hafva nytta af en jernväg. Det är nemligen känt, att en jernväg aldrig sträcker sina verkningsar mer än 2, högst 3 mil på vardera sidan, och om jag ock antog att dess verkningsar sträckte sig 4 mil, så blefve det dock icke mer än sammanlagdt 8 mil på begge sidor, som deraf kunde hafva nytta; och således behöfdes 3:ne jernvägar, för att hela denna sträcka skulle

hafva sitt behof uppfyllt. Är det nu tillika så, att vi hafva en bergslag vid Dannemora, en vid Norberg och en ändå längre bort vid Grängesberget, så torde Herrarne inse, att det är omöjligt, att dessa bergslager skola hafva den ringaste nytta af en väg, som går på ett afstånd af 6 à 7 mil från den ena och några mil från den andra. Skall en bergslag hafva nytta af en jernväg, så måste denna gå midt på den. Vill man således för närvarande icke anlägga mera än en jernväg, så må man åtminstone lägga den så, att den icke utesluter möjligheten, att anlägga andra banor. Man må välja den, som för tillfället afhjelper det mest trängande behovet och gör en möjlighet, att anlägga bibanor. Läger man nu vägen från Upsala till Sala, så har man ej tillgodosett Dannemora, ej Norbergs, ej Grängesbergets bergslager. Jag kan nemligen ej se hvar några grenbanor skulle utgå, för att göra nytta. Vill man säga, att det icke är något, som hindrar, att i framtiden bygga en bana från Upsala till Dannemora, så är detta visserligen sannt, men, om en utgrening af banor skall ske, så är det väl mera skäl, att den verkställes i hufvudstadens grannskap än vid Upsala. Jag skulle hemställa till Herrarne, att besöka Hötorget och bondqvarteren deromkring och fråga det folk, som der finnes, hvifrån det kommer, och jag tror, att de flesta skola svara, att de komma just ifrån den trakt, som skulle genomskäras af den bana, jag förordar. Jag har visserligen hört en talare upprepa den gamla historien, att man gjort en uträkning öfver hästetalet vid Rotebro och vid Stäket och funnit, att det förra betydligt öfverstege det sednare. Jag skulle kunna berätta mycket om den saken, jag skulle kunna berätta, att det tillgick på så sätt, att man vid Rotebro utställde en särskild person, som räknade hästarna, under det, att man vid Stäket uppdrog åt broarrendatorn, som af hvar och en af de passerande egde uppbära afgift, därför han skulle redovisa, att uppgifva hästantalet, och på det sättet fick man en hög siffra på ena stället och en låg på det andra. Jag skulle vidare kunna upplysa, att vid Rotebro korsade två vägar hvarandra, och att man utan åtskilnad tog i en klump de hästar som passerade. Det har blifvit så mycket sagdt i detta afseende, att jag ej vill trötta Herrarne med att upprepa det; men jag ber Herrarne fråga hvar och en, som eger någon kännedom om förhållandena i Stockholm, — och det böra väl stadsfullmäktige samt dess köpmän, och näringsidkare hafva — hvar Stockholm har sin mesta rörelse; och de skola säkerligen alla svara Herrarne: "på Westmanland".

Vill jag åter se, huru det förhåller sig med officiella data, så finner jag, att alla de komitéer, som blifvit tillsatta, att yttra sig i denna fråga, med undantag endast af en enda, som bestod af Chefen för Statens jernvägsbyggnader och hans sous-chef, yttrat sig emot Upsala—Sala-banan. Så 1852 Akrell, 1856 den då tillsatta komitéen, likasom 1862 års komité; vidare alla myndigheter, hvilka blifvit hörda, såsom Landsting och Hushållningssällskaper. Dock är jag ej säker på, huru förhållandet var med Konungens Befallningshafvande i Upsala Län, men alla andra myndigheter utan undantag hafva yttrat sig emot Sala-banan. Är det då ej mera skäl att, när en jernväg skall läggas, utgående från Stockholm, göra afseende på hvad nästan alla de myndigheter

heter yttrat, som blifvit i frågan hörda, än att på en gång kasta öfver bord allt detta, och hitta på splitter nya skäl, ur egen fatatur, grundade på statistiska beräkningar, som man sjelf uppgjort. Jag kan ej tveka i valet.

Det skulle vara orätt, att här längre missbruka Herrarnes tålmod, men en sak vill jag dock tillägga: om 13 år förflutit sedan Uplands och Westmanlands förväntningar bedrogos i fråga om jernvägens sträckning; om mer än 20 år förflutit sedan dessa orter började tänka på en jernväg i den riktning, deras rörelse kräfde; om, säger jag, under 13 år dessa orter tålmodigt bidat och låtit andra orter få sina jernvägar byggda — manne ej då billigheten bjuder, att man åt dessa orter ger en sen rättvisa, och manne ej södra Sveriges representanter, som redan fått sina behof af jernvägar tillfredsställda, kunde vara sinnade att låta Mälareprovinserna få sin lilla del af arvet; eller manne Norrland kan hafva större rättigheter eller billigheten kan tala för en jernväg, som är helt och hållet likgiltig och som provinserna Upland och Westmanland ej vilja hafva? Jag skall uppmärksamt lyssna, om det kan blifva någon enda innevånare från Upland och Westmanland, utom Herr Casparsson, som kommer att tala för Upsala—Sala-linien.

Jag har, med hvad jag nu yttrat, trott mig uttala de allmänna önskningarne bland dessa provinserns befolkning, och hoppas jag, att Riksdagen, med afseende på det lugn, hvarmed dessa provinser afbidat de välsignelser, en jernväg bereder, nu omsider ville unna dem den glädjen, att få sina önskingar tillfredsställda.

Herr Tornerhjelm: Då den förre talaren började sitt långa, sväfvande, till en del sakrika anförande, hade han, att glädja sig åt Kammarrens odelade uppmärksamhet, men sedan dess har tiden långt framskridit och Kammarrens stora tålmod hunnit blifva uttömdt. Jag vill därför fatta mig kort och icke lika med den föregående talaren fördjupa mig i fantasiens irrgångar. Han började sitt tal med att orda om lättheten, att på kartan åt en viss sträckning ge den färg, den anstrykning af allmänt intresse, som det enskilda eller lokalintresset önskar. Jag medgifver fullkomligt, att det är lätt att med några raska drag göra upp jernvägslinier i hvarje riktning, för att dermed smeka sympatierna i den närvarande stunden, och förhoppningarne på framtiden. Han sökte vidare att förvilla de allmänna begreppen genom statistiska uppgifter och siffror. Ja, mine Herrar, det är lätt, att komma till det resultat man önskar, om man blott förstår att vrida dessa siffror och ge dem den form, som de för tillfället behöfva hafva. I denna del innehar den förre talaren en ouppnådd storhet, ty ingen kan mäta sig med honom, när det gäller att handskas med siffror, färger eller dylikt. Han yttrade i slutet af sitt anförande, att han kunde berätta mycket om jernvägsagitationerna. Det kunde äfven jag, mine Herrar, men lika med samme talare tiger äfven jag. Med lätta drag har han tecknat hvarje väg, hvarje sträckning, som de framtida fantasierna anvisa åt en jernväg norrut från Stockholm, och han har, med sin öfverlägsna bevisningskraft, sökt ådagalägga, att den af några

förfäktade Upsala—Sala-banan skulle genomlöpa folktomma sträckor, riktiga ödemarker, hvars bebyggare liksom glesnade för hvarje dag, och man har riktigt känt sig hemsk till mods, då man i tanken med honom genomfarit dessa öde bygder. Sedan han, i sällskap med de mer och mindre officiella uppgifter, som stått honom till buds, återkommit från dessa utflygter, så hade jag verkligen väntat, att få höra honom framställa något positivt yrkande, för att få veta det beslut, som vore det enda rätta, enda saliggörande, i afseende på den ifrågasvarande banans sträckning. Men, ingalunda — vi hafva icke fått något besked derom. Vi stå der lika kloka som förut, och för min del stannar jag fortfarande i fullkomlig ovisshet, hvart den värde talaren egentligen ville komma hän, och detta *hvarthän* — det är också den för mig svåra fråga, som framställer sig till besvarande.

Att vi skola hafva en bana norrut, bjuder såväl fosterlandskänslan, som rättvisan uti Stockholms fordringar derpå samt de norra provinsernas befogade anspråk på lättad kommunikation med hufvudstaden och södra Sverige. Häröfver äro vi ju alla ense, vi åtminstone, som önska att det allmännas intresse skall bevakas framför det enskilda. Men hvart skall vägen gå, och hvilken riktning är den bästa? För min del måste jag bekänna, att, oaktadt jag varit med om många jernvägsstrider, hört många upplysningar och läst de många jernvägsbroshyrer, som synnerligast under de sednaste dagarne regnat ned på oss — jag har en sådan i hvarje ficka, men vill förskona Herrarne från några föredrag i den genren — trots allt detta, säger jag, har jag ännu icke lyckats komma till full klarhet, hvart jag egentligen vill komma hän.

Stats-Utskottet har visserligen här förslagit en linie, som jag tror vara ganska bra, men det hade varit mera konsekvent om Utskottet sagt: vi vilja hafva denna linie och därför gifva vi anslag åt densamma. Jag skulle då med nöje hafva voterat för Utskottets förslag, i förhoppning, att dermed få slut på de eviga, demoraliserande jernvägsstriderna. Men Utskottet har icke gjort så, det vill bara, att vi skall genom en votering säga, att vi godkänna den linie som Utskottet föreslagit. Näväl det kunna vi ju också göra. Det kan vara ett litet aftonnöje, som för resten nog räcker till midnatt, ty många talare äro efter mig anmälda — men icke betyder det mycket, att vi arrangera detta lilla, ty ingenting hindrar ju en kommande Riksdag, att upphäfva det beslut, som vi i afton fatta. Det batar oss sålunda föga, om vi definitivt uttala oss för den af Utskottet föreslagna linien, då vi icke veta om det leder till något framtida resultat.

Deremot har här af Herr Montgomery-Cederhjelm blifvit framlagdt ett bestämdt formuleradt förslag, som, efter min åsigt, är praktiskt klokt och hvarigenom man ej binder sig för en kommande riksdag — något som jag åtminstone anser mig icke böra göra, så länge jag är i saknad af tillräcklig sakkännedom, för att säkert kunna bedömma frågan. Det är ju möjligt att genom ett bifall till Herr Montgomery-Cederhjelm's förslag ett bättre resultat framdeles kan vinnas, än om man nu beslutar sig för något af de föreliggande förslagen. Lycklig den för öfrigt, som kan fatta ett sådant beslut — jag kan det *icke*. Visserligen tror jag icke, att banans fortsättande från Upsala öfver Sala

vore den lyckligast valda vägen, utan att det är mera angeläget, att besluta en linie, som sätter hufvudstaden i en mera direkt förbindelse med bergslagerna och ökar tillgängligheten af våra malmer; men i hvilken riktning en sådan bana skall gå — i den af Utskottet föreslagna eller i någon annan — det kan jag icke för min del för närvarande göra klart för mig. Mitt slutliga yrkande måste derföre blifva, att jag förenar mig med Herr Montgomery-Cederhjelm uti det af honom framställda förslag.

Den föregående talaren vidrörde också, om man så vill, med lätt hand — jag skulle hellre vilja säga med hård hand — 1856 års Riksdags beslut. Jag var med äfven då och deltog också i det beslutet, och kan endast säga, att det ännu i denna stund är mig oförklarligt, att efter alla de förgående upplysningar, som man inhemtat och alla de beräkningar, som blifvit uppgjorda, resultatet kunde blifva sådant som det verkligen blef, men just i denna punkt trodde jag, att samme talare skulle undvika att beröra de sensibla strängar, som här vibrera och stå i sammanhang med den verksamhet, han sjelf då utvecklade och hvarigenom han medverkade till ett beslut, som just i följd af felslagna beräkningar och misslyckade maniementer å hans sida blef sådant man icke väntat det. Jag kan slutligen icke undertrycka min öfvertygelse om önskvärdheten deraf, att den siste talaren vid alla tillfällen bestämdt uttryckte sin åsigt. Vi höra honom gerna, likasom vi med tacksamhet emottaga hans rika upplysningar, mer och mindre grundade på faktiska förhållanden, men speciellt saknade vi honom vid den stora hufvudrabbningen på förmiddagen, då jag gerna önskat, att han med sin klara stämma och sina öfvertygande ord bestämdt förklarar, huruvida han ansett riktigt, att gifva en million till norra stambanan, eller om icke han hellre velat gifva den åt östra banan. Såsom sagdt, jag saknade hans röst, hans ledning, den saknades af många med mig. Ännu sväfva vi i ovisshet, huru hans röst vid det slutliga afgörandet utföll. Om vi utan denna ledning i dag handlat rätt eller icke får framtiden utvisa. Men timman är sen, här är ej värdt att längre fantisera. Jag slutar derföre med yrkande om bifall till det af Herr Montgomery-Cederhjelm framställda förslag.

Friherre Beck-Friis: Såsom ledamot af Stats-Utskottet, må det tillåtas mig, att med några ord förklara den inkonsequens, som, enligt min tanke, föreligger i detta Utskottets förslag. Det är en allmänt känd sak, att den majoritet i Stats-Utskottet, som formulerat denna första punkt, blef minoritet vid de följande punkterna, och att denna punkt tillkom såsom svar på Grefve Sparres motion i ändamål att afklippa alla de förhoppningar på statsbanor, som genom densamma kunnat väckas. Det var, säger jag, för att stäffa dessa förhoppningar som majoriteten ansåg sig böra bestämma, att endast två stambanor ytterligare borde på Statens bekostnad anläggas, den östra och den norra. För att göra detta beslut så kraftigt, att kommande riksdagar icke skulle kunna upprifva detsamma, ansågs af många nödvändigt att befästa detsamma med beviljande af anslag. Det var äfven under denna förutsättning, men också endast *under den*, som mången röstade för bestämmandet af norra stambanans sträckning. Denna förutsätt-

ning har emellertid slagit fel, dels genom de sednare beslut, som Utskottet fattat, dels och i synnerhet genom Riksdagens denna förmiddag fattade beslut, att ytterligare bevilja en million R:dr åt nordvestra Stambanan, och således hafva alla förhoppningar försvunnit, att några ytterligare anslag till stambanor samtidigt med de redan lemnade skola beviljas.

Vid sådant förhållande, anser jag, lika med Herr Montgomery-Cederhjelms, det vara ganska oklokt, att, på sätt som Utskottet föreslagit, precisera denna riktning för den norra stambanan, och jag får med anledning deraf, i hufvudsaklig öfverensstämmelse med Herr Montgomery Cederhjelm's yrkande, föreslå följande förändrade lydelse å denna punkt: att Riksdagen, med afslag å Herr Grefve Sparres motion — — — måtte besluta, att såsom stambana — — — antaga — — äfven en stambana, *utgående från Stockholm—Upsala-banan till någon punkt å Gefle—Dala-banan, för att derifrån kunna, när statsmagterna sådant besluta, så som statsbana fortsättas norr ut i den riktning och med den spårvidd, som då kan vardas bestämd.* Härigenom är visserligen icke målet vunnit, eller frågan slutligen löst, men jag tror dermed vara uttaladt hvad som under för handen varande omständigheter lämpligen bör sägas. Man har sagt, att icke några flera stambanor än, utom den östra, en åt Norrland borde byggas, men man har aktat sig för att, när man icke kan sätta sitt beslut i verket, bestämdt angifva en viss sträckning för den ifrågavarande banan — en sträckning, som kanske icke komme att falla den Riksdag i smaken, hvilken framdeles skulle bringa företaget till verkställighet. Ehuru jag således för egen del icke har någonting emot den riktning, som Utskottet föreslagit, tror jag dock, att Riksdagen handlar klokast, om den under *närvarande* förhållanden icke faller något afgörande ord i förevarande fråga, utan nöjer sig med det allmänna resonnement, som innefattas i det af mig framställda förslag, hvarå jag vördsamt yrkar bifall.

Herr Hasselrot: Då Grefve Sparre sjelf låtit sin motion falla, torde det icke vara värdt för mig eller någon annan att uppträda till försvar för densamma emot Utskottets afstyrkande deraf, ehuru jag icke kan neka, att denna motion, som innefattar ett helt nytt system för byggandet af jernvägar i vårt land, hos mig åstadkommit den glada förhoppning, att derigenom det skulle lyckas, att väcka till lif och rörelse i samhällskroppen krafter som nu ligga nedtryckta, och af hvilkas betryck hela landet lider, samt att detta nuvarande betryck skulle ge vika för utsigten om en bättre framtid. Hvad åter angår den andra, mera speciela delen af Utskottets förslag, eller frågan om norra stambanans sträckning, så hyser jag i afseende derpå inga betänkligheter. Denna fråga är snart tretton år gammal och de diskussioner, som under de föregående riksdagarne derom förevarit, hafva allt mer och mer bidragit, att klara min åsigt och befästa min öfvertygelse att, nemligen af dessa tvänne linier, Upsala—Sala-linien och Sevalla-linien, den sednare erbjuder de mesta fördelarne, ehuru den förra måhända är något billigare. Denna linie öfver Sevalla förbinder hufvudstaden på den kortaste vägen med dess naturliga handelsområde, Westmanland och Dalarne med dess bergslager, och bi-

drager derigenom, att göra den rika malmtillgången derstädes lättare tillgänglig, hvarförutan den tillgodoser ett annat viktigt intresse, så som tvifvelsutän skolan väcka till förnyadt lif en rörelse, som hittills endast i saknad af kommunikationer legat nere, nemligen den stora spannmålshandeln i städerna norr om Mälaren.

Hvad Norrland åter vidkommer, så är uppenbart, att det kan vara likgiltigt, hvilkendera af dessa rigtningar, som bestämmas, då skillnaden i väglängd ej är betydligare, och Norrland i alla fall icke lär i framtiden nöja sig med en bana till Stockholm, som går sådana krokvägar som dessa båda, utan förr eller sednare nödvändigt måste erhålla en mera direkt förbindelse med hufvudstaden genom en bana från Upsala öfver Dannemora och vidare norrut. Utan att vilja trötta Herrarne med något långt föredrag, har jag endast ansett mig böra uttala denna min mening, och inskränker mig till att yrka bifall till Utskottets förslag.

Grefve Cronstedt: Till de sakrika yttranden, som redan blifvit afgifna till förmån för den af Utskottet föreslagna linien, beder jag att få tillägga några ord. Det måste erkännas att vid bestämmande af rigtningen utaf de jernvägar, som hittills blifvit på Statens bekostnad anlagda, föga eller intet afseende blifvit fästadt på bergshandteringens behof af lättade transporter. Under nuvarande tryckta konjunktur för denna viktiga näring, kan det mera än någonsin vara på tiden, att dess bästa icke längre förbises. Vid bestämmande af en stambanas rigtning norr om Mälaren, kommer också tillämpningen häraf framför allt i fråga, emedan här träffas en jernhandtering af stor betydelse. Endast Norbergs bergslag, som den af Stats-Utskottet förordade banan komme att beröra, lemnade redan 1863 mera än en niondedel af rikets bergsmalmsuppföring. Också hafva Stockholms stadsfullmäktige, inseende vigten utaf att denna bergslag sättes i direkt beröring med hufvudstaden såsom rikets förnämsta exportplats, uti underdänig skrifvelse af den 1 Februari förlidet år hos Kongl. Maj:t förordat den nu föreslagna linien och begärt en fullständig undersökning af densamma. Då nu denna bana genomlöper de tätast befolkade, bördigaste och mest spannmålsproducerande trakter norr om Mälaren, eller södra Upland, östra Westmanland samt medlersta delen af samma provins, så kan väl icke förnekas, att denna bana blifvit fördelaktigt utlagd, just med hänsyn att underlätta utbytet af de produkter af industrien, som norr om Mälaren förnämligast äro föremål för transporter. Vill man åter hufvudsakligen fästa afseende på den kommunikation, som skulle beredas genom en sammanbindning emellan hufvudstaden, såsom rikets förnämsta exportplats, och Gefle—Dala jernväg i och för en fortsatt utsträckning åt Norrland, så gestalta förhållandena sig, såsom redan förut i afton blifvit nämnt, och som kan inhemtas af Utskottets Betänkande, så, att afståndet utefter linien Stockholm—Thureberg—Sevalla—Avesta—Storvik är 19 mil 20,010 fot, under det att afståndet efter linien Stockholm—Upsala—Sala—Avesta—Storvik blifver 20 mil 11,600 fot. Således blir förbindelsen med Norrland kortare öfver Sevalla än öfver Upsala och Sala. Skulle åter Upsala—Sala-linien icke dragas öfver Avesta, så blir visserligen denna linien endast 19 mil 9,600 fot och således om-

kring en kvarts mil kortare än Sevala-linien, men derigenom skulle alltför stora fördelar för industrien gå förlorade.

Öfvergår man nu till en beräkning af kostnaderna för erforderlig nybyggnad för den ena eller andra linien, så är det visserligen en sanning, såsom också här i afton blifvit anfördt, att Sevallabanan skulle, enligt Utskottets kalkyl, kosta 15,110,000 R:dr, då deremot Salabanan skulle kosta i nybyggnad 11,504,991 R:dr. Utur stats-ekonomisk synpunkt hvälfver sig sålunda naturligtvis frågan derom, huruvida Sevala-linien eger de företräden, att den i sjelfva verket förtjenar en så stor uppoffring, som den af $3\frac{1}{2}$ millioner R:dr.

I detta afseende har jag redan haft äran anføra i första rummet den för jernhandteringen stora fördelen deraf, att en direkt kommunikation öppnas emellan rika bergslager och rikets förnämsta exportort; vidare att Sevala-banan genomskär de tätast befolkade, mest odlade och mest spanmålsproducerande trakter norr om Mälaren, och dernäst att samma bana öppnar en kortare förbindelse med Norrland än Upsala—Sala-banan, men det återstår ännu en vigtig omständighet, som bör tagas i betraktande, och denna är nödvändigheten af den norra stambanans förbindelse med det vestra stambane-systemet. Sedan vestra jernvägssystemet nu är framdraget till Köping, så är det klart, att denna sammanbindning måste ske öfver Westerås, som bör i ena fallet sammanbindas med Sevala på afstånd af en mil 24,000 fot och i det andra med Sala på $3\frac{1}{2}$ mils afstånd. Sammanbindes Westerås med Sevala, blir väglängden emellan Westerås och Stockholm 10 mil 26,297 fot, men sker föreningen öfver Sala blifver afståndet emellan Stockholm och Westerås 15 mil 1,600 fot, således 4 mil 11,303 fot längre — en omväg för de vestra orterna, som skulle komma att högst betydligt tynga på trafiken och derföre måste förkastas. Eftersom det nu icke kan annat än för visso antagas, att förbindelsen måste ske öfver Westerås, så, om man utgår ifrån den uppgiften att sammanbinda punkterna Stockholm, Storvik och Westerås på det ena eller andra sättet, så blifver kalkylen öfver anläggningskostnaden, som följer:

Linien Thureberg—Sevala—Avesta—Storvik	15,110,000.
Sevala—Westerås, enligt 1862 anställd fullständig undersökning och med beräkning af rörlig materiel till 100,000 R:dr per mil,	1,039,136.
Summa R:mt R:dr	16,149,136.

eller å andra sidan:

Upsala—Sala—Avesta—Storvik	11,504,991.
Sala—Westerås, enligt Major Adelskölds undersökning och med rörlig materiel till 100,000 R:dr per mil,	2,158,000.
Summa R:mt R:dr	13,662,991,

och då blifver differensen till förmån för Upsala—Sala-linien endast 2,486,145 R:dr, och den krymper sålunda ihop ifrån $3\frac{1}{2}$ till $2\frac{1}{2}$ million.

Under sådana förhållanden tror jag för min del icke att man bör för den drygare kostnadens skull tveka vid att föredraga en bansträckning, som är af så stor nytta för landet i sin helhet, på samma

gång som den otvifvelaktigt bäst tjänar de provinserns industri, som den kommer att genomlöpa, och jag slutar därför med att anhålla om proposition på bifall till Stats-Utskottets förslag i denna del.

Friherre von Essen: Under aftonens diskussion hafva värdefulla statistiska uppgifter blifvit lemnade både för den ena och den andra riktningen. Hos mig har dock tvekan uppstått, huruvida dessa uppgifter kunna tillmätas så bevisande kraft som de Herrar, hvilka framlagt dem, velat skänka desamma, icke som skulle jag betviffa deras sanningsenlighet, utan emedan jag tror att vid bedömande af dessa frågor äfven andra viktiga faktorer finnas, som böra tagas i öfvervägande. Jag anser nemligen det vara lika viktigt att betrakta de naturliga tillgångarne i de trakter som en jernväg skall genomlöpa, då det just är genom tillgodogörande af dessa som en jernväg kan erhålla en starkare trafik, som att genom studier i befolkningsstatistiken söka bestämma den ena banans företräde framför den andra. I sådant afseende anhåller jag att i största korthet få framlägga mina åsikter rörande sträckningen af ifrågavarande bana. Det område, som utbreder sig från Östersjön emot vester framåt Westmanland intill Norberg, omfattar utan tvifvel en af de rikaste trakter i vårt land, om man nemligen tager hänsyn till de naturliga tillgångar, som ligga i de stora malmfälten, hvilka sträcka sig från Dannemora vesterut in i Norbergs bergslag. Tager man vidare beskaffenheten af dessa orter i öfrigt i betraktande, så finner man att provinserna norr om Mälaren, efter att under 2—4 mil från kusten vara hufvudsakligen spanmålsproducerande, sedermera bilda dessa malmdistrikt, som åter efterträdas af rika skogstrakter, genomflutna af Dalelven, som i följd af sina vattenfall delvis är särdeles gynnsam för anläggande af större industriella verk. Dessa landsträckor skulle nu, enligt det yrkande som åtskilliga här framställt, nöja sig med en enda bana, nemligen den som från Upsala går i riktningen Sala—Avesta—Storvik, och jag erkänner att för förbindelsen med Norrland en sådan bana kunde vara tillräcklig — men frågan är om denna riktning skulle tillgodose Uplands och Westmanlands intressen, och om icke dessa provinser derigenom skulle beröfvas möjligheten att tillgodogöra sig sina rika tillgångar, på samma gång som denna linie skulle betydligt försvåra och fördyra anläggandet af bibanor inom de båda provinserna. Det är just det fel som jag skulle vilja framhålla såsom vidlådande Salalinien, att den förutsätter endast en bana genom det vidsträckta område, som bildas af de ifrågavarande provinserna.

När man vidare betänker de stora fördelarne för bergslager af en nära grannskap med jernvägar, så ligger det i öppen dag att malm-brytningen skulle inom en kort tid betydligt uppbringas, om dessa malmdistrikt hade jernväg att tillgå för sina transporter. Jag anhåller att med några siffror få visa, huru viktigt det vore, att kunna transportera malmen på jernväg i stället för att nödgas anlita fordon. Om man antager att i vanliga fall frakten för en centner malm uppgår till 5 öre per mil med fordon, så skulle man för en transport af 4 mil från grufva till hytta betala 20 öre per centner. Om man åter kan göra transporten på jernväg, och beräknar frakten dervid

för en centner till 2 öre per mil, skulle detta utgöra för 4 mil 8 öre per centner, det vill säga blott i detta fall en besparing af 12 öre per centner. Antager man vidare att 2 centner malm gifva en centner tackjern, så uppstår härigenom en dubbel så stor besparing, eller 24 öre per centner tackjern på en transport af endast 4 mil — ett förhållande, som vid en större tackjernstillverkning torde vara af synnerlig vigt.

Det är visserligen sannt, att Sala-linien äfven afser att beröra på något afstånd Norbergs bergslag och möjliggöra en bana dit, men den skulle derigenom i stället omöjliggöra en rakare rigtning norrut från Upsala till Gefle—Dala-banan.

Jag vill icke sätta i fråga att Staten skulle bekosta mera än en bana norrut, men jag anser det icke vara riktigt, om Staten anlägger denna stambana i en sådan rigtning att den blir hinderlig för anläggning af enskilda banor i en framtid.

Då jag således icke kan biträda förslaget om Upsala—Sala-linien, utan slutar mig till den af Utskottet förordade rigtningen, hade jag helst önskat att ett beslut om denna banrigtning kunnat befastas med ett anslag för år 1870, men då jag, efter den votering som i dag på förmiddagen egt rum, hyser tvifvel om att några medel kunna för det ändamålet beviljas, anser jag det knappt vara värdt att under så beskafade förhållanden bestämdt uttala sig för någon viss sträckning, hvarföre jag icke heller har något yrkande i den vägen att framställa, utan endast vill förklara såsom min åsigt, att linien Upsala—Sala—Avesta—Storvik-linien *icke* bör af Riksdagen godkännas.

Grefve af Ugglas: Utaf de reservationer, hvilka åttölja Utskottets Betänkande, och af de tabeller och kartor som varit tillgängliga, upptagande 13—14 olika rigtningar för en bana dragen norrut från Stockholm, samt än mera af de yttranden, som här förekommit, har Kammararen kommit till kännedom om, huru många intressen af den norra stambanan beröras och huru stridiga dessa sinsemellan äro. För min del vill jag icke ingå i någon granskning af de olika förslagen och jag tror att de öfverläggningar som här förts, de bekämpanden som å ömse sidor blifvit gjorda, tillräckligt visat, huru betänkligt det vore att nu ställa sig på någondera sidan. Hvad jag emellertid velat fästa uppmärksamheten på är, att det förslag som Utskottet afgifvit är ett förmedlingsförslag, som dock icke visat sig utgöra en lycklig lösning af frågan eller kunna förena de stridiga intressena, ja, jag vågar påstå att det ej är gifvet att ens det intresse som derigenom förnämligast blifvit tillgodosedt, det vill säga Vestra Uplands, skall känna sig fullkomligt tillfredsstäldt. Hvad Stockholm angår, säger man: vi måste draga banan i den rigtningen för att sammanbinda Stockholm med bergslagerna. Men för att vinna det målet gifves kanske en ännu vestligare sträckning, som vore mera fördelaktig. En sådan sträckning, inträngande djupare i Norbergs bergslag, förordades äfven inom Utskottet från några håll. Men äfven antaget, att den af Utskottet föreslagna banan kunde tillfredsställa anspråken på förbindelse mellan Stockholm och Norbergs bergslag, så är visst icke de ifrågavarande bergslagernas intresse dermed

fullt belåtet. Det uppträder nemligen ett helt annat bansystem i vester, hvarom vi äfven i afton här hört ordas, och som afser att sammanbinda de vestligare bergslagera med Örebro, hvarigenom rörelsen skulle dragas från Stockholm söderut. Förslaget derom, likaledes ventileradt inom Utskottet, kunde åter omöjligen tillfredsställa de Norrländska intressena, hvilka naturligtvis såsom sitt förnämsta önskningsmål sätta en bana direkt från Upsala till Gefle. Så stridiga voro meningarne och det visade sig att på ömse sidor om det af Utskottet framställda förmedlingsförslaget missnöje herrskade både till höger och venster. Desto större voro naturligtvis svårigheterna att kunna komma till klarhet, på hvad sätt de olika intressena kunde sammanjemkas, och hvilken väg man skulle välja. Huruvida det lyckats Utskottet att sammanjemka dessa intressen, lemnar jag derhän. Jag tviflar på att det lyckats.

Ju mera emellertid dessa frågor inom Utskottet diskuterades, desto klarare kom man till insigt om att man icke borde uppskjuta afgörandet af desamma, utan såsom svar på Grefve Sparres förslag och för att stäfja de jernvägsförhoppningar, hvilka detsamma uppväckt, bestämdt uttala att tvänne stambanor och endast dessa borde byggas, men huru dessa banors sträckning skulle blifva, derom kunde man dock sedermera icke komma öfverens. Detta allt bestämde mig att för det närvarande icke ansluta mig till någon af de för norra banan föreslagna sträckningar, utan önskade jag, att, innan Riksdagen bestämdt uttalade sig derom, en närmare undersökning skulle försiggått. Det förslag till beslut jag sålunda vill till Kammarens pröfning framlägga kan närmast jemföras med det som af Herr Montgomery-Cederhjelm blifvit framställt, ehuru det derifrån skiljer sig i en ganska vigtig omständighet, hvarå jag sedermera skall fästa uppmärksamheten. Det lyder: att Riksdagen, med afslag — — — måtte besluta — — — *äfven en stambana, utgående från en punkt på Stockholm—Upsala-banan till lämpligt ställe på Gefle—Dala-banan; anhållande Riksdagen i underdånighet, det Kongl. Maj:t, efter frågans ompröfvande, täcktes för Riksdagen framlägga förslag rörande sistnämnda stambanas sträckning*“. Såsom Herrarne finna, skiljer sig mitt förslag från Herr Montgomery-Cederhjelm's deri, att jag tillagt en underdånig anhållan att Kongl. Maj:t måtte föranstalta om en utredning samt derefter framlägga ett förslag för Riksdagen; och jag lägger vikt uppå att så kommer att ske, ty jag har i Stats-Utskottet tillräckligt fått erfara nödvändigheten af att vid dessa frågors bedömande hafva fullt säkra data och beräkningar att tillgå. Man får väl akta sig för att till förmån för ett intresse, som vet att väl framhålla sin sak, förbise andra, som kunna vara lika välgrundade, om man blott egde lika fullständig kännedom om dem. Just för att förskaffa Riksdagen en säker vägledning för sitt omdöme i saken, är det som jag önskar en framställning i ämnet från Kongl. Maj:t, byggd på en opartisk och noggrann utredning och undersökning, hvarförutan den lyckliga utgången af denna fråga endast kan blifva beroende på en slump.

Skälet hvarföre jag icke kan biträda Herr Rydins yrkande om ett enkelt afslag består deri, att jag vill sätta en damm för de enskilda intressenas spel genom att få ett bestämdt ord från Riksdagen

gen, ty då skola möjligen de enskilda bearbetningarne afstadna, emedan man förhända anser det lönlöst, när Riksdagen en gång för alla bestämt sig för att mera långsamt framskrida med jernvägsbyggnaderna och endast lemna de bestämda banorna något understöd. Sker icke detta, uttalar icke Riksdagen sig decideradt i denna fråga, så hafva vi att från alla dessa enskilda intressen befara en stormlöpning, som vi kanhända icke kunna motstå. Det är på dessa skäl som jag vill hafva ett allvarligt och bestämt *nej* till alla dessa planer på Statens medverkan till understöd åt specialintressen.

Jag får yrka proposition å mitt förslag.

Herr Bennich:

Friherre Bildt: Sedan Kammaren behagat skilja frågan om anslag från frågan om banans sträckning är det icke mycket lönt att yttra sig om den sednare, då man icke kan befästa sitt beslut derom och göra det bindande genom beviljande af ett anslag; och det är så mycket mindre skäl att uppehålla sig dervid som Andra Kammaren i afton redan med stor majoritet afslagit denna punkt, i hvad den rör sträckningen af norra stambanan.

För den händelse likväl att Kammaren i en följande punkt skulle vilja bestämma något anslag för denna bana, anser jag af vigt att fästa uppmärksamheten å de enligt min tanke origtiga förslag till beslut som af åtskilliga talare blifvit framställda, origtiga derföre att de vittna om ett förbiseende af hvad som i denna sak är sjelfva hufvudpunkten, hvilken jag visst tror, att dessa talare i sjelfva verket åsyftat, ehuru de vid formuleringen alldeles kommit att förbise den. Hufvudpunkten är ju att förena *bergslager* med lämpliga utfartshamnar, Stockholm eller Gefle. Herr Montgomery-Cederhjelm, Grefve Ugglas m. fl. hafva deremot föreslagit, att man endast skulle bestämma sig för en stambana norrut, utan att närmare angifva att denna bana, som skulle förklaras för den norra stambanan, borde beröra bergslagen, och man skulle således kunna tänka sig bakom statsmagternas beslut att en bana skulle anläggas rakt på Gefle, utan att alls vidröra bergslagen — något som väl ändå vore högst besynnerligt. När det just är bevisadt, att jernvägars dragande genom *bergslager* i alla afseenden är fördelaktigt, och att det endast är genom att söka sådana trakter som stambanorna kunna lemna allt det gagn, man af dem kan fordra, — när, säger jag, så är, skall man väl icke vid angifvande af norra stambanans sträckning utesluta sjelfva *hufvudpunkten*, som är *bergslagen*. Då vore det vida bättre att helt och hållet afslå punkten såsom Herr Rydin yrkat.

Då den siste ärade talaren åberopade en komité af fyra stadsfullmäktige i Stockholm, uti hvilken komité han sjelf var ledamot och hvilkens beslut skulle utgöra ett bevis på hvad Stockholms intresse i frågan fordrade, så ber jag att få till fullständigande af hvad han yttrat, erinra att dessa komiterades förslag enhälligt underkändes i stadsfullmäktiges Berednings-Utskott likasom hos stadsfullmäktige sjelfva.

Dessa hundraade väga väl mera i vågskålen än den värde talarrens fyra komitéledamöter, synnerligast som tre af dessa förordade en sträckning, som icke ens berörde bergslagen, utan gick genom den förr i världen mycket omtalade, men nu saligt afsomnade rigtningen Stockholm—Upsala—Sala—Storvik.

Det måtte väl ligga någon betydelse deri, att så väl Stockholms stad genom sin representation, hvilken väl måste tillerkännas något intresse och insigt om hufvudstadens betydelse såsom handelsplats, enhälligt uttalat sig för en banas dragande öfver Ståket till Norbergs bergslag, som att denna bergslags egna inneväanare, som önska lättare afsättning för sina produkter, instämma i samma åsigt. Härvid vill jag endast anmärka, att det ur hufvudstadens synpunkt kan vara likgiltigt om banan utgår från Thureberg eller möjligen någon annan närbelägen punkt på Upsala-linien, blott den drages rakt på Norbergs bergslag. De, som önska banan utgående från en så sydlig punkt som Thureberg, göra det af det enkla och naturliga skälet att de anse bergslagen behöfva utom Stockholm komma i förbindelse med bördiga trakter, men känna ingen böjelse att närma sig de trakter å Upsala—Sala-linien, som icke erbjuda något utbyte af produkter, ty all handel grundar sig på sådant utbyte och den går dit, der man lättast kan göra ett sådant. Det är ock gifvet, att, om man har klart för sig målet, dit man vill komma, och dessa båda linier egde samma fördelar i öfrigt, den kortaste vägen vore den bästa, men omständigheter kunna det oaktadt finnas att draga linien på den ena eller den andra sidan, men dessa skäl att lyfta linien högre upp än till Thureberg måste då vara särdeles talande och icke grunda sig endast på den hemliga önskan, att, sedan man nu begått det misstaget att anlägga banan Stockholm—Upsala, man vill tillgodogöra sig den jernväg som sålunda finnes. Då denna jernväg *var* ett misstag och äfven *erkännes* vara det, bör man akta sig för att ytterligare nedlägga flera millioner för att draga konsekvenserna af sitt misstag. Hvad resultatet skulle blifva ligger i öppen dag — större utgifter, mindre trafik.

Klart är, att, när man afgör en fråga som denna, man bör ega en fullständig utredning om de faktiska förhållandena och det är derföre naturligt, att, om någon finner sig i brist af en tillfredsställande utredning, icke kunna komma till en bestämd åsigt, han förordar frågans uppskjutande. Att emellertid särskildt ingå till Kongl. Maj:t med begäran om en utredning, anser jag icke nödvändigt derföre, att Stockholms statsfullmäktige redan framställt en begäran i samma syftning och då Riksdagen i dag beviljat medel — tjugofemtusen R:dr — just för verkställande af undersökningar med afseende å framtida fortsättande af våra stambanor, kan man, helst efter de varma debatter som angående denna banas rigtning inom Kamrarne egt rum, vara fullt berättigad att antaga, att Kongl. Maj:t icke lärer underlåta att föranstalta om en noggrann undersökning just rörande lämpligaste rigtningen af den norra stambanan.

Hvar och en måste så mycket mera vara öfvertygad, att frågan om våra jernvägsbyggnaders fortsättande står på dagordningen och att den kommer att kvarstå, som vi alla erfarit, att det sätt, hvarpå man hittills gått till väga, icke varit det lyckligaste, eller att, sedan man

under några år byggt för flera millioner om året — millioner, som strömmade in från utlandet, ökade penningetillgången, framkallade ett spekulationsraseri — man tvärt stadnade af och såmedelst åstadkom en på samhällets hela organiska lif våldsamt inverkan rubbning, hvares följder ännu märkbart framträda bland de bidragande orsakerna till den svåra ställning, uti hvilken landet för det närvarande befinner sig.

Från den ståndpunkt jag sålunda ser frågan är det mig fullkomligt likgiltigt om Kammaren afslår punkten eller bifaller densamma, men det är mig icke likgiltigt, om Kammaren antager något utaf de af Grefve Ugglas, Herr Montgomery-Cederhjelm m. fl. framställda förslag, som endast gå derpå ut, att en förbindelse bör åstadkommas emellan någon punkt å Stockholm—Upsala-banan och någon punkt å Gefle—Dala-banan, utan att ens häntyda på, att denna bana bör gå genom bergslagen — hvilket väl ändå är hufvudskälet, hvarföre vi vilja hafva en stambana norr om Mälaren.

Många ledamöter hördes nu ropa på proposition.

Friherre Tersmeden: Jag anhåller att, innan jag vidare yttrar mig, få veta, huruvida denna fråga blifvit i Andra Kammaren afgjord, och i sådant fall hvilken utgång den fått.

I anledning häraf tillkännagaf undertecknad, att, enligt meddeladt intyg af Andra Kammarens Sekreterare, Kammaren för sin del beslutat: "att Riksdagen, med afslag å Herr Grefve Sparres motion, i hvad den rörer dels det utaf honom föreslagna utsträckta system af statsbanor, dels statsbanornas byggande genom bolag mot godtgörelse i statsobligationer, jemväl skulle afslå Utskottets förslag, rörande fortsättande af jernvägsanläggningar för Statens räkning"; hvilket beslut fattats efter votering, som utföllit med 137 röster mot 38, hvilka afgifvits för Utskottets förslag.

Friherre Tersmeden: Efter den upplysning Kammaren nu erhållit, torde det icke vara skäl att hålla långa tal i frågan. Må det likväl tillåtas mig att yttra några ord.

Den Svenska jernhandteringen är, såsom vi veta, en af vårt lands förnämsta industrigrenar. Ett oblidt öde har likväl velat, att de trakter, der denna jernhandtering förnämligast bedrifves, i trots deraf att denna industri kanske mera än de flesta andra är i behof af lättade kommunikationer, hittills icke kunnat erhålla någon jernväg af Staten, med undantag af en kort banstump, som knappt är värd att nämnas. Man hade hoppats att bättre dagar nu skulle randas för denna viktiga näringsgren i detta afseende, men det ser gudnås ut såsom skulle man åter blifva sviken i dessa sina förhoppningar. Vi hafva i dag hört diskussionen i denna fråga och bland annat funnit att Norrländingarne, underligt nog, icke äro nöjda med den riktning för norra stambanan som Utskottet föreslagit och hvilken just afser den anknytningspunkt på Gefle—Dala-linien, som de sjelfve önskat, och detta oaktadt den väg de i detta fall skulle erhålla till hufvud-

staden skulle blifva kortare än Sala-vägen. Man kunde verkligen frestas tro, att ordet Sala innebure något magiskt, ty eljest kan man ej fatta, huru banans dragande deröfver kan så ifrigt förordas äfven af dem, som komma att erhålla lika stora eller till och med större fördelar af den andra linien.

För dem, som känna Westmanland och dess behof, lär det vara klart, att den största delen af denna provins' befolkning icke önskar vägen öfver Sala, ty de kunna icke vara belättna med denna väg, som förenar norra intresset med bergslagsintresset på ett sådant sätt, att banan drages genom trakter, der knappt någon nämnvärd trafik kan vara att påräkna och hvarigenom afståndet från Westerås blir längre än om vägen går öfver Sevallå. Denna sednare bana går väl icke heller genom den egentliga bergslagen, men närmar sig åtminstone densamma, så att derifrån i en framtid lätt bibanor till bergslagen kunna anläggas. Genom antagande af Sevallå-linien blir ock den sammanbindning, som man i framtiden kan hoppas emellan Stockholm och Westerås, mycket kortare, än om den skall ske genom förbindelse öfver Sala. Mig synes således alla intressen, så väl de norra som de vestra, kunna förena sig om den bansträckning som Utskottet föreslagit.

Jag ber blott att få tillägga, att jag anser Friherre Bildt hafva fullkomligt rätt, då han anmärker emot Herr Montgomery—Cederhjelm's m. fl. förslag, att de icke tagit hänsyn till vigten af att betona att denna bana måste beröra bergslagen.

Jag yrkar bifall till Utskottets förslag.

Ropen på proposition förnyades.

Herr Nordenfelt, Leonard Magnus: Oaktadt jag kommer till det slutresultat att yrka afslag å ifrågavarande punkt, anser jag mig böra falla några ord om riktningen. Jag har deltagit i denna frågas behandling allt sedan 1852. Grefve Rosen hade då första gången utstakat linien öfver Upsala—Sala—Westerås, hvilken riktning alltså var den första som föreslogs. Jag har medverkat till beslutet om Upsala-banan och kan icke erkänna denna banas byggande såsom ett misstag. Deremot anser jag den af Utskottet föreslagna linien innebära en stor våda för Statens finanser, emedan den måste inleda den norra stambanan i en konkurrens med sjöfarten å Mälaren och å Strömsholms kanal, med vestra banan och med Upsala-banan, och det finnes intet förhållande så farligt för en jernvägs afkastning som att skapa konkurrens emellan denna och andra kommunikationer. Dessutom kan jag aldrig godkänna en linie, som i stora krokar och med stor kostnad söker ändamål, som kan ernås rakare och billigare genom en kortare stambana med bibanor, då man på detta sätt kan undvika att släpa hufvudtrafiken längre väg än som är nödigt. Jag anser alltså, att norra stambanan bör fortsättas från Upsala. Sala—Avesta—Storviks-banan lider äfven af den olägenheten att gå onödiga omvägar, hvarföre jag ej heller kan finna denna riktning lämplig, utan föreslagit en mera direkt väg förbi Byfjorden med utgrening till bergslagen. Fördelarne af detta förslag finnas närmare beskrifna

uti min vid Utskottets Betänkande afgifna reservation, hvilken jag rekommenderar till betänget genomläsande.

Då jag likväl nu icke hyser någon förhoppning om, att denna för statsverket fördelaktigaste riktningen af norra stambanan skall genom anslag blifva stadfästad, yrkar jag afslag å den föredragna punkten.

Herr Schartau: Efter de upplysningar vi erhållit om Andra Kammarens beslut i denna fråga, torde man böra fatta sig kort. Att jag icke i åsichter skiljer mig från den opinion som i Stockholm är i frågan rådande, lär väl icke någon betvifla, och jag delar, såsom ledamot af denna Kammare, fullkomligt den åsigten, att det förslag som Utskottet framställt, nemligen Sevalla-linien, bäst tillgodoser både hufvudstadens och bergslagens intressen, men jag får uppriktigt bekänna att jag har en viss tvekan att lemna min röst åt detta förslag nu, dels emedan en del af den ifrågavarande sträckningen ännu icke blifvit behörigen undersökt, och dels emedan jag anser banan öfver Sala icke absolut böra förkastas då den inbesparar flera millioner R:dr i anläggningskostnad. Af sådan anledning tog jag mig friheten redan i Utskottet framlägga ett förslag, som med blott en lätt utjennad skiljaktighet öfverensstämmer med det af Herr Montgomery-Cederhjelm här framställda, och jag tror att det för den goda saken hade varit nyttigt om Utskottet i den syftningen modifierat sitt Utlåtande. Emellertid anhåller jag att detta mitt förslag må få plats ibland den mängd kontrapositioner, som här blifvit framställda. Mitt yrkande är derföre, att Utskottets hemställen måtte bifallas med de förändringar, att i stället för ordet *Thureberg* insättes orden *någon punkt* samt att orden *öfrer Sevalla* uteslutas; hvarigenom Riksdagen således komne att besluta, att norra stambanan skulle fortsättas från någon punkt på Stockholm—Upsala-banan till Norbergs bergslag, Avsta och Storvik etc.

Sedan öfverläggningen förklarats slutad, förmälte Herr Grefven och Talmannen, att under densamma hade afgifvits följande yrkanden, nemligen: 1:o att Utskottets hemställen skulle bifallas; 2:o af Herr Montgomery-Cederhjelm, att Kammaren måtte fatta ett beslut af följande lydelse: "att Riksdagen, med afslag å Herr Grefve Sparres motion, i hvad den rörer dels det utaf honom föreslagna utsträckta system af statsbanor, dels statsbanornas byggande genom bolag mot godtgörelse i statsobligationer, skulle besluta, att såsom stambana, hvilken bör med Statens medel bekostas, antaga, utom den redan vid 1862—1863 års riksdag beslutade och till sin sträckning bestämda östra stambanan, äfven en stambana, utgående ifrån någon punkt på Stockholm—Upsala-banan till lämpligt ställe å Gefle—Dala-banan"; 3:o af Friherre Beck-Friis, att Kammarens beslut skulle lyda sålunda: "att Riksdagen, med afslag — — — äfven en stambana, utgående från Stockholm—Upsala-banan till någon punkt å Gefle—Dala-banan, för att derifrån kunna, när statsmagterna sådant besluta, såsom statsbana fortsättas norr ut i den riktning och med den spårvidd, som då kan varda bestämd"; 4:o af Grefve af Ugglas, att

Kammaren skulle fatta ett så lydande beslut: "att Riksdagen, med afslag — — — äfven en stambana, utgående från någon punkt på Stockholm—Upsala-banan till lämpligt ställe på Gefle—Dala-banan; anhållande Riksdagen i underdånighet, det Kongl. Maj:t. efter frågans ompröfvande, täcktes för Riksdagen framlägga förslag rörande sistnämnda stambanas sträckning"; 5:o af Herr Schartau, att Utskottets hemställan skulle bifallas med de förändringar, att i stället för ordet *Thureberg* insattes orden *någon punkt*, samt att orden *öfver Sevalle* uteslötos; 6:o af Herr Heijjkenskjöld, att Kammaren skulle fatta ett så lydande beslut: "att Riksdagen, med afslag — — — såsom stambanor, hvilka bära med Statens medel bekostas, antaga, utom den redan vid 1862—1863 års riksdag beslutade och till sin sträckning bestämda östra stambanan, en stambana, utgående från någon punkt på Upsala—Stockholms-banan och derifrån sträckande sig öfver Sevalle till Norbergs bergslag och vidare norrut öfver Dalelven i trakten af Avesta till Storvik på Gefle—Dala-banan, för att derifrån kunna, när statsmagterna sådant besluta, såsom statsbana fortsättas norrut, i den rigtning och med den spårvidd, som då kan vara bestämd, samt en bana, utgående från Fahlun och derifrån sträckande sig öfver Ludvika, Grängesberget, Nya Kopparberget, Linde stad till Frövi station på Köping—Hults-banan; samt att denna bana, äfvensom den från Sevalle till Storvik, bygges med 3½ fots spårvidd"; 7:o af Herr Petre, att Utskottets hemställan skulle bifallas med utbyte af ordet *Thureberg* emot ordet *Upsala* och af ordet *Sevalle* emot *Sala*; 8:o af Herr Rettig, att Kammaren skulle fatta ett så lydande beslut: "att Riksdagen, med afslag — — — jemväl en stambana, eller den norra, i fortsättning från Stockholm—Upsala-banan, eller utgående från Upsala och derifrån sträckande sig ifrån Sala till Storvik på Gefle—Dala-banan, med krökning till trakten af Avesta på så sätt, att utfartsväg till banan må beredas Norbergs bergslag, och för att från Storvik kunna, när statsmagterna framdeles sådant besluta, såsom statsbana fortsättas norrut i den rigtning och med den spårvidd, som då kan vara bestämd"; 9:o af Herr Bennich, att Kammarens beslut skulle lyda sålunda: "att Riksdagen, med afslag å Herr Grefve Sparres motion, i hvad den rörer dels det utaf honom föreslagna utsträckta system af statsbanor, dels statsbanornas byggande genom bolag mot godtgörelse i statsobligationer, måtte besluta, att såsom stambana, hvilken bör med Statens medel bekostas, antaga, utom den redan vid 1862—1863 års riksdag beslutade och till sin sträckning bestämda östra stambanan, äfven den vid samma riksdag till sin första del bestämda norra stambanan, utgående från Upsala och derifrån sträckande sig öfver Sala till Norbergs bergslag och vidare norrut öfver Dalelven i trakten af Avesta till Storvik på Gefle—Dala-banan, för att derifrån kunna, när statsmagterna sådant besluta, såsom statsbana fortsättas norrut i den rigtning och med den spårvidd, som då kan vara bestämd"; 10:o af Herr Rydin, att Kamnaren, med bifall till Utskottets yttrande om Grefve Sparres motion, måtte i öfrigt afslå Utskottets hemställan i denna punkt;

samt slutligen 11:o af Herr Nordenfelt, att Kammaren skulle antaga samma beslut, hvartill Andra Kammaren i frågan kommit.

Härefter framställde Herr Grefven och Talmannen särskilda propositioner å samtliga ofvanintagna yrkanden, af hvilka propositioner den å antagande af Herr Rydins förslag besvarades med talrika ja, blandade med nej, och alla de öfriga med många nej, blandade med ja; hvaruppå och efter det proposition på antagande af Herr Rydins förslag förnyats samt med talrika och starka ja, blandade med nej, besvarats, Herr Grefven och Talmannen förklarade sig hafva funnit denna proposition vara med öfvervägande ja besvarad.

Sedan flere ledamöter begärt votering, samt Kammaren, uppå Herr Grefven och Talmannens framställning, till kontraposition vid voteringen, antagit bifall till Utskottets hemställan; uppsattes, justerades och anslogs följande voteringsproposition:

Den, som vill, att Kammaren, på sätt Herr Rydin föreslagit, skall, med bifall till Stats-Utskottets i Utlåtandet N:o 66 gjorda första hemställan, i hvad den rörer Grefve Sparres motion, afslå samma hemställan i öfrigt, röstar

Ja;

Den det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, bifaller Kammaren Stats-Utskottets ifrågavarande hemställan i dess helhet.

Omröstningen företogs, och vid dess slut befunnos rösterna hafva utfallit sålunda:

Ja — 80;
Nej — 31.

Den vidare föredragningen af Betänkandet uppskjöts till nästa sammanträde.

Anmälades och bordlades Stats-Utskottets Memorial:

N:o 74, angående bestämmandet af aflöningen för de vid innevarande riksdag hos Kamrarne och Utskotten samt i Riksdagens Kansli anställde tjänstemän och vaktbetjente; samt

N:o 75, angående en gratifikation åt statskommissarien Bruno Johansson.

Grefve Ehrenswärd: Jag får äran hemställa att de i dag för första gången bordlagda Betänkanden måtte uppföras främst å förordningslistan till nästa sammanträde; att derefter uppföres Stats-Utskottets Utlåtande N:o 66, att förekomma till fortsatt behandling och Särskilda Utskottets Memorial N:o 2; samt att Bevillnings-Utskottets Utlåtande N:o 15 och Andra Kammarens protokollsutdrag N:o 248 nedflyttas sist å listan.

Detta förslag bifölls.

Kammaren åtskiljdes kl. 12 på natten.

In fidem
O. Brakel.

Lördagen den 1 Maj 1869.

Kammaren sammanträdde kl. 10 f. m.

Justerades protokollet för den 17 sistlidne April e. m.

Föredrogs men begärdes af flere ledamöter ånyo på bordet Stats-Utskottets Memorial N:o 74, angående bestämmande af aflöningen för de vid innevarande riksdag hos Kamrarne och Utskotten samt i Riksdagens Kansli anställde tjänstemän och vaktbetjente.

Föredrogs och bifölls Stats-Utskottets den 30 sistlidne April bordlagda Memorial N:o 75, angående en gratifikation åt statskommissarien Bruno Johansson.