

Grefve Ehrenswärd: Jag får äran hemställa att de i dag för första gången bordlagda Betänkanden måtte uppföras främst å föredragningslistan 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.

Vid föredragning af Stats-Utskottets den 30 sistlidne April bordlagda Memorial N:o 80, i anledning af Kamrarnes skiljaktiga beslut rörande Stats-Utskottets Utlåtande N:o 64, i fråga om anslag för skogsväsendet samt om fastställelse af utgiftsstater för skogsstyrelsen, skogsstaten och skogsläroverken; godkände Kammaren den i första punkten föreslagna voteringspropositionen och biföll Utskottets i andra punkten gjorda hemställan.

Föredrogos men begärdes af flere ledamöter ånyo på bordet Andra Kammarens den 30 sistlidne April bordlagda protokollsutdrag:

N:o 261, med delgifvande af Kammarens beslut öfver dess Tillfälliga Utskotts Utlåtande N:o 35, med anledning af Herr Jöns Olssons 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 Nilssons motion N:o 80, 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 åt Svenske arbetare;

N:o 265, med delgifvande af Kammarens beslut öfver dess Tillfälliga Utskotts första hemställan i Utlåtandet N:o 40, angående Herr A. Myrtings motion N:o 105, om aflåtande af underdånig skrivelse 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 skrivelse till Kongl. Maj:t rörande förändrade föreskrifter i afseende å ekonomiska besigtningar.

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

*2:dra punkten.*

Herr Wallenberg: Jag får anhålla om benäget öfverseende för det jag här icke ämnar framkomma med några statistiska uppgifter an-

gående antalet innevånare på hvarje kvadratmil, eller huru många centner gods kunna antagligen beräknas per banmil; sådana uppgifter hafva redan varit föremål för Stats-Utskottets pröfning och det torde väl också vara det lämpligaste stället att framhålla dem. I förevarande fråga torde man kunna nöja sig med det lyckliga faktum, att den östra stambanan redan är börjad för Statens räkning, och med det glädjande förhållande att här finnes en oomtvistad sträckning. Det är en oas, på hvilken man med ett visst lugn kan hvila sig efter de ovissa kastningar, hvilka i andra frågor gjort sig gällande. Ingen lärer väl vilja påstå att denna bana i all framtid skall blifva ofullbordad, utan tvisten inskränker sig till den enkla frågan, huruvida vi skola fortsätta arbetena nu eller ytterligare uppskjuta dem. Väl vet jag att de, som vilja skjuta upp, i allmänhet hafva största utsigter att erhålla majoritet, men jag kan icke sluta mig till deras fana, utan när jag blifvit öfvertygad om gagnet och nyttan af en sak, så anser jag det rätta vara, att man griper verket an, tager någon omsorg på sig och icke lemnar allt åt morgondagen. Jag har därför för afsigt att föreslå Kammarerna att bevilja anslag till fortsättande af den östra stambanan. Det beslut Kammarerna i går fattade i afseende å anticipation på anslaget till nordvestra stambanan, ett beslut i hvilket jag hade äran deltaga, synes mig bära vittne derom att Kammarerna anser, det de delar af våra stambanor, der arbetet kan företagas genast, böra företrädesvis komma i åtanke. Så är förhållandet med den östra stambanan; jag tror till och med att en stor del af de å bansträckningen Katrineholm—Norrköping begagnade redskap och materialier ännu äro osålda, och arbetet skulle således kunna omedelbart efter beslutets fattande påbörjas. Men när arbetet sättes i gång, bör det icke bedrivas med så svaga krafter att en tydlig misshållning uppstår; det får ej blifva en blott sysselsättning för Jernvägsbyggnadsstyrelsen, ett slags laga försvar för dess tillvaro, utan man måste verkligen uträtta något, och då är en milions årligt anslag alldeles för litet. Då jag emellertid, fastän frågan om norra stambanan för denna riksdag är afgjord, icke kan tro att den fallit för alltid, ty hufvudstaden skall väl ej i all evighet stå som kringskuren kung i kägelspelet och aldrig få vara med, utan antager att, när frågan en gång upptages af Regeringen, den skall erhålla en lyckligare utgång, och det således äfven inom en icke alltför aflägsen framtid torde ifrågakomma anslag äfven till denna stambana, lär anslaget till östra stambanan icke böra sättas högre än 1,500,000 R:dr. För alla dem, hvilka önska nu anlägga jernvägar, för att bereda tillfälle till arbetsförtjenst — jag tillhör ej deras antal. ty jag anser ej att denna fråga hör hit, utan fäster mig endast vid att arbetsgifvaren bör begagna de bästa arbetskonjunkturer — men för alla dem, hvilka tillhöra den första aktade klassen, bör det väl ligga om hjertat, att detta företag påbörjas så snart som möjligt. Innan jag slutar, vill jag endast, med afseende derå, att man ansett bandelens byggande kunna öfverlenmas åt ett enskildt bolag, få erinra att, huru önskligt detta än må vara, det väl ej kan ifrågakomma i förevarande fall, der banan redan är påbörjad för Statens räkning och der det väl ej är tänkbart, att ett enskildt bolag skulle

kunna trafikera i konkurrens med Staten. På grund af hvad jag nu anført, vågar jag hos Herr Talmannen anhålla om proposition derå, det Kammaren måtte besluta, att 1,500,000 R:dr anvisas på Riksgäldskontoret och ställas till Kongl. Maj:ts disposition, för att användas till fortsättande af östra stambanan, af hvilket belopp 500,000 R:dr utgå under innevarande år och återstoden under år 1870.

Friherre Funck: Ehuru jag låtit anteckna mig såsom reservant, och påyrkat anslag för östra stambanan, så ämnar jag likväl ej nu begära afslag å Utskottets hemställan och bifall till denna reservation. Förhållandena äro nemligen betydligt förändrade, sedan den afgafs, och åtskilliga omständigheter hafva inträffat, hvilka synas utvisa att man är föga böjd att lemna några anslag till nämnda bana. Den votering, som i går egde rum, och den million, som då ytterligare anslogs till nordvestra stambanan, utgöra bevis härför, och nu har tillkommit ett ytterligare skäl mot bifall till mitt förslag, nemligen att en gengångare från fordna tider, ett stycke af den gamla Lagalinien blifvit uppväckt till nytt lif. Jag föreställer mig nemligen att meningen icke kan vara att bevilja både anslag till fortsättande af östra stambanan och lån till den ifrågasatta Tenhults-banan, utan att båda dessa frågor stå till hvarandra i det sammanhang att ett beviljande af anslag till den förra banan i viss mån innebär afslag å Kongl. Maj:ts proposition angående låneunderstöd till Tenhult-banan. Vid sådant förhållande synes mig denna Proposition först böra tagas i öfvervägande, innan förevarande fråga slutligen afgöres, och, då den Kongl. Propositionen ännu hvilar på Stats-Utskottets bord, torde det vara lämpligast att återremittera denna punkt, så att båda frågorna kunna på en gång af Riksdagen handläggas.

Jag yrkar därför återremiss.

Herr Ekman, Carl: Det är naturligt att hvar och en, som representerar Östergöthland, skall lifligt önska, att denna provins så snart som möjligt må komma i åtnjutande af de fördelar som en jernvägsanläggning genom densamma skall medföra. Emellertid hafva under de sednast förflutna riksdagarne Östergötlands representanter i denna fråga intagit en ganska lugn ställning, och de hafva kunnat göra det derföre att, så vidt jag kunnat riktigt uppfatta ställningen, det icke finnes någon, som icke erkänner att denna provins måste i sin tid erhålla en jernväg. Vigtiga skäl hafva talat för att nordvestra stambanan skulle gå framför den östra. Dessa skäl hafva behjertats af Östergötlands representanter, och de hafva derföre lemnat sin röst till de af Regeringen äskade anslag för förstnämnda jernväg, fullt förvissade att, när den en gång blefve färdig, Representationen hade att från Kongl. Maj:t vänta Proposition om anslag till östra stambanans fortsättning. Då jag ser saken på detta sätt, följer deraf, att jag icke förvänar mig deröfver, att denna Riksdag icke fått från Kongl. Maj:t mottaga någon Proposition, och jag skulle icke nu heller gifva min röst till ett anslag för denna stambana, så vida icke åtskilliga förhållanden inträffat, hvilka, enligt min uppfattning, äro af den vikt, att de böra utöfva ett väsentligt inflytande på det beslut Represen-

tationen kommer att i denna fråga fatta. Under den tid, då näringar och industriella företag blomstrade eller befunno sig väl, beviljade Riksdagen anslag till jernvägsbyggnader till ett belopp, stundom uppgående till 12,000,000 R:dr per år, och foljden deraf blef, att en stor del af den befolkning, som förut var anställd i näringarnes och industriens tjänst, drogs derifrån genom den täflan jernvägsbyggnaderna framkallade. I anledning häraf måste idkare af näringar och industrier underkasta sig stora uppoffringar för att hjälpa sig fram med mindre arbetskrafter, och derigenom togos deras tillgångar i hög grad i anspråk. Sedermera hafva några års dåliga skördar ytterligare förlamat deras arbetskrafter, äfvensom i betydlig mån förminskat konsumtionsförmågan inom landet, och allt detta har vållat att den enskilda företagsamheten för närvarande ligger alldeles nere. Högst betänkliga följer häraf hafva i landsorten börjat visa sig. Det är icke den befolkning, som nu går omkring och söker arbete, hvilken emigrerar, utan det är den bästa delen af befolkningen, den del, hvilken industrien, när en gång förhållandena blifva gynnsammare, svårligen kan undvara. Det är dessa hvilka resa, och de resa, enligt hvad jag hört dem sjelfva uppgifva, icke därför att de för närvarande äro missnöjda med sin ställning, utan därför att den massa af arbetssökande, som gå omkring och tigga bröd och arbete, hafva uppskrämt dem, och de frukta att samma öde, som kommit dessa olyckliga till del, äfven skall träffa dem sjelfva. Att dessa omständigheter icke äro för Regeringen obekanta, derom vittnar den Proposition vi nyss fått emottaga. Då nu östra stambanan är till sin riktning bestämd, då dess vikt för landet är oomtvistad, då konjunkturerna äro sådana, att detta arbete, hvilket, enligt hvad alla erkänna, bör förr eller senare af Staten verkställas, skulle kunna under närvarande tid utföras på vida fördelaktigare vilkor än under en annan tidpunkt vore möjligt, och då härtill kommer att ett påbörjande af arbetet nu skulle bidraga att undanrödja de bekymmer, hvilka i följd af de af mig påpekade förhållanden förspörjas öfver hela landet, så vill det synas mig, som om Representationen i alla dessa skäl kunde hemta en giltig anledning att vid innevarande riksdag lemna ett anslag till östra stambanan. Jag hemställer därför, det Kammarren ville besluta att, till fortsättande af arbetena å östra stambanan anslå 1,500,000 R:dr, deraf 500,000 R:dr skulle utgå under innevarande år och 1,000,000 R:dr under år 1870.

Herr Montgomery-Cederhjelm: Jag anhåller få veta, huruvida något protokollsutdrag ankommit från Andra Kammarren, angående dess beslut i afseende å ifrågakvarande punkt.

I anledning häraf tillkännagaf undertecknad, att, enligt meddeladt intyg af Andra Kammarrens Sekreterare, Kammarren bifallit den ifrågakvarande punkten efter votering, som utföll med 108 röster mot 55, hvilka afgåfvos för antagande af Herr C. A. Larssons reservation.

Herr Montgomery-Cederhjelm: Såsom vi genom detta meddelande erfarit, har Andra Kammarren icke beviljat något anslag till

östra stambanan. Det egentliga motivet för framställningen om anslag till denna bana har varit önskan att bereda tillfälle till arbetsförtjenst och derigenom i någon mån kunna lindra den nöd som herrskar i landet. Detta är ock det skäl, som egentligen åberopats af tvänne bland reservanterne mot Utskottets Betänkande. Emedlertid hafva under sista dagarne åtskilliga omständigheter inträffat, hvilka föringra vigten af detta skäl. Dels beslöto nemligen båda Kamrarne i går att 1,000,000 R:dr skulle redan under innevarande år användas för nordvestra stambanan och derigenom torde arbetsförtjenst kunna beredas åt ganska många nödlidande, dels hafva vi under dessa dagar mottagit en Kongl. Proposition, angående ett jernvägsföretag i Småland, och skulle äfven anslag till denna jernväg icke kunna tillstyrkas, så finnas dock i sagde Kongl. Proposition dessutom anförde en mängd andra arbetsföretag, för hvilka anslag begäres. Det torde således finnas åtskilliga tillfällen att kunna understödja de behöfvande, och då kan det väl ej vara skäl att bevilja betydliga anslag för den östra stambanan. Detta företag, en gång fullbordadt, kommer att kosta ej mindre än 11,000,000 R:dr, och vi böra akta oss för att kasta oss in på ett så vidtutseende företag, blott för att lindra en nöd, som vi skola hoppas endast är tillfällig. Vi hafva redan nu tvänne jernvägsföretag, nordvestra stambanan och sammanbindningsbanan, och skulle vi nu påbörja den östra stambanan, så skulle vi på en gång bedrifva ej mindre än 3 jernvägsanläggningar, och detta skulle ej öfverensstämma med sista Riksdagens beslut att koncentrera arbetena och ej företaga något nytt, förrän ett redan pågående vore afslutadt. Af dessa skäl tror jag att Stats-Utskottet haft giltiga anledningar att nu afstyrka alla anslag till östra stambanan, och jag anhåller derföre om bifall till Utskottets hemställan.

Friherre Stjernblad: Då man jemnför det resultat, till hvilket Stats-Utskottet kommit i denna och nästföljande punkter, med Utskottets hemställan i 1:sta punkten, gripes man verkligen af en viss förundran, ty under det Utskottet i 1:sta punkten föreslår vissa bansträckningar, afstyrker det i 2:dra och 3:dje punkterna alla anslag till samma bandelar. Denna inkonsequens har dock sin förklaring deri att, såsom i går en talare upplyste, den fraktion inom Utskottet, hvilken var majoritet vid 1:sta punkten, befann sig i minoriteten vid de båda följande. Emellertid måste väl häraf följa, att något af Utskottets beslut är origtigt, och för min del tvekar jag ej att såsom sådant anse Utskottets afstyrkande af anslag till östra stambanan. Jag biträder således med nöje den förste talarens yrkande att till denna bana måtte anslås 1,500,000 R:dr, deraf  $\frac{1}{3}$  under innevarande år, och  $\frac{2}{3}$  under år 1870. Man kastar sig derigenom ingalunda in på något stort, vidtutsväfvande företag, ty man har begränsat hvad man vill lemna, och summan är ej särdeles betydlig. Både statsekonomiska och billighets-skäl tala för detta anslag. Det är statsekonomiskt riktigt att, när vi nu äro nära fullbordandet af nordvestra stambanan, planmässigt påbörja den stambana, som är närmast i ordningen att anläggas, och bättre tidpunkt för arbetet kunna vi ej välja, än den närvarande, då arbetslönerna äro ytterligt låga. För öfrigt

är det ju alldeles tydligt, mine Herrar, att, om vi ej påbörja detta arbetsföretag, måste vi anordna något annat. Nöden i tre af rikets största län har nemligen antagit sådana dimensioner att kraftiga åtgärder måste vidtagas. Jag hörde visserligen i går påstås, att den skulle afhjelpas genom anslaget af 1 million till nordvestra stambanan, men från samma håll hörde jag ock, att genom detta anslag skulle kunna beredas sysselsättning åt 3,000 arbetare. En tillökning med 3,000 i en arbetsstyrka i *Wermeland*, — huru många småländningar skola väl få godt deraf? Vi veta ju att nöd råder på Dalsland, och således blir det väl nödlidande från denna provins, som egentligen få begagna sig af detta arbetstillfälle. Huru stor arbetsförtjenst kunna för öfrigt dessa 3,000 intjena? Med beräkning af 4 månaders arbete, 26 arbetsdagar i månaden och en dagspenning af 1 R:dr 25 öre erhåller jag ej en större summa än 390,000 R:dr, och detta belopp, äfven om man antog — hvilket jag nyss visat att man ej kan — att detsamma oafkortadt skulle komma Småland till godo, lär väl ej kunna väsendtligt lindra den der rådande nöden. Andra åtgärder måste således vidtagas, och det synes att regeringen äfven varit betänkt derpå, när den nu framlagt proposition om beviljande af anslag till en enskild bana i Småland. Denna bana är dock ännu ej undersökt och något definitivt bolag är ej bildadt, hvarföre jag befarar att utsigterna för detta anslag äro särdeles ringa. Vid sådant förhållande ser jag för Regeringen ingen annan utväg än att lyfta mindre kreditivet. Då är det väl vida bättre och riktigare att vi för nödens lindrande anslå medel till påbörjande af östra stambanan. Såsom jag förut nämnt, tala äfven billighetsskäl härför. Östergötland, en provins med ofantliga rika tillgångar, saknar ännu alla jernvägsförbindelser med öfriga delar af landet. Vi måste göra något för denna trakt, eller ock skola vi genast förklara, att vi ej ännu der anlägga någon stambana, på det provinsen i tid måtte få klar insigt derom att den ej har att påräkna något understöd af Staten, utan är hänvisad helt och hållet till sig sjelf. Nu kan någon fråga, om vi hafva råd att bevilja ytterligare  $1\frac{1}{2}$  million, men dervid få vi ej förglömma att här är endast fråga om ett förskott, ty förr eller sednare måste väl Staten besluta sig för att bygga den östra stambanan. Dessutom skulle beviljandet af detta anslag kunna bereda oss en verklig ekonomisk vinst, ty vi blefvo derigenom tvungna att redan i år fatta beslut angående sättet för medels anskaffande till hela detta jernvägsföretag, och vi kommo då att begagna oss af de nu rådande goda lånekonjunkturerna. Jag finner således alla skäl tala för Herr Wallenbergs förslag, till hvilket jag derföre ansluter mig.

Herr Bennich: Då jag icke först nu är intagen af den tanke, att våra jernvägsbyggnader böra fortsättas med större raskhet än under de sist förflutna åren varit förhållandet, utan jag ock hyser och har hyst den mening, att en af de förnämsta anledningarne till det betryck, som under de sednare åren hemsökt vårt lands näringar och försvärat folkets utkomst, är just det afbrott i jernvägsbyggnaderna, som för några år sedan skedde, så följer häraf, att jag anser mig i Statens sanna intresse böra understödja hvarje jernvägsföretag, som

i och för sig är riktigt och nödigt. Det ifrågavarande är ett sådant jernvägsföretag, som icke kan för längre tid åsidosättas; det måste utföras och det kan icke då vara annat än rätt och klokt, att Riksdagen redan nu vidtager några kraftiga åtgärder, på det att detta utförande må kunna påskyndas.

Jag ömmar för de arbetslösa lika mycket, som någon annan, men det är icke för denna tillfälliga nöd, som hemsöker vårt land, det är icke för den, som jag anser rätt och klokt att bevilja anslag för östra stambanan, utan därför, att jag anser det under alla förhållanden nyttigt och till gagn för det närvarande och framtiden att denna jernväg kommer till stånd. Detta är anledningen, hvarför jag instämmer i Herr Wallenbergs nyss afgifna yrkanden. Deremot tror jag icke, att det skulle vara ändamålsenligt att, som en reservant föreslagit, vid detta anslags beviljande fästa något vilkor i afseende på stället, der arbetena böra börjas och utföras. Det måste för alla stora företag ligga en plan till grund och denna plan får icke förnyckas af några tillfälligheter. Om Regeringen vid pröfningen af denna fråga skulle finna att arbetena å östra stambanan böra fortsättas från Norrköping åt det inre af landet, så bör denna åsigt icke hindras att göra sig gällande genom något af Riksdagen i motsatt riktning fattadt beslut. Jag är öfvertygad, att smålänningarne, som äro i behof af arbete, lika väl kunna tillgodogöra sig frukterna af ett anslag för östra banan, om arbetena å densamma börja från Norrköping, som om man utgår från Nässjö. Det är klart, att, om nöden vore koncentrerad omkring Nässjö, kunde man säga, att arbetet borde förläggas der; men så är icke förhållandet. Nöden sträcker sig öfver hela Småland, och från många trakter af denna provins hafva de arbetssökande lika lätt att söka sig väg till Norrköping som till Nässjö. Jag får på dessa grunder instämma i Herr Wallenbergs yrkande.

Herr Tornerhjelm: Den strid, som här pågår, liknar den, då den ena af de mot hvarandra kämpande arméerna, utan att hafva blifvit slagen, nödgas retirera till följd af den andras manövrer. Den retirerar med flygande fanor och klingande spel utan att hafva förlorat sin moraliska kraft, och så tror jag äfven, att det är med oss, som kämpa för den östra stambanan, eller, att, om vi ock icke denna gång få vår önskan fram, vår moraliska kraft därför icke är bruten utan den finnes oförminskad kvar för nya strider. Hvad är det väl, som hos oss kan upprätthålla denna kraft, annat än medvetandet, att vi här kämpa icke för något enskildt utan för hela fosterlandets intresse!

Kastar man en blick på kartan, måste man finna, att våra kommunikationer med utlandet äro onaturliga, och att en af Sveriges mest bördiga provinser bör kunna hafva anspråk på att få en jernväg. Man har ock heller aldrig bestridt nödvändigheten af den östra stambanan. I går, då man ville hafva en million för nordvestra stambanan, hade man det argument, att härigenom icke skulle läggas hinder för att bevilja äfven ett anslag för östra banan; men i dag för man ett motsatt språk. Det skäl man här anfört, att man först bör göra färdig en bana, innan man börjar en annan, kan vara ta-

lande nog under vanliga omständigheter; men gäller ej något här, då det anslag som begäres för *påbörjande* af östra banan ej är större än att arbetena på den nordvestra samtidigt med all kraft kunna be-  
drivas.

Jag kommer nu till det andra skälet för att bevilja anslag för denna bana — den allmänna nöden, som är rådande i de södra orterna. Representanterne från dessa trakter talade i går, då det var fråga om att bevilja anslag till nordvestra stambanan, så vackert och rörande om denna nöd och om sättet för dess afhjelpande. Jag hoppas, att i dag, då det är fråga om ett anslag, som vida mer direkt inverkar till nödens lindrande, de med samma värme, samma öfvertygelse skola uppträda för detta anslags beviljande. Om Herrarne icke vilja betrakta frågan från östgötarnes synpunkt, så beder jag Eder betrakta den från den vackra, den filantropiska sidan, beder Eder tänka på de tusentals människor, som äro nära att svälta ihjel och som genom detta tillfälle till arbetsförtjenst skulle undgå hungersdöden! Jag för min del tror, att genom att bevilja ett anslag till påbörjande af den östra stambanan skulle nöden blifva så afhjelpat, att man icke behöfde tillgripa lilla kreditivet. Argumentet att redan anslag blifvit begärdt till Tenhults-banan gäller föga, emedan det är högst problematiskt, om detta anslag blir beviljadt, då bolag ännu ej är bildadt. Med ett ord, jag har ännu ej hört ett argument, som duger, och det skulle verkligen glädja mig, om ett enda sådant kunde framställas. Jag har det oaktadt ingen förhoppning, att vi, som kämpa för den östra banan, få vår önskan *nu* uppfylld; men får emellertid anhålla om bifall till Herr Wallenbergs reservation.

Grefve Mörner, Oscar: Det är ganska sannt, som en talare för en kort stund sedan yttrade, att Östergötlands representanter vid riksdagarne hafva varit ganska lugna i denna fråga. Vi hafva, så vidt jag vet, hållit oss stilla, med undantag att en och annan motion blifvit inkastad vid riksdagarnes början. Men om man häraf vill påstå, att intresset för denna bana blifvit försvagadt i Östergötland, så bedrager man sig. Man behöfver endast något vistas i provinsen för att blifva öfvertygad, att det finnes icke endast en allmän önskan att få denna bana, utan att äfven denna önskan grundar sig på ett djupt behof af att få densamma. Alla torde icke känna till det sätt, på hvilket Östergötland blifvit behandladt under en lång följd af år, och de stora förluster, som denna provins undergått till följd af åtgärder, som på sednare tider af statsmagtarna blifvit vidtagna. Så var t. ex. inom denna provins bränvinsbränningen en ganska vigtig näringsgren och en mängd hushållsplaner voro derpå uppgjorda. Utan vidare tal blef 1855 bränvinslagstiftningen alldeles förändrad och, om äfven detta var önskvärdt i sedlighetens intresse, så skedde dock omkastningen alltför tvärt och skadade i betänkelig grad Östergötlands ekonomi. Att arbeta under brydsamma omständigheter är alltid svårt; men det kan gå för sig, om alla, med hvilka man täflar, befinna sig under samma ogynnsamma omständigheter; men hvad händer? Der anläggas jernvägar på alla sidor, der lättas och bättras, der ske förändringar i tullagstift-

ningen och åtskilliga andra åtgärder vidtagas, hvarigenom öfriga provinsers ställning förbättras — men Östergötland står der ohulpet. Om man åtminstone icke lofvat något, så hade det varit bättre; men man lofvade Östergötland en stambana. Östgötarne trodde på verkställigheten af detta löfte; de sågo alla menliga följder för deras hushållning, som uppstått af sednare tiders åtgärder; men de hoppades på detta löfte och detta hopp har blifvit besviket.

Det vittnar icke om klokhêt, att så behandla en provins, som skulle kunna blifva en af Sveriges rikaste trakter, som bäst skulle kunna bidraga till statsinkomsterna; att lemna den i ett sådant betryckt läge och icke göra något för den, då det, som begäres, icke är så särdeles mycket. Det är visserligen sannt, att vi fått jernväg från Norrköping till Katrineholm. Detta är visserligen en god sak så till vida, att den lättar besväret att resa till och från provinsen; men i ekonomiskt hänseende är denna jernväg icke af stor vigt, ty från Norrköping har gått och går fortfarande större delen af varutransporten sjöledes till Stockholm; men deremot är det i detta hänseende för provinsen af största vigt att få lättad kommunikation med Småland och för Norrköping är detta rent af en lifsfråga. Man kan väl icke tro, att denna stad kan bibehålla sin blomstringsförmåga, huru den än må behandlas. Den har tyvärr genom nedläggandet af en mängd klädesfabriker och bomullsspinnerier redan börjat lemna bevis på motsatsen. Man säger då, "det är en onaturlig näring för Sverige, den måste läggas ned"! Jag frågar, är landtbruket också en onaturlig näring, och dock se vi nu för tiden på landsbygden dagligen skaror af kringstrykande, arbetslösa personer, hvilkas armar jordbruket icke kan tillgodogöra sig. I Östergötland skulle dock, om något gjordes för att bereda jordbrukets produkter lättare afsättning, ingen af provinsens barn behöfva sakna arbete. Då man ser dess bördiga fält, som äro i stånd att frambringa andra skördar än ogräs, då man ser detta och hör, att af brist på tillfällen till afsättning all rörelse drages ifrån dem — ja, det lönar nu icke en gång mödan att ställa oxar, då uppköparne ej numera vilja göra sig besvär att uppsöka en så undångömd landsort, som Östergötland — må man väl säga, att tiden ändtligen kunde vara inne att göra något för denna provins, som skulle kunna erbjuda en så stor framtid. Hvarför dröja längre? Man har sagt, att vi icke böra företaga så många jernvägsarbeten på en gång. Hvad hafva vi då för arbeten i gång? Sammanbindningsbanan, den måste väl i det närmaste vara färdig med undantag af stationshuset och till det hafva vi anslagit penningar. Nordvestra stambanan hafva vi äfven skjutit på. Hvad skulle då hindra, att man nu på östra stambanan började med de förberedande arbetena, som draga så mycken tid. Derjemte är tidpunkten gynnsam, då man kan få arbetskrafter för billigt pris.

Jag skulle icke vilja tala om nöden, ty jag står här på samma ståndpunkt som Herr Wallenberg och anser, att Staten icke skall anses skyldig att uppträda som arbetsgifvare. Vi måste få detta ur våra begrepp och komma till den åsigt, att alla dessa undsättningsåtgärder böra vara för Staten främmande. Statens ändamål är att upprätthålla säkerheten i landet, men icke något annat. Alla dessa

rapporter från Konungens Befallningshafvande om årsvexten, alla dessa undsättningsåtgärder skulle man skilja från Staten. Men det låter sig icke så fort göra. Vi äro ännu på den punkt, att Staten skall tillse alla och alla skola nypa på Staten. När vi nu äro der och denna åsigt icke låter på en gång ändra sig, måste vi väl fästa oss vid, att på detta sätt, det vill säga genom att förskaffa arbete, beredes tillfälle att lindra nöden, och detta sätt är väl vida bättre än att lemna lån, hvilka antingen måste skänkas efter eller ock länge hålla låntagaren i en bekymmersam ställning; Summan, som begäres, är ju ej heller stor, endast en half million för i år; men detta lilla anslag skulle dessutom hafva det goda med sig, att det skulle inom provinsen återväcka lif och förhoppning, då vi nu anse oss nästan förskjutna. Vi kunna äfven hafva skäl härtill, då på alla från oss gjorda framställningar blifvit svaradt med ett blekladgt nej och då nästan alla lagstiftningsåtgärder, som på sednare tider hafva blifvit vidtagna, hafva skadat oss.

Då förhållandet är sådant, vill jag fråga, om icke tiden är inne att göra något, för att vid fäderneslandet fästa dem, som der vilja vara fästade, då nu de, som ega jord, sälja den och flytta öfver till Amerika. Jag tror icke, mina Herrar, att vi kunna göra oss döfva för fordringar, som äro berättigade och hvilas på sådana grunder.

Jag anhåller om bifall till Friherre von Essens reservation.

Herr Leijonanecker: För mig har icke den tillfälliga nöden i olika delar af landet utgjort ett tillräckligt motiv att bifalla anslagen till de återstående stambanorna. Då jag hoppas, att denna nöd är snart öfvergående, anser jag, att den bör afhjelpas med tillfälliga medel och icke genom att inkasta Staten i företag, hvilka för många år skulle medföra betydliga utgifter. Jag tror således, att beslutet om jernvägarne böra fattas helt och hållet oberoende af den för dagen tillkomna frågan om nödens afhjelpande. När jag ser frågan på detta sätt, måste jag finna svårigheter vid att påbörja ännu flera banor, då de förberedande åtgärderna ännu icke äro vidtagna. Häribland räknar jag i första rummet sättet att anskaffa penningar och beräklandet af möjligheten för landet att kunna betäcka annuiteterna på nya lån. Börja vi att nu bygga en ytterligare bana, utom den nu i arbete varande nordvestra, så komma vi sannolikt snart nog att äfven bygga flera och in på en årlig byggnadskostnad af 6 à 7 millioner. Man kan visserligen med smärre årsanslag bygga jernvägar, såsom vid sednare riksdagar vidtagits, eller ungefärligen med så stort belopp, som de redan färdiga banorna lemna i årlig behållning; men detta medförer nästan ovilkorligen att blott bygga en bana i sender. Då nu icke är afgjort hvilketdera af dessa sätt skulle tillämpas, tror jag det vara högst betänkligt att fatta några beslut, innan man gjort sig reda för konsekvenserna af hvad man beslutar. Den fråga, som i första rummet bör taga Riksdagens uppmärksamhet i anspråk, är den om sättet att betäcka annuiteterna på de lån, som för jernvägars byggande skulle upptagas. Nu är vår budget sådan, att den i det närmaste går ihop; men skulle vi besluta oss för ett skyndsamt fortsättande af våra jernvägsbyggnader i större skala, så

följer deraf såsom en ovilkorlig nödvändighet, att vi, för att betäcka annuiteterna, måste öka bevillningen och detta är en ömtålig fråga, som först måste sorgfälligt prövas. Dessa betänkligheter hafva varit för mig tillräckliga att bestämma mitt votum, och jag erkänner villigt, att jag icke vill biträda ett beslut, som kunde inveckla Staten i ganska svåra vidlyftigheter. Jag vill heldre vara för försiktig än för djerf. För min del tror jag det bästa sättet att anskaffa medel vore det att uppdraga åt Riksgälds-kontoret att upptaga ett lån inom landet till det belopp, som för fullbordande af våra återstående statsbanor är behöfligt. Om Riksgälds-kontoret, som jag önskar, finge ett sådant uppdrag, så kunde vi vid nästa riksdag veta hvad vi hafva att rätta oss efter, och då vore det lätt att afgöra, huru arbetet på de återstående statsbanorna bör bedrivas. Det kunde annars hända, att vi nu börja en bana, som vi icke nästa år kunna fortsätta, och att en liten bit blir halffärdig och sedan under flera år får ligga i detta skick. Jag tror äfven, att den östra banan, hvilken vi alla äro ense om böra byggas, icke särdeles lider af ett uppskof till nästa riksdag. Skulle nu åter ett anslag för denna bana blifva beviljadt, anser jag vara alldeles origtigt att kasta detta på södra ändpunkten af densamma. Arbetena måste fortsättas från Norrköping, ty annars skulle man, med afvikande från all god och hittills följd ordning, börja med den sämsta biten. Man har anfört, att, om östgötarne icke vore bundna af bestämmelsen, att den östra banan skulle vara en statsbana, hade de för länge sedan sjelfva byggt densamma. Jag skulle för min del intet högre önska och jag får uppkalla i Herrarnes minne ett beslut af 1854 års Riksdag, som ger bolag rättighet att bygga delar af statsbanor; östgötarne äro således oförhindrade att bygga denna bana, om de så önska.

Slutligen har här anförts, hvad man så ofta hört sägas, eller att de hastiga afbrotten i jernvägsbyggnaderna hafva varit en väsendtlig anledning till arbetslösheten och betrycket i landet. Jag vågar på det beständaste bestrida detta. Vid jernvägsbyggnaderna hafva aldrig varit anställda mer än cirka 12,000 arbetare, och den minskning i antalet af denna personal, som nu egt rum, är ej nog betydlig för att hufvudsakligen bidraga till nu rådande arbetslöshet, utan får man söka anledningen till detta beklagliga förhållande i den omständigheten, att en stor del af den enskilda industrien ligger nere till följd af missgynnande konjunkturer.

På dessa skäl, och då jag anser en återremiss icke tjena något till, får jag anhålla om bifall till Stats-Utskottets förslag.

Herr Ekenman: En föregående talare, ledamot af Stats-Utskottet, har ansett att frågan om anvisande af medel för östra stambanans fortsättande skulle vara kombinerad med frågan om det anslag, som Kongl. Maj:t i sin nyss aflåtna Proposition för byggande af en bana i Lagaådalen begärt. Om dessa bananläggningar skulle vara beroende af hvarandra, förmenade den värde talaren, att det vore klokt af den, som vore vän af banan till Tabergs bergslag, att rösta emot det ifrågasatta anslaget för östra stambanans fortsättande. Jag kan för min del ej se saken så, utan kommer att gifva min röst åt

förslaget om den ifrågasatta fortsättningen af östra banan. Jag gör det därför, att jag anser provinsen hafva varit berättigad att långt för detta erhålla denna bana, äfvensom därför att jag anser att det endast är genom lättare kommunikationer i alla riktningar man kan förbättra de skattedragandes ställning och bereda dem tillfälle att lättare bära de bördor, som år från år börja trycka dem, äfvensom för Staten att fullgöra annuiteterna å sina upptagna lån. Dermed har jag också yttrat mig i afseende å de betänkligheter, som den siste talaren uttalade om Statens finansiella ställning, i afseende å möjligheten eller snarare omöjligheten för statsverket att sätta sig i ytterligare skulder för nya bananläggningar. Lika med den föregående talaren, anser jag ej heller att vid beviljande af anslag till östra banans fortsättande bör fästas det vilkor, att Kongl. Maj:t skall bestämma på hvad punkt af banan arbetena böra ega rum, ty jag anser såsom nyss yttrades vara af största vikt, att banbyggnaden börjar der den har utsigt att lemna den hastigaste och största vinst. Sannolikast skulle detta blifva, om banbyggnaden fortsattes från Norrköping till Linköping. Visserligen vore det sannt, att härigenom det skulle blifva svårare för befolkningen i södra och mellersta Småland att vid banbyggnaden skaffa sig någon arbetsförtjenst. Men jag tror dock att i någon mån befolkningen från dessa trakter, allt efter som tillfälle till arbetsförtjenst yppar sig, kommer att infinna sig vid de ställen, der byggnaderna påbörjas. Likvisst är derigenom icke afhjelpat den öfverklagade arbetslöshet, som nu eger rum. Öfver allt i Småland företer sig denna arbetslöshet och är mest rådande bland torpare och mindre hemmansegare, som ej kunna begifva sig långt bort från sina hembygder för att söka arbetsförtjenst i mera aflägsna trakter.

Här har blifvit yttrat i afseende å banan till Tabergs bergslag, att förslaget derom icke skulle hafva någon utsigt till framgång, emedan sträckningen ej ännu blifvit undersökt och något bolag ej ännu finnes bildadt. Jag tror dock ej att denna anmärkning skall väga synnerligen tungt i vågskålen, då man besinnar, att planen till arbetet skall vara gillad af Kongl. Maj:t och bolaget konstitueradt innan några af de anslagna medlen få utbetalas; och bolaget skall ovilkorligen vara bildadt till den 15 instundande Juni. På de skäl jag nu haft äran anföra, sluter jag mig till Herr Wallenbergs yrkande att  $1\frac{1}{2}$  million R:dr måtte anslås och ställas till Kongl. Maj:ts disposition, för fortsättande af den östra stambanan under innevarande år.

Herr von Koch: Då jag förut yrkat bifall till det framställda förslaget angående förskott af medel till fullbordande af nordvestra stambanan, på det att derigenom äfven skulle vinnas det ändamålet, att den öfverklagade arbetsbristen i någon mån kunde afhjelpas och Staten sättas i tillfälle att fullborda sina arbeten för billigare pris, så anser jag mig äfven i dag af samma skäl böra yrka bifall till det förslag, som af en värd talare här nyss blifvit framställt. Här är ju icke fråga om att besluta sig för några nya utgifter; frågan gäller här endast att något tidigare än hvad eljest ämnats fortsätta med arbetena på en bana, som skall utsträckas, på en tid då man har ut-

sigt att verkställa dessa arbeten billigare än eljest, och då allt behöfver göras för att afhjelpa den öfverhand tagande arbetsbristen. Jag tror derföre det har allt skäl för sig att bifalla förslaget, men anser tillika att man bör göra det under den förutsättning, som blifvit uttalad af den siste talaren. Jag tror nemligen, att vi alla måste vara ense derom, att det vore illa, om arbetet skulle börja vid Näs-sjö, och således flera mil komme att byggas, utan att Staten deraf till en början finge någon inkomst, då man deremot kan taga för gifvet, att hvarje fjerdedels mil bana emellan Norrköping och Linköping komme att blifva starkt trafikerad och således mycket fruktbarande.

Hvad det beträffar att man, i händelse arbetena påbörjades vid Norrköping, icke skulle kunna bispringa de provinser, som under föregående år mest lidit af missväxt, så tror jag att för större delen af befolkningen i Småland och Blekinge samt på Öland det är lika lätt att frakta sig till Norrköping som till Nässjö. Jag bifaller derföre Herr Wallenbergs förslag.

Friherre Nordenfalk \*).

Grefve Hamilton, Henning: I allmänhet har jag försökt vid förekommande frågor sätta mig in i desamma så mycket, att jag kunde vara i tillfälle att deri uttala min öfvertygelse, när helst jag ansett det vara för frågans utredning i någon mätto tjenligt. I går under den långa öfverläggningen, som här egde rum rörande de många bansträckningarne norr om Mälaren, iakttog jag tystnad, emedan det ljus öfver frågan, som från båda sidor spriddes, var så intensivt och under debattens hetta så ökade sig i styrka, att jag tyckte mig nästan blind eller åtminstone ej klart kunna urskilja hvar sanningen egentligen låg. Under sådana omständigheter ansåg jag mig böra föredraga att öfverlemnna frågan åt dem, som deri hade djupare insigter än jag.

I dag befinna vi oss lyckligtvis på en annan terräng. Frågan om banans sträckning är redan afgjord. Öfvertygelsen om behöfligheten af dess fortsättande förr eller senare synes ej heller vacklande. Frågan är blott om tidpunkten, då arbetena skola börjas. Här har blifvit anmärkt, att Östergötlands representanter, med undantag af en och annan motionär, i denna fråga vid föregående riksdagar iakttagit tystnad; och jag tror att de deri handlat fullkomligt rätt. Östergötland har sannerligen ett stort behof af jernvägar, men detta behof kännes ej mindre tryckande på andra håll, och måhända hafva de ärade representanterne ansett, att sistnämnda behof först bort tillgodoses. En talare har antydt, hurusom Östergötland genom sednare tidens lagstiftning blifvit illa behandladt, men i detta fall tror jag att de delat samma öde, som de öfriga provinserna. Jag kan ej heller se, att frågan i sjelfva verket i detta ögonblick undergått någon annan förändring än den, som framkallats genom den allmänna nöden och arbetslösheten i landet; ty hade icke dessa omständigheter mellankommit, så hade väl ej vid denna riksdag någon röst höjt sig för förordande af ifrågavarande förslag. Då vi nu hafva endast

\*) Detta anförande återfinnes i slutet af bandet, pag. 524.

denna fråga om tiden att afgöra, så är detta visserligen icke någon ringa fråga. En föregående talare har erinrat om emigrationen; och samnt är att den under sednare tider på ett högst betänkligt sätt tilltagit. De, som lemna landet äro ej de, som söka arbete, utan sådana som misströsta om att under den nuvarande allmänna ekonomiska ställningen i landet kunna bevara något af hvad de hafva qvar, och för att icke nödgas se återstoden af sin lilla förmögenhet inom fäderneslandet smälta bort, begifva sig hän för att använda den i främmande land. Hvad vi hafva qvar är emellertid denna arbetslöshet, som i så hög grad gör sig gällande och kännes tryckande, ej blott för dem, som sakna arbete, utan för alla, som i någon mån kunna dela med sig. Huruvida denna nöd kan afhjelpas genom att bevilja ett anslag för östra banans fortsättande, derom är jag ej fullt förvissad. Å ena sidan är det visserligen sannolikt, att arbetet redan under innevarande år skulle kunna påbörjas, men huru snart och till hvilken utsträckning är deremot ej visst. Dessutom står beviljandet af detta anslag till en bana i Östergötland i något samband med den Kongl. Proposition, vi för ett par dagar sedan remitterat till Stats-Utskottet. Skulle den innebära ett bättre sätt att bereda arbetsförtjenst åt de nödlidande, tror jag ej att anslag nu bör beviljas till den östra stambanan. Är det åter meningen att man, vid utförande af Statens företag, i första rummet bör se på den verkliga fördel, som kan vinnas, så bör man ej splittra anslagsbeloppen på alltför många håll, hvarigenom intetdera företaget kan blifva rätt fruktbart. Jag kan icke frångå, det jag för Östergötland hyser det varmaste intresse. Jag har tillhört denna provins i många år och der haft min käraste verksamhet. Det oakadt önskar jag, att man måtte sätta det allmännas fördel framför Östergötlands, och att man ej för denna provins' skull skall kasta sig in i företag utan allvarlig och noggrann öfverläggning. Härtill kommer en annan omständighet, som för mig ej är rätt klar. Om Riksdagen nu beviljar ett anslag med rätt för Kongl. Maj:t att använda 500,000 R:dr under innevarande år och 1 million under loppet af nästa, så är jag tveksam om ett sådant beslut verkligen uppfyller det ändamål, som vi vilja åstadkomma, nemligen att under en svår tid bereda arbetsförtjenst åt en mängd personer, ej blott inom provinsen, utan äfven inom Småland, Halland och Blekinge, hvilka provinseras befolkning skulle söka sig till jernvägen för att der erhålla arbetsförtjenst.

Innan jag kommer till konklusion af detta mitt yttrande, vill jag betrakta äfven en annan sida af saken, emedan den äfven i viss mån tål att tänka på; och det är frågan om medlens anskaffande. Jag har under de tre år, jag haft den äran att inför denna Kammare få yttra mig, alltjemt sökt framhålla den åsigt, att man i finansiella frågor måste gå försigtigt till väga, och ej besluta några anslag, utan att derjemte tänka på tillgångarne, och har jag, i hvad på mig ankommit, försökt åstadkomma ordning i Riksgälds-kontorets ställning. Jag skulle under vanliga förhållanden på det allvarligaste vilja afstyrka att under det nu löpande året besluta andra utgifter än dem, som äro af det yttersta behovet påkallade. Det förhållande har likväl nu in-

trädt, att den löpande statsregleringen blifvit på ett väsentligt sätt rubbad, så att Riksgälds-kontoret icke kan sköta sina affärer utan vidtagande af åtgärder, som vid årets början icke voro påtänkta. Skola emellertid sådana åtgärder vidtagas, så synes likgiltigt, om det blir fråga om att anskaffa en million mer eller mindre.

Efter detta yttrande kommer jag till den konklusion, att jag måste förena mig med Friherre Funck i yrkande om återremiss, på det Utskottet måtte samtidigt taga i öfvervägande frågan om den östra stambanans fortsättande och den Kongl. Proposition, som nyss blifvit till Utskottet remitterad, äfvensom på det att Utskottet måtte öfverväga, om ej klokare är att, på sätt Herr Wallenberg och några med honom föreslagit, ställa till Kongl. Maj:ts disposition 1½ million, för att användas till östra stambanans fortsättande och med rättighet att använda ½ million i år, i den händelse Kongl. Maj:t anser nödigt för beredande af arbetsförtjenst åt den fattigare befolkningen påbörja arbetena i år, men med rättighet för Kongl. Maj:t att använda så stor del af anslaget som för ändamålet är behöfligt.

Herr Ekman: Jag har visserligen under diskussionens gång gjort några anteckningar och ämnat att besvara några af de anmärkningarna, som mot förslaget blifvit framställda, men efter den sistetalarens sakrika yttrande kan jag i frågan uttala mig helt kort. Jag tillåter mig att i Kammarens minne få återkalla det egentliga skäl, hvarföre jag tror att anslaget blifvit begärdt till den östra stambanans fortsättning. Detta är de förändrade förhållanden, som på sednare tider inträffat: den fördelaktiga konjunktur, som för närvarande erbjuder sig för Staten att utföra sina arbeten, hvarom meningarne ej kunna vara delade, och den fördel, som på samma gång beredes åt den del af landets befolkning, som saknar arbete. Det har blifvit af en talare anfördt, att han anser arbetslösheten vara i hufvudsakligaste mån afhjelpat, dels genom det bifall som Riksdagen i går lmnade till framställningen om anslag under innevarande år till nordvestra stambanan, dels ock emedan man vågar hoppas bifall till Kongl. Maj:ts Proposition om anslag till åtskilliga arbeten i Småland. Det vore lyckligt, om hans föreställning vore riktig, och i så fall skulle allt yrkande från min sida om anslag för arbeten å östra banan förfalla. Men jag är med denne talare af olika åsigt i detta fall. Det har af en annan talare yttrats betänkligheter i afseende å tillräckligheten af de ifrågasatta anslagen för arbetslöshetens afhjelpande. Jag kan ej heller föreställa mig annat, än att af de anslagna medlen till en bana, der en stor del af arbetena redan äro färdiga, icke ringa belopp kommer att användas till materielen, och att derföre en icke så synnerligen stor del kommer de arbetsbehöfvande till godo.

I händelse af bifall till den framställning, som af Herr Wallenberg blifvit gjord, och som jag för min del biträder, skulle den anslagna halfva millionen bereda arbetsförtjenst åt omkring 2,000 personer. Jag tror att detta är väl litet för att kunna afhjelpa nöden, men högre bör man ej ställa anspråken, emedan jag befarar att det

har

har sina svårigheter att vinna bifall äfven till denna ringa begäran. Att skaffa arbetsförtjenst åt 2,000 sysslolösa personer, är ej heller någon småsak. Jag har i denna fråga yttrat mig, efter den uppfattning jag har af förhållandena inom den ort, som är i fråga, men den noggrannaste kännedom måste naturligtvis Regeringen ega, som har varit i tillfälle att inhemta upplysningar från landets alla delar; och då vi nu se åtskilliga af Konungens rådgifvare här närvarande, vågar jag framställa den anhållan att, till ledning för det blifvande beslutet i frågan, någon af dem måtte upplysa, om förhoppning är, att det anslag, som i går beviljades, kan vara tillfyllest för att tillfredsställa de mest trängande behofven.

För min del anser jag det likgiltigt, om Kammaren beslutar i den riktning jag förordat, eller för ytterligare utredning återremitterar frågan till Stats-Utskottet, hvilken sistnämnda åtgärd jag dock tror vara att föredraga.

Friherre af Ugglas: Då en tystnad från Regeringens sida måhända skulle anses vara något besynnerlig och då siste talaren framställt en förfrågan till Regeringens härvarande ledamöter, så anser jag det vara min pligt att yttra några ord i denna fråga.

Jag vill då först betrakta frågan från den ståndpunkt, som ligger mig närmast, eller den finansiella. Hade icke särskildta omständigheter tillkommit, såsom en talare anmärkt, så hade visserligen icke nu blifvit fråga om att påbörja några nya jernvägsarbeten. Jag tror att den talaren hade rätt och jag ber att såsom stöd för Regeringens åtgärder i fråga få återföra i Kammarens minne de föregående Riksdagarnas beslut och deras sätt att behandla dessa frågor. Vid 1867 års riksdag begärde Kongl. Maj:t — siffrorna på 10- eller 100-tal kunna möjligtvis hafva undfallit mig, men eljest tror jag icke att mitt minne skall svika — till fortsättande af nordvestra stambanans arbeten, dels ett anslag af 700,000 R:dr för år 1867, och dels omkring 4,500,000 R:dr för år 1868 eller sammanlagdt 5,200,000 R:dr. Till svar härå anvisade Riksdagen sammanlagdt 2,000,000 R:dr. Vid den följande riksdagen begärde Kongl. Maj:t ett anslag af 4,500,000 R:dr till jernvägsarbeten, men Riksdagen anvisade endast 3,010,000 R:dr. I Riksdagarnas skrivelser uttrycktes alldeles otvetydigt, att man önskade det dessa arbeten skulle inskränkas uteslutande till nordvestra stambanan, och att inga vidare arbeten skulle företagas förrän denna bana vore fullbordad. I öfverensstämmelse med detta af tvänne Riksdagar uttalade beslut har Kongl. Maj:t sålunda ordnat arbetena, att kostnaderna därför icke skulle öfverskrida hvad dessa Riksdagar ansett sig böra bevilja, och för min del vill jag erkänna att, om jag äfven anser, att det anslag, som beviljades vid 1867 års och till en del jemväl vid 1868 års riksdag, vore mindre än som bort beviljas, är jag likväl ense med Riksdagarne derom, att vi måste något inskränka våra jernvägsarbeten, att vi måste uppställa för oss en plan, som tillåter oss att arbeta ungefär lika mycket det ena året som det andra och att vi icke böra åstadkomma rubbningar i dessa förhållanden, hvarigenom inskränkningar i jernvägsarbetena ett annat

år skola blifva nödvändiga. Jag tror således, att Riksdagen måste erkänna att Regeringen, då den anhållit om anslag till fullbordande af nordvestra stambanan, handlat fullkomligt rätt och i öfverensstämmelse med hvad Riksdagen förut sagt, så mycket heldre, som det under närvarande förhållanden är nödvändigt att se till, att de tillgångar som finnas räcka till att betala räntor och annuiter å de upptagna lånen. Jag tror också, att vi i det afseendet hafva, på sätt en talare här bakom mig vid förra riksdagen uttryckte sig, kommit så långt att vi måste gå sakta till väga i framtiden. Då jag nu endast och allenast betraktar frågan ur finansiell synpunkt, så tror jag icke att det skulle vara rätt att nu utsträcka arbetena längre, än som af föregående Riksdagar ansetts riktigt och Kongl. Maj:t föreslagit, ty endast derigenom kan man hoppas att under de följande åren få fortsätta dessa arbeten.

Ser jag frågan åter ur den närvarande ställningens synpunkt, ser jag den ur synpunkten af den arbetslöshet och nöd, som för närvarande finnes i många delar af landet, så kan jag icke bestrida att hvarje ökad tillfälle till arbete, som beredes, skall åstadkomma gagn och nytta. Huruvida, derest ett anslag till påbörjande af den östra banan anvisas, på sätt här af några talare blifvit föreslaget, det arbete som härigenom komme att beredas, skulle kunna afhjelpa den arbetslöshet, som må förefinnas, derom kunna tankarne vara delade. Till en början ber jag att få erinra, att ett anslag till nordöstra stambanan icke kan användas under loppet af den närmaste tiden. Vidare föreställer jag mig, att t. ex. ett anslag af en half million för innevarande år icke skulle i någon väsendtlig mån kunna afhjelpa den bekymmersamma ställningen. Den siste talaren frågade, huruvida det vore någon anledning att antaga att det i går lemnade anslaget till nordvestra stambanan skulle vara tillräckligt att afhjelpa arbetslösheten. Detta är en fråga, som är särdeles svår, ja, nära på omöjlig att besvara. Det är allmänt känt och tidningarne vittna dagligen om att arbetslöshet förefinnes, men huruvida, som sagdt var, ett anslag af dessa ytterligare 500,000 R:dr kan i någon väsendtlig mån afhjelpa denna, det kan jag för min del icke afgöra. Kongl. Maj:t har i en särskild Proposition just framställt en anhållan om enahanda belopp som detta och derigenom har Kongl. Maj:t uttryckt den åsigt, att med ett sådant anslag ganska mycket godt skall åstadkommas. Skulle Riksdagen icke finna skäl att bevilja det anslag, som af Kongl. Maj:t särskilt blifvit begärdt, så har frågan fått en annan ställning och jag kan icke neka att, på sätt Herrar Friherre Funck och Grefve Hamilton föreslagit, det skulle vara skäl att taga denna fråga i öfvervägande i sammanhang med den af Kongl. Maj:t för Riksdagen framlagda Propositionen.

Slutsatsen af hvad jag här yttrat är, att jag hyser betänkligheter ifrån finansiell synpunkt vid att nu besluta en utvidgning af våra järnvägsarbeten. Deremot om Riksdagen skulle anse att nöden kräfde hastig hjälp, kan naturligtvis Regeringen i detta afseende motsätta sig hvad Riksdagen kommer att besluta, dock endast med uttalande af de betänkligheter för framtiden, som af ett sådant beslut verkliga kan blifva en följd.

Hvad särskildt den östra stambanan angår, så torde jag icke behöfva påpeka, att jag är af densamma en lika varm vän, som någon hvilken här yttrat sig för densamma. Den banans framtid är för öfrigt temligen klar, ty det är en bana, som af alla blifvit erkänd vara riktig och behöflig. Den är jemväl till sin rigtning bestämd och jag föreställer mig att, när tiden en gång kommer för dess påbörjande, den icke kan möta något motstånd.

Jag vill nu sluta med uttalande af de ord, som en föregående talare så riktigt framhöll att, när Kammaren fattar sitt beslut, Kammaren måtte sätta det allmännas fördel framför det för mig så kära Östergötland.

Herr Montgomery-Cederhjelm: Då jag helt och hållet instämmer i hvad den siste ärade talaren, äfvensom Grefve Hamilton yttrat, så skall jag icke upptaga Kammarens tid med att upprepa hvad dessa Herrar sagt på ett mycket bättre sätt, än det står i min förmåga att uttrycka mig. Man kan mycket väl tänka sig svårigheterna i finansielt hänseende, som uppresa sig emot detta anslag, den stora ovissheten, huruvida någon hjälp härigenom skulle kunna ästadkommas för den betryckta ställningen i landet, samt alla öfriga skäl för afslag å framställningen af detta anslag, men då så är förhållandet, så kan jag icke instämma i yrkandet om återremiss, så mycket mindre som jag icke vet hvartill en sådan återremiss skulle tjena. Såsom vi veta har Andra Kammaren med  $\frac{2}{3}$ delars majoritet afslagit punkten. Jag vill gerna erkänna att mina ärade motståndare här utgöra majoriteten, men jag tror dock att de å deras sida måste erkänna, att minoriteten här icke är obetydlig, och i så fall kan verkligen icke någonting vinnas med en återremiss af denna punkt, ty man kan icke förmoda, att Riksdagen då kan besluta sig för ett anslag till denna bana, hvilket väl vore meningen med återremissen. Skulle åter, såsom Grefve Hamilton afsåg, Utskottet taga denna fråga i betraktande i sammanhang med den småländska banan, så skulle ju, i fall anslaget till östgötabanen bifölles, Kongl. Maj:ts Proposition afslås, hvilket väl icke vore riktigt, då man betänker ändamålet med densammans aflåtande. Men jag medger dock att det vore mera skäl för Utskottet att taga i betraktande, hvilka andra utvägar, som kunna förefinnas till lindrande af nöden i Småland.

Ehuru jag visst icke vill motsätta mig ett beslut om återremiss, hvilket jag på anförda skäl tror i denna fråga ej kunna leda till någon nytta, anhåller jag likväl om bifall till Utskottets förslag.

Grefve Mörner, Carl Göran: I likhet med flera föregående talare delar jag den åsigten att af de föreslagna banorna den genom Östergötland bör först komma i åtanke sedan den nu under arbete varande blifvit afslagen. Men deraf följer dock icke att jag skall följa den på den väg, att Riksdagen skulle i första hand taga stambanornas angelägenheter i betraktande. Jag tror nemligen att, om vi överlemna åt Riksdagen att efter enskilda motioner bedöma frågorna om bibanor, så måste vi dock förbehålla stambanorna åt Regeringen. Detta är i afseende på dessa angelägenheter ordnande

ett motiv för mig att icke vilja bifalla något anslag till den ifrågasatta banan. Man har sagt att det vore skäl för nödens lindrande att bevilja detta anslag och man har velat sätta detta i jämförelse med Kongl. Maj:ts Proposition om allmänna arbeten i sådant hänseende. Jag vill fästa uppmärksamheten deruppå att samtliga dessa arbeten afsägo endast att för nödens afhjelpande skaffa smålänningarne förtjenst, utan att de derför skulle behöfva tillskjuta något sjelfve. Någon har yttrat att en vida större summa än den Kongl. Maj:it begärt härigenom skulle blifva tillgänglig för arbetsunderstöd. Den ifrågavarande nådiga Propositionen har äfven med hänsyn till de särskilda orternas behofver icke koncentrerat hjälpen på en enda punkt utan fördelat den inom de särskilda nödlidande orterna, hvarigenom den kommer till godo icke allenast den lösa befolkningen, utan äfven den bofasta, som icke vill öfvergifva hustru och barn för att sjelfve få lefva godt. Jag har under de sednare dagarne kommit i tillfälle att göra bekantskap med en afdelning af den sednare sorten, och jag får säga att det är med ledsnad jag hört att dessa personer, då de söka arbete, icke vilja börja sin dag före klockan åtta, men deremot sluta så tidigt som möjligt. De vilja heldre använda sina inkomster på fridagar än spara till sina anförwandter. Derför anser jag det vara angeläget att söka ordna understödsarbetena så att de blifva tillgängliga inom de särskilda orterna. Af denna anledning tror jag också det vara mera skäl att fästa afseende å omnämnda nådiga Proposition än å den nu gjorda framställningen om anslag till östra stambanan.

Herr Ekman: Jag ber att först och främst få till Chefen för Finansdepartementet frambära min tacksamhet för det svar han afgifvit på min framställda fråga. Uti hans anförande har jag funnit ett medgifvande af hvad jag för min del befarade, nemligen att det finnes nästan i alla delar af landet stor arbetslöshet, samt att han icke tilltrrodde sig kunna afgöra, huruvida bifall till det yrkande, som här blifvit gjordt, skulle kunna i väsendtlig mån afhjelpa detta onda. Jag anser derför den rättaste behandlingen af nu föreliggande fråga vara att återremittera den till Utskottet, på det att Utskottet måtte komma i tillfälle att i sammanhang med den nådiga Propositionen om arbetsunderstöd till smålänningarne taga äfven denna fråga under närmare öfvervägande. Jag får således återtaga det yrkande jag förut gjort om ett bestämdt anslag och förena mig med Friherre Funck i hans begäran om återremiss.

Grefve Mörner, Oscar: Det är visserligen allt annat än angenämt att tala från den sida, som man tror skall besegras, men ens samvete tvingar en dock att ställa sig på den sida, som man anser vara riktig, äfven om man befarar att den sidan skall lida nederlag. Jag kan sålunda icke frångå den öfvertygelse, jag förut hyst, och det skulle vara ovärdigt af mig att erkänna att jag talat, utan att vara öfvertygad om rättmätigheten af hvad jag sagt eller rättmätigheten af de anspråk, jag för till torgs.

Tyvärr räcker icke mitt minne till att ihågkomma allt hvad här

emot mig blifvit sagdt, men några omständigheter vill jag likväl vidröra. Det har af en talare, tillhörande Konungens Stats-Råd, blifvit sagdt, att Regeringen hade i öfverensstämmelse med föregående Riksdagens beslut måst inskränka sina hemställningar, i fråga om anslag till jernvägsbyggnader, till hvad man ansåg troligt att Riksdagen ville bevilja. Emot detta kan jag naturligtvis icke hafva något att invända, men huru fullföljer Regeringen denna sin afsigt. Vi hafva redan vid denna riksdag fått emottaga en proposition om anslag till en ny bana och, hvad som är det värsta af allt, en slags privatbana. Nu vill jag icke längre dölja att jag fördömer alla dessa anslag till enskilda banor, detta Statens inblandande i de enskilda förhållandena, hvarmed man här dragits så länge och hvartill icke finnes något motstycke i andra länder, som hunnit till någon grad af utveckling. Denna eviga inblandning af Staten i de enskilda angelägenheterna måste snart upphöra. Jag kan åtminstone icke medverka till att Staten fortfarande lemnar understöd åt dessa enskilda banor för att de skola bära sig. Hvad har Staten med de enskilda banorna att göra? Kunna de bära sig, så är det bra, kunna de det icke, så må de gå under, till dess de förvärfvat sig den kraft, som de behöfva för att åter höja sig. Endast undantagsvis kan man ingå på denna bana. Emellertid har Regeringen nu begärt anslag till en sådan. Då frågan nu är om en stambana, som Staten sagt sig vilja bygga, men Riksdagen förklarar, att den nu icke vill lemna något anslag dertill, så skulle den likväl för en enskild bana göra ett undantag. Kan det ens vara möjligt? Jag erkänner att logiken i detta resonnement är för mig fördold.

Hvad nöden angår, så har man sagt här, att omförmälda förslag aldrig skulle komma fram för Riksdagen, om icke denna nöd tvungit Staten att skaffa arbetsförtjenst åt de nödlidande. Nöden, hvars lindrande skulle fagna mig särdeles, är dock icke annat än ett biändamål och Staten får icke, jag upprepar det, vara någon allmoseutdelare i stor skala, ty ett sådant misstag kan komma att föra Sverige in på en väg, som ingen kan ana och som kan blifva farlig nog. I England, der en stor nöd inträffade under Amerikanska kriget, vågade ingen i parlamentet framställa begäran om understöd för de nödlidande, åtminstone har jag icke funnit att parlamentet eller Regeringen gjort någonting därför, men Engelska folket samlade sjelfve större understöd och utdelade frikostig hjälp, hvarigenom förlägenheten för tillfället afhjelpes. Genom den enskilda företagsamheten afhjelpes nöden och att Staten skulle varit allmoseutdelare hade sanneligen icke fallit någon in. Utrotas icke snart detta missbruk här, medan det ännu kan ske, så tror jag att våra finanser i framtiden skola visa ett ganska dåligt resultat. Heldre än att lemna 500,000 R:dr för ett sådant ändamål, borde man lemna dem för fortsättande af stambanornas byggande.

Hvad skulle vi egentligen vinna genom en återremiss? Då Andra Kammaren redan afslagit punkten, kan jag icke tro att Utskottet skulle kunna uträtta något, utan är det då bättre att nu afgöra saken.

Jag fortsätter mitt yrkande om bifall till Herr Wallenbergs förslag.

Grefve af Ugglas: Jag vill utgå från den förutsättning, hvilken de fleste talare som uppträdt för anslag till östra stambanan antagit, att, om ock anslaget för denna bana vore önskvärdt att erhålla, man icke skulle på allvar hafva framställt yrkande derom, om icke särskilda omständigheter nu dertill föranledde. Dessa omständigheter hafva varit icke blott fördelen af en billigare arbetskostnad utan egentligast den nu rådande nöden. Jag tar mig friheten åberopa hvad jag i går yttrade, att jag fann detta sätt att afhjelpa nöden vara bättre än att rent af lemna allmosor. Jag kan nu icke frångå denna uppfattning, ehuru jag i likhet med siste talaren tror att nöden i detta hänseende är en underordnad faktor.

Jag ber att nu få fästa uppmärksamheten vid en oegentlighet i Herr Wallenbergs förslag. Enligt bägge Kamrarnes beslut har till den fortsatta byggnaden af nordvestra stambanan blifvit anslaget 3,100,000 R:dr, af hvilka en million under detta år skulle användas, hvadan derefter endast återstår 2,100,000 R:dr. Herr Wallenberg har nu föreslagit att till byggnaden af den nu ifrågavarande banan skulle för nästa år anvisas 1,000,000 R:dr. Följden häraf blefve emellertid att, derest vi vid detta året finge god skörd och ställningen blefve så gynnsam, att nöden icke kräfde nya offer, en million af dessa 3,100,000 R:dr frånrycktes nordvestra stambanan, hvarigenom fullbordandet af denna sednare bana komme att betydligt försenas.

Om beslut nu ovilkorligen skall fattas, så måste jag lemna min röst för bifall till Utskottets förslag; dock vill jag icke motsätta mig en återremiss i en sådan syftning att denna fråga måtte behandlas i sammanhang med Kongl. Maj:ts Proposition om anskaffande af arbetsförtjenst åt den arbetslösa befolkningen i landet.

Grefve Sparre Eric: Att jernvägar ej kunna hafva någon varmare vän än jag, det torde vara allmänt bekant; och kan jag således ej komma att motsätta mig något anslag, som för sådant ändamål begäres. Jag vill dock erinra de många, som här så varmt förfäktat östra stambanan, att de ej böra glömma, att det äfven finnes andra banor, som hafva lika billiga anspråk. Då jag icke hört någon tala ett ord om dem, så ber jag att få yttra något i detta hänseende.

Hvad först angår nöden i Småland, så kan jag ej återhålla den tanken, att man litet grand öfverdrifver densamma. Jag tror ej, att der kan vara värre än på många andra ställen. Låt också vara, att denna nöd är tryckande, så tror jag dock, att det är nästan för mycket, att, under åberopande deraf, på en gång komma och begära anslag både för en bana till Taberg och för Östgöta-banan och för en bana till Oscarshamn och för en bana mellan Wernamo och Tenhult. Jag tror ock, att de Herrar, som redan yttrat sig, mer än tillräckligt ådagalagt, att för nöden i Småland intet kan göras genom att bevilja anslag för östra stambanan. Det fordras nemligen, på sätt en ingenjör redan här yttrat, en mängd förberedande arbeten, innan med sjelfva byggnaden kan påbörjas; men med Guds hjälp, om fyra eller fem månader härefter fortfar ej nöden, om ej ny missväxt i år kommer att inträffa; och att vi redan nu, med afseende å

en sådan, skulle vidtaga åtgärder, det tror jag ej kan vara skäl. Således, nöden i Småland må ha stora skäl till behjertande, men ej vill jag nu höra talas om den, såsom grund för beviljande af anslag till östra stambanan.

Med ganska mycket skäl skulle deremot kunna invändas hvad en talare sagt, nemligen att vi böra lägga ned pengar på jernvägar, för att väcka mod hos folket att vinnlägga sig om landets förkofran och söka att åt dess söner bereda tillfälle att utveckla sin näringsflit, i stället att behöfva utvandra till främmande länder. Men då frågas: är det endast i Östergötland, som ett sådant behof visat sig, eller finnes det ej provinser, som äro lika mycket i behof af en dylik uppmuntran, och som snarare och säkrare skulle återgälda densamma. Det är på Falu—Frövi-banan jag med dessa ord syftar, och hvilken otvifvelaktigt säkrare skulle återgälda Statens bidrag. Vi få nemligen ej glömma, att i de provinser, som skulle komma att genomskäras af denna bana, och hvilka ega outtömliga malmtillgångar, nu lefver en befolkning, tyckt mer än småländingen af nöd, om den ock ej skriker fullt så mycket.

Men om nu Oscarshams-banan går igenom, om Tabergs-banan går, om östra stambanan går, om Falu—Frövi-banan går, så är det fråga, om vi ej vid denna riksdag få väl mycket, och om ej derföre, vid afgörandet af dessa frågor, den finansiela sidan kan förtjena att läggas tyngst i vägskålen. Jag har velat nämna detta, för att bereda Herrarne på att, om Riksdagen medgifver anslag åt östgötabanan, så finnes det andra provinser, som vid föredragning af nästa punkt kunna med fullt skäl komma och begära detsamma, och jag har ej velat surprenera Herrarne med att, sedan detta anslag bifallits, komma med en dylik framställning.

Herr Hallenborg: Jag begärde egentligen ordet, då jag hörde återremiss begäras, för att fästa Kammarens uppmärksamhet på hvad den praktiska följden deraf skulle blifva. Såsom vi veta, har Andra Kammaren bifallit hvad Stats-Utskottet föreslagit. Om nu denna Kammare återremitterar punkten, så måste Stats-Utskottet, då punkten blifvit bifallen af en Kammarer, men återremitterad af den andra, ingå till Första Kammaren, med begäran, att denna måtte fatta beslut. Detta skulle, som Herrarne finna, endast föranleda till tidsutdrägt, och får jag derföre hemställa, att de Herrar, som begärt återremiss, ville taga detta yrkande tillbaka. I sjelfva saken förenar jag mig med Herr Wallenberg.

Herr Rydin: Den föregående talaren har fäst uppmärksamheten på hvad den praktiska följden af en återremiss skulle blifva och sagt, huru frågan då skulle gestalta sig. Hvad som föranledt begäran om en återremiss, är, att man ansett grannlagenheten fordra, att Kammaren ej bifaller ett af enskild motionär väckt förslag om anvisande af ett anslag af 1½ million, och derigenom upptager de finansiela tillgångarna, under det att Stats-Utskottet samtidigt har under pröfning en Kongl. Proposition om anvisande af anslag till en annan jernvägsbyggnad.

Detta förhållande bevisar ock, hvad jag vid ett föregående tillfälle påpekat, nemligen orimligheten af att Riksdagen, på grund af enskilda motionärers framställningar om byggande af stambanor, fattar definitiva beslut om anvisande af stora summor, utan att afvakta framställning derom från Regeringen. När Regeringen är den, som i detta fall skall afgifva Proposition och denna ej ansett sig kunna afgifva en rådan, så tror jag, för min del, att man med bifall till Utskottets förslag, bör afslå det begärda anslaget.

Sedan öfverläggningen förklarats slutad yttrade Herr Grefven och Talmannen, att under densamma hade yrkats dels bifall till den förevarande punkten; dels af Herr Wallenberg, att Kammarerna, med afslag å Utskottets förevarande hemställan, måtte för sin del besluta, att Riksdagen, för östra stambanans fortsättande från Norrköping till Nässjö, skall för år 1870 anvisa ett belopp af 1,500,000 R:dr R:mt, hvaraf dock Kongl. Maj:t må ega att för ändamålet använda 500,000 R:dr redan under innevarande år; och dels slutligen att punkten skulle till Utskottet återförvisas.

Härefter framställde Herr Grefven och Talmannen först proposition på bifall till punkten, hvarvid svarades talrika ja, blandade med nej, sedermera proposition på afslag derå och antagande af Herr Wallenbergs ofvanberörda förslag, då svaren utföllo med talrika nej, blandade med ja, och slutligen proposition på återremiss af punkten, hvilken proposition besvarades med talrika nej jemte några ja; hvarefter och sedan proposition på bifall till punkten förnyats samt med talrika och starka ja, blandade med nej, besvarats, Herr Grefven och Talmannen förklarade sig nu hafva funnit ja öfvervägande.

Flere ledamöter begärde votering.

Efter det Kammarerna, uppå Herr Grefven och Talmannens framställning, till kontraposition vid voteringen antagit Herr Wallenbergs yrkande, uppsattes, justerades och anslogs följande voteringsproposition:

Den, som bifaller Stats-Utskottets hemställan i 2:dra punkten af Betänkandet N:o 66, röstar

Ja;

Den det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, afslår Kammarerna Utskottets ifrågavarande hemställan och beslutar för sin del, att Riksdagen, för östra stambanans fortsättande från Norrköping till Nässjö, skall för år 1870 anvisa ett belopp af 1,500,000 R:dr R:mt, hvaraf dock Kongl. Maj:t må ega att för ändamålet använda 500,000 R:dr redan under innevarande år.

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

Ja — 73;  
Nej — 29.

*3:dje punkten.*

Bifölls.

*4:de punkten.*

Herr Nordenfelt, Leonard Magnus: Stats-Utskottet har i denna punkt behandlat flera af Grefve Sparre föreslagna enskilda jernbanor. Utskottet har föreslagit, att en viss del af anläggningskostnaden, högst 1:del, må kunna anvisas såsom understöd för enskilda jernvägsföretag. För min del är jag öfvertygad om att detta i allmänhet är otillräckligt, men då Utskottet jemväl föreslagit att understöd må kunna lemnas på annat sätt, vill jag härom ej framställa något särskildt yrkande. Jag har afgifvit en motion om räntegaranti under 40 år för en del af Frövi—Fahlu-banan, och ehuru denna motion är af Utskottet behandlad uti nästa punkt, nödgas jag likväl till följd af den uppställning Utskottets Betänkande fått an hålla att Frövi—Fahlu-banan måtte här i sin helhet behandlas. Den räntegaranti för en del af denna bana, som jag begärt, har befunnits röna vida mindre understöd än frågan om räntegaranti för banan i sin helhet, hvarföre jag, som anser hela banan vara af större nytta än delen, men förut föreslagit endast en del i hopp att lättare vinna bifall för detta förslag, ansett mig nu böra afstå från mitt förra yrkande och i stället begära understöd för hela banan.

Det är min öfvertygelse att denna bana har så stor betydelse för fäderneslandets industriella utveckling, att ingen annan jernväg kan med densamma uthärda jemförelse. Invid denna bana ligga, nu nästan värdelösa, oerhörda malm tillgångar af flera slag, hvilka genom en här anlagd jernväg skulle förvandlas till skatter, hvilka i sanning kunde sägas vara outtömliga. Der finnes zink, bly, koppar och jernmalmer, rikare både till kvantitet och kvalitet än annorstädes; jernmalmer, som innehålla från 63 till 70 procent med en brytningskostnad af 5 à 12 öre per centner, och som kunna lemnas i hvilken mängd som kan begäras, lastade på jernvägsvagn, för 12 à 15 öre per centner. Det är genom beräkningar af skickliga metallörer utrönt att, om denna malm förslas på jernväg till Gefle och derifrån till de Norrländska bruknen, så kan af densamma produceras tackjern, som bliver billigare än det Engelska och Belgiska. Genom att med låg transportkostnad föra denna rika och billiga malm eller deraf produceradt tackjern till andra skogrika delar af landet, höjes värdet på alla de skogstrakter, till hvilka sådan malm eller tackjern kan för skäligt pris erhållas. Jag har genom en vidlyftig korrespondens sökt göra mig underrättad om, huruvida malmexport till England med fördel skulle kunna ega rum, och jag har kommit till det resultat att en sådan är möjlig. England importerar nemligen främmande malm i stora kvantiteter från Algier, Elba och Spanien, och den malm, som kan lemnas från Grängesberget, är väsendtligen rikare än den England importerar, ehuru denna sednare står i något lägre pris. Äfven cokestackjern skulle med fördel kunna tillverkas i närheten af grufvorna samt jernmanufaktur medelst stenkolet i stor skala kunna be-

drifvas, hvarigenom en betydlig returfrakt vunnas för Statens jernväg. Vidare skulle denna bana i väsendtlig mån komma att underlätta beredningen af zink, bly och koppar, hvaremot nu endast den rikaste zinkmalmen exporteras med ringa vinst samt bly och koppar tillverkas medelst cokes, som man med stora ansträngningar och i ringa mängd framsläpat på landsväg från Nora.

Här har i går blifvit sagdt, att denna bana borde byggas smalspårig. Jag vill ej ingå i någon undersökning om fördelarne eller olägenheterna deraf, utan endast uttala min på beräkningar grundade öfvertygelse, att en smalspårig bana med behöflig trafikförmåga här skulle blifva dyrare, än en bredspårig, hvarföre jag för min del alltid kommer att votera emot en smalspårig bana på denna led, ehuru det väl må vara att för andra lägen med mindre trafik, smalspårig bana kunna vara användbar.

Vid förra riksdagen, innan jag ännu tagit kännedom, om hvilket inflytande denna bana kunde komma att utöfva på trafiken å Statens bana, föreslog jag en undersökning derom, men nu, sedan jag haft tillfälle att göra mig reda för förhållandet och sett denna trakt jemte der varande malmrikedomar, anser jag en sådan undersökning icke nödvändig, och jag får säga, att jag beklagar, det så få af Kammarrens ledamöter varit i tillfälle att bese denna del af landet.

Enligt min tanke skulle denna bana komma att utöfva ett oerhördt inflytande på våra handelsförhållanden; ty icke på något annat ställe kan man finna så stora bidrag för vår export.

På Statens banor skulle denna jernväg komma att bereda en förökning af nettoinkomsten af öfver 200,000 R:dr om året. Jag grundar denna siffra på den nettoinkomst, jag har mig bekant, att Köping—Hult-jernvägen tillsammans med Nora-jernvägen gifvit Statens jernvägstrafik. Jag har nemligen kommit till det resultat, att dessa något öfver 7 mil långa jernvägar gifvit Staten en direkt nettoinkomst under år 1867 utaf 160,000 R:dr och för 1868 sannolikt vida mer, ehuru detta belopp ännu ej hunnit uträknas. Jag har af trafikchefen vid denna bana fått en detaljerad beräkning, som jag håller här i min hand, och som visar, att stationen Köping ensamt gifvit 35,000 R:dr i nettoinkomst till Statens jernvägar under år 1868. Om jag nu tager i betraktande att Frövi—Fahlu-banan är dubbelt så lång som denna bana och går igenom Sveriges rikaste bergslager, så synes det mig ej vara förmätet att antaga, att den skulle komma att gifva Staten åtminstone 50 procent mera än hvad Köping—Hult-banan gifvit. På grund häraf torde kunna antagas att Frövi—Fahlu-banan genast den blefve färdig, skulle komma att stoppa i en af Statens fickor 240,000 R:dr om året.

För att undersöka hvilka uppoffringar från Statens sida behöfva göras för vinnande af förutnämnda stora ändamål, har jag trädt i underhandlingar med några aktade Engelska firmor och fått det besked, att de äro villiga att bilda ett bolag, som skulle bygga banan och för framtiden sköta trafiken på densamma, om något lämpligt understöd af Staten i form af räntegaranti eller på annat sätt bolaget beviljades. Jag ifrågasatte först en räntegaranti af 5 procent, som de ifrågasvarande firmorna helst önskade, men då någon utsigt

att ett sådant förslag skulle af Riksdagen bifallas nu ej lärer forefinnas, har jag, oakadt jag ej tror att Staten derpå skulle göra någon betydande uppoffring, ansett mig böra förändra mitt yrkande så, att bolaget i stället under 25 år från den tid banan blefve färdig och öppnad för rörelsen skulle af statsmedel erhålla ett kontant årligt understöd, motsvarande 2 procent af anläggningskostnaden. Detta anslag skulle sannolikt kosta statsverket mindre än de förut lemnade bidragen till enskilda banor och motsvarar efter fem procents räntefot tjuguuåtta och två tiondedels procent af anläggningskapitalet lemnade kontant i början af det år, vid hvars slut första annuiteten skulle erläggas. Men då Staten för en annuitet icke utan kapitalrabatt lär kunna betinga ett kapital efter 5 procents räntefot, skulle kostnaden för statsverket af den annuitet jag föreslagit icke blifva väsendtligen dyrare än 25 procent kontant bidrag, helst om detta sednare utbetalades under arbetstiden såsom hittills varit vanligt. Statens förlust på de förut beviljade lånen emot 5 procent, hvaraf fyra procent på det oguldnade beloppet beräknas såsom ränta, så väl som på de tre års räntefrilaget, som blifvit beviljad på dessa lån, motsvarar, om alla bolagen fullgöra sina förbindelser, hvilket är föga sannolikt, och den effektiva ränta Staten betalar för dessa medel antages till 5½ procent, hvilket är mindre än de båda sednaste lånen kostat, samt amorteringen beräknas efter 5 procents räntefot, en annuitet af två procent på anläggningskostnaden under 23½ år. Om åter ett eller annat bolag icke fullgör sina förbindelser, blir Statens bidrag för enskilda jernvägar på detta sätt i det hela betydligt större. Härvid bör man ock taga i betraktande den omständigheten, att Staten ej behöfver göra någon utgift förr än efter ett år efter det banan i sin helhet blifvit fullbordad, hvilket skulle komma att dröja i 3 år. Enligt den beräkning jag gjort blefve Statens uppoffring under de första åren icke större än 100,000 R:dr om året, och ju längre tid som sedan går, desto mera ökas Statens inkomster genom tillväxten af den rörelse som denna bana komme att tillföra Statens banor. Om denna tillväxt beräknas till 5 procent årligen på nettobehållningen, skulle Staten redan efter 10 år få in mer än som utgifves utom den tillväxt i bevillning och minskning i understöd åt nödlidande, som denna bana måste förorsaka. Vill Riksdagen icke denna gång bifalla understöd åt Frövi—Fahlubanan, så återkommer riksdag efter riksdag nya förslag för sådant understöd; men det är icke gifvet att tidpunkten alltid är lika gynnsam som denna gång är fallet, eller att ändamålet kan vinnas en annan gång med så ringa uppoffring som nu. Detta anbud af ett Engelskt bolag att utföra banan kan man icke alltid påräkna att erhålla.

Konjunkturen i detta hänseende är för det närvarande synnerligen gynnsam; ty pålitliga kontraktörer med ledigt kapital och lediga ingenjörer hafva från Indien, efter der fullbordade arbeten, återkommit till England och söka nya arbetsföretag, hvarjemte den Engelska marknaden nu är gynnsam för aktieteckning derstädes. Jag kan naturligtvis ej ingå i någon personlig ansvarighet för att aktieteckningen skall lyckas, eller att förtroendet till Svenska företag icke möjligen skall komma att lida, om detta bolag misslyckas eller sedan

arbetet någon tid fortgått icke skulle befinnas fullt solvent, hvilket sednare dock torde kunna förekommas genom de garantier för företags fullbordande, som Kongl. Maj:t utan tvivel bör fordra och hvilka jag för min del skall söka att få så stränga som möjligt, men jag är fullt öfvertygad om de personers kapitalstyrka och redbarhet som nu vilja ingå i detta företag och jag ser uti detta förslag en möjlighet eller stor sannolikhet att med ringa uppoffring från Statens sida åstadkomma en jernbana, som för hela landet och dess industriela utveckling är af den största vigt, och får jag derföre yrka, att "Riksdagen måtte bemyndiga Kongl. Maj:t att med enskildt bolag, som åtager sig att på egen bekostnad, enligt af Kongl. Maj:t godkänd plan, anlägga och allt framgent trafikera en jernväg från Frövi till Fahlun med grenbana till Insjön (eller ock grenbana till Båtstad jemte kanalisering af Dalelfven derifrån till Siljan) träffa det aftal, att bolaget, under 25 år från den tid då berörda bana är färdig och öppnad för rörelsen, eger att af statsmedel uppbära ett kontant årligt understöd, motsvarande 2 procent å den summa, hvartill Kongl. Maj:t anser anläggningskostnaden kunna skäligen beräknas, dock med vilkor, att sistnämnda summa ej af Kongl. Maj:t bestämmes till högre belopp än 16,000,000 R:dr, eller att det årliga bidraget ej må utgå med mera än 320,000 R:dr; samt uti underdånig skrifvelse anhålla, det Kongl. Maj:t måtte pröfva, dels hvilka jernvägsanläggningar i öfrigt må anses för utveckling af landets industri mest af behofvet påkallade under den närmaste tiden af 12 till 15 år, samt den ungefärliga kostnad, hvartill deras anläggning kan antagas uppgå, dels lämpligaste sättet att befordra deras utförande genom ett eller flera enskilda bolag, vare sig genom direkt anslag till belopp af högst  $\frac{1}{3}$  del af anläggningskostnaden eller på annat sätt; samt att Kongl. Maj:t deretter behagade till nästkommande Riksdag aflåta nådig framställning i ämnet, äfvensom att Riksdagen måtte till Kongl. Maj:ts disposition anvisa 25,000 R:dr för bestridande af de härmed förenade kostnader."

Ett kostnadsförslag för Frövi—Fahlu-banan uppgår, utom jernbanan till Insjön, till öfver 16 millioner, och ett annat af Major Adelsköld till 19 millioner, men jag är öfvertygad om att banau kan byggas billigare och derföre har jag inskränkt summan till 16 millioner såsom ett maximum. I denna summa ingår då äfven kostnaden för en grenbana till Insjön värd 2 $\frac{1}{2}$  millioner. Det sistnämnda kostnadsförslaget på 16,000,000 R:dr har blifvit godkänt af Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen, men planen kan otvifvelaktigt, liksom de flesta andra förberedande förslag, väsendtligen förbättras. Då det beror på Kongl. Maj:t att godkänna summan inom ett maximum, synes det mig ej ligga något hinder i denna omständighet emot att godkänna mitt förslag, för hvilket jag tager mig friheten anhålla om Kammarrens bifall.

Herr Rydin: På samma gång jag erkänner rigtigheten af det syfte, som ligger till grund för Utskottets förslag, kan jag ej återhålla åtskilliga betänkligheter emot detsamma. Utskottet har nemligen i denna fråga kommit till det rigtiga resultat, att, om enskilda banor skola understödjas, så bör detta ske genom ett bestämdt, fixt

anslag. Men deremot kan jag icke säga detsamma om sista delen af punkten, deri det vill synas mig, att Utskottet ställer alltför stora anspråk på Regeringen. Utskottet föreslår nemligen en underdånig skrivelse med anhållan att Kongl. Maj:t måtte pröfva, dels hvilka jernvägsanläggningar må anses för utveckling af landets industri mest af behovet påkallade under de närmaste tiderna af 12 till 15 år samt den ungefärliga kostnad hvartill deras anläggning ansåges kunna uppgå — — — samt att Kongl. Maj:t derefter behagade redan till nästkommande Riksdag aflåta nådig framställning i ämnet, äfvensom att Riksdagen måtte till Kongl. Maj:ts disposition anvisa 25,000 R:dr för bestridande af de härmed förenade kostnader.

Nu frågas: kan man begära att Kongl. Maj:t skall kunna hafva ett sådant förutseende, att han kan skall kunna på förhand säga, hvilka jernvägar som skola ifrågakomma att anläggas under en tid af 12 å 15 år? Ytterligare kan frågas: huru skall Kongl. Maj:t bete sig för att få reda på, icke allenast hvilka jernvägar, som inom hela riket kunna komma att anläggas, utan äfven hvilka af dessa, som företrädesvis äro af beskaffenhet att befrämja landets industri? Det är klart att för landets industri är den enskilda företagsamheten i främsta rummet nödvändig; det är denna som framkallar industrien och som måste söka göra för sig klara de vilkor, hvarunder industrien frodas. Det är således ock denna som bestämmer, hvilka jernvägsanläggningar som böra ifrågakomma. Regeringen deremot bör endast intaga en afvaktande ställning för att se hvilket förslag till jernvägsanläggningar som den enskilda industrien kommer att framlägga till Regeringens begrundande och pröfning. Att nu anhålla, det Regeringen, utan afseende på hvilka undersökningar som komma att göras, sjelfskulle taga initiativet och pröfva, hvilka jernvägsanläggningar som vore af nöden, synes mig derföre orimligt.

Vidare är det omöjligt att begära, att Kongl. Maj:t, när skrivelsen får en sådan omfattning som här är föreslagen, redan till nästa Riksdag skulle kunna hinna inkomma med det begärda förslaget. Slutligen kan jag ej annat än ogilla, att Stats-Utskottet föreslagit, att till Kongl. Maj:ts disposition skulle anvisas 25,000 R:dr, hvilka måste anses afse att anställa undersökningar om enskilda jernvägar till befrämjande af den enskilda industrien. Huru skall väl Regeringen bete sig för att göra sådana undersökningar och hvart skall den skicka sina ingenjörer? och dessa 25,000 R:dr huru långt räcka de? Under vanliga förhållanden är det ju ock klart att enskilda personer sammansluta sig i bolag och således sjelfva verkställa de behöfliga undersökningarne. Regeringen bör derföre, såsom jag redan sagt, intaga en afvaktande ställning. Det blifver för henne mer eller mindre omöjligt att på blotta hörsagor gripa in här och der och göra några kostnader på anställande af undersökningar, då det ju kan hända, att den enskilda företagsamheten fordrar helt andra jernvägssträckningar än Regeringen för sin del anser lämpliga. Regeringen skulle alltså hafva gjort dessa undersökningar i fåvitsko. Till följd af hvad jag sålunda anfört får jag anhålla om afslag på den föredragna punkten.

Herr Hasselrot: Jag ber att med min röst få understödja Herr Nordenfelts förslag. Utaf alla de jernvägar, som här blifvit föreslagna, är det ingen som skulle komma att medföra det stora gagn, som den af honom förordade; och som ett bolag nu lärer vara bildadt eller på väg att bildas för att bygga den, så synes det mig, att man ej bör skjuta undan densamma till en aflägsen framtid, utan begagna tillfället; och får jag därför anhålla om bifall till Herr Nordenfelts förslag.

Grefve af Ugglas: En värd talare från Norrland har haft åskilliga anmärkningar att göra emot Utskottets förslag. Han har ansett olämpligt att begära, att Kongl. Maj:t skulle pröfva hvilka jernvägsanläggningar, som kunna anses för utveckling af landets industri mest af behovet påkallade. Han har ansett orimligt att begära, att Regeringen, efter en sådan pröfning, skulle för *nästa* Riksdag aflåta framställning i ämnet; och slutligen har han förmenat, att 25,000 R:dr skulle vara ett alldeles otillräckligt belopp till *undersökningar*.

Jag ber dock så väl honom, som Kammarens öfriga ledamöter betänka, att, då vid denna riksdag ånyo framträdtt anspråk från flera orter att, i och för jernvägsanläggningar, komma i åttajutande af statsbidrag, antingen genom obligationer eller räntegaranti, hvarigenom de enskilda banorna skulle förvandlas till statsbanor, eller åtminstone genom ett betydligare bidrag, så är det nödvändigt, att ett ordnande af dessa anspråk sker. Man kan icke tillbakavisa dessa behof, men Staten bör se till att, när den enskilda industrien genom lättade kommunikationer befrämjas, dessa på billigt sätt åstadkommas, hvarjemte Staten äfven af sin ekonomi tvingas att ordna de understöd, som gifvas, efter Statens tillgångar. Ett sådant ordnande är omöjligt, om Kongl. Maj:t öfvertager det, och det är således påtagligt, att, om Representationen dels vill undvika att blifva bestormad af petitioner från än den ena och än den andra orten, och dels önskar att reda må åstadkommas i det sätt, hvarpå understöd må lemnas, så måste en plan för den närmaste framtiden uppgöras. Jag tror detta vara oefftergiffigt, såsom frågorna nu ställt sig, att ett håll göres på alla de anspråk, som med mer eller mindre fog framställas, och att en reda i dessa förhållanden ifrågasättes. Detta kan icke, såsom jag redan nämnt, åstadkommas genom någon annan än Kongl. Maj:t, och det måste därför åt Kongl. Maj:t öfverlemnas. Att säga att det är omöjligt för Kongl. Maj:t att till *nästa* Riksdag göra framställning i ämnet, tror jag ej vara rätt. En mängd jernvägsföretag hafva redan tagit sin början; en stor del har föranledt till undersökningar, och kostnadsförslag äro för flera redan uppgjorda. Många materialier finnas således redan, på hvilka Kongl. Maj:t kan stödja en beräkning af hvad som bör göras, och hvilka göra det möjligt för Kongl. Maj:t att tillse i hvad ordning dessa anspråk böra af Staten tillgodoses. Jag anser således ingalunda omöjligt för Kongl. Maj:t att till *nästa* Riksdag framställa förslag på de banor, åthvilka Staten under den närmaste framtiden bör rigta sin uppmärksamhet, och till hvilka den bör lemna det understöd, som står i dess magt. Detta sätt att gå till väga är nödvändigt därför, att Staten då kan beräkna, huru mycket den anser sig kunna offra på enskilda banor,

utöfver hvad den offrar på stambanorna; och derigenom blir Staten i tillfälle att det ena året från det andra ordna jernvägsbyggandet i en viss följd, så att icke en mängd jernvägsanläggningar verkställas på ett år och ett obetydligt antal ett annat år.

Hvad angår anmärkningen, att beloppet icke skulle förslå till *undersökningar*, så får jag nämna, att i denna punkt ej finnes ett ord, som omtalar undersökning; men det är deremot gifvet, att när en mängd förslag inkomma till Kongl. Maj:t, måste åtskilliga uppgifter underkastas kontroll. När Kongl. Maj:t ej är öfvertygad, att antingen de beräkningar, som blifvit uppgjorda, i verkligheten hålla streck, eller det intresset, som ett ifrågasatt jernvägsföretag skulle tillgodose, uppgifves i öfverensstämmelse med verkliga förhållandet, så måste Kongl. Maj:t, för att kunna pröfva ansökningen, låta verkställa kontrollundersökning på en eller annan del. Det är för att ega tillgångar till verkställande af sådana kontrollundersökningar, som detta belopp blifvit anslaget, och det kan möjligtvis vara knappt tilltaget, men det är äfven möjligt, att det kan räcka till detta af mig angifna ändamål.

I sammanhang med denna punkt, hafva ett par talare förordat Fallu—Frövi-banan, och jag får för min del säga, att bland enskilda banor är denna en af de viktigaste, men deraf följer ej att jag anser, att denna fråga i närvarande stund befinner sig på den ståndpunkt, att bidrag nu kan af Staten lemnas.

Jag tog mig friheten i går, när frågan om norra stambanan förevär till behandling, att tillkännagifva det jag ej ansåg det förmedlingsförslag, Utskottet med afseende på denna bana gjort, kunna tillfredsställa någon. Det förefaller mig omöjligt, att den bana, Utskottet föreslagit, skulle tillgodose Norbergs bergslag, och att man skulle kunna lemna utan beaktande det stora anspråk, en några miles vidsträckt bergslag i sådant afseende eger. Jag tror derföre, att en gång, när den norra stambanan ifrågakommer, sträckningen blir en helt annan än den nu föreslagna. Sannolikt kommer den att utgå från Thureberg eller annan plats på Stockholms—Upsala-banan, till beröring icke allenast af Norberg, utan äfven af Grängesberget. Staten kan ej motstå den påtryckning, som af vestra bergslagen kommer att ske, derest Staten skulle vilja tillgodose endast den östra bergslagen. Det var derföre, som jag ansåg Utskottets förslag oantagligt, och jag framhöll nödvändigheten deraf, att en ordentlig plan, ett system borde uppgöras för den norra jernvägens sträckning. Uti detta system borde äfven Fallu—Frövi-banan ingå; men deremot kan jag ej finna, att Staten för närvarande bör till denna bana bidraga. Motionären, hvilken först hade ordet, har tillkännagifvit, att hvarken ett aktiebolag blifvit bildadt, ej heller utredning skett, huru denna bana bör byggas. Undersökning har visserligen egt rum, men såsom motionären sjelf i Utskottet förklarar, vore den ej till alla delar tillförlitlig. Dertill kommer en annan sak: det har varit i fråga att denna bana skulle byggas bredspårig, och man har beräknat anläggningskostnaden härefter. Det kan dock hända, att, om Staten skulle bygga en bergslagsbana, de bibanor, som komme att tillstöta densamma, möjligen borde vara smalspåriga. Anläggningskostnaden för

denna bana blefve således billigare och statsbidraget skulle dertföre minskas.

Den värde motionären har här framhållit ett sätt, hvarpå Staten skulle kunna tillgodose Fällu—Frövi-banan på ett bättre sätt än det Utskottet i denna punkt ansett fördelaktigast. Det förslag, han afgifvit, är, att Staten skulle förbinda sig att under 25 år från den tid, banan är färdig och för trafik öppnad, lemna 2 procent af anläggningskostnaden. Det roade mig att nu här i Kammaren se till huru motionärens förslag, — hvilket han ansett ungefär lika med Utskottets i denna punkt, — att en fjerdedel af anläggningskostnaden skulle såsom direkt bidrag lemnas till jernvägsanläggningar, komme vid jämförelse med detta att slå sig ut. Det visade sig då, att, om jag antog, att Staten skulle lemna en fjerdedel af anläggningskostnaden med 4 millioner, så, och om jag till dessa 4 millioner lägger 5 procents ränta på ränta i 25 år, uppstår ett belopp af 12,630,000 R:dr; under det att om jag utgår från motionärens förslag, nemligen att man skulle medgifva 320,000 R:dr årligen, i hvilket fall ock ränta på ränta skulle beräknas, så blir summan på 25 år 15 millioner, och således tillökningen 2,370,000 R:dr. Vill jag nu ej i någotdera fallet räkna ränta, så visar sig motionärens förslag ändock sämre för Staten, ty man får i ena fallet utgifva 4 och i andra fallet 8 millioner. Således skulle motionärens förslag i alla händelser blifva till fördel för bolaget. Det ligger här, likasom i ofrīga med afseende på denna bana gjorda beräkningar, mycken osäkerhet; och redan detta är fullkomligt tillräckligt skäl att icke lemna statsbidrag till denna bana.

Men jag får dessutom fästa uppmärksamhet derpå, att — för den händelse Kammaren, i likhet med Utskottet, anser dels att det sätt, hvarpå Staten till dato understödt enskilda banor, hvilket sätt bestått deri, att Staten själf upplånat penningar och sedan utlånat dessa emot mindre ränta, icke blott icke är riktigt, utan äfven medför en osäkerhet, som visat sig såväl vid denna som föregående riksdagar, och dels att man bör bryta med detta system och antaga ett annat, samt Kammaren, till följd deraf, godkänner Utskottets förslag, som afser att befordra jernvägsanläggningars utförande genom direkt bidrag eller på annat sätt, som kan anses vara lämpligt — det väl icke kan vara i sin ordning, att, innan Kongl. Maj:t, som i administrativa angelägenheter bör yttra sig, gifvit sitt utlåtande och lemnat den utredning, Riksdagen begärt, för denna eller någon annan bana bestämman den eller den principen, då man står i villrådighet om hvilken princip som är den rätta. Gillar man den åsigten, att man bör bryta med det gamla, så bör man gå till väga så som Utskottet föreslagit, och omsorgsfullt pröfva det system, som bör sättas i stället för det fordna.

Grefve Mörner, Carl Göran: Jag anhåller att i denna fråga få yttra några ord och börjar med den sednare delen af frågan, som rörer räntegaranti. Det har för en särskild jernväg blifvit begärd en räntegaranti för en tid af 25 år med två procent årligen å anläggningskostnaden. Då motionären uti den motion, som han vid början

början af riksdagen framlade, begärde en räntegaranti af fem procent under en tid af 40 år, så måste vi erkänna att han varit ganska beskedlig och anspråkslös, då han nedsatt sina fordringar till två procent och inskränkt tiden till 25 år. Oaktadt detta finnas dock ganska många betänkligheter emot förslaget. Att lemna garanti åt ett aktiebolag, som ännu icke finnes till, är redan en anmärkningsvärd omständighet och vet man väl, om bolaget, i fall det en gång träder i verksamhet, går in på de modifierade villkoren eller föredrager de större? Här förekomma vidare sex andra motionärer, hvilka väckt fråga om denna jernväg, men de hafva inskränkt sig att begära, att Riksdagen måtte till Kongl. Maj:ts disposition anvisa 25,000 R:dr för bestridande af nödiga undersökningar om Frövi—Fahlu-banans lämpligaste sträckning samt anläggningskostnad och trafikförhållanden. Dessa motionärer äro allesamman från ifrågavarande orter och äro väl i tillfälle att bedöma nödvändigheten af en undersökning rörande såväl banans lämpligaste riktning och utvidgning, som ock arbetskostnaden och öfriga trafikförhållanden. Mig synes då, när hvarken sträckningen eller anläggningskostnaden är behörigen utredd, det vore nog hastigt att skynda med afgörande af frågan om räntegarantien. Att denna bana emellertid är af stor vikt är obestriddt och jag tror nog att den under vissa förutsättningar kan komma att bära sig. Det upprättade förslaget, sådant det uti Herr Nordenfelts motion framställes, afser en bredspårig bana och i följd deraf har kostnaden stigit till det ansevärdiga belopp, som här finnes upptaget. Det anspråkslösa förslaget om understöd för en bana genom Småland står i en temligen bjert kontrast emot detta förslag, som för 10½ mils jernväg fordrar 16,000,000 R:dr, således nära nog 800,000 R:dr per mil, då i förslaget till bana i Småland begärdes 1,000,000 R:dr för sju mil. Halfannan mil af den norra banan skulle kosta lika mycket som hela den småländska, hvilken dock har en sträckning af sju mil.

Man har, som vi veta, förr haft föga utsigt att få den smalspåriga banan godkänd, men det synes mig som skulle man kunna hafva större förhoppningar att få denna princip erkänd, då sjelfva Jernvägsbyggnadsstyrelsen yttrar sig, i anledning af från Stats-Utskottet infordrade uppgifter, uti sitt memorial till förmån för de smalspåriga banorna. Det heter nemligen uti detta memorial, intaget i Utskottets förevarande Betänkande pag. 43 rörande sträckningen af och kostnaden för ifrågavarande bana:

“Då en betydlig nedsättning i anläggningskostnaden för ifrågavarande jernbana skulle kunna göras, dels genom användandet af ett så kalladt smalspårigt jernvägssystem, hvarmed Styrelsen dock icke afsåge ett sådant, som genom en minskning i spårvidden af några få tum väl medför alla med jernbanor af olika spårvidd förenade olägenheter, utan att i någon mån minska anläggningskostnaden, utan en sådan minskning i spårvidden, hvarigenom verkliga besparingar kunde vinnas, och dels genom att på de ställen, der sådant till följd af lokala omständigheter befunnes fullt motiveradt, använda brantare stigningar och kurvor af mindre radie, än som vid de öfriga stambanorna blifvit iakttagna, samt slutligen genom användandet af bil-

ligare byggnadssätt vid broar och viadukter, hvilka för minskning i kostnaden borde endast grundläggas för enkel bana och äfven uppföras af trä, der solidare byggnadssätt skulle blifva alltför kostsam, och, enär å ifrågavarande jernbana hvarken någon så stor farhastighet, som på Statens öfriga stambanor, vore af behovet påkallad, eller en så stor person- och godstrafik kunde vara att påräkna som på dessa sednare, ansåge Styrelsen, att en sådan jernbana af mindre spårvidd skulle för den norra delen af landet vara fullt motsvarande behovet och äfven i ekonomiskt afseende den ändamålsenligaste“.

“Då, såsom ofvanför är anfördt, en del af ifrågavarande bana skulle komma att anläggas genom Norge och sannolikt är, att denna del i framtiden komme att förbindas med den från Trondhjem till det inre af landet anlagda banan, hvilkens spårvidd, såväl som spårvidden å de mellan Elverum och Hammar samt emellan Drammen och Randsfjorden i Norge anlagda jernbanorna är 3 fot 6 tum (Engelskt mått), samt det på grund af denna spårvidd konstruerade jernvägssystemet befunnits vara ändamålsenligt och medfört en besparing i anläggningskostnaden af omkring en tredjedel af den för de derstädes utförda bredspåriga jernbanorna, så har Styrelsen, såväl med hänsyn till nämnda spårvidds ändamålsenlighet för ifrågavarande fall, som till de stora fördelar, som skulle uppstå genom samma spårvidd å de Svenska och Norska jernbanorna, hvilkas framtida förenande till stort ömsesidigt gagn vore att förutse, föreslagit, att vid de undersökningar, som afse Statens jernvägsbyggnaders utsträckning norr om Gefle—Dala-banan, nämnda spårvidd af 3 fot 6 tum (Engelskt mått) och ett derefter lämpadt system, äfvensom förutnämnda till besparing i anläggningskostnaderna ledande modifikationer i byggnadssättet för öfrigt måtte få ligga till grund för planernas uppgörande och anläggningskostnadernas beräkning“.

Mig synes hvad i detta hänseende blifvit yttradt fullkomligt öfverensstämmande med hvad Major Adelsköld redan vid 1862—1863 årens riksdag tog sig friheten till Stats-Utskottet framföra, men hvilken åsigt då icke ansågs vara något att fästa sig vid. Nu har emellertid samme man uti ett sednare yttrande af den 14 April 1869, intaget i Stats-Utskottets Betänkande N:o 65, anfördt enahanda förhållande, då han säger:

“Beträffande den sednare frågan om spårviddens inverkan på byggnads- och trafik-kostnaderna vid jernvägar, får jag vördsammast upplysa, att enligt den erfarenhet, som så väl här i landet som i Norge vunnits vid de ej obetydliga jernvägssträckor, som numera finnas utförda enligt de ifrågavarande olika systemerna, kan man med temlig säkerhet antaga, att banor med 3,6 fots spårvidd, anlagda på samma terräng, med samma lutningar och krokar och med jemförelsevis samma soliditet, kosta i anläggning omkring  $\frac{2}{3}$ -delar af sådana med 4,83 fots spårvidd“.

“Norska Jernbandirektören *Carl Pihl*, som har ännu mera erfarenhet häruti, såsom chef för de Norska jernvägsbyggnaderna, hvilka alla, med undantag af hufvudbanan från Christiania, utföras med

3,6 fots spårvidd, har uppgifvit ännu större skilnad i anläggningskostnad“.

Således synes det, som om ett sådant byggnadssätt skulle kunna komma till användande och som skulle denna bana speciellt kunna helt och hållet byggas utan understöd eller räntegaranti, om blott bolaget tillskjöte  $\frac{3}{4}$ -delar af anläggningskostnaden och detta så mycket heldre som denna bana hufvudsakligen är af vigt för godstransporter, hvadan man skulle kunna vara belåten med mindre än tre miles hastighet i timmen, såsom nu är meningen, och ändå tillgodose trafikbehöfven genom flera tåg dagligen fram och tillbaka, med den fart som godståg i allmänhet hafva. Det synes mig nemligen vara af stor vigt att icke på en bana af sådan beskaffenhet som denna nedlägga onödigt stora kostnader genom att gifva densamma den större prydlighet och elegans, som man i viss mån fordrar hos våra statsbanor, ty här kunna mycket väl de öfverflödiga prydnaderna lemnas å sido och endast afseende fästas å det ändamålsenliga.

Jag anser emellertid denna fråga, såsom sagdt, vara för tidigt väckt och ännu i det omtvistade och outredda skick att Riksdagen icke bör fastställa någon skyldighet för Staten med afseende å räntegarantier och dylikt.

Hvad åter beträffar den sednare delen af frågan, eller den af Utskottet föreslagna skrifvelsen, så föreställer jag mig att hvad en föregående talare om en sådan begäran yttrade, är ganska riktigt, nemligen, att det var att förutsätta en väl stor förmåga af förutseende hos Regeringen, att den nu skall säga, hvad i afseende på jernvägsanläggningar under de närmaste 12—15 åren skall vara ändamålsenligt, och att komma med en sådan begäran tror jag vara att alltför långt sträcka sina anspråk. Ej heller borde man genom sådana bestämmelser lägga hinder i vägen för de förslag, som möjligen inträffande omständigheter kunna påkalla. Likvisst och då en skrifvelse möjligen skulle vara tjenlig för att lägga kapson på de alltför vidt sväfvande planer, som vid äfven denna riksdag framkommit, vill jag gerna medverka till förslaget, men ber att få formulera detsamma i öfverensstämmelse med hvad jag yttrat och med uteslutande af hvad som rörer tidsbestämningar och räntegarantier etc., hvarigenom punkten skulle få följande lydelse: att Riksdagen måtte besluta, att uti underdånig skrifvelse anhålla, det Kongl. Maj:t måtte pröfva dels hvilka jernvägsanläggningar må anses för utveckling af landets industri mest af behöfvet påkallade, samt den ungefärliga kostnad, hvartill deras anläggning kan antagas uppgå; samt att Kongl. Maj:t etc. — — — lika med hvad Utskottet föreslagit. Jag anhåller om proposition å detta förslag.

Herr Leyonancker \*).

Herr Montgomery-Cederhjelm: Anledningen till denna skrifvelse framgår tydligt af Betänkandet. Utskottet öfvermålar huru många motioner i denna fråga om enskilda jernvägsanläggningar förekommit. När nu Grefve Sparres stora förslag, som vid

\*) Detta anförande återfinnes i slutet af bandet, pag. 525.

riksdagens början utan tvifvel hade att fagna sig åt stora sympatier inom Kamrarne, skulle till behandling förekomma, ansåg Utskottet sig icke kunna affärda detsamma, med mindre än att föreslå en utredning i sjelfva frågan och detta är anledningen till den föreslagna skrifvelsen. Jag medger att det ligger en svårighet uti att, enligt Utskottets förslag, till nästkommande riksdag hinna med en sådan utredning och lägga fram ett förslag, bygd på praktiska undersökningar, och jag vill af detta skäl icke mycket hålla på saken, så mycket mera som jag tror att den redaktion, som Grefve Mörner föreslagit, fullständigt uttrycker Utskottets åsigt, hvilken går ut på att i framtiden ställa så till, att icke en mängd enskilda jernvägsförslag kunna framkomma med den ringaste utsigt till understöd från Statens sida, sedan vi efter en utredning, som blifvit företagen af män, till hvilka Riksdagen hyste fullt förtroende eller hos hvilka man åtminstone kunde förmoda att icke ensidighet och enskilda intressen lågo till grund för afgifna omdömen — en gång hade ledning för vårt omdöme angående hvilka banor som af Staten kunde påräkna understöd.

Hvad angår Herr Nordenfelts förslag om bemyndigande för Regeringen att uppgöra aftal med ett bolag för byggande af Frövi—Falu-banan, kan jag icke, huru lifligt intresse jag än hyser för denna bandel, dertill skänka min röst. Jag är likvisst öfvertygad att, ur ekonomisk synpunkt sedd, densamma kommer att bära sig mycket väl. Hvilken utveckling en sådan bergslagsbana är i stånd till är alldeles otroligt, och jag vill i det fallet endast åberopa min egen erfarenhet i afseende på Nora—Ervalla-banan, uti hvilken banas direktion jag sedan 12 år är ledamot. Då denna bana anlades, kalkylerades transporten å banan till 250—300,000 centner om året och redan 1867 efter 10 års tillvaro befordrade banan effekter till en kvantitet af 1,100,000 centner. På samma sätt förhåller det sig med inkomsterna, hvilka 1858 utgjorde 38,000 R:dr och vid 1867 års slut uppgingo till 103,000 R:dr och sålunda på 10 år nära tredubblats, allt detta under det att frakterna successive blifvit nedsatta. Dessa skäl tala mycket för anläggande af en sådan bergslagsbana, som Frövi—Falu-banan, men just på grund af denna min till visshet gränssande förmodan om att denna bana har en vacker framtid, önskar jag att, innan densamma kommer till utförande, man träffar sådana aftal och uppgör sådana vilkor, att man icke sedan på grund af dessa råkar i några svårigheter, i synnerhet som vi alla veta att de företag, som grundat sig på med engelsmän uppgjorda kontrakter, icke alltid slagit så synnerligen väl ut.

På dessa grunder måste jag, ehuru jag kan nästan säga med blödande hjerta, yrka afslag å Herr Nordenfelts förslag.

Grefve Sparre, Eric: Då jag vid riksdagens början vågat framställa den motion, som en utaf reservanterne emot detta Betänkande anser hafva gifvit ansats åt de många särskilda jernvägsfrågor, hvilka sedermera framkommit, yttrade jag, att jag förutsåg att en ytterst liflig jernvägsstrid skulle komma att vid denna riksdag uppstå; och det var just för att om möjligt besvärja stormen, som jag framställde det förslag, som nu är föremål för Riksdagens prof-

ning. Jag måste nemligen upprigtigt tillstå, att jag icke hoppades eller ens hade för afsigt att redan vid innevarande riksdag Representationen skulle komma att ingå i någon närmare granskning af detta förslag. Min mening var egentligen att derigenom föranleda att Riksdagen måtte till Kongl. Maj:t öfverlemnna att taga detta viktiga ärende under ompröfning. Ty, på sätt jag i går yttrade, anser jag, att den enskilde representanten icke kan med erforderlig oväld pröfva, eller med tillräcklig insigt bedöma den viktiga frågan, hvarest jernvägar böra i landet företrädesvis anläggas; och det speciela förslag, som jag i sådant hänseende tillät mig att framställa och hvilket var resultatet af mångåriga och allvarliga begrundanden, hade således egentligen till ändamål att föranleda denna frågas öfverlemnande till Regeringen. Det är emellertid med ej ringa förväning, som jag funnit att Stats-Utskottet redan vid denna riksdag ansett sig kunna tillstyrka anslag för den statsbana, som i går var föremål för diskussion, under det att Utskottet på samma gång jemväl upptagit och endast i en mera utbildad form för Riksdagen framlagt det af mig väckta förslaget, att en ordnad plan måtte uppgöras för de jernvägsanläggningar, som under den närmaste framtiden böra blifva föremål för statsunderstöd. Att detta senare förslag har mycket skäl för sig, tror jag vara tillräckligen ådagalagdt genom den erfarenhet, som vunnits både vid denna och föregående riksdagar; och det kan mycket väl hända oss, att vi snart finna dess behöflighet ännu ytterligare bekräftad, derigenom att Andra Kammaren bifaller det af enskild motionär vid denna riksdag begärda anslaget till Oskarshamns—Nässjö-banan, ehuru den för denna bana uppgjorda plan, på sätt Stats-Utskottet öfverlämnadt, icke ens varit underställd Kongl. Maj:ts pröfning; och, om, såsom det kan befaras, Andra Kammaren, med afseende å den i Småland rådande nöden, beviljar detta anslag för en bana, om hvilken de fleste af oss knappast hört talas förrän nu, så kunna vi förvänta att vid kommande riksdagar blifva öfversvämmade af hundratals enskilda motioner om anslag för jernvägsanläggningar i olika delar af riket. Jag tror såhunda att det är alldeles nödvändigt, att en ordnad plan för jernvägsanläggningarne uppgöres äfven i vårt land, likasom i andra länder redan skett, och att man vid bedömandet af de motioner om nya jernvägsanläggningar, som kunna framdeles komma att väckas, bör i främsta rummet taga hänsyn till huruvida desamma öfverensstämma med eller korsa den en gång uppgjorda allmänna planen. Ja, jag går så långt, att jag skulle vilja att det hittills gällande bruket att enskilda motionärer framkomma till Representationen med förslag om nya jernvägsanläggningar alldeles afskaffades; ty tvifvelsutän vore det vida lämpligare att endast Regeringen framkom med sådana förslag. Derigenom vunnnes fördelen af större planmessighet i jernvägsfrågornas behandling och Riksdagen behöfde icke, såsom nu ofta är fallet, vid dessa frågors bedömande sakna ledningen af en förutgången noggrann och opartisk utredning. Detta nya system skulle dessutom medföra en annan vinst, som jag icke kan underlåta att med några ord vidröra. På sätt jag nyss antydde, är det nemligen mycket sannolikt, att Andra Kammaren kommer att bevilja det vid denna riksdag af enskild mo-

tionär väckta förslaget om understöd åt Oskarshamn—Nässjö-banan, om hvars anläggning kontrakt blifvit uppgjort mellan bolaget för denna bana och en engelsk jernvägsentreprenör. Jag har varit i tillfälle att taga kännedom om innehållet af detta kontrakt, och jag måste tillstå att jag dervid med den största förvåning frågade mig, huru det var möjligt att en förnuftig människa velat ingå på ett sådant kontrakt, ty det innebar icke den ringaste garanti huru, när eller om de erforderliga medlen skulle anskaffas. Detta skulle bero på aktietecknarnes sammanskott, och jag vet af erfarenhet huru trögt det går att åstadkomma sådana sammanskott. Ungefär samtidigt läste jag emellertid en artikel i ett af de senaste häften af tidskriften "The Economist" och denna artikel innebär en beskrifning öfver de engelska jernvägskontrakten, hvilken, jag måste tillstå det, var långt ifrån rekommenderande för dessa kontraktens tillförlitlighet. Der säges nemligen att Herrar jernvägsentreprenörer vanligen afsluta sådana kontrakt endast för att få en anledning att på Börsen framlägga en lista för aktieteckning. Sedermera puffas vederbörligen i tidningarne med påföljd att en större eller mindre summa tecknas, och entreprenörerne få derigenom penningar att röra sig med på en tid; men när de byggt en bit af jernvägen äro vanligen penningarne slut och bolaget, med hvilket kontrakt blifvit uppgjort, får sedan bäst det kan söka fullborda företaget. Om de engelske jernvägsentreprenörerne äro kände för att så illa uppfylla de aftal, som de ingå i eget land, hvad skall då ej blifva förhållandet med hänseende till de byggnadskontrakt, som de afsluta i Sverige — ty sannolikt är det ej de bästa af de engelske entreprenörerne, som uppsöka jernvägsarbeten i Sverige, utan snarare de sämste. I denna tanke blef jag ännu mera styrkt då jag jemförde nyssnämnda tidningsartikel med det kontrakt som jag kort förut genomläst, och då jag dervid äfven erinrade mig den erfarenhet, som vi redan vunnit angående de vanliga resultaten af dylika öfverenskommelser med engelska entreprenörer. Gellivarebolaget, Christianstadsbanan och Bergvik—jernvägen, äro i detta hänseende ett tillräckligt afskräckande exempel. Det var iakttagandet af dessa förhållanden, som till en del ledde mig vid uppgörandet af det sedermera framlagda förslaget, hvarigenom jag åsyftade att försöka att inom landet framkalla bolag för jernvägsentrepriser, och de personer, med hvilka jag i detta hänseende associerade mig, voro så beskaffade, att jag är förvissad att denna del af förslaget syfte verkligen skulle kunnat vinnas, derest sjelfva förslaget blifvit af Riksdagen antaget. Hvilken omätlig fördel hade det ej kunnat för landet medföra, om vi på detta sätt hade lyckats erhålla inhemska jernvägsentreprenörer, och hvilket gagn hade ej vår industri kunnat deraf hemta! Ty det är otvifvelaktigt, att, om sådane jernvägsentreprenörer en gång inom landet uppstått, så skulle de snart utsträcka sin verksamhet jemväl till grannländerna och derigenom öppna nya kanaler för afsättning af Svensk jernvägsmateriel. Det var derföre som jag tillät mig att i mitt förslag inrymma, att dessa bolag skulle, såsom vilkor för åtnjutande af den ifrågasatta statsgarantien, vara förbundna att använda inhemsk materiel. De utlåtanden, som Stats-Utskottet infordrat från flera Svenska fabriks-

idkare, bekräfta också min mening att det ej skulle vara omöjligt att inom landet åstadkomma den nödiga materielen; och det skulle sålunda otvifvelaktigt verka godt, om man på nyssnämnda sätt uppmuntrade den industri, om hvilken man åtminstone icke kan säga, att den icke är naturlig för vårt land, som både kallats och ännu kallas för "jernlandet". Införandet af det af mig förordade systemet skulle jemväl befördra den inhemska kapitalbildningen, och sålunda redan ur denna synpunkt verka till gagn för landet. På samma gång skulle det också medföra den fördel, att industriidkarne i de särskilda orterna kunde på förhand veta, huruvida och när de hade att påräkna anläggandet af jernvägar till dessa orter, och de kunde då ställa sig deretter. De industriidkare, som redan verkställt fabriksanläggningar i de orter, som hade att förvänta jernväg, bibehålla dessa anläggningar, och industriidkare å andra orter kunde i tid betänka sig på att uppsöka lämpligare platser för sin rörelses bedrivande. Ty sedan jernvägsnätet en gång blifvit fullbordadt, är det omöjligt att större industriela anläggningar kunna bestå å någon ort, som icke åtnjuter förmånen af detta kommunikationsmedel. Det är sålunda af största vikt att våra industriidkare må kunna på förhand beräkna de stora förändringar i vilkoren för deras rörelses bedrivande, som jernvägsanläggningarne måste komma att medföra.

För att vinna det sålunda antydda ändamålet är det oundvikligen nödvändigt, att vi nu vända oss till Kongl. Maj:t med den framställning, som Stats-Utskottet föreslagit. Jag erkänner att jag icke gratulerar Regeringen till erhållande af ett sådant uppdrag, hvars utförande blir förenadt med stora svårigheter i mera än ett hänseende. Men jag är förvissad, att Regeringen icke desto mindre skall emottaga detta uppdrag med samma lugn, hvarmed hon redan emottagit så många andra uppdrag af icke mindre svår beskaffenhet. Det säkra är i alla händelser att, om vi på detta sätt behandla frågan och derigenom vänja de särskilda orternas innevanare att med sina framställningar om erhållande af understöd för jernvägsanläggningar hänvända sig direkte till Regeringen och icke söka anlita enskilda representanters hjälp, så komma hädanefter alla jernvägsförslag att framträda inför Riksdagen i en helt annan gestalt än hittills och vi skola undgå dessa demoraliserande och förbittrade strider, som ovilkorligen måste uppstå, så länge dylika förslag framställas af enskilda motionärer, som för deras framgång måste räkna på verkningarne af en mer eller mindre lyckad vigilans. Vi hafva redan vid denna riksdag haft erfarenhet af en temligen het jernvägsstrid, och vi kunna vara förvissade, att kommande riksdagar skola medföra ännu hårdare strider af denna art, om vi ej i tid besvärja stormen, genom att lägga hela jernvägsfrågan i Kongl. Maj:ts hand och begära att han måtte utreda densamma. Det enda, som kunde vara att anmärka mot Stats-Utskottets förslag i detta hänseende, vore måhända, att Utskottet ifrågasatt att begära denna utredning redan till nästa riksdag; och om icke de allra flesta af de jernvägssträckningar, som förtjena att upptagas i det jernvägssystem, som Kongl. Maj:t kan antagas komma att föreslå, redan vore undersökta, så skulle äfven jag anse det vara olämpligt att i den underdåniga skrifvelsen nämna nästa riksdag såsom den

termin, inom hvilken utredningarne böra vara verkställda. Men då de flesta af berörda jernvägssträckningar redan äro undersökta, så torde en sådan begäran mycket väl kunna framställas. Blir det för Regeringen möjligt att redan till nästa riksdag aflåta nådig Proposition i ämnet, så är det ju så mycket bättre. För min del tror jag att detta verkligen skall blifva möjligt, så mycket heldre, som jag förmodar, att Kongl. Maj:t kommer att anmoda sakkunnige män, att biträda vid frågans utredning.

Hvad beträffar det af Grefve Mörner framställda förslaget, så skiljer detsamma sig från Utskottets förslag hufvudsakligen i tvänne punkter; men just dessa punkter anser jag vara mycket väsendtliga. Grefve Mörners förslag innehåller nemligen icke ett ord om det sätt, hvarpå de enskilda jernvägsanläggningarne böra af Staten understödjas, och icke heller derom att Kongl. Maj:t täcktes jemväl taga under öfvervägande hvilka af de ifrågasatta enskilda jernvägsföretagen, som företrädesvis böra understödjas. Jag tror sålunda att Stats-Utskottets förslag har ett bestämdt företräde, och får jag för min del anhålla om bifall till sistnämnda förslag.

Herr Heijkenskjöld. Mina tankar om Frövi—Fahlu-banan äro redan förut så väl kända, att jag ej behöfver uttrycka mig så synnerligen vidlyftigt vid detta tillfälle. Jag kan dock icke neka mig att framhålla några omständigheter, som jag anser böra tagas i beaktande vid denna frågas bedömande.

Enligt hvad Herrarne hafva sig bekant, behöfva Dalarne och hela Norrland årligen vida mera spanmål än de sjelfva kunna producera. En jernväg, som underlättar tillförseln till dessa provinser, måste sålunda medföra gagn, ej blott för provinserna sjelfva, utan äfven för de landsdelar, som hafva spanmål att afsätta. Ensamt denna omständighet torde sålunda tillräckligen ådagalägga Frövi—Fahlu-banans stora gagnelighet, äfven om densamma icke redan vore bevisad af hvad föregående talare anfört angående den vigt, som denna bana måste komma att erhålla för industrien.

Hvad beträffar en föregående talares anmärkning, att beslutet angående understödjandet af den nu ifrågavarande banan kunde hafva till följd att förekomma anläggandet af en annan jemväl ifrågasatt bansträckning, nemligen emellan Grängesberget och Ludvika, så är det väl möjligt att en sådan följd kunde uppstå; men jag tror att industriidkarne i de orter, som skulle komma att beröras af bägge dessa jernvägar, bäst böra kunna bedöma, hvilkendera bansträckningen, som för dem kan blifva fördelaktigast och sålunda företrädesvis bör anläggas.

Samme talare uppgjorde en kalkyl öfver de kostnader, som denna bananläggning skulle för Staten medföra; men jag fann ej, att han i denna kalkyl inberäknat något i kredit för Statens vinst till följd af den ökade trafik å statsbanorna, som den nu ifrågasatta banan måste komma att föranleda. Om man tager jemväl denna indirekta vinst med i räkningen, så torde det hända, att den uppoffring, som

Staten nu skulle göra, kunde vara återgäldad redan inom några få år.

Samme talare har jemväl ifrågasatt, huruvida en tillräcklig pröfning föregått framläggandet af denna plan. I detta hänseende ber jag att få fästa Herrarnes uppmärksamhet derpå, att, enligt motionärens förslag, skulle, såsom vilkor för räntegarantiens åtnjutande, föreskrifvas att arbetsplanen och kostnadsförslagen för denna jernväg af Kongl. Maj:t godkännas. Sålunda kommer en ytterligare pröfning att i detta hänseende verkställas och Kongl. Maj:t skall antagligen dervid tillse, att anläggningskostnaden ej blir större, än som nödvändigt erfordras.

En annan talare har funnit den nu ifrågasatta kostnadssumman vara väl stor. Härvid bör dock iakttagas, att, då jernvägen till större delen måste anläggas å kuperad mark, så kan densamma naturligtvis ej blifva lika billig, som en jernvägsanläggning på slättlandet.

En annan talare har sagt, att man ej borde bevilja det nu begärda understödet, emedan något bolag för denna jernvägsbyggnad ännu icke kommit till stånd. Men ett sådant bolag kan naturligtvis icke bildas, innan man ännu vet, huruvida Staten vill understödja företaget. Äfven om detta understöd nu beviljas och något bolag sedermera icke skulle komma till stånd, så är ju dermed ingen skada skedd. Men för de personer, som utfärda inbjudningen till aktieteckningen i nämnda bolag, är det naturligtvis af största vigt att kunna stödja denna inbjudning på en redan erhållen statsgaranti. Om Herrarne blifva uppmanade att teckna aktier i ett företag, så fästen I ovilkorligen ett stort afseende å huruvida de personer, som anses vara mest intresserade i företaget, sjelfva tecknat sig eller icke, och här är förhållandetalldes detsamma.

Herr Nordström: Då man begär framläggande inför Kongl. Maj:t af ett förslag till en vigtig administrativ åtgärd, så är det väl af största vigt, att ändamålet med densamma är i alla afseenden klart angifvet. Men så är icke förhållandet i nu förevarande fall. Den framställning till Kongl. Maj:t, som Stats-Utskottet ansett sig böra föreslå, är nemligen, åtminstone efter mitt omdöme, ytterligt sväfvande i afseende å det egentliga syftemålet med densamma, och de pretentioner, som deri uppställas, äro sådana, att Kongl. Maj:t svårigen skall kunna tillfredsställa dem. Sålunda innehåller förslaget bland annat, att "Kongl. Maj:t måtte pröfva hvilka jernvägsanläggningar må anses *för utvecklingen af landets industri* mest af behovet påkallade etc." Det är onekligt, att jernvägar numera väsentligen bidraga till industriens utveckling; men lika onekligt är, att de kunna ej blott utveckla en redan befintlig industri i orter, der de anläggas, utan äfven *framkalla* industri i orter, der någon sådan förut icke finnes. Då sålunda man hos Kongl. Maj:t anhåller, att han måtte pröfva hvilka jernvägsanläggningar må anses för utveckling af landets industri mest af behovet påkallade under den närmaste tiden af 12 till 15 år, så innebär detta att, emedan jernvägar behöfvas för landets redan befintliga industri, och emedan jernvägar framkalla ny indu-

stri, så borde jernvägar anläggas öfver allt i riket. Deraf följer också, att den ena delen af landet kan hafva lika goda anspråk, som den andra, att komma i åtnjutande af de fördelar, som detta kommunikationsmedel medför. Man har sålunda med detta förslag för Regeringen uppställt problemet att framlägga en plan, hvars omfattning genom de i förslaget använda orden "industriens utveckling" alldeles icke begränsas, utan tvärtom utvidgas snart sagdt i oändlighet; och en sådan plan begär man att Regeringen skall kunna med ett anslag af 25,000 R:dr åstadkomma och framlägga redan till nästa riksdag!

Man har trott sig kunna på detta sätt förebygga framtida jernvägsstrider inom Representationen; men då man i alla händelser icke kan hvarken förneka kommuner, korporationer, bolag m. fl. att begagna sig af petitionsrätten hos Kongl. Maj:t, eller afskära enskilde representanters rätt att begagna sitt initiativ och hos Riksdagen direkte framställa förslag om understöd för jernvägsanläggningar, så är det väl knappt tänkbart, att den nu ifrågasatta åtgärden skall för framtiden aflägsna möjligheten af dylika strider. Deremot är det temligen säkert eller åtminstone mycket sannolikt, att man just genom denna åtgärd skall utså nya frön till anspråk och afund i dessa hänseenden. Hvilka trakter skola helst undersökas? Hvarför skall just den ena trakten undersökas och icke den andra? Till Kongl. Maj:ts disposition har ju blifvit stäldt ett anslag för att undersöka hvarest jernvägsanläggningarna kunna bäst behövas för industriens utveckling; men huru är det väl möjligt att använda detta anslag på ett sätt som icke alstrar vida mera missnöje än belåtenhet? Och äfven den lilla belåtenhet, som kan väckas hos innevägnarna i de orter, som hugnats med undersökningar, kan lätt förvandlas till missnöje, om de förhoppningar, som undersökningarna framkallat, sedermera icke realiseras. Det är sålunda ett allmänt missnöje och icke en allmän tillfredsställelse, som man kan förvänta af denna åtgärd.

Vidare innehåller förslaget, att Staten bör med *högst* en fjerdedel deltaga i anläggningskostnaden för de jernvägar, som må befinnas förtjente af understöd. Hvarför detta "högst"? Kan väl användandet af detta superlativ i den framställning, som nu är i fråga, binda kommande Riksdagar i deras rätt att ånyo pröfva och besluta angående storleken af de anslag, som böra beviljas?

Om man sålunda vid granskningen af detta förslag äfven utgår från synpunkten af dess egen princip, så måste man i alla fall komma till det resultat, att förslaget är så litet välbetänkt, så litet sägande och så omöjligt att inom tiden till nästa riksdag verkställa, att det utan tvifvel vore bäst, att detsamma icke för Kongl. Maj:t framlägges.

Allt hvad den nästföregående talaren berättade om förträffligheten af den plan, han uppgjort, och af det sätt, hvarpå han tänkt sig och föreslagit densamma utförande uti sin vid riksdagens början framlagda, välbekanta motion, vill jag för det närvarande icke närmare vidröra. Jag lyckönskar Riksdagen, att hafva förkastat densamma och sålunda befriat sig från dess konsekvenser, och lemnar motionären i sina illusioner. Endast en enda erinran må jag tillåta mig, nemligen, att i ett land, der näringsfrihet råder och hvars grund-

lagar förbjuda monopol, kan man ej åt ett visst bolag förläna uteslutande rätt att under 12 å 15 års tid bygga alla jernvägar, som kunde beslutas, och detta allt mot ett på förhand öfverenskommet och bestämdt pris, som beröfvade Staten möjligheten att sig till nytta använda de prisnedsättningar och andra fördelar, som en under tiden ytterligare utvecklad teknisk skicklighet i afseende å byggande af jernvägar samt trafikeringsmedlen derå kunde hafva att erbjuda. Detta förhållande är så uppenbart, att det icke torde tariffa någon vidare utredning; och gratulerar jag Riksdagen att detta förslag icke vunnit dess bifall, äfven därför att, om det antagits, först då jernvägstvisterna fått ny anledning att taga riktig fart.

Hvad jag nu yttrat har hufvudsakligen haft till syfte att ådagalägga olämpligheten af den nu ifrågakämda skrifvelse, med afseende å både dess portée och dess innehåll. En annan sak är, huruvida det naturliga behandlingssättet af jernvägsfrågor vore att de af Regeringen och dess saksförståndige embetsmän först må undersökas och derefter till Riksdagen hänskjutas; men om det också kan anses lämpligt att man för framtiden ville beträda denna väg, så behöfver detta icke ske på ett sådant sätt, att derigenom uppväckas förhoppningar och anspråk, hvilka sedermera omöjliggen kunna tillfredsställas.

Jag yrkar sålunda afslag å Utskottets framställning uti förevarande punkt.

Herr Nordenfelt: Jag vill söka att fatta mig kort. En talare har sagt, att man i anseende till frågans närvarande ståndpunkt icke borde fatta ett afgörande beslut och att åtminstone en del af denna bana torde böra byggas såsom stambana. Detta låter onekligen vackert, men jag tager mig friheten erinra om det gamla ordspråket: "medan gräset gror, dör kon". Det är en tvingande nödvändighet att snart företaga denna bana för att underhjelpa den tynande jernindustrien och sysselsätta och föda vår stora arbetslösa och hungrande befolkning. Frågans ståndpunkt är sådan, att, om mitt förslag nu bifalles, jernvägsarbetet inom kort kan påbörjas, utan att Staten riskerar någon betydlig uppoffring. En talare har sagt, att man borde bygga denna bana smalspårig. Erfarenheten visar likväl att för en stor trafik dessa banor bli dyrare i anseende till det stora behofvet af transportmateriel samt att trafikknuden blir större, emedan ett tåg på den smalspåriga icke tager mer än en tredjedel af den nettolast som ett tåg på den bredspåriga kan föra. Jag har sagt och åtager mig med siffror emot hvem som helst bevisa att en annuitet af 2 procent under 25 år, utbetalade vid hvarje års slut, motsvarar 28,2 procent kontant utbetalade vid första årets början. Svåra terrängförhållanden måste göra en bana dyrare än en annan, och norra hälften af denna bana har ganska svår terräng. Jag har endast föreslagit ett maximum, öfver hvilket Riksdagen icke skulle förbinda sig, och öfverlemnadt till Kongl. Maj:t att granska och bestämma kostnaden, och detta är väl ingenting nytt, ty så är förhållandet i de allra flesta fall, så t. ex. med Köping—Hult-banan, och det finnes väl ingen jernväg i Sverige, som kostat Staten så litet som denna, nemligen endast kostnaden för den årliga besigtningen. Grefve Sparre

har gifvit en ful målning öfver engelske kontraktörer. Jag för min del vet att dessa kontraktörer kunna vara af olika slag. Ifrågavarande kontraktörer tillhöra första klassen, då Herr Brassey idkat denna rörelse i många år, står högt i den engelska handelsverlden, har samlat betydlig förmögenhet och aldrig uraktlåtit att fullgöra sina förbindelser. Jag hemställer då, mine Herrar, huruvida kontrakt med en sådan firma kan anses för humbug. Inhemske kontraktörer kunna ock komma med humbugs.

Hvem skulle ej önska att vi kunde utföra våra jernvägsföretag uteslutande med inhemska medel? Men då sådana ej finnas, måste den som vill ändamålet äfven vilja medlet eller söka den utländska marknaden. Säkert är i alla händelser att engelska kapitaler icke erhållas utan engelska kontraktörer. Utskottet har sammanfört alla enskilda banor under en punkt, men de måste ändock slutligen hvar för sig af Riksdagen pröfvas, och om man nu för godt pris kan expediera den som står först på listan, är der ett nyttigt arbete undangjordt för framtiden.

Jag vidhåller yrkandet om bifall till mitt förslag.

Friherre Sprengtporten: Om jag kunde, i likhet med Grefve Sparre, föreställa mig att det skulle lyckas, i händelse Riksdagen aflåte en sådan skrivelse till Kongl. Maj:t, som här blifvit föreslagen, att hejda en mängd mindre välbetänkta och lättsinnigt ingångna kontrakter i i afseende på jernvägsanläggningar, så vore jag visserligen icke den, som skulle sätta mig emot en sådan skrivelse, men då jag känner huru lifligt begäret i alla orter är, de må nu vara mera eller mindre eller stundom icke alls berättigade dertill, att erhålla sådant understöd, och då jag är öfvertygad, att, om en sådan skrivelse aflåtes, Regeringen skulle på en gång bestörmas med en mängd uppkommande förslag, hvilkas begäran om understöd det skulle blifva en omöjlighet att uppfylla, kan jag på dessa och andra skäl, som redan af andra talare blifvit bättre utvecklade, icke annat än yrka rent afslag å ifrågavarande punkt.

Sedan öfverläggningen härefter förklarats slutad, förmålde Herr Grefven och Talmannen, att under densamma hade afgifvits följande yrkanden, nemligen: 1:o att Utskottets förevarande hemställan måtte af Kammarerna bifallas; 2:o af Herr Nordenfält, att Kammarerna skulle fatta ett så lydande beslut: "att Riksdagen må bemyndiga Kongl. Maj:t att med enskildt bolag, som åtager sig att på egen bekostnad, enligt af Kongl. Maj:t godkänd plan, anlägga och allt framgent trafikera en jernväg från Frövi till Fahlun med grenbana till Insjön (eller ock grenbana till Båtstad jemte kanalisering af Dalelven derifrån till Siljan), träffa det aftal, att bolaget under 25 år från den tid då berörda bana är färdig och öppnad för rörelsen, eger att af statsmedel uppbära ett kontant årligt understöd, motsvarande 2 procent å den summa, hvartill Kongl. Maj:t anser anläggningskostnaden kunna skäligen beräknas, dock med vilkor, att sistnämnda summa ej af Kongl. Maj:t bestämmes till högre belopp än 16,000,000 Riksdaler, eller att det årliga bidraget ej må utgå med mera än 320,000 R:dr;

samt i underdånig skrifvelse anhålla, det Kongl. Maj:t måtte pröfva, dels hvilka jernvägsanläggningar för öfrigt må anses för utveckling af landets industri etc. (lika med Utskottets förslag); 3:o af Grefve Mörner, att Kammaren skulle för sin del besluta: att Riksdagen må dels uti underdånig skrifvelse anhålla, det Kongl. Maj:t täcktes pröfva, hvilka jernvägsanläggningar må anses för utveckling af landets industri mest af behofvet påkallade, samt den ungefärliga kostnad, hvar till deras anläggning kan antagas uppgå, dels ock till Kongl. Maj:ts disposition anvisa 25,000 R:dr för bestridande af de med hänseende härtill nödiga kostnader; samt 4:o att Utskottets hemställan i merberörda punkt skulle af Kammaren afslås.

Härefter framställde Herr Grefven och Talmannen först proposition på bifall till Utskottets hemställan i den förevarande punkten, hvarvid svarades många ja och nej i blandning, sedermera proposition på antagande af Herr Nordenfelts förslag, då svaren utföllö med många nej jemte åtskilliga ja, vidare proposition på bifall till det af Grefve Mörner framställda förslag i frågan, hvilken proposition likaledes besvarades med många nej jemte åtskilliga ja, och slutligen proposition på afslag å punkten, hvartill svarades många ja och nej i blandning; hvaruppå och efter det proposition på bifall till punkten förnyats samt med många såväl ja som nej besvarats, Herr Grefven och Talmannen förklarade sig nu hafva funnit ja öfvervägande.

Flere ledamöter begärde votering.

Efter förmälan, att Kammaren egde att bestämma, hvilketdera af de öfriga yrkandena skulle intagas i kontrapositionen vid den begärda voteringen, framställde Herr Grefven och Talmannen proposition derå, att afslag å punkten skulle utgöra kontrapositionen, och, då dervid svarades många ja, blandade med nej, förklarade sig hafva funnit ja öfvervägande.

Votering om kontrapositionens innehåll äskades; med anledning hvaraf Herr Grefven och Talmannen hemställde, huruvida Kammaren såsom nejproposition vid voteringen om kontrapositionens innehåll antog Grefve Mörners förslag, och, då dertill svarades många ja, blandade med nej, förklarade sig hafva funnit ja öfvervägande.

Som votering jemväl nu begärdes, uppsattes och justerades följande voteringsproposition:

Den, som vill, att, vid blifvande votering om antagande af afslag å Stats-Utskottets hemställan i 4:de punkten af Betänkandet N:o 66, såsom kontraposition till bifall å samma hemställan, nejpropositionen skall innehålla antagande af Grefve Mörners förslag i frågan, röstar

Ja;

Den det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, antager Kammaren såsom nejproposition vid voteringen, bifall till Herr Nordenfelts förslag i ämnet.

Sedan voteringspropositionen blifvit anslagen, verkställdes omröstningen; och befunnos efter dess slut rösterna hafva utfallit sålunda:

Ja — 45;  
Nej — 42.

Härefter uppsattes, justerades och anslogs en så lydande voteringsproposition:

Den, som vill, att, vid blifvande votering om bifall till Stats-Utskottets hemställan i 4:de punkten af Betänkandet N:o 66, kontrapositionen skall innehålla afslag å samma hemställan, röstar

Ja;

Den det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, antager Kammaren såsom kontraposition vid voteringen Grefve Mörners förslag i frågan.

Vid denna omröstnings utgång befunnos rösterna hafva utfallit sålunda:

Ja — 47;  
Nej — 37.

För den hufvudvotering, som nu skulle ega rum, uppsattes, justerades och anslogs följande voteringsproposition:

Den, som bifaller Stats-Utskottets hemställan i 4:de punkten af Betänkandet N:o 66, röstar

Ja;

Den det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, afslår Kammaren samma hemställan.

Omröstningen försiggick och vid dess slut hade rösterna utfallit sålunda:

Ja — 42;  
Nej — 38.

Grefve Mörner, Oscar: Emot Kammarens nyss fattade beslut får jag härmed nedlägga min reservation, öfvertygad som jag är att den utgång denna fråga genom den sista voteringen erhållit är ganska beklaglig.

*5:te punkten.*

Bifölls.

Den vidare föredragningen af Betänkandet uppskjöts till nästa sammanträde.

Anmälades och bordlades:

Stats-Utskottets Utlåtanden:

N:o 76, i anledning af väckt fråga om förändring af uppvärmnings- och luftvexlingsanstalterna i Kamrarnes sessionsrum;

N:o 77, i anledning af väckt motion om afskrifning af återstående oguldna beloppet af det för Ljungaåns sänkning beviljade låneunderstöd;

N:o 78, i anledning af Kongl. Maj:ts nådiga Proposition i fråga om anstånd med amorteringen för år 1868 af det för sänkning af Madaån i Åsheda socken af Kronobergs län beviljade lån;

N:o 79, i anledning af Kongl. Maj:ts nådiga Proposition angående befrielse för Kommendörkaptenen af andra klassen vid Kongl. Flottan C. J. F. Katle från honom ålagd ersättningskyldighet, i följd af ångkorvetten Orädds förölyckande på engelska kusten; samt

Lag-Utskottets Utlåtanden:

N:o 34, i anledning af väckta motioner angående utvidgad religionsfrihet;

N:o 35, i anledning af väckt förslag om införande af civiläkterskapet.

Herr vice Talmannen: I ändamål att påskynda behandlingen af de ärenden som ännu återstå, får jag äran anhålla, att de i dag första gången bordlagda Betänkanden måtte sättas främst, och de andra gången bordlagda sist å föredragningslistan till nästa plenum, med undantag af Stats-Utskottets Betänkande N:o 74, angående aflöning åt Riksdagens kanslipersonal och vaktbetjening, hvilket i anseende till behovet af dess snara afgörande, torde böra uppflyttas näst efter Särskilda Utskottets Betänkande N:o 2.

Detta förslag bifölls.

Kammaren åtskiljdes kl.  $\frac{1}{4}$  4 e. m.

In fidem  
O. Brakel.