

Herr *Olof Larsson* från Örebro län:

N:o 54, rörande åtskilliga förändringar i Kongl. Förordningen den 21 December 1857, om egors fredande mot annans hemdjur samt om stängselskyldighet;

N:o 55, om ändring af 5 och 6 §§ i 3 Kap. Ärfdabalken;

N:o 56, angående underdänig anhållan hos Kongl. Maj:t om tillsättande af en komité för behandling af frågan om statsförvaltningens förenklande.

§ 9.

De under § 1 här ofvan anförda Kongl. Propositioner och Skrifvelser bordlades.

§ 10.

Föredrogs Herr J. Lindströms anhållan om 14 dagars ledighet från riksdagsgörömaålen, räknadt från denna dag.

Denna begäran bifölls.

Sammanträdet afslutades klockan 12 middagen.

In fidem
H. Husberg.

Thorsdagen den 27 Januari.

Kl. 10 f. m.

§ 1.

Justerades protokollen för den 19 och 20 i denna månad äfvensom protokollsutdrag rörande de ärenden, som finnas upptagna under §§ 2—6 af gårdagens protokoll.

§ 2.

Föredrogs och hänvisades Kongl. Maj:ts förliden gårdag bordlagda nådiga Propositioner, N:is 1 och 2 till Lag-Utskottet, N:o 3 till Stats-Utskottet och N:o 4 till Lag-Utskottet.

§ 3.

Rörande Kongl. Maj:ts nådiga Proposition N:o 5, om anslag till fortsättande af Statens jernvägsbyggnader, uppstod öfverläggning och yttrade:

Herr Asker: Jag har noga öfvervägt de skäl, som i Kongl. Maj:ts ifrågavarande Proposition finnas anförda för nu framställda förslaget om fortsättningen af Statens jernvägsbyggnader, men dessa skäl hafva icke kunnat i någon mån rubba min öfvertygelse, att norra stambanan bör fortsättas från sin nuvarande ändpunkt Upsala öfver Sala och till Gefle-Dala-banan. De motskäl, jag tillåter mig uppställa emot Kongl. Maj:ts förslag, äfvensom de argumenter, jag vill åberopa såsom stöd för den af mig förordade riktningen af banan, har jag sammanfattat i följande motiou, den jag anhåller att nu få aflemna.

(Motionen, som af Herr Asker nu upplästes, finnes under N:o 57 intagen i samlingen af motioner.)

Herr Grefve Sparre: Herr Talman! Mine Herrar! Om jag i sista plenum anhöll om ursäkt hos Kammaren, derföre att jag tvänne gånger begärde ordet i en fråga, som syntes mig vara af framstående vikt, så bör jag göra det ännu mer, då jag redan i dag åter tager till ordet. Jag skulle dock icke hafva gjort det, om jag icke dertill känt mig uppfordrad af den näst föregående talaren, som börjat första scenen i första akten af det bedröfliga jernvägsdramat. Eller manne detta egentligen kan kallas den första scenen? Hafva vi icke i luften känt någonting, som antydd kommande strider i denna brännande fråga? Manne vi icke litet hvar hafva sett åtskilliga bland Kammarens ledamöter, flockvis grupperade, sakta och hemlighetsfullt samtalande med hvaranda? Manne vi icke redan hafva varsnat huru åtskilliga ledamöter, att jag så må uttrycka mig, gå och glo på hvarandra, misstänkande hvar och en sina motståndares finter och anslag? Manne vi icke vid tillsättningen af suppleanter i Stats-Utskottet, dervid främsta rummet eröfrades af en bland Sala-liniens ifrigaste förfäktare, redan hafva skådat en del af förspelet till pjesen? Manne vi icke uti dessa med flera företeelser vid riksdagens början kunna anse oss hafva öfvervarit skådespelets första scen?

Djupt gripen af den vedervilja, erfarenheten ingifvit mig för dessa jernvägsstrider, som jag förutsåg ånyo skulle uppstå, väckte jag vid sednaste riksdag det förslag, att Representationen skulle anmoda Regeringen att från sin öfver alla enskilda intressen höjda ståndpunkt angifva de riktningar, hvaruti våra af behovet mest påkallade jernvägslinier borde förläggas; och att Regeringen för vinnande af detta ändamål borde härom utarbета förslag, af större värde än dem som skåda ljuset under manövreringarne vid en riksdag. Regeringen har också nu framställt sitt förslag. Hvad intryck gör det då på Eder, mine Herrar! att, då Regeringen, efter 17 års opphörliga strider om denna fråga, för andra gången föreslår samma linie, en gifven motståndare till densamma, en Representant från Gefle, som härutinnan har ett motsatt intresse, förklarar att denna linie bör helt och hållet förkastas, och en, bättre lämpad för hans orts intressen och förhållanden, deremot byggas; eller att en annan ledamot förordar

linien åt Dannemora och Margrethill, eller en tredje uppträdde att föreslå ännu en annan linie, som han för sin del funne förmånligare? De stridiga förslagen grundas vanligen på en hel hop skäl, späckade med sifferuppgifter, den ena vidlyftigare än den andra. Siffror likna i dessa fall klockorna i det s. k. Tyska klockspelet; harmonien beror på den ordning, hvaruti man ställer dem. Det försigtigaste torde vara att med varsamt afseende på dessa siffror uppmärksamt pröfva Regeringens förslag i en fråga, der de personliga intressena äro så starka som i den nu föreliggande.

Då den siste talaren säger, att hans motion utgör en kritik af detta Regeringens förslag, kan jag således icke underlåta att framställa några anmärkningar mot denna motion. Han säger på ett ställe: "Sala-linien går genom den del af landskapet, som, till största delen odlad och bördig, saknar hvarje annat kommunikationsmedel än landsvägar." Då han sålunda skildrar detta land, är det uppenbart att han icke känner till det samma; ty ingen, som känner orten, kan väl påstå att trakten mellan Upsala och Sala eger någon högre grad af odling; åtminstone har jag, som ändock eger fastighet i just denna del af provinsen, icke kunnat upptäcka någon framstående bördighet derstädes. Trakten mellan Upsala och Qvarnbo, ungefär en half mil, är väl odlad och bördig; men derefter sammandrager sig slätten småningom under loppet af en half till en mils längd och man kommer nu i en bergig och stenbunden men likväl skogsfattig terräng, som fortlöper ungerär med samma utseende öfver två mils längd, till dess man kommer till Löfsta-dalen, då odlingen åter inträder med bättre jordmån ända till Sala och bygderna deromkring, der jordmånen åter blir sämre. Det utaf den värde talaren i detta fall fällda omdöme är, enligt min tanke alldeles stridande mot rätta förhållandet. Vidare yttrar motionären: "Sevalla-banan åter följer de första 5 å 6 milen af sin sträckning oftast på mycket nära, aldrig på något stort, afstånd Mälarens segelbara vatten och vidare, sedan detta lemnats, Strömsholms kanal." Man har i vårt land betraktat såsom en trosartikel, att jernvägar icke böra läggas utmed segelbara vatten, då man deremot i utlandet synes hylla en alldeles motsatt åsigt. Det vore i sanning besynnerligt, om berörde trosartikel vore sann, då alla andra länder underkänt densamma. Resen t. ex. på Rhen och I skolen finna på ömse sidor om denna mäktiga flod jernbanor löpande ända från Basel, snart sagdt till dess utlopp i hafvet! Nå! sägen I, det är naturligt, ty der förefinnes en så enorm rörelse, som betingar en dylik rikedom på kommunikationsanstalter. Men jernvägar följa äfven Tysklands andra stora floder, såsom Elben, ja till och med Donau, Weser m. fl., hvilka icke erbjuda så liflig rörelse som Rhen. På samma sätt i Frankrike, der jernbanor löpa utefter stränderna af Loire, Garonne, Rolme o. s. v. Längs efter hela norra stranden af Geneversjön i Schweiz sträcker sig en jernväg, och kastar man blicken på en jernvägskarta öfver England skall man finna att på hela strandkusten rundtomkring finnas jernvägslinier dragna på föga afstånd från det segelbara hafvet. Och hvilken är väl orsaken till ett sådant förhållande? Jo! mine Herrar! dermed förhåller sig så, att jernvägar anläggas, der rörelsen är som lifligast; och den största rörelsen finnes merendels i floddalar och invid segelbara vatten, der den bördigaste och bäst odlade jorden merendels också återfinnes. På denna

grund har man i utlandet funnit ändamålsenligt och fördelaktigt att förlägga jernvägarne utefter vattendragen, men vi i Sverige skulle göra alldeles motsatsen och i stället för att draga våra jernbanor genom trakter, der rörelse redan finnes, förlägga dem på sådana håll, der rörelse först genom jernvägar skulle framkallas och skapas. Vi hafva dock, enligt mitt förmenande, icke råd till ett dylikt dyrbart experimenterande, som möjligen kan totalt misslyckas, enär industrielt lif och rörelse på många håll icke kunna på detta sätt framkallas. Deremot förbiser man de *redan befintliga* näringarnes behof af förbättrade kommunikationer. Är det tänkbart, att vår industri, så föga utvecklad den ännu är, skall kunna umbära hvad man i andra rikare länder anser industrien icke kunna undvara, nemligen jernbanor bredvid vattendragen? På intet vis, och detta så mycket mindre som våra segelbara vatten i olikhet med andra länders under halfva året äro isbelagda och icke medgifva någon sjöfart. Eller hvilken industri tron I väl, mine Herrar, står ut med att under ett halft år i sender sakna all kommunikation. Denna hos oss antagna trosartikel är således fullständigt vederlagd genom andra länders exempel; men jag tillåter mig att äfven från vårt eget land framdraga bevis derpå att jernvägar, lagda utmed segelbara vatten, bära sig ganska väl; man skall, om detta lyckas mig, icke kunna säga att jag bedömt våra förhållanden endast efter de utländska, då vi böra henta vår erfarenhet inom vårt eget land.

Jag vill i sådant afseende åberopa t. ex. jernvägen Köping--Arboga, som hela sin sträckning löper efter Mälaren, och vidare utefter Hjelmaren till Örebro; denna bana var visserligen olycklig i början af sin tillvaro, till följd deraf att direktionen hade den oturen att råka ut för bedragare; men nu bär denna bana sig mycket väl, sedan den fått sina affärer i ordning, efter den omnämnda olyckan. Vidare hafva vi banan mellan Christnehavn och Carlstad, om hvilken man vid dess beslutande påstod att den alldeles icke skulle bära sig, hvarken med fästadt afseende på passagerare eller godstrafik. Men låtom oss se huru härmed sig förhåller; denna bandel bär sig utmärkt väl, och såsom bevis derpå må anföras, att stationshuset i Carlstad redan anses vara för litet, för att rymma allt det gods, som går genom denna stad. Härtill kunna vi lägga att en stor del af bruken i Wermland numera föra sitt jern till Göteborg på jernvägen, rundtomkring den segelbara Wenern, utan att såsom förut begagna sig af segelfarten på denna sednare. När Töreboda station anlades, spådde man redan att ingenting derifrån skulle komma att forslas på jernvägen, derföre att trafikanterna skulle begagna sjö- och kanalvägen, men dessa spåmän hafva alla kommit på skam. Erfarenheten sekler igenom lär oss, att klöfjandet på gångstigen får gifva vika för landsvägen och denne för chausséen; likaledes att segelfarten eller roddbåten viker för ångbåten, som åter i sin tur likasom chausséen får gifva efter för jernvägen, hvilken erbjuder på samma gång den billigaste frakten och de mest regelbundna turerna. Läggom således bort denna trosartikel att jernvägar i vårt land icke böra närma sig segelbara vatten, som tvärtom tillföra jernvägen trafik från de sjön omgifvande stränder. Satsen är falsk och fullkomligt stridande mot erfarenheten, såväl inom vårt eget land som inom andra samhällen.

Hvad återstår vid sådant förhållande af den föregående talarens argumenter? Jo, han säger: "Sala-linien har en mellan Thureberg och Upsala färdigbyggd statsbana af nära fem mils längd och erfordrar ytterligare banbyggnad af endast omkring fjorton mil och till en kostnad af mellan tolf à tretton millioner R:dr, under det att Sevala-linien deremot ännu är från Thureberg obyggd och erfordrar omkring aderton mils banbyggnad samt en kostnad af mellan femton à sexton millioner". Men han glömmare dervid, att man genom Sevala-linien vinner fyra à fem mil på vägen mellan Stockholm och Westerås, och hvarför bygger man väl jernvägar, om icke för att gagna landet och industrien. Om således Sevala-linien äfven skulle erfordra fyra mil längre banbyggnad, så är ju detta till fördel för industrien och landet. Vidare säger motionären, att Sala-linien, jemförd med Sevala-linien, besparade den byggnadstid, som anläggningen af omkring fyra mils bana medtog och en byggnadskostnad af närmare tre millioner R:dr. Jag vågar tro, att någon synnerlig tid icke skall vinnas genom antagande af Sala-linien, ty Sevala-linien erbjuder en särdeles gynnsam terräng, ja så ypperlig för byggande af jernvägar, att man icke gerna kan tänka sig en bättre, under det att Sala-linien i Löfstadalen komme att genomlöpa synnerligen svåra och otillgängliga trakter. Ytterligare påstår den värde motionären, att Sevala—Thurebergs-linien skulle komma att dels konkurrera med Upsala—Thurebergs-banan inom samma trafikområde, dels ock undanrycka den sistnämnda statsbanans största delen af den trafik, som genom Sala-linien eljest skulle tillföras densamma. Detta är ett alldeles falskt resonnement; hur kan man tala om samma trafik på banor skiljda genom Mälarens vatten. Kan någon tro att de, som bo vester om Sigtuna-fjärden, skulle resa öfver sjön och begagna sig af Stockholm—Upsala-banan? Lika obefogadt synes mig tallet om den dubbla underhållskostnaden vara; ty egde detta någon giltighet, skulle man aldrig hafva byggt mer än en enda bana i landet, i afseht att på denna uppsamla *all* trafik, hvilket är omöjligt.

Äfven en sådan bana, om den såsom Sala-banan ligger i en ofruktbar trakt, skulle hafva fått en obetydlig trafik, ty den hufvudsakligaste trafiken kommer från den ort banan genomlöper, och transitotrafiken är i jemförelse dermed ganska obetydlig. Om således en jernbana stryker genom en fattig ort, så blir trafiken klen och förtjensten ej sällan ingen. Bevis härpå finna vi flerstädes i Trafikstyrelsens embetsberättelse till Kongl. Maj:t för år 1868. Jernvägen mellan Stockholm och Gnesta, ehuru närmast hufvudstaden, utvisar i detta fall att skilnaden emellan inkomster och utgifter utgör i förhållande till det totala byggnadskapitalet 1,726 procent, och å linien Jönköping—Elmhult är denna skilnad upptagen till 1,347 procent, hvilket bevisar att dessa linier äro rasande lagde; man begick nemligen ett misstag, då vestra stambanan lades söder i stället för norr om Mälaren, och ett lika stort felsteg gjorde man, då Nässjö-linien fick företräde framför en jernbana i Lagaå-dalen. Detta skedde för att framkalla industri, der ingen industri finnes; men af intet blir intet, och jag kallar 1 à 1½ procent för intet, då andra jernvägar gifva två eller tredubbel inkomst. Ganska riktigt har ock Kongl. Maj:t i den nu föredragna Propositionen påpekat, att det i den allmänna rörelsens intresse icke kan vara önskligt, att trafiken, der sådant står att undvika, *intvingas*

i vissa riktningar, utan bör densamma lemnas all frihet, hvartill möjlighet finnes.

Slutligen har ock i den af Kongl. Maj:t afgifna, nu föredragna Propositionen såsom ett hufvudsakligt skäl för Sevala-liniens företräden blifvit framställt, att derigenom ett enskildt bolag kunde förväntas blifva i tillfälle att mellan Sevala och Köping öfver Westerås anlägga en sammanbindningsbana, hvarigenom trafikens lemnades frihet att utveckla sig i östlig eller vestlig riktning, alltefter trafikens naturliga behof. Detta otvifvelaktigt ganska riktiga resonnement bemöter motionären dermed, att, äfven om Sala-linien beslutas, en dylik sammanbindningsbana, Sala—Köping, säkerligen ändå komme till stånd. Dervid invänder jag, i likhet med den, som underrättades derom, att väderflöjeln utvisade vindens riktning: "huru vet han det." Vissriligen tror jag mig veta, att ett bolag, sådant som det nys nämnda, mellan Sevala och Köping är under bildning, men huruvida ett bolag för utförande af en sammanbindningsbana Köping—Sala kan komma till stånd torde vara ganska tvifvelaktigt. Den ärade motionären finner emellertid de med sammanbindningsbanan Sala—Köping förknippade fördelar så öfvervägande, att starka och mäktiga krafter nog skola förena sig till utförande af densamma. "hvilken, i annat fall, Statsverket både kan och bör utföra"; — ja! der ha vi det; han vill således, att *Staten* skall bygga denna sammanbindningsbana. Hvartill tjenar det då att tala om den besparing på 2,600,000 R:dr, som skulle kunna vinnas genom antagande af Sala-linien, när motionären sjelf, som medgifver att det icke gerna är tänkbart att låta tvänne så betydande jernbanor som Örebro--Köpings-banan och norra stambanan löpa så nära hvarandra utan att sammanbinda dem, när motionären sjelf, säger jag, hyser den åsigten att det blir *Staten* sjelf, som i sista hand får bekosta sammanbindningsbanan mellan Köping och Sala omkring sex mil med en kostnad af 5 millioner R:dr. Jag lägger märke till och tager fasta på detta erkännande af den ärade representanten från Gefe, att *Staten* måste bygga denna sammanbindningslinie, ifall icke något bolag för detta ändamål kan komma till stånd, och huru jag än ser saken, kan jag icke annat än finna, att linien Thureberg--Sevala, som, utom andra fördelar, har det stora företrädet att med $1\frac{1}{3}$ mil förkorta afståndet mellan hufvudstaden och våra förnämsta bergslager samt Norrland, är att föredraga framför den af motionären förordade Upsala—Sala-banan.

Mine Herrar! Jag vill nu icke längre trötta Eder uppmärksamhet eller upptaga Eder tid, utan jag slutar nu med att säga, att den strid, som nu kommer att utkämpas, började redan för 17 år sedan, utan att under hela denna långa tid hafva kunnat afslutas. Vid stridens början antogo alla, med undantag af Södermanlänningarne, att vestra stambanan måste från hufvudstaden utgå norr om Mälaren genom Upland och Westmanland, och historien om de orsaker, som förmädde Representationen att ingå på jernvägens dragande söder om denna sjö, vill jag nu icke vidröra, såsom icke direkt hörande till det nu föredragna ämnet. Såsom Kongl. Maj:t i sin Proposition säger, har en liflig rörelse intill den senaste tiden förenat vestra Westmanland, norra delen af Nerike och södra delen af Dalarne med hufvudstaden, och redan på 1840-talet hade man funderingar på att sträcka en jernväg i denna riktning från Westerås till

Dalarna, denna stråkväg från urminnes tider för dessa landsändars industri. År 1856 tillsattes en komité, som äfven förordade en dylik sträckning, ehuru jernvägsbyggnadschefen motsatte sig densamma och förordade banans dragande söder om Mälaren. Jag vågar dock påstå, att han härutinnan begick ett stort misstag, likasom han misstog sig när han föreslog banans sträckning i Westergötland öster om Billingen, när han förändrade stambanans dragande i Småland åt Nässjöhället i stället för genom Lagåa-dalen, samt slutligen när han föreslog byggandet af sammanbindningsbanan genom hufvudstaden. Han har begått dessa misstag af det lätt förklarliga skäl, att han icke egde tillräcklig kännedom om landet, dess tillgångar och öfriga förhållanden, men oförklarligt är att Representationen i allt detta godkänt hans förslag. Detta är på intet sätt nedsättande för hans verkliga storhet såsom ingenjör, ty, oaktadt han misstagit sig om banornas riktning, har han dock fullbordat våra jernvägsbyggnader som en karl. År 1859 nedsattes en ny komité, bestående af samme chef och tvänne hans souschefer, för att föreslå riktningen af norra stambanan. Denna komité föreslog banans dragning åt Upsala, öster om Sigtunafjärden, hvaremot en år 1862 tillsatt ny komité uttalat sig för Sevala-banan, deruti understödd af landstingen eller hushållningssällskapen i Upsala län, af mångfaldiga petitioner från Westmanland och Dalarna samt af Stockholms stadsfullmäktige. Alla dessa myndigheter, hvilkas ord dock borde väga något i vägskaLEN, hafva uttalat sig till förmån för denna sistnämnda sträckning, och om någonsin det slag af bevis, som på det theologiska språket plägar kallas "consensus gentium", bör hafva någon tillämpning och inflytelse, så är det i sanning i förevarande fall, då, med undantag af representanterne från Gefle och Norrland i allmänhet, samt några enstaka stående intressen i Westmanland, alla öfriga vederbörande klarligen inse det stora företräde Sevala-banan har framför alla andra föreslagna riktningar af norra stambanan. Jag förstår verkligen icke och kan icke fatta hvilket intresse de Norrländska representanterna kunna hafva af att förorda en sträckning af norra stambanan, hvarigenom vägen till hufvudstaden för deras orter förlänges med $1\frac{1}{3}$ mil, om icke den innersta meningen är att derigenom söka draga en betydlig del af rörelsen från Stockholm till Gefle.

Jag vågar nu ej längre upptaga tiden, då vi, såsom jag redan förut sagt, ännu blott befinna oss i början på första akten af det sorgliga jernvägsdramat.

Herr Johan Eric Johansson: Jag hade tänkt att icke för närvarande yttra mig i det ämne, som nu afhandlats, men i anledning af åtskilliga yttranden, som den siste talaren fällt, föranlåtes jag att frånträda denna min föresats.

Denne talare har nemligen påstått, att vid det inom Kammaren nyligen anställda val af suppleanter i Stats-Utskottet intriger skulle gjort sig gällande vid bestämmandet af förste suppleantplatsen. Då denna plats blifvit tilldelad mig, kan jag icke annat än anse berörda påstående vara sårande för mig, och jag måste afvisa detsamma såsom helt och hållet sanningslöst, samt är glad att jag kan alldeles fritaga mig sjelf från intriger.

Vidare har samme talare uppgifvit, att han råder om en egendom, belägen i den trakt, der den föreslagna jernbanan emellan Upsala och Sala skulle löpa fram; men det må tillåtas mig förneka sanningen af denna uppgift.

Slutligen har han ock påstått att Westmanlands läns hushållings-sällskap förordat den föreslagna Thureberg—Sevalla-banan; men jemväl detta påstående måste jag bestrida, enär det är sanningslöst och an-agligen framkastadt i afsigt att missleda den mindre sakkunnige.

Herr Ehrenborg: Jag ernar icke förorda vare sig den ena eller den andra banriktningen; men då Kongl. Maj:ts Proposition nu öfverlem-nas till Stats-Utskottets behandling, och i densamma yrkas anslag icke blott till den nordvestra utan ock till två andra stambanors fortsättning, och då någon röst icke inom Kammaren höjt sig med uppmaning till be-tänksamhet i detta hänseende, så vill jag, med hänsigt till närvarande finansiella förhållanden, vördsamt uppmana Utskottet att allvarligt öfver-väga hvilket må vara för landet mest angeläget och gagneligt, antingen att anlägga nya stambanor, hvilka sannolikt icke komma att gifva bättre af-kastning än de redan färdigbyggda, *eller* att understödja sådana banor, som äro egnade att bringa till lif och produktivitet ofantliga, men hittills döda rikedomar af mineralier och skogstrakter, hvilkas förening genom jernvägskommunikation skall framkalla en ny och stor produktion att ut-mynna på och höja afkastningen af *redan befintliga stambanor* och fram-för allt genom en ökad export väsendtligt befrämja nationalvälmågan.

Om detta sednare erkännes såsom ojemförligt viktigare, så finnes re-dan tillräcklig ledning i fråga om hvilken eller hvilka jernvägsanläggning-ar böra i första rummet understödjas; och ytterligare ledning torde i detta hänseende vara att från Kongl. Maj:t förvänta, med anledning af sednaste Riksdags i afseende på bibanorna beslutade framställning. Till dess man genom understöd af de viktigaste bland dessa tillgodosett den tryckta industrien och befrämjat den produktion, som blott hindras af kommunikationsbrist, finner jag betänkligt att bevilja ytterligare anslag till stambanor, som kunna för vårt välstånd blifva mera tärande än närande.

Herr Grefve Sparre: Då en föregående talare, besynnerligt nog, kunnat beskylla mig för osanning, då jag sade, att jag besitter en egen-dom, belägen i närheten af den föreslagna jernvägslinien emellan Upsala och Sala, vill jag än en gång upprepa, att jag eger en sådan inom Jerlåsa socken i Hagunda härad af Upsala län; och jag önskar se den person, som kan bestrida riktigheten af denna min utsago, utan att dervid göra sig skyldig till osanning.

Herr Hierta: Såsom medlem af den afdelning inom Stats-Utskot-tet, som kommer att först behandla förevarande Kongl. Proposition, vill jag, med anledning af en föregående talares uppmaning till betänksamhet vid pröfningen i Utskottet, försäkra att der icke skall saknas åtminstone

en,

en, ja — derom är jag förvissad — flera röster, som skola iakttaga en sådan betänksamhet.

Visserligen har det hittills icke varit vanligt, att en Utskottsledamot, innan ett förslag blifvit remitteradt, inför Kammaren yttrat sig angående detsamma, men af ett par punkter uti den nu ifrågakommande Propositionen, föranlätas jag att nu frånträda denna plägsed.

Kongl. Maj:t anser nemligen, att medel böra samtidigt beviljas för norra och östra stambanorna och yttrar i sammanhang med förslaget derom, att de båda äro af stor nationel betydelse samt hvar för sig af den framstående vikt, att ingendera af dem kan tillmätas företräde framför den andra.

Jag vill härvid först anmärka emot ordet "stambana", att det är ett högst oegentligt uttryck, som tillkom så att säga af en händelse, men med stor begärighet sedan fasthållits af särskilda intressen, hvilka bemäktigat sig densamma till sin förmån, under förespegling att kommande Representation skulle vara bunden genom blotta namnets begagnande.

Vidare vågar jag betvifla, att den föreslagna Östgöta-banan kan vara af stor nationel betydelse, emedan den framlöper i närheten såväl af hafvet som Wetteren. Jag anser den vara af vida mindre betydelse, än en bergslagsbana, samt böra ifrågakomma först efter en sådan, hvilket otvifvelaktigt äfven blifvit fallet, om den icke hedrats med den oriktiga benämningen stambana. Det är från alla sidor erkänt, att Östgöta-banan, i samma ögonblick den upplätas åt allmänheten, skall från taga vestra stambanan en stor del af dervarande trafik, synnerligen hela den persontrafik, som går söderut åt Skåne. Man kan visserligen säga, att, om Staten icke låter anlägga Östgöta-banan, så är provinsen tillräckligt förmögen att göra det på egen bekostnad. Riktigheten häraf vill jag icke sätta i fråga, utan jag tvärtom tror, att en sådan enskild bana skall förr eller sednare komma till stånd, och jag styrkes i denna tro af de exempel, man har från den sednaste tiden, då man ser, att jernvägar kunna åstadkommas utan Statens mellankomst.

Ingalunda förbiser jag den omständigheten, att Statens förlust genom minskad trafik å vestra stambanan blefve densamma, om en bana anlades på enskild bekostnad, men jag tillåter mig att påpeka den skilnad, som ligger deri, att landet då åtminstone icke behöfde ytterligare vidkännas den förlust, som uppstår i skilnaden emellan den behållna inkomsten af banan och det belopp, som utgår för lånets amortering, och hvilken är ganska betydande, då den kan antagas till halfva räntan på ett lån af 17 millioner Riksdaler.

Då statsbrist är för handen, och förslag blifvit framställt att afhjelpa densamma genom ökad beskattning, anser jag det varit bättre att tills vidare undvika alla de anledningar till ytterligare utgifter, som icke äro oundgängliga, och någon olägenhet för nationen kan omöjligt uppstå för det Östgöta-banan denna gång får hvila.

Men det må tillätas mig att äfven uppställa ett finansielt skäl emot Kongl. Maj:ts Proposition. I densamma omnämnes, på ett sätt, som möjligen kan vara förledande, hurusom "ett belopp af fyra millioner Riksdaler årligen kan för stambanornas byggande upplånas inom landet, enär den

ärliga kapitalbildningen i landet må anses vara så stor, att sådant kan ske utan egentligt men för näringarne.“ Detta påstående har förnummits äfven från andra håll, och, såsom det säkraste bevis på ökad kapitaltillgång, angifver man den omständigheten, att kapitalister numera i vida större mån än tillförene placera sina penningar i obligationer. — Jag vågar likväl påstå, att i denna tro ligger eu icke så liten illusion, som härleder sig af missförstånd om rätta betydelsen af ordet “kapitalbildning”. Enligt min åsigt ökas ett lands kapitaltillgång, så vidt det är fråga om rörligt förlagskapital, icke på annat sätt än genom överskott af utbytet af det landets produkter emot andra länders, och hvars resultat blir en tillökning i metallisk valuta, som sedan utgår i näringarne. Men detta resultat har icke i nämnvärd mån hos oss uppkommit. Hvad som hos oss förorsakat den nyssnämnda oriktiga åsigten är den omständigheten, att en stor del af det kapital, som förut funnits placeradt mot inteckning i fast egendom, numera blifvit öfverflyttadt på obligationer. Detta förhållande förklaras lätt deraf, att obligationer af Staten eller säkra bolag bereda en vida större bekvämlighet för räntans lyftande, än hvad för lån till enskilda mot inteckningar oftast kan påräknas, och att obligationer icke, såsom inteckningarne, påkalla förnyelser vid domstol efter vissa år med deraf beroende risk och besvär; och då är ju klart, att kapitalisten skall föredraga de förra. Det är ock tydligt, att då de uti landets fastigheter intecknade kapitaler torde kunna uppskattas till åtminstone ett tusen millioner, så finnes här ännu mycket att taga på; men utom den tryckning den omnämnda öfverflyttningen utöfvar på kapitaltillgången för näringarne, när nemligen konjunkturen icke lemnar överskottet att disponera, så har denna öfverflyttning den påföljden, att hindra räntornas sänkande, och således på ännu ett sätt fördyra förlagerna. Här af ser man ock den följden uppstå, att sådana motioner framkomma, som vi här ofta äro vittnen till, att nemligen Banken skall öka sin omsättningsfond för att uppträda såsom förläggare åt jordbruket. Jag vågar påstå, att sådana yrkanden uteblifvit, derest jordbruket fortfarande haft att disponera de medel, det förut haft att tillgå.

Jag slutar med att uttala min förhoppning, att Riksdagen skall lyssna till dessa skäl, hvilka ock — derom är jag viss — skola af Utskottet allvarligen öfvervägas.

Herr Granlund: Med anledning af ett yttrande af den föregående talaren beträffande östra stambanan, ber jag endast att få hemställa, huruvida, om ett misstag första gången begicks med afseende på dess sträckning, detta skäligen bör föranleda dertill, att icke östra stambanan bör få den riktning, som nu blifvit föreslagen, då denna ovilkorligen är den för persontrafiken mest fördelaktiga. När man erinrar sig, att denna bana är den, som på den kortaste vägen sätter oss i förbindelse med utlandet, kan man ock vara fullt öfvertygad, att densamma måste blifva en af de mest gifvande bland våra jernbanor.

Den nyssnämnda talaren har sagt, att denna bana skulle borttaga en del af persontrafiken från den vestra linien. Detta kan nog vara sannt: men i sådant fall kommer materielen äfven att mindre slitas på sistnämnda bana.

Efter min öfvertygelse bör derföre Staten heldre än ett bolag öfvertaga byggandet af denna bana, då den måste komma att blifva en af de mest inkomstgifvande.

Att Östergötland är intresserad för banan, torde tillräckligt hafva visat sig derigenom, att på en helt kort tid mer än en och en half million tecknats för banans befordrande.

Efter denna öfverläggning blef den Kongl. Propositionen hänvisad till Stats-Utskottet, dit jemväl skulle öfverlemnas de yttranden, som till protokollet nu afgifvits; och blef den af Herr *F. Asker* i sammanhang med hans ofvan intagna yttrande anmälda motion om norra stambanans fortsättande från Upsala åt Sala, Krylbo och Horndal till Storviks station på Gefle - Dala-jernvägen enligt begäran bordlagd.

§ 4.

Fortsattes föredragningen af de bordlagda Kongl. Propositionerna och blefvo härvid N:is 6—11 hänvisade till Stats-Utskottet och N:o 12 till Bevillnings-Utskottet.

Kongl. Maj:ts nådiga Skrifvelser N:is 13 och 14 lades till handlingarne; och skulle vederbörande Utskott, äfvensom Kansli-deputerade genom utdrag af protokollet underrättas om sistnämnda skrifvelses innehåll.

§ 5.

Föredrogos ånyo och hänvisades Herr *Nils Larsons* motion, N:o 21, till Stats-Utskottet och Herr *A. Randbäcks* motioner, N:is 22 och 23, till Tillfälligt Utskott.

I anledning af Herr *J. Mankells* dernäst föredragna motion, N:o 24, om aflåtande af underdånig skrifvelse till Kongl. Maj:t rörande utarbetande och framläggande af en fullständig plan för rikets befestningsväsende, yttrade

Herr Vice Talmannen Mannerskantz: Jag får hemställa, om icke Kammaran anser lämpligt att i afseende på denna motion fatta enahanda beslut, som redan blifvit fattadt beträffande Herr Palanders motion rörande sjöförsvaret.

Vidare anfördes icke. Kammaran hänvisade motionen till Stats-Utskottet med förbehåll om dess behandling af Särskildt Utskott, derest sådant Utskott komme att tillsättas.

Herr *J. Mankells* motioner, N:is 25 och 26, hänvisades likaledes till Stats-Utskottet, dit jemväl öfverlemnades Herr *C. W. Sjögréens* motion N:o 27.

Ytterligare hänvisades motioner af:

Herr *O. P. Rylander*, N:o 28, till Tillfälligt och N:o 29 till Lag-Utskottet;

Herr *Hörnfeldt*, N:is 30 och 31, samt Herr *Tenger*, N:is 32 och 33, till Stats-Utskottet;

Herr *Samuel Johnson*, N:o 34, till Banko-Utskottet och N:o 35 till Tillfälligt Utskott;

Herr *Jöns Pehrsson*, N:o 36, till Banko-Utskottet;

Herr *Thorell*, N:o 37, till Stats-Utskottet;

Herr *Per Nilsson* från Christianstads län, N:o 38, till Lag-Utskottet;

Herr *Ola Nilsson*, N:o 39, till Bevillnings-Utskottet;

Herr *Brolin*, N:o 40, till Lag-Utskottet och N:o 41 till Stats-Utskottet;

Herr *von Geijer*, N:o 42, till Stats-Utskottet;

Herr *Lundqvist*, N:o 43, till Banko-Utskottet;

Herr *Wedberg*, N:o 44, till Lag-Utskottet;

Herr *Anders Pehrsson* från Christianstads län, N:o 45, till Stats-Utskottet;

Herr *Bäckström*, N:o 46, till Bevillnings-Utskottet;

Herr *Granlund*, N:o 47, till Tillfälligt Utskott;

Herr *Kjellman*, N:o 48, till Stats-Utskottet och N:is 49 och 50 till Lag-Utskottet;

Herr *Carl Ifvarsson*, N:o 51.

Härvid yttrade

Herr *Staaft*: Jag anhåller att få nämna några ord med anledning af denna motion, innan den kommer under behandling af vederbörande Utskott.

Såsom jag uppfattat motionen, afser den en rubbning i eller ett frångående af de principer, som hittills inom Riksdagen gjort sig gällande i afseende på omorganisationen af våra underdomstolar, och med ledning hvaraf en komité ock redan utarbetat förslag i detta hänseende, samt måste således äfven komma att medföra en rubbning i denna komités arbeten, hvilkas snara framläggande för Riksdagen man nu eger grundade skäl att hoppas.

För öfrigt synes motionen innebära en början till de så kallade småstädernas förläggande under landsrätt. Denna tanke är nog riktig, men, efter mitt förmenande, tillkommer det småstäderna att sjelfva hvar för sig ombesörja ett sådant förläggande, då det blir ifrågasatt.

Afser motionen deremot endast att kunna få härads höfdingarne på landet förordnade äfven till domare i stad och tvärtom, utan att de mindre städernas jurisdiktion i allmänhet förflyttas till landet, så synes mig hela frågan komma att reducera sig dertill, att man skulle begära en förklaring derom, att domaren på landet icke är förhindrad att tillika innehafva och utöfva domarembete i stad och tvärtom.

Dessa äro de faktiska omständigheter, derom jag ansett mig böra erinra, innan motionen remitteras. Hvad beträffar frågan derom, till hvilket Utskott motionen bör remitteras, anser jag densamma så nära beröra våra lagförhållanden, att den tillhör Lag-Utskottets behandling.

Vidare anfördes icke och motionen hänvisades till Lag-Utskottet;

Herr *Magnus Svenson*, N:is 52 och 53, till Lag-Utskottet;
 Herr *Olof Larsson*, N:is 54 och 55 till Lag-Utskottet och N:o 56
 till Tillfälligt Utskott.

§ 6.

Motioner afgåfvos af:

Herr *G. Bjerkander*:

N:o 58, om ändring i 70 § 1 mom. af Kongl. Förordningen om kommunalstyrelse på landet;

N:o 59, om grundskatternas affösande enligt den förvandling i penningar, som bestämmes i Kongl. Kungörelsen den 23 Juli 1869;

N:o 60, om öfverflyttande på kyrkoherdarne sjelfve af den byggnadsskyldighet vid kyrkoherdeboställen, som hittills ålegat församlingarne.

Herr *Åke Andersson*:

N:o 61, om antagande af taxeringsvärdet såsom grund för fördelningen af räntor och andra onera mellan de särskilda delegarne i ett och samma hemman;

N:o 62, om rättighet för rusthållare vid de indelta kavalleriregementena att under vissa vilkor begagna rusthållshästarne för jordbruksarbete;

Herr *Jonas Jonasson* från Calmar län, N:o 63, om ställande på vakans af rotarne vid Södra Möre härads trenne båtsmanskompanier samt de inflytande vakansafgifternas användande till aflöning åt det nya befäl och underbefäl, som kan ifrågakomma;

Herr *Jöns Pehrsson*, N:o 64, med förslag till åtskilliga indragningar å Fjerde och Femte Hufvudtitlarne;

Herr *A. Grill*, N:o 65, innefattande förslag att östra stambanan måtte från Nässjö få sin sträckning öfver Mjölby och Motala till Hallsberg eller, om sträckningen skulle beslutas från Mjölby öfver Linköping till Norrköping, att räntegaranti för en fjerdedel af byggnadskostnaden måtte beviljas det bolag, som kan komma att bildas för byggande af en smalspårig jernväg från Motala till Hallsberg;

Herr *J. Andersson* från Bohus län, N:o 66, om ändring af 4 § i Kongl. Förordningen den 24 September 1861, angående tillsyn öfver förmyndares förvaltning af myndlings egendom;

Herr *L. Öhlin*, N:o 67, om åläggande för Kronans uppbördsmän att debitera, uppbära och redovisa presterskapets löner och om förändring i denna syftning af 15 § 1 och 2 mom. i Kongl. Förordningen den 11 Juli 1862.

Herr *P. Engman*:

N:o 68, om beviljande af anslag för väganläggning mellan Ramsele socken i Wester-Norrlands län och Ströms socken i Jemtlands län;

N:o 69, om ändring af föreskrifterna i 21 Kap. Rättegångsbalken, angående gäldande af rättegångskostnad;

N:o 70, om tillerkännande af presterlig tjänstårsberäkning åt sådane lärare vid högre folkskolor, som tillika äro prester.

Herr *A. Th. Gustafson*, N:o 71, om ändring af 18 § 2 mom. Riksdags-ordningen.

Herr *C. I. Bengtsson*:

N:o 72, om ändring af 11 § 1 mom. i Kongl. Förordningen den 11 Juni 1862, rörande ordnandet af presterskapets inkomster;

N:o 73, om rättighet för konsistoriela församlingar att kalla en extra profpredikant.

Herr *J. Samuelsson*:

N:o 74, om öfverflyttande af de exekutiva förrättningar, som nu äliga kronobetjeningen till vederbörande kommunalstyrelser;

N:o 75, med förslag till förändrad lydelse för 2 § i 5 Kap. Utsökningens-balken.

Herr *A. Johansson* från Jönköpings län, N:o 76, om ändring af 11 Kap. 1 och 4 §§ Rättegångs-balken, 26 Kap. 1 § samma balk samt upphäfvande af Kongl. Resolutionen den 17 September 1723.

Herr *Sven Andreasson* från Elfsborgs län, N:o 77, om tillägg till 11 Kap. 7 § Rättegångs-balken, 11 Kap. 4 § samma balk samt 18 Kap. 1 § Ärfda-balken.

Herr *R. Ehrenborg*, N:o 78, om understöd af statsmedel åt det bolog, som kan varda bildadt för byggande af en jernväg från Frövi till Falun.

Herr *J. E. Ericsson*, N:o 79, om förbud för partihandel med brännvin på landet utan Konungens Befallningshafvandes tillstånd.

Herr *A. Törnfeldt*, N:o 80, om upphörande af alla personliga och matlagsavgifter, samt berörda afgifters öfverflyttning på andra artikelnas bevilning

Herr *J. G. Granlund*, N:o 81, om förhöjning af anslaget till resestipendier åt fabriks- och handtverksarbetare.

Herr *C. J. Kjellman*, N:o 82, om rustnings- och roteringsskyldighetens skiljande från jordbruket och öfvertagande af alla rikets innebyggare i mån af påförd bevilning.

Herr *P. Tjernlund*, N:o 83, om indragning af alla i rikets skärgårdar belägna tullstationer.

Herr *A. Gumælius*, N:o 84, om enahanda kreditiv rätt i Riksbanken för så kallade folkbanker som den, hvilken nu är sparbankerna medgifven.

Herr *A. F. Petersson*, N:o 85, om förhöjd bevilning för enskilda sedelutgifvande banker.

Herr *J. Sjögren*, N:o 86, om förflyttning på allmänna indragningsstaten af samtliga officerare vid flottans nya reservstat m. m.

Herr *J. Rundbäck*:

N:o 87, om ändring i 11 § af Kongl. Förordningen den 21 Mars 1862 om kommunalstyrelse på landet;

N:o 88, angående tillägg till 32 § i Fabriks- och Handtverksförordningen den 22 December 1846, i syfte att arbetstiden för barn icke må utsträckas öfver tio timmar om dagen.

Herr *F. Asker*, N:o 89, om anslag till Lithografen Billmark för fortsatt utgifvande af planchverket: "Sverige, lithografier och tontryck."

Herr *P. Benjaminsson*:

N:o 90, om ändring af 14 Kap 6 § Rättegångs-balken;

N:o 91, angående åtskilliga ändringar i Kongl. Förordningen den 17 Maj 1867, om villkoren för bränvins tillverkning;

N:o 92, rörande underdånig anhållan hos Kongl. Maj:t om nedsättande af en komité för utarbetande af förslag till ny folkskolestadga.

Herr *Ola Lasson*:

N:o 93, om underdånig skrivelse till Kongl. Maj:t med hemställan att Svartsjö och Strömsholms slott måtte till Statsverket indragas;

N:o 94, om underdånig skrivelse till Kongl. Maj:t angående förenande af befäls- och regementsmötena;

N:o 95, om fattigunderstöd af allmänna medel för den, som, efter att hafva varit utom Sverige i fem år, kommer åter och blifver af sådant understöd i behof;

N:o 96, om befrielse för Skillinge fiskeläges åboer att erlægga nu utgående afgäld till Borgmästaren i Christianstad samt nämnde afgäldersättande af allmänna medel.

Herr *Gustaf Jonsson*:

N:o 97, om kreditiv rätt i Riksbanken för blifvande jordbruksbanker samt om villkoren för en sådan kreditivrätts beviljande;

N:o 98, om inrättande af förlikningskomitéer.

Samtliga dessa motioner bordlades.

§ 7.

Anmäles till bordläggning:

Riksdagens år 1869 församlade Revisorers berättelser:

1:o) angående Riksbanken;

2:o) om granskningen af Riksgälds-kontorets tillstånd och förvaltning;

3:o) angående förvaltningen dels år 1867 af Manufakturdiskontofonden och dels åren 1867 och 1868 af öfriga under Kongl. Kommers-kollegium ställda fonder och medel.

Sedan Herr Talmannen erinrat derom, att tionde dagen från Riksdagens öppnande infölle nästa Lördag den 29 dennes samt att alltså motionstiden med nämnda dag tilländaginge, blef, då vidare icke förekom, detta sammanträde nu afslutadt och åtskiljdes Kammarrens ledamöter kl. $\frac{3}{4}$ 1 e. m.

In fidem
H. Husberg.