

Fredagen den 28 Januari.

Kl. 10 f. m.

§ 1.

Herr Talmannen tillkännagaf, att Herr Landshöfdingen, Kommendören af Kongl. Nordstjerne-orden Erik Victor Almqvist uppvisat polett såsom riksdagsman för städerna Hernösand, Umeå, Luleå och Piteå. Den för Herr Landshöfding Almqvist utfärdade, af Herr Justitie-statsministern godkända riksdagsmannafullmakt företeddes och upplästes, hvarefter Herr Almqvist intog plats bland Kammarrens ledamöter.

Likaledes tillkännagafs, att Herr Roland Martin numera erhållit polett såsom riksdagsman för Gillbergs och Näs häraders valdistrikt, sedan den nya fullmakt som Herr Martin, jemlikt Kammarrens derom meddelade beslut, från vederbörande valförrättare införskaffat, blifvit af Herr Justitie-statsministern granskad och godkänd.

§ 2.

Justerades protokollsutdrag öfver de under §§ 2—5 uti protokollet för den 27:de i denna månad behandlade ärenden.

§ 3.

Föredrogs Herr *F. Askers* motion, N:o 57, om norra stambanans fortsättande från Upsala åt Sala, Krylbo och Horndal till Storviks station på Gefle—Dala-jernvägen.

Härvid anförde:

Herr Ask er: Fastän jag icke gerna vid remiss af motioner i allmänhet uttalar mina åsikter må det dock vara mig förunnadt, att begagna detta tillfälle för att få hembära den ärade representanten från Wenersborg och Åmål min uppriktiga erkänsla för den genomgående granskning han behagat egna min motion. Han inledde sina anmärkningar dermed, att Regeringen i denna fråga nu aflåtit en Proposition, hvarigenom erbjuder sig ett efterlängtadt förslag till frågans lösning och att man borde obetingadt bifalla den Kongl. Propositionen. Utan att underskatta vigten och betydelsen af en sådan statshandling, torde det likväl förlåtas mig, om jag både med hägkomstens och öfvertygelsens rätt vidblifver innehållet af den Kongl. Proposition som i samma ämne afgafs vid 1856—1858 års riksdag. Kongl. Maj:t föreslog då norra stambanans anläggning från

Stockholm öster om Sigtuna-fjärden till Upsala, och derifrån i riktning mot Sala till någon lämplig punkt på Gefle—Dala-banan. De skäl, som åberopades för denna riktning, voro, enligt min tanke, så talande och öfvertygande att det väl må synas underligt, att en omkastning i åsigt från Regeringens sida numera kommit denna fråga till del. Särskildt torde det äfven icke alldeles böra lemnas ur räkningen att, då Kongl. Maj:t aflät sin Proposition om banans dragande vester om Sigtuna-fjärden, denna framställning icke vann Rikets Ständers bifall utan beslöts i stället, att den norra stambanan skulle framgå öster om Sigtuna-fjärden till Upsala. Sälunda bestämdes och utlades första länken i det system för den norra stambanan, som grundade sig på Kongl. Maj:ts Proposition i ämnet vid 1856—1858 års riksdag; och äfven den nu omtvistade bandelen var vid denna riksdag så nära att afgöras att, om endast ytterligare två röster i ettdera af Riks-Stånden funnits för deras mening, som ansågo att banan borde dragas öster om Sigtuna till Upsala och vidare till Sala, det är sannolikt, åtminstone gränsar det nära till möjlighet, att äfven den nu ifrågavarande banans sträckning långt före detta blifvit afgjord.

Den ärade talaren anmärkte vidare, att trakten kring Sala företer den mest oländiga skogsbygd af omkring fyra mils utsträckning. Hvarifrån talaren hemtat sina geografiska uppgifter om denna oländiga skogsbygd är svårt att förklara, då skedda undersökningar tvärtom visa att banrayonen Upsala—Sala i alla hänseenden är fördelaktigare än Thureberg—Sevalla-linien. Ett annat temligen utnött skäl anfördes äfven af den ärade talaren, då han nämnde att jernvägar i utlandet och exempelvis vid Rhen blifvit utlagda utmed flodstränderna; men anmärkningsvärdt är att talaren, som ofta reser utrikes och följaktligen är i tillfälle att på nära håll göra sina betraktelser äfven öfver jernvägarne, icke derjemte lemnade den upplysning, att dessa jernvägar icke byggdes lörr än de stora jernvägslinierna i det inre landet blifvit fullbordade samt hela den europeiska trafiken påkallade anläggningen af dessa strandvägar. Förhållandena äro i alla händelser mycket olika, då man jemför dem inbördes emellan vårt land och rörelsetrafiken utomlands i de mest befolkade och besökta trakter. Om talarens slutsats följdriktigt utsträcktes, borde äfven vi bygga våra jernvägar vid vattendragen och segellederna: jag vågar dock tro att ett sådant förfaringssätt hos oss hvarken bort eller någonsin bör göra sig gällande. Ytterligare har talaren anmärkt, att flera misstag skola blifvit begångna vid anläggandet af våra stambanor, och jag medgifver att i detta afseende hvar och en, som icke fått jernvägen dragen till sin egen dörr, kan anse sig ega skäl att vara missnöjd. Men den dag kommer, då domen fälles öfver vårt jernvägssystem samt banornas anläggning och byggnadssätt. Den man, som framlagt planen för och till stor del byggt våra stambanor, kan visserligen klandras, men han träffas lika litet af klandret som han för sitt handlingssätt behöfver berömmet. När mången annan bubbla brustit, kvarstår hans namn i häfderna och skall säkert af erkänslan uppskattas till sitt fulla värde i kommande tider.

Då den ärade talaren vidare anförde, att åtskilliga opinionsyttringar afgifvits till förmån för Thureberg—Sevalla-linien, så, i fall sådana ega någon tyngd i vägskålen, vågar jag påstå att ännu flera dylika uttalats för Upsala—Sala-linien, och jag påminner härvid endast att då frågan

gällde stambanans byggande öster eller vester om Sigtuna-fjärden, till och med vid Konungens rådsbord afgäfvos reservationer af ett så tänkvärdt och upplysande innehåll att de tillunno sig Kamrarnes godkännande.

Att den värde talaren icke kunnat för sig göra klart, hvori Norrländingarnes intresse i denna fråga skulle bestå förefaller icke underligt, ty Norrländingarne hafva i denna sak icke något eget eller enskildt intresse att bevaka. Det är hela fosterlandets intresse som fordrar att jernvägen lägges i det inre landet och icke bredvid Mälarens segelleder. Skälen *för* och *emot* ligga nu på pröfningens vigtskålar. Det tillkommer Stats-Utskottet först och Kamrarne sedan att pröfva hvilka skäl, som äro de mest viktiga och afgörande i det stora helas intresse. Visserligen kunna jernvägsstriderna vara obehagliga, men allt lif är strid. Må striden utfalla till det rättas seger.

Herr Grefve Sparre: Herr Talman! mine Herrar! Ja, jag instämmer med den sista ärade talaren deruti att strid måste finnas, synnerligen mom det parlamentariska lifvet. Men hvad jag yttrade i går, det var, att de förfärligaste företeelser jag känner inom det parlamentariska lifvet äro jernvägsstriderna, derföre att man kämpar icke *för* öfvertygelsen, utan *om* intressen, och strider af detta slag äro för mig afskyvärda. Jag ber med anledning häraf och för att närmare förklara mig i detta afseende få säga, att jag visserligen icke talar om den närvarande erfarenheten vid denna riksdag, utan om den erfarenhet jag under sjuttou år förut haft af jernvägsstriderna. Vid föregående riksdagar, der dessa jernvägsstrider förekommit, hafva redan ifrån de första dagarne bearbetningar och sammansättningar egt rum, man har sträfvat att få så många som möjligt af sina anhängare in uti Stats-Utskottet, som skulle pröfva dessa frågor, sedermera har man räknat ut huru aktierna kunnat stå der och huru i Stånden eller Kamrarne för öfrigt, och så har man öfverrenscommat en med annan. Ja, det gick så långt, mine Herrar, att vid en riksdag — jag vill minnas att det var 1862 — upprättades inom ett Stånd ordentliga program huru man i frågor om allmänna företag såsom vattenaftappningar, sjösänkningar, skolhusbyggnader o. s. v. skulle rösta, tills man hade tillräckligt många anhängare inom Ståndet och kunde säga: nu är ståndpunkten sådan, och nu går denna fråga. Jag är öfvertygad att så icke sker denna gång, och jag vill icke utkasta någon stridshandske åt någon människa, men då jag har denna erfarenhet af hvad som förr egt rum — och många med mig skola kunna bevitna att man verkligen haft den — så häfvar jag tillbaka för en jernvägsstrid och säger, att den icke kläder Representationen, men väl förderfvar den, emedan öfvertygelserna sällan få vara i fred utan indragas i striden om intressena; ty äfven den mest opartiska influeras af det jemna gnatet, som från ena eller andra sidan höres, tills man blir utledsen. Jag har i går från den mig motsatta sidan hört förklaras, och en person har velat hålla vad med mig derom, att “vi skola segra icke allenast i Stats-Utskottet, der vi hafva gifna anhängare i ledamöterna från denna Kammare och i två eller tre från Med-kammaren, utan äfven sedan vid frågans behandling inom Kammaren, der vi hafva gifven majoritet.” Således innan ännu Kongl. Maj:ts nådiga Proposition är läst och man närmare pröfvat saken, gör man sig

redan förvissad om att hafva lagt ut sina nät så, att man skall segra! För min del är jag dock förvissad att denna Representantkammare icke skall låta fånga sig i dessa nät, hvilkas maskor äro allt för tunna dertill; och således fruktar jag ingenting på denna väg. Jag är äfven öfvertygad, att icke de representanter redan fattat sin öfvertygelse, hvilka icke äro särskildt intresserade i denna fråga, och derföre, så motbjudande det an är för mig att inlåta mig i dessa jernvägsstrider, ber jag Herrarne dock om ursäkt att jag för en stund åter upptager tiden med att besvara min ärade väns, representanten från Gefle anmärkningar. Jag är så mycket mer glad att jag kan göra det, som vi diskutera med hvarandra på en fot, som utesluter sådana expressioner, som dem jag fick höra här i går, och hvilka utgöra en försmak af de kommande jernvägsstriderna samt förbjödo mig att vidare inlåta mig i strid med deras upphofsman. Den ärade representanten från Gefle har sagt, att Kongl. Maj:t vid 1856 års riksdag föreslog en annan linie och att det således måste hafva varit talande och öfvertygande skäl, som nu föranledt en omkastning i åsigtorna. Ja, mine Herrar, dessa talande och öfvertygande skäl nämnde jag i går; de äro trafikstyrelsens berättelse om trafiken på sådana banor, som gå genom ofruktbara trakter. Om också Regeringen år 1856, hänförd af den plan, som då låg framkastad, och troende på möjligheten af att lägga jernvägar långt från vatten och segelleder, på samma gång den föreslog riktningen för de vestra och östra stambanorna, hvilka då egentligen voro i fråga, yttrade, att den norra borde erhålla en viss sträckning, så var detta innan man hade någon erfarenhet om trafiken. Men sedan Regeringen nu fått erfarenhet derom, att en jernväg, gående genom så dåliga marker som t. ex. genom Gnesta, icke gifver mer än 1,726 procent, sedan den i sex år varit trafikerad, och den genom Jönköping—Elmhult icke mer än 1,347 procent, så har man äfven fått ögonen öppna och man ser, att det icke är möjligt lägga en bansträckning på detta sätt. Man kan icke lägga en jernväg så, att man tager kartan i hand och utan all kämedom om rörelsen och trafikförhållandena utstakar den, der det synes bäst, utan man måste, såsom i Kongl. Maj:ts nådiga Proposition såges, se hvart rörelsen tager sin riktning. Man kan icke binda en rörelse, säger den Kongl. Propositionen, vid en för den densamma onaturlig riktning; och detta bevisar såväl vägen Jönköping—Elmhult som Stockholm—Gnesta. Hvad gör det väl, mine Herrar, att vi å en jernväg nedlägga några hundra tusen Riksdaler mer, blott vi sedan få någon inkomst af den? Det är ju en tydlig vinst. Jag är visserligen för hushållning, — jag har yttrat det förut — men för en sådan hushållning, att den medför vinst, men icke förlust. Ett industriellt företag, såsom en jernväg, måste ytterst grunda sig på den behållning man får deraf; eljest, mine Herrar, om vi skola fortfara med att depensera hundratusentals Riksdaler på jernvägar, som icke gifva någon behållning, så äro vi snart ruinerade. Det är på grund af dessa åsikter och emedan jag vill bidra till behållning af jernvägarne, som jag tillhör dem, hvilka vilja att jernvägar skola läggas der det blir någon behållning.

Men, säger man, om vi lägga en jernväg genom Thureberg—Sevalla till Sala, hvad skola vi då göra med stycket Thureberg—Upsala? Jo, mine Herrar, vi skola trafikera det. Detta stycke, som öppnades 1866,

har nu redan, enligt hvad Trafikstyrelsens berättelse visar, lemnat 2,380 procent under året 1868, och således redan på andra året efter dess öppnande gifvit en icke så obetydlig inkomst; och styrelsen säger vidare att inkomsten sedan 1867 har ökats med 2,000 R:dr per banmil. Jag tror således att detta stycke icke är någon förlust för Staten, ty om det redan nu ger så mycket, så skall det sannolikt gifva ännu mer ju längre det trafikeras. Dessutom, då Kongl. Maj:t redan år 1862 föreslog att jernvägen skulle gå vester om Sigtunafjärden öfver Örsundsbro, så föreslog Kongl. Maj:t jemväl en bibana af $2\frac{1}{2}$ mils längd från sistnämnda punkt till Upsala, ty Upsala, såsom egande 10,000 innevånare och derjemte varande universitetsstad, ansågs vara en så vigtig ort, att den förtjenade en bibana med understöd af statsmedel. Representationen fann då lämpligt att låta Upsala-banan i stället utgå redan från Thureberg, och skilnaden i längd utgör icke mer än $1\frac{3}{4}$ mil. Derföre svarar jag den ärade representant, som sade, att man tog på hand år 1862, ett nej! man sade endast att den bibana, som Kongl. Maj:t föreslagit att utgå från Örsundsbro, i stället skulle utgå redan från Thureberg, men hur sjelfva hufvudbanan skulle sträckas vidare från sistnämnda ställe förbehöll man sig att framdeles få bestämna. Om man hade följt den Kongl. Propositionen, så hade man ju således ändock haft en bibana till Upsala, och ofvannämnda fråga skulle med samma skäl kunnat framställas om denna: "hvad skola vi med den?" och svaret hade gifvit sig sjelft: "jo, den gagnar Upsala-trakten." Jag upprepar derföre hvad jag nyss sade om den nu befintliga Upsala-banan, att då den redan på andra året af sin lefnad gifvit nära $2\frac{1}{2}$ procent, så är jag öfvertygad att, med den tillökning trafiken å densamma alltjemnt tager, den snart skall gifva mer, och kanske inom icke så lång tid fem procent. Lägger Staten sådana jernvägar, — och mycket bättre ännu blir den väg, som går genom Uplands bördigaste trakter till Sevala —, så ökas Statens jernvägsinkomster år för år.

Den föregående ärade talaren har äfven sagt, att jag i går skulle hafva yttrat, det Sala-trakten erhjode en längd af fyra mil genom ödemarker. Men jag får upplysa att jag sade *två* mil, icke fyra, och dessa äro icke i Sala-trakten utan ungefär midt emellan Sala och Upsala; och jag trotsar hvar och en, som rest genom dessa trakter, att kunna vederlägga mig, jag frågar om icke denna trakt är ytterst ofruktbar. Men, mine Herrar, vi behöfva icke tvista härom. En enda blick på denna karta, som ligger framför mig, ådagalägger hur olämplig Upsala—Sala-vägen är i jernförelse med den andra. Den sednare, eller Sevala-vägen, går genom ett slättland, der det finnes ingen höjd, intet berg, ingen skog, med ett ord genom ett fält, som liknar Skånes eller Östergötlands; den förra åter, — och kartan är härvid mitt bästa vittne, ty hvar och en som kastar en blick derpå finner riktigheten af hvad jag säger, — är bergig, knagglig och skogig. Genast, så snart jag kommer en half mil från Upsala, vidtager en skogsbygd, och vore den en verklig skogsbygd skulle jag ändock intet säga, men det är en skogsbygd af nedhuggna allmänningar — så har f. d. Landshöfdingen i Westmanland Silfverstolpe yttrat om denna trakt.

Den ärade talaren har sagt, att banan Upsala—Sala skulle förete en i alla afseenden lämpligare banrayon. Jag ber Herrarne se på kartan

och säga, om det är möjligt att en väg, som går genom berg och backar, kan erbjuda en fördelaktigare banrayon än den, som går genom ett slättland. Men då mina ögon och då kartan äfven skulle kunna vilseleda, så ber jag få taga till stöd en auktoritet, som äfven den ärade talaren måste gilla, då han ju sagt att den skulle öfverleva åtskilliga såpbubblor. Uti det betänkande, som af Örverste Ericson år 1859 lemnades angående stambanornas lämpligaste sträckning, säger han, då han yttrar sig om linierna Stockholm—Upsala—Sala och Stockholm—Örsundsbro—Sala (pag. 87): "I afseende först på de tekniska frågorna, åberopar komitéen hosföljande tabell litt. A, hvaraf inhemtas, att lutningarne på bansträckan från Stockholm öfver Upsala till Sala utgöra tillsammans 127,050 fot i längd med 1 på 100, 82,050 med 1 på 200 och 52,900 fot med 1 på 300. Från Stockholm öfver Örsundsbro till Sala utgöra lutningarne 94,050 fot med 1 på 100, 101,650 med 1 på 200 och 30,900 fot med 1 på 300." Man ser här af att det är en betydligt större lutning på linien öfver Upsala till Sala, och icke mindre än 33,000 fot mer af den största lutningen. Att då säga något sådant, som att den sistnämnda linien har bättre banrayon, vederlägger sig sjelft.

Han har vidare sagt att jag skulle hafva citerat oriktigt, då jag nämnde, att utomlands byggas jernvägarne vid floder, och påstått att man icke gjorde så genast från början. Jo, jag ber om förlåtelse, man gjorde så från början både vid Elbe och Rhen, och de Franska jernvägarne gå i allmänhet äfven bredvid floder.

Han har vidare sagt, att den tid kommer, då domen skall falla öfver våra jernvägsbyggnader. Men, mine Herrar, den tiden är redan kommen. Ty jag vågar påstå, att numera finnes ingen, som icke inser att det var ett misstag, när jernvägen drogs söder om Mälaren, och det bevisar äfven trafiken. Likaså var det ett misstag att draga jernvägen öfver Nässjö och Elmhult.

Man har sagt att opinionsyttringar blifvit uttalade för Upsala—Sala-linien. Ja, jag vet att så skett från Norrland, och att det nu äfven varit ett sammanträde i Heby angående den saken. Men inom orterna Upland och öfriga delen af Westmanland tror jag icke några opinionsyttringar gifvits för nämnda linie. Deremot vet jag, att från både hushållningssällskap och landsting petitioner till förmån för den andra linien blifvit gjorda hos Kongl. Maj:t.

Nu säger den ärade talaren, att Norrland har här ingen annan fördel att bevaka än det allmänna fosterländska intresset. Det är en vanlig fras, när man plaiderar för det ena eller andra intresset, att säga: jag talar icke för något enskildt intresse utan för hela fosterlandets. Men jag misstänker alltid denna fras och tänker dervid såsom Talleyrand, att talet är människan gifvet för att dölja sina rätta tankar.

Slutligen har sagts, att denna väg skulle gagna trafiken. Ja, mine Herrar, detta är just frågan. Jag anser att bergslagerna och städerna äro de rätta att bedöma densamma. Hvad säger nu Norbergs bergslag, hvad Stockholms stad, hvad orterna och landshöfdingarne, och de myndigheter som hafva att yttra sig härutinnan och som äro bekanta med förhållandena? Ty vi kunna väl icke föreställa oss, att Norrland har någon särskild kännedom om dessa orter, annan än den det kan få af dem, som

äro mest bekanta dermed. Då frågar jag: gagnar en jernväg mest, då den lägges genom ett bördigt land eller då den lägges genom ett ofruktbart? Jag har sjelf erfarenhet på detta område, mine Herrar. Vi byggde en jernväg från Herrljunga till Wenersborg, och i en hast uppstodo invid densamma små köpingar, så att inom ett år hade på en station, der det förr icke fanns en enda stuga, uppstått 14 hus och 7 handlande. Så hastigt växer rörelsen der, under det deremot, om Herrarne resa genom trakterna kring Stockholm—Gnesta-linien eller Jönköping—Elmhult, Herrarne icke skola finna en enda ny byggnad, ty der finnes ingen odling.

Slutligen ett enda ord om denna stambana. Den är beräknad att kosta femton millioner Riksdaler, och i allmänhet 830,000 R:dr per mil. Jag vågar säga, att för en linie sådan som Thureberg—Sevalla, hvilken går genom ett slättland, är det omöjligt att kostnaden kan blifva så stor. Jag säger det djerft derföre, att jag så länge varit med om jernvägsbyggnader; och jag vill verkligen försöka att kontrollera, hur det kan vara möjligt att uppdrifva en jernväg, som går genom ett sådant land, till ett så högt pris som 830,000 R:dr per mil. Derföre tog jag mig ock sistlidet år friheten föreslå, att byggandet af stambanor jemväl skulle upplåtas på entreprenad, åtminstone styckevis. Detta vann ingen anklång, och jag beklagar det, men jag tror att vi förr eller sednare komma derhän; och det är på den vägen jag vill besvara hvad en värd representant från Stockholm sade om mitt yttrande att Statens jernvägar vore för dyra, och att detta kommer ifrån administrationen. Om Herrarne behagade se på trafikstyrelsens berättelse hvad våra jernvägar kosta, så skola Herrarne der finna, att Statens kosta i medeltal 870,000 R:dr per mil under det att de enskildes kosta endast 550,000 R:dr. Väl äro de förra 2 till 5 fot bredare, men denna skillnad af några få fot i bredd kan ej med skäl anses motsvara en ökad kostnad af öfver 320,000 R:dr per mil. De Skånska jernvägarne äro bygda för 560,000 R:dr per mil, och mycket mer bör icke den på linien Sevalla—Sala komma att kosta, enligt min öfvertygelse.

Jag vill derföre vördsamt hemställa, om icke Kammaren vid behandlingen af denna fråga ville än en gång taga i öfvervägande och framställa till Kongl. Maj:t, att åtgärder måtte vidtagas för att stambanorna måtte kunna byggas för något billigare pris än hittills och hvad nu är föreslaget. Ingeniörerne, när de uppgöra dessa kostnadsförslag, hafva intet intresse af att sätta dem lågt, utan tvärtom högt för att sedan kunna visa, det kostnadsförslagen icke öfverträdas vid byggandet. Men ändock hafva de öfverträds! Detta är beklagligt, men, då vi börja anlägga nya banor, måste det blifva föremål för undersökning, om vi kunna nedsätta kostnaderna; och äfven med risk att, såsom den värde Hudiksvalls-representanten sist sade: jag afskräcker från att bygga jernvägar, säger jag detta, ty intet i verlden kan afhålla mig ifrån att öppet uttala mina tankar, vare sig i detta eller i andra afseenden.

Herr Kolmodin: Det kan möjligen synas besynnerligt, att jag utträder för att yttra mig i en jernvägsfråga. Jag har tillförene aldrig gjort det och jag lofvar nästan på förhand, för att något försona Kammaren, att icke heller göra det hädanefter, om det endast tillåtes mig, att nu i största korthet yttra några ord i denna sak.

Vi hafva framför oss ett förslag till fortsättning af nordvestra och påbörjande af norra stambanan, och den ärade motionärens framställning skall nu genom Kammarens remiss öfverlemnas till Stats-Utskottets beredning. Jag tager mig med anledning deraf friheten, att derförinnan uttala de allmänna åsichter, som jag med afseende på våra jernvägshyggnader hyser. Jag vill ingalunda försöka att slita tvisten om hvilkendera linien som skall hafva företrädet, Thureberg—Sevalla eller Upsala—Sala; icke heller om hvilkendera banan som skäligen bör byggas först, norra eller östra. Endast den meningen vill och tror jag mig berättigad uttala, att det icke kan vara klokt och öfverensstämmande med en sund statshushållning, att, såsom man synes åsyfta, samtidigt bygga tvänne banor och hafva dessa båda ofärdiga under loppet af flera år, så att ingendera, under tiden för den andras byggande, kan lemna någon inkomst. Om nu Stats-Utskottet, när frågan kommer till detsamma, skulle vilja taga initiativet och med afseende endast på preferencen i tid bestämmer sig för den ena af de båda nämnda stambanorna, så tror jag att Utskottet sedan icke skall komma att stå ensamt i den stora striden. Många med mig skola utan tvifvel inom denna Kammare lemna Stats-Utskottet ett kraftigt understöd, och detta därför, att vi anse det fullkomligt nationalekonomiskt riktigt, att först och med samlad kraft bygga den ena banan för att sedan hafva inkomst af den, medan vi arbeta på andra. Bygga vi dem åter samtidigt, så skola vi af sakernas egen kraft drifvas, att öfvergifva det långsamma byggandet och påskynda deras fullbordande hastigare än föreslaget är samt derigenom kastas in i ett starkt lånesystem, som möjligen just i öfvergångsperioden skulle befinnas alltför tryckande och framkalla behovet af ökade skattebidrag.

Jag har talat om att lemna Stats-Utskottet kraftigt understöd samt äfven förut sagt, att jag ej vidare ämnar deltaga i jernvägsdebatterna. På det att detta ej må synas vara en motsägelse, får jag därför förklara, att meningen icke är att lemna detta understöd genom en vidlyftig diskussion, ty jag och de, som tänka lika med mig, förstå oss ej på att sköta det förut omtalade "Tyska klockspelet", utan måste öfverlemna detta åt Kammarens större virtuoser. Deremot skola vi ej försumma att lemna kraftig handräckning vid voteringsurnan. Tvärtemot den nyss anförda regeln har jag, nu som alltid, begagnat språket för att uttala min mening. För egen del skulle jag ej vågat citera Talleyrand; man kunde ju deraf taga sig anledning, att aldrig först betvifla uppriktigheten i mina egna ord.

Herr Lithner:

Efter sålunda slutad öfverläggning hänvisades motionen till Stats-Utskottet, dit nu afgifna yttranden skulle medfölja.

§ 4.

Hänvisades följande motioner, nemligen:

Herr *Bjerkanders* motioner, N:o 58 till Lag-Utskottet, N:o 59 till Stats-Utskottet och N:o 60 till Lag-Utskottet;

Herr *Åke Anderssons* motioner, N:o 61 till Lag-Utskottet och N:o 62 till Tillfälligt Utskott;

Herr *Jonas Jonassons* motion N:o 63 och

Herr *Jöns Pehrssons* N:o 64 till Stats-Utskottet.

§ 5.

Förekom Herr *A. Grills* motion, 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.

I anledning häraf yttrade :

Herr Vult von Steijern: Då ifrågavarande motion har till syfte att leda östra stambanan i annan riktning, än den redan fastställda, och då Kammarens ledamöter derigenom skulle kunna föreställa sig att i Östergötland förefinnas olika åsichter om sträckningen af nämnda stambana, har jag ansett det vara min pligt, såsom representant för den ort, hvilken af den utaf motionären föreslagna riktningen skulle hafva största fördelen, att i detta ämne taga till ordet. Jag ber dervid att först få påminna motionären, som var närvarande vid det jernvägsmöte, hvilket hölls i Linköping, att der framhölls ett förslag till en mindre bana, helt och hållet sammanfallande med det af motionären nu väckta, äfvensom att från nästan alla orter inom provinsen inkommit kommunalstämmo-protokoller, i hvilka alla begärdes en jernväg i den af motionären nu föreslagna sträckning, men att icke en enda röst höjdes för att denna jernväg skulle blifva en stambana. Det torde äfven tillåtas mig nämna, att jag i går i ämnet samtalat med en person, som af den uti motionen föreslagna bana skulle komma att skörda stora fördelar, men att han det oakadt på det högsta beklagade att motionen blifvit väckt.

Då således, vid de tillfällen der provinsens invånare uttalat sin åsigt om östra stambanans sträckning, en öfvervägande majoritet ansett sträckningen böra blifva den af Kongl. Maj:t och Riksdag redan beslutade, kan jag icke annat finna än att de ord och löften, som blifvit gifna också böra hållas. Denna stambana är för Östergötland af omätlig vigt och ingen torde kunna påstå, att det är bättre att hafva en bergslagsbana än en sädesbana. Hvad skulle dessutom följden blifva, om det af Kongl. Maj:t och Riksdag gifna löftet återtog? Jo! den lugnaste och lojalaste befolkning skulle derigenom skakas ända in i hjerteroten.

Innan det var bestämdt hvilken riktning skulle gifvas åt den östra stambanan, var jag af den åsigt, att den af motionären nu föreslagna var den lämpligaste, men sedan statsmakterna en gång bestämt riktningen anser jag densamma icke böra förändras.

Herr Sääf: I hufvudsak är jag förekommen af den sista talaren, dock vill äfven jag inlägga några ord emot förevarande motion, som afser att

att rubba ett föregående beslut om östra stambanans riktning. Motionären föreslår nemligen icke att fortsätta banans byggande från den punkt, dit den nu leder, eller Norrköping, utan att Riksdagen, med förbiseende af redan fattadt beslut, nu måtte låta denna bana dragas söder ut från Hallsberg, eller, såsom det i motionen heter, att den ifrån Nässjö skall sträckas öfver Mjölby och Motala till Hallsberg, samt att således lemna ur räkningen $4\frac{1}{2}$ mil redan färdigbyggd bana och bygga samma sträcka ånyo. På det likväl ingen må föreställa sig att meningarne i Östergötland i denna fråga äro delade, vill jag afgifva samma försäkran som föregående talare, att Östergötlands innebyggare med det lifligaste intresse omfatta och emotse fortsättandet af östra stambanan endast i den riktning, för hvilken Regeringen af denna Riksdag äskat anslag. Det undantag, hvarom motionen skulle kunna anses vittna, kan jag ej tillmäta någon betydelse och finner det icke ens nämnvärdt; då det endast afser befrämjandet af det mest inskränkta ortintresse i provinsens nordvestra del, hvars beskaffenhet lätt förklaras och tillräckligt antydes af de i motionen upptagna namnen Godgård och Mariedam. Jag hoppas derfore, att icke här sådan söndring skall uppstå, som de olika förslagen i afseende å norra stambanans riktning hittills orsakat.

Då emellertid motionären såsom alternativ, "för den händelse att Riksdagen skulle besluta" (hvad som redan blifvit beslutadt!), eller att stambanan fortsattes i den för densamma tillföre bestämda riktning, framställt det förslag, att Riksdagen måtte bevilja vissa garantier åt det bolag, som kunde komma att bildas för anläggande af en smalspårig jernbana från Motala till Hallsberg samt denna fråga är en från stambanabyggandet helt och hållet särskild, hemställer jag till motionären, om han icke skulle vilja återtaga motionen, för att omarbета densamma och i eget intresse till Stats-Utskottet framställa endast det sednare alternativet, så att motståndarne till östra stambanan i motionens nuvarande skick ej måtte finna något medel till söndring i denna fråga. Vill motionären ej gå denna önskan till mötes, hoppas jag likväl att detta tillämnade tvistefrå dock inom Utskottet snart skall dö ut, då känt blifver att Östergötlands innevanare och representanter stå såsom en man, omfattande den redan beslutade riktningen för östra stambanan.

Jag var i går rädd att upptaga Kammarens tid med besvarandet af Herr Hierta framställning emot östra stambanan, vid remissen af den kungliga propositionen derom, enär diskussionen, före öfverlemnandet till Utskottet, icke i allmänhet torde anses synnerligt gagnande. Men då jag nu har ordet, tillåter jag mig dock upptaga ett inkast, som blifvit af Herr Hierta framställt såsom ett hufvudskäl, med hvilket han sökt göra intryck på Kammarens ledamöter, nemligen det, då han sade oss, att östra stambanan, när den blefve färdigbyggd, skulle komma att borttaga trafiken från vestra stambanan. Det skäl, som talar emot en sådan åsigt, hade då nyss förut af annan talare blifvit anfördt, men då det synes som skulle goda skäl ej lätt verka på dem, som i jernvägsfrågor äro af annan mening, torde det här få upprepas, att nemligen erfarenheten lärt, att en jernväg skördar största fördelen af den trafik, som kringliggande ort på

en sträcka af 5 till 6 mil af jernvägen har att erbjuda. Gå vi igenom Trafikstyrelsens tabeller, finna vi att den största inkomsten erhålles, icke af transitotrafiken, utan genom den trafik orten sjelf erbjuder. Här af synes således klart att, när östra stambanan kommer till stånd, den icke skall draga ifrån vestra stambanan annan inkomst än en del af transitofrakten, och att denna bana således fortfarande kommer att bibehålla sin hufvudsakligaste inkomst, om än östra stambanan drages genom Östergötland.

Herr Friherre Koskull: Sedan tvänne ledamöter från Östergötland redan yttrat sig angående provinsens belåtenhet med den riktning för östra stambanan, som före detta är bestämd, vill jag afstå från att ingå i pröfning af sjelfva hufvudfrågan och i stället inskränka mig till att bemöta ett af Herr Kolmodin fildt yttrande att, om tvänne banor, östra och norra stambanorna, byggas på en gång, det vore sannolikt att båda skulle gå med förlust. Denna farhåga är dock, hvad Östgötabanan beträffar, dess bättre ogrundad. Ty den bandel, som nu inom provinsen förefinnes, lemnar, enligt mitt uppriktiga förmenande, ej blott full behållning utan, i jemförelse med vestra stambanan, ej ringa öfverskott. Trafiken öfver Mjölby till Norrköping är dessutom redan nu så stark, att jag ej drager i betänkande att påstå, att hvarje mil af ifrågavarande bana, som färdigbygges söderut från Norrköping, skall gifva en lika fullständig behållning som hvilken som helst handel i riket.

Herr Grill: Då denna min motion före remissen till Stats-Utskottet skulle prickas, finner jag mig föranlåten till besvarande upptaga de fällda yttrandena. Den förste talaren ordade om det möte, som hölls i Linköping. Det är ju ganska naturligt att vid ett möte, der blott östgötar äro samlade, de ock med en röst skola förorda den för östra stambanan förut föreslagna riktning. Emellertid tillsattes en komité för undersökning af den för nämnda stambana lämpligaste riktningen, och af denna undersökning har det visat sig att det finnes trakter, der trafiken är så stor, att de behöfva antingen en stambana eller en egen bana. Frågan är således blott, om den bör dragas från Norrköping till Mjölby eller från Hallsberg till Mjölby.

Vidare har en talare ansett riktningen af östra stambanan vara så gifven att den ej kunde rubbas, men till följd af undersökningar, framkallade af det utaf Kongl. Maj:t utfärdade Cirkulär, visar sig, att den af Kongl. Maj:t föreslagna riktningen för östra stambanan icke är den bästa hvarken i afseende på anläggningskostnad eller trafikförhållanden.

Slutligen har en talare uppmanat mig att återtaga motionen. Detta vore den sämsta handling jag kunde företaga mig vid mitt inträde i Representationen, och jag vidhåller derföre mitt förslag, under anhållan om remiss deraf till vederbörligt Utskott.

Öfverläggningen förklarades slutad. Motionen jemte de afgifna yttrandena hänvisades till Stats-Utskottet.

§ 6.

Vidare skedde hänvisning till vederbörande Utskott af nedannämnda bordlagda motioner, nemligen af

Herr *Johannes Andersson från Bohuslän*, motion N:o 66, till Lag-Utskottet;

Herr *Öhlin*, N:o 67, till Tillfälligt Utskott;

Herr *Engman*, N:o 68, till Stats-Utskottet och Nis 69 och 70 till Lag-Utskottet;

Herr *A. Gustafsson*, N:o 71, till Konstitutions-Utskottet;

Herr *C. J. Bengtsson*, N:o 72, till Tillfälligt Utskott och N:o 73 till Lag-Utskottet;

Herr *J. Samuelsson*, Nis 74 och 75, Herr *A. Johansson*, N:o 76, och Herr *Sven Andreasson*, N:o 77, likaledes till Lag-Utskottet;

Herr *Ehrenborg*, N:o 78, till Lag-Utskottet;

Herr *J. E. Johansson*, N:o 79, och Herr *Törnfeldt*, N:o 80, till Bevillnings-Utskottet;

Herr *Granolund*, N:o 81, Herr *Kjellman*, N:o 82, och Herr *Tjernlund*, N:o 83, till Stats-Utskottet;

Herr *Gumælius*, N:o 84, till Banko-Utskottet;

Herr *A. F. Pettersson*, N:o 85, till Bevillnings-Utskottet;

Herr *J. Sjögren*, N:o 86, till Stats-Utskottet;

Herr *J. Runnbäck*, N:o 87, till Lag-Utskottet och N:o 88 till Tillfälligt Utskott;

Herr *Asker*, N:o 89, till Stats-Utskottet;

Herr *Benjaminsson*, N:o 90, till Lag-Utskottet, N:o 91, till Bevillnings-Utskottet, och N:o 92, till Tillfälligt Utskott;

Herr *Ola Lasson*, Nis 93, 94, 95 och 96, till Stats-Utskottet;

Herr *Gustaf Jonsson*, N:o 97, till Banko-Utskottet och N:o 98 till Lag-Utskottet.

§ 7.

Föredrogos Riksdagens år 1869 församlade Revisorers berättelser:

1:o) Angående Riksbanken;

Hänvisades till Banko-Utskottet;

2:o) Om granskning af Riksgälds-kontorets tillstånd och förvaltning; och

3:o) Angående förvaltningen dels år 1867 af manufakturdiskontofonden och dels åren 1867 och 1868 af öfriga under Kongl. Kommerskollegium ställda fonder och medel;

Sistnämnda tvänne berättelser hänvisades till Stats-Utskottet.

§ 8.

Motioner afgåfvos af:

Herr *O. B. Olsson*, N:o 99, om inställande för innevarande eller, om hinder derfor möta, för nästkommande år af indelta arméens, Werm-lands fältjägare-regementes samt andra klassens beväringssmanskaps vapenöfningar.

Herr *Lars Persson*, N:o 100, rörande ändring i 5 § af Kongl. Kungörelsen den 21 Oktober 1864, om förändrade instruktioner för direktioner, läkare och sysslomän vid länens lasarett och kurhus.

Herr *J. Mankell*:

N:o 101, angående religionsundervisningens skiljande från folkskolelärarebefattningen och öfvertagande af presterskapet;

N:o 102, rörande underdånig anhållan hos Kongl. Maj:t om utredning angående indelningsverkets aflösande och en ny stams upprättande;

N:o 103, om beviljande af anslag till målskjutningspris och täflings-skjutningar;

N:o 104, derom att landshöfdinge- och militärbefälhafvarebefattningarne på Gotland måtte åtskiljas.

Herr *Per Eriksson*:

N:o 105, att försäljning af utmätt fast egendom endast må ske genom uppslag;

N:o 106, om höjande af införseltullen å gröfre linneväfnader.

Herr *S. Ribbing*, N:o 107, om underdånig framställning till Kongl. Maj:t rörande utredning af frågan om förändring eller delvis skeende indragning af de civila embetsverken och embetena.

Herr *Jöns Andersson*, N:o 108, om frälse-rusttjenstens utgörande in natura samt om nödiga medels anvisande till bestridande af sådana med rustningar förenade utgifter, som icke tillkomma de rustningsskyldige.

Herr *C. F. Appeltoft*, N:o 109, om beviljande af kreditiv i Riksbanken åt blifvande in-tecknings-garantibolag för jordbruksfastigheter.

Herr *P. O. Hörnfeldt*, N:o 110, om tillägg till stadgandet i 17 Kap. 5 § Rättegångs-balken om rättegångskostnad.

Herr *J. Bergström*, N:o 111, om befrielse för Westerbergslagen, Skinnskattebergs och Norbergs bergslager från skyldighet att erlagga tackjernstionde.

Herr *O. G. Hedengren*, N:o 112, angående ändringar i Kongl. Förordningen den 1 April 1843 om prestval.

Herr *G. Bjerkander*:

N:o 113, om förhöjning af statens bidrag till folkskolorna samt dessa skolors ordnande efter folkmängden;

N:o 114, om underdånig skrifvelse till Kongl. Maj:t med anhållan om utredning af sättet för afskaffandet af jus patronatus.

Herr *J. O. Leffler*, N:o 115, om anslag till upprättande af en adjunktur i nordiska språken vid universitetet i Upsala.

Herr *P. Engman*, N:o 116, om borttagande ur 1864 års Strafflag af vatten- och brödstraffet samt denna straffarts ersättande med tvångsarbete.

Herr *P. A. Bergström*:

N:o 117, om underdånig hemställan till Kongl. Maj:t, att en författning måtte utfärdas i fråga om beskaffenheten af och tillsynen å ångkittlar och ångpannor till förekommande af olyckshändelser genom dessas begagnande;

N:o 118, om inlösen och öfverlemnande till Kongl. Myntkabinetet af den Expeditionschefen C. F. Meinander tillhöriga myntsamling.

Herr *Liss Olof Larsson*:

N:o 119, om åtskilliga ändringar i gällande bränvinsförsäljningsförfattning;

N:o 120, om underdånig skrifvelse till Kongl. Maj:t rörande framläggande af förslag till ny aflöningsstat för landssekreterare.

Herr *Johannes Andersson*:

N:o 121, om ändring i Kongl. Förordningen den 13 Sept. 1790 angående allmänna vägars underhåll vintertiden;

N:o 122, om öfverflyttande på landstinget af rättigheten att utse ledamöter och suppleanter i länens pröfningskomitéer.

Herr *H. Schmidt*:

N:o 123, om förstärkande af Riksbankens fond för utlåning med omsättningsrätt;

N:o 124, angående åtskilliga ändringar i 14 och 15 Kap. Giftermålsbalken.

Herr *J. Sjögren*, N:o 125, om ändring af hvad i 1862 års konkurslag 41 § stadgas angående tillsättande af Rättens ombudsman.

Herr *P. Jonsson*:

N:o 126, om förhöjning af anslag till utdikningar och vattenaftappingar i de nordliga länen af riket;

N:o 127, om låneunderstöd för skiftesarbetets bedrivande i Westerbottens och Norrbottens län.

Herr *P. Tjernlund*, N:o 128, om underdånig anhållan hos Kongl. Maj:t, att innevarande års möten för andra klassens beväring måtte inställas.

Herr *A. W. Uhr*, N:o 129, om upphäfvande af kyrkostämman eller upphörande af kyrkoherdes sjelfskrifvenhet till ordförandeskapet i stämman.

Herr *G. Kolmodin*, N:o 130, om öfverflyttning af församlingarnes byggnadsskyldighet vid ecklesiastika boställen å boställsinnehafvarne.

Herr *L. J. Hierta*:

N:o 131, om förändring i eller tillägg till 46 § i Kongl. Förordningen om kommunalstyrelse i stad;

N:o 132, om tullfrihet för späck.

C. E. Hjelm, N:o 133, om ändring i Kongl. Förordningen den 21 Mars 1862 angående kommunalstyrelse på landet.

Herr *L. Norrby*, N:o 134, om upphäfvande af presternas nu egande särskilda rösträtt vid kapellans-, klockare- och skollärareval.

Herr *J. Wedberg*, N:o 135, om underdånig anhållan hos Kongl. Maj:t, att de bankbolag, som derom göra ansökning, icke vidare må vara bundna af den föreskrift, som bestämmer bankens utlåningsrätt mot borgen till högst en tiondedel af bankens grundfond.

Herr *R. Ehrenborg*, N:o 136, om låneanslag till staden Lindesberg samt Lindes bergslag för återuppbyggande af nämnda stads kyrka med flera för nämnda kommuner gemensamma byggnader.

Samtliga dessa motioner bordlades.

Kammarens ledamöter åtskiljdes kl. 1 e. m

In fidem
H. Husberg.