

Tisdagen den 8 Mars.

Kl. 10 f. m.

§ 1.

Justerades protokollet för den 1 innevarande månad samt protokollsutdrag för gårdagens sammanträde.

§ 2.

Fortsattes behandlingen af Stats-Utskottets Utlåtande N:o 19, i anledning af dels Kongl. Maj:ts nådiga Proposition angående anslag till fortsättande af Statens jernvägsbyggnader, dels enskilda motionärers framställningar i fråga om stambanornas spårvidd och anläggningssätt samt angående understöd eller räntegaranti för ifrågasatta jernvägsanläggningar.

Förekom i ordningen *fjerde punkten*, angående anslag till fortsättande af arbetena å östra stambanan.

Härvid yttrade:

Herr Grill: Jag kommer att yrka afslag å Stats-Utskottets Utlåtande i denna punkt, emedan jag anser att detta förslag, om det bifölles, icke kommer att uppfylla de ändamål som med stambanors byggande böra afses. Få torde de vara i denna Kammare, hvilka icke genomläst hvad öfverste Ericson i sin i dessa dagar utdelade broschyr i detta ämne yttrat. På sidan 17 i densamma säger han: "man gör vid jernvägsanläggningar i allmänhet för mycken räkning på inkomster från sädesbärande bygder och förbiser den inkomst, som uppkommer från skogs- och bergslagsdistrikten. Dessa sednare äro att betrakta som fabriksorter, ty allt hvad deras innevånare producera afsändes och hvad de konsumera hemtas; och derigenom uppkomma de stora transporter till och från sådana bygder. Sädesbärande trakter lemna ingenting att transportera under dåliga år. Då äta innebyggarne upp allt hvad som produceras. Under medelmåttiga år är afsättningen ringa och endast under goda år blifver öfverflöd och ämne för betydligare transport. Exempel härpå visa också våra redan utförda jernvägar. Sädesbygderna lemna ofta ringa transporter, då deremot skogs- och bergsbruksorter alla år gifva goda inkomster för jernvägarne." Detta är betydelsen för jernvägarne, sedd från deras egen ekonomiska synpunkt, af de bergsbruk och industriidkande distrikterna. Men för dessa distrikter äro jernvägarne af en ingalunda mera underordnad vigt.

Under hela min verksamhetstid har jag varit i tillfälle att iakttaga jernhandteringen så inom som utom riket. Huru olika äro icke våra förhållanden i jemförelse med de utländska, t. ex. Frankrikes, Englands och Tysklands, hvarest man på samma ställe, och brutet utur samma grufva, har jernmalm, stenkol och öfriga materialier och icke behöfver transportera dem från en ort till annan, hvarest man med ett ord icke behöfver upplägga de erforderliga materialierna i förlag. Så är t. ex. förhållandet vid ett verk i södra Wales, som tillverkar lika mycket jern som hela Sverige. I motsats emot hvad man skulle kunna förmoda ser man der inga upplag, inga stora hopar af malm, kol eller tackjern, utan man kan der bedrifva jern tillverkningen för dagen, under det att deremot här i Sverige man det ena året nödgas bryta malm, det andra forsla tackjern och först det tredje året kan hoppas finna afsättning på sina produkter. Under sådana förhållanden är det omöjligt för vår betryckta handtering att täfla med utlandets, och det måste vara af stor vigt att vara i tillfälle att på jernväg kunna fortskaffa jernhandteringsens produkter. För ej många dagar sedan bevistade jag här i Stockholm ett sammanträde i Ingeniörföreningen hvarest man behandlade frågan om jernhandteringen och hvad som borde göras för att upphjelpa densamma. Efter en längre diskussion i detta ämne förenade man sig om den åsigten, att intet kraftigare medel funnes för det åsyftade ändamålet än just jernvägar. Man må derföre icke inbilla sig att jernhandteringen kan frigöra sig från jordbruket, ty dessa industriidkare behöfva ju jordbrukets produkter från de kringliggande orterna, likasom äfven den jordbrukande klassen måste söka vinna afsättning å sina varor till ett högre pris just på de ställen der det finnes en industriidkande befolkning, som icke sysselsätter sig med jordbruk.

Det förslag i afseende å sträckningen för den östra stambanan, som jag i min motion uppställt, anser jag uppfylla de ändamål, som med en stambana böra afses, enär min motion afser att sätta Östergötland i förbindelse med Nerike och på samma gång bereda Östergötland tillfälle att norrut vinna afsättning för sina produkter. Den af mig föreslagna banan skulle komma att, i hela dess längd, med undantag af tre mil, gå genom Östergötlands jordbruks- och industriidkande distrikter. Af den karta öfverste Ericson bifogat till sin broschyr i ämnet synes, att då en af honom föreslagen linie hunnit till utförande, äfven den af mig föreslagna riktningen är den ändamålsenligaste.

Man har vid remissen af min motion velat påstå att jag skulle hafva väckt densamma endast af enskildt intresse. Jag har dock redan visat, att med denna riktning äfven åsyftats det allmännas intresse. Dessutom kommer denna bana otvifvelaktigt inom kort att förenas med den redan för flera år sedan föreslagna banan emellan Hallsberg och Askersund, och derigenom medföra bergslagens förening med rikets vattenkommunikationer. Genom en likaledes föreslagen bana från denna till Norrköping komme denna bana att utgöra kommunikationsled för Östergötland och rikets största jernverk, såsom Motala, Finspong m. fl. Jag tror sålunda att jag kan fritaga mig från den förebräelsen att med mitt förslag endast hafva afsett mitt eget och icke det allmännas intresse.

Stats-Utskottet har såsom skäl för sitt afstyrkande af bifall till min motion anført, att Rikets Ständer redan vid 1862—1863 års riksdag gifvit ett löfte om den östra stambanans anläggande i den riktning Kongl. Maj:t nu föreslagit. Af flere föregående talare har redan vid diskussionen om norra stambanan blifvit ådagalagdt, att ett sådant löfte icke blifvit gifvet, och en af reservanterna mot Stats-Utskottets föreliggande Utlåtande yttrar härom följande: "antalet och riktningen af våra stambanor har, såsom bekant, aldrig genom något sammanstående beslut af båda Statsmakterna blifvit bestämdt, men så ofta landets förhållanden i sin helhet blifvit såsom därför bestämmande tagna i betraktande, har också en sammanbindning af de vestra och norra stambanorna hittills alltid blifvit såsom stambana ansedd." — Såsom afgifvet af en erfaren riksdagsman, Herr Wærn, är detta Utlåtande afgörande. — Stats-Utskottet har vidare anført, att den af mig föreslagna linien till Hallsberg skulle erfordra såsom ny byggnad nära två mil mera, än om banan, enligt Kongl. Maj:ts förslag ginge till Norrköping. Förutom det att jag, angående den olika distansen mellan de båda linierna, ingifvit en särskild inlaga till Stats-Utskottet och hvilken äfven för de flesta af Kammarens ledamöter torde vara känd — må jag härvid erinra, att Utskottet i sin motivering endast upptagit de siffror, som tala mot mitt förslag, men utelemnat alla andra, som tala för detsamma, såsom t. ex. att den af mig föreslagna vägsträckan, oakadt dess större längd icke bliver till anläggningen dyrare än den af Utskottet förordade linien, och att denna väg för norra Sverige bliver åtta mil och för Norge öfver en och en half mil kortare till utlandet och Skåne än nu befintliga och föreslagna vägar. Beträffande åter det skälet, att man genom bifall till Utskottets förslag skulle söderifrån komma en timme tidigare till Stockholm, så kommer äfven denna tidsskilnad att försvinna, sedan jernbanan på Jutland till Fredrikshamn snart bliver färdig, då utan allt tvifvel hela vår utrikes post och samfärdsel kommer att taga vägen öfver Göteborg till Fredrikshamn.

Hvad slutligen vidkommer Stats-Utskottets påstående, "att tillräcklig utredning saknas om kostnaden för den af motionären föreslagna banans anläggning med samma spårvidd och samma byggnadssätt som öfriga hittills anlagda stambanor", så vill jag härvid endast nämna, att åtminstone en af Stats-Utskottets ledamöter, hvilken granskat det af mig till Utskottet ingifna särskilda kostnadsförslag, tagit kännedom af detsamma, och här i Kammararen tillkännagifvit att han kommit till den slutsats att, enligt detta förslag, kostnaden för hvarje banmil skulle blifva 200,000 R:dr billigare än på de hittills byggda stambanorna. Jag har till Utskottet inlemnat fullständigt kostnadsförslag för bana med samma spårvidd som Statens och, hvad som är ännu mera, rent anbud att öfvertaga byggandet af bana med samma bankbredd, lika rails samt enahanda längd å sleepers, som vid Statens jernvägar begagnas, mot ett medelpris af 615,000 R:dr per mil. Detta anbud är visserligen uppgjort af annan person än den som uppgjort kostnadsförslagen till Statens jernvägsbyggnader, och sålunda i många fall innehållande ett billigare byggnadssätt, men icke var jag beredd på att detta fullständiga kostnadsförslag skulle af Stats-Utskottet förkastas såsom ofullständigt derföre att det vore 200,000 R:dr billigare per mil än de hittills byggda stambanorna.

Jag vill icke vidare förorda mitt förslag, men på grund af hvad jag redan anfört om min öfvertygelse att Stats-Utskottets förslag icke uppfyller de anspråk man bör hafva på en statsbana genom Östergötland, kommer jag att rösta för afslag å den föredragna punkten.

Herr Hedengren: Om jag i går ansåg det vara med klokhet och billighet förenligt att med min röst biträda Stats-Utskottets förslag till anslags beviljande för den norra stambanan, så anser jag mig i dag dock böra motsätta mig samma Utskotts hemställan om anslag till den östra stambanans samtidiga påbörjande. Jag gör detta icke derföre, att jag icke anser att denna bana bör vara en Statsbana, ty onekligt är att Representationen förut på sätt och vis derom gifvit sitt löfte, utan derför att det icke synes mig klokt att på samma gång företaga dessa båda jernvägsanläggningar. Jag vill härmed hafva sagt, att om än denna östra bana möjligen icke såsom stambana är lika nödvändig som den norra, den likväl helt säkert skulle löna sig särdeles bra, ty den går icke genom moras och bergsbygder, utan genom bördiga och rika trakter och skulle komma att utgöra ett direkt föreningsband mellan hufvudstaden och de södra orterna och bereda den kortaste vägen till utlandet. Men vid ett noggrannt afvägande af de fördelar, som genom den ena och andra banans byggande skulle beredas, kommer jag dock till den slutsats, att jag i närvarande ögonblick måste gifva den norra stambanan företräde, hufvudsakligast på den grund att i de orter, den, enligt den af Stats-Utskottet förordade sträckning, skulle komma att genomlöpa, ännu saknas fördelaktiga kommunikationer för de tunga varor, hvilka, såsom dessa orters förnämligaste produkter, framför allt äro i behof af lämpligare och mera passande transportmedel än de för närvarande ega. Deremot finnes intet län, som af natur och konst är så gynnadt på goda vattenkommunikationsleder som Östergötland. Det har på ena sidan Wetteren på den andra Östersjön med dess djupt ingående vikar, och midt igenom länet framgår dessutom från öster- till vester Göta kanal — "detta Sveriges blåa band" —, hvartill kommer den snart med allmänna medel fullbordade Kinda kanal, som sammanbinder sjöarne Roxen och Rengen och går ända fram till Linköping. Östergötland har slutligen också en jernväg — den emellan Katrineholm och Norrköping redan fullbordade delen af östra banan. Jag medgifver visserligen, att denna provins likasom andra kan behöfva mera fullständiga jernvägsförbindelser, men jag kan dock icke tveka att i valet emellan merbemälda tvänne banor tillstyrka, att med den östra stambanan må anstå, till dess den norra blifvit färdigbyggd. Jag påyrkade äfven detta i Stats-Utskottet, och det var nära att halfva antalet af Utskottets ledamöter ställt sig på den sidan. Jag tror sålunda, att i detta som andra fall klokast är att hålla en medelväg, hvarigenom allas intressen kunna komma att tillgodoses. Om vi deremot skulle bygga tvänne banor på en gång, finge vi sammanskrapa allt hvad Staten kunde för detta ändamål åstadkomma, och som detta icke torde kunna blifva mer än omkring tre millioner Riksdaler per år, så skulle en och en half millioner Riksdaler blifva det högsta som årligen kunde användas på hvardera banan. Men härtill kommer ytterligare, att administrationskostnaderna blifva billigare, om man bygger på blott ett ställe

i sender. — Jag anser, att man ej borde anslå mer än två millioner Riksdaler årligen till den stambana, som är under byggnad. På detta sätt skulle den norra banan, om dess byggnad först företages, blifva färdig inom sex år och den östra inom derpå följande fem och ett halft år, och under tiden kunde man ju använda minst en million om året till understöd åt enskilda banor. Om nu dessa sednare kunde såsom sådant erhålla en fjerdedel eller en tredjedel af anläggningskostnaden, så kunde på sådant vis en sträcka af 5—7 mil enskild jernväg årligen byggas, hvilket ju icke vore någon ringa sak. Jag har, som Herrarne se, härvid beräknat anläggningskostnaden till 600,000 R:dr per mil, och det kan ju icke kallas annat än hederligt tilltaget, enär man icke plägar låta de enskilda banorna i likhet med flera af statsbanorna bryta sig väg genom ödemarker, moras och berg, hvarigenom de onödigt måste fördyras. Såsom af en redogörelse för vestra stambanan, införd i en af landets mest lästa tidningar, kunnat inhemtas, har man vid framdragandet af vestra stambanan öfver sjöar, kärr och sankar ängar nödgats på sina ställen för att träffa fast botten gå ned med jernvägsbanken ända till 75 fot under markens yta, hvilket man äfven kan se af de på båda sidorna af banken vågformigt uppressade lösa jordlagren. Om sålunda enskilda banor till en längd af 5—7 mil årligen komme att byggas, så vore om tolf år, inom hvilken tid jag antager att den norra och östra jernvägslinien hunnit fullbordas, äfven 72 mil enskilda jernvägar färdiga. Härigenom skulle naturligtvis äfven stambanornas trafik ökas och nettobehållningen således blifva större.

Jag ryggar sålunda ej tillbaka för att uttala att min åsigt är den, att vi långsamt och planmessigt böra fortsätta våra stambanor till dess de blifva färdiga. Friherre Gripenstedt upplyste under gårdagens diskussion att våra jernvägar i allmänhet, oaktadt åtskilliga delar af dem framgå genom ödsliga och ofruktbara samt klennt befolkade trakter, dock gifva tre och en tiondedels procent i behållning. Framdeles, när en mängd enskilda jernvägar hunnit fullbordas, torde man kunna hoppas att denna uettobehållning skall komma att uppgå till 4—6 procent. Låt oss därför planmessigt och utan att emellan olika åsigheter slitats hit och dit, hvilket inverkar ofördelaktigt på hela företaget, fortsätta dessa våra stambaneanläggningar, till dess det resultat vi med dem åsyftat blifvit uppnådt. Men härtill fordras, att med den östra stambanans byggande får anstå till dess den norra hunnit fullbordas. Skulle deremot Östergötland icke vilja vänta så länge, så står det ju denna provins fritt att med andra bolag täfla om statsbidrag till företagets fullbordande, och i detta fall tror jag att Staten skulle i främsta rummet fästa afseende vid östgötarnes önsningar.

På de af mig nu anförda skäl nödgas jag för närvarande motsätta mig bifall till Stats-Utskottets hemställan i den föredragna punkten.

Statsrådet Friherre af Ugglas: Herr Talman! mine Herrar! I den strid, som här i går utkämpades, deltog jag icke. Jag hade visserligen ämnat begära ordet för att äfven i min mån varna Kammaren för det afbrott i byggandet af våra stambanor, som blef Kammarens beslut; men hvad jag i det afseendet hade velat yttra, sades af Friherre Gripenstedt, i hvars anförande jag uti den delen instämmer. Det må dock

tillåtas mig att vid behandlingen af den nu föreliggande frågan om östra stambanans byggande i någon mån återupptaga detta ämne.

Kammarens beslut blef, såvidt jag har mig bekant, i enlighet med det af Herr Ehrenborg uppsatta förslaget, nemligen att Riksdagen skulle uttala den åsigt, att inga stambanor för Statens räkning hädanefter böra byggas. Jag vill visst icke så strängt, som mången här gjorde, påstå att genom ett sådant beslut någons *rätt* i egentlig mening kränktes, ty jag erkänner att något juridiskt bindande aftal att fortsätta dessa byggnader icke förefinnes; men det finnes andra rättigheter, nemligen sådana som stödja sig på Riksdagens gång efter annan uttalade åsichter, man skulle nästan kunna säga löften, och dem hade man bort vid detta tillfälle beakta, rättigheter, som äfven af den siste talaren blifvit erkända, och dem jag nu med särskildt afseende på östra stambanan ber att få i största korthet påpeka.

Här talades i går om en Riksdagens skrifvelse af år 1863, genom hvilken Riksdagen beslöt att till östra stambanans påbörjande anvisa medel för byggande af en del af densamma. En reservant mot Stats-Utskottets Utlåtande anmärkte då, att detta beslut dock vore fattadt med "*reservation*", men jag ber få erinra, att denna reservation gällde endast anslagets storlek men icke banan, hvilken af Riksdagen obetingadt erkändes för stambana. Detta erkännande skedde icke utan strid, icke utan föregående noggrann pröfning. Sjelf ledamot af Stats-Utskottet under nämnde riksdag vet jag väl hvilka strider der utkämpades om denna sak. Stats-Utskottet hemställde också att anslag borde beviljas endast till banan Katrineholm—Norrköping, men alla fyra Riksstånden afslogo denna hemställan och anvisade medlen till påbörjande af den östra stambanan från Kathrineholm till Nässjö. Genom detta beslut erkändes denna bana såsom stambana.

Går jag vidare till den skrifvelse, i hvilken sistlidne års Riksdag hos Kongl. Maj:t anhöll om utredning angående de jernvägsanläggningar, som under den närmaste framtiden kunde vara mest förtjenta att af Staten på tjenligt sätt uppmuntras, så finner jag indirekt der uttalad den åsigt, att östra och norra banorna skola anses för stambanor. Riksdagen uppräknar nemligen i denna sin underdåniga skrifvelse till Kongl. Maj:t de bibanor Riksdagen för sin del anser vara af den vigt, att de böra af Staten understödjas. Skulle då icke, mine Herrar! bland dessa banor hafva upptagits just den norra och den östra, som under så många år förut utgjort föremål för Riksdagens omtanke, om icke Riksdagen sjelf erkänt dem såsom stambanor? Bland de banor, som i skrifvelsen uppräknas, förekommer dessutom särskildt en som benämnes "Köping—Hultbanans utsträckning från Köping till norra stambanan", och man kan väl icke föreställa sig att här menas utsträckning ända till Stockholm, utan till någon melianliggande punkt såsom Sevalle eller Sala. Riksdagen förutsätter således här den norra stambanan, och jag vågar för min del påstå, att såväl denna bana som den östra ständigt, det vill säga allt sedan 1856, varit af Riksdagarne ansedd såsom stambana. Har man nu också ingen juridisk rätt att åberopa, skattar jag dock lika högt den moraliska rätt, som ligger i dessa riksdag efter riksdag gjorda uttalanden, och det skulle utan tvifvel väcka mycken förvåning i landet om ett så-

dant, jag må kalla det löfte, nu skulle af Riksdagen svikas. Och hvarföre skulle vi nu frångå den åsigt, som föregående riksdagar allt hittills haft? En reservant i Stats-Utskottet har uppgifvit skälen och uppräknat åtskilliga fördelar af att i stället understödja enskilda banor.

Han har likväl i fråga om de östra och norra banorna erkänt deras allmänna betydelse för landet, samt på grund deraf, och då de i viss mån varit utlofvade, velat understödja dem med ett statsbidrag af 50 procent af anläggningskostnaden. Nu har det af Friherre Gripenstedt blifvit klart bevisadt, att sådant skulle för Staten sannolikt medföra en stor uppoffring; och således tror jag att det vore ekonomiskt oklokt om så skedde. Nej, säger reservanten, emedan Staten bygger dyrare än enskilda bolag. Jag ber likväl få meddela, att talet om 8 à 9 hundra tusen Riksdalers anläggningskostnad per mil icke håller streck i afseende på den del af östra banan, som nu är i fråga, ty enligt Kongl. Maj:ts Proposition skulle den kosta inalles 11,360,000 R:dr, hvilket per mil gör 760,000 R:dr. Öfverstiger nu denna kostnad så mycket det pris, hvartill den enskilda företagsamheten visat sig kunna åstadkomma jernvägsbyggnader? Jag vill till besvarande af denna fråga fästa uppmärksamheten å de enskilda jernvägar, hvilka med afseende på trafikförmåga äro likartade med Statens, nemligen Gefle—Dala, Nora—Ervalla och Köping—Hult, hvilkas anläggningskostnad uppgått till 730 à 740 tusen per mil. Det må visserligen medgifvas, att sedan den tiden, då dessa banor byggdes, möjligen några förbättringar i arbetsmethoderna kunnat uppstå, som nu böra vålla nedsättning i kostnaderna för jernvägsanläggningar, men skillnaden kan dock icke blifva synnerligen stor. Och hvad kostar Nässjö—Oscarshamnsbanan? Jo, enligt en till Riksdagen utdelad broschyr, är dess byggande af enskild entreprenör öfvertaget för 667,880 R:dr per mil, men den får också mycket svagare öfverbyggnad än Statens banor, hvilket enligt min åsigt fullt motväger den skillnad, som i afseende på priset eger rum. Således tror jag icke att reservantens påstående härutinnan håller fullkomligt streck.

Men jag ber nu att få öfvergå från dessa allmänna betraktelser till mera speciela i afseende på östra stambanan. Efter min öfvertygelse ligger dess förnämsta betydelse i det allmänna intresse Staten har af att få den till stånd. Det är naturligt att då den med något öfver 10 mil förkortar vägen från hufvudstaden till södra Sverige, den skall åstadkomma stora lättnader i alla våra förbindelser. Den östra banan kommer att utgöra landets hufvudstambana, på hvilken norra och södra delarne af riket skola uppsöka hvarandra och på hvilken vårt land skall kommunicera med utlandet. Jag vill icke så mycket hålla mig vid det särskilda provinciela intresset, men jag kan dock icke underlåta att fästa uppmärksamheten jemväl å den betydelse, som denna bana skulle hafva för den ort den komme att genomlöpa. Det är lätt att inse, att en bana, som till största delen af sin längd genomlöper ett särdeles rikt land och berör en så vigtig fabriksstad som Norrköping, måste i den trakt den genomgår framkalla en stor lyftning i industrielt afseende, och detta är ju också en fördel för det allmänna. Men, anmärker en annan ärad reservant i Stats-Utskottet, denna bana skall vålla den vestra en förlustbringande konkurrens, och således bör Staten åtminstone icke påskynda dess byggande

Denna tanke har jag många gånger hört upprepas, och därför har det fallit mig in att söka, så vidt möjligt är, genom statistiska uppgifter förvisa mig om dess halt. Till detta ändamål har jag låtit uträkna svar å den frågan: hvad skulle vestra stambanan hafva förlorat åren 1867 och 1868 i fall östra stambanan då hade funnits och under förutsättning att all den trafik, som af den sednare haft större fördel, jemväl gått på densamma? Och resultatet, hvilket jag medgifver kan underkastas några mindre modifikationer, har blifvit, att vestra stambanan skulle hafva förlorat omkring 80,000 R:dr under dessa år. Att skilnaden icke blir större förefaller ganska naturligt, när man af Trafikstyrelsens berättelse ser, att den hufvudsakliga trafiken utgöres af den lokala, eller den som omgifver banan på tre å fyra mils afstånd. Nämda förlust för vestra stambanan skulle emellertid blifva fullt ersatt, om endast 160,000 centner gods kunde från Östergötland komma på denna bana, och att så skall blifva förhållandet kan väl ingen människa betvifla. Efter sådana upplysningar kan jag för min del icke tveka, att helt och hållet vända om reservantens anmärkning och säga att den östra banan kommer att tillskynda den vestra stambanan en *ökad* rörelse.

På sätt det torde vara allmänt bekant har frågan om östra stambanans riktning snart sagdt aldrig varit tvist underkastad. Visserligen förekom i början af 1860-talet en strid, huruvida den skulle gå öster eller vester om Sommen, men denna strid utkämpades snart, och sedan dess hafva, så vidt jag vet, tankarne varit fullkomligt eniga om denna banas riktning. Först vid innevarande riksdag har jag hört förslag till en annan riktning, hvarom en ledamot i denna Kammare äfven i dag gjort framställning, och jag må bekänna att, med den temligen noggranna kännedom jag om förhållandena i dessa trakter eger, jag blifvit ganska förvånad öfver detta förslag. Ty om någon bana kan sägas hafva egenskapen af att vara lokalbana, om också en mycket vigtig lokalbana, hvilket jag gerna erkänner, så är det den i nämnda förslag framställda, hvilken utgår från Hallsberg, löper sedan efter Wattern, råkar Motala och fortsättes vidare genom provinsens vestligaste del till Nässjö. Och att den jemväl af dem, som äro ganska intresserade för dess anläggande, företrädesvis anses såsom lokalbana, tror jag mig kunna sluta deraf att man företrädesvis önskat få den smalspårig, hvilket icke gerna kunde varit fallet, om man velat hafva den till stambana. Att tankarne uti Östergötland icke äro i ringaste mån förändrade i afseende å banans lämpligaste riktning, derom tror jag mig ega så mycken kännedom, som man i detta hänseende gerna kan hafva. Dessutom vill jag fästa uppmärksamheten vid, att sedan Staten redan bekostat den jemförelsevis dyraste delen af östra stambanan, nemligen mellan Katrineholm och Norrköping, och det nu återstår den jemförelsevis billigaste delen, nemligen med afseende på anläggningskostnaden per mil, det icke vore klokt handadt att icke begagna sig af den färdiga delen för östra stambanans fullbordande.

Jag tror således, mine Herrar! att, vare sig man ser denna fråga ur allmän eller enskild synpunkt, men företrädesvis ur den allmänna, östra stambanan måste anses vara af den vigt, att dess fortsättande nu bör beslutas, och jag tror att Stats-Utskottet har i detta afseende verkligen träffat det rätta.

I går yttrades äfven några ord i afseende på Kongl. Maj:ts Proposition i dess helhet, som jag här vill till besvarande upptaga. Man ansåg, att Kongl. Maj:t utkastat en alltför stor plan till våra jernvägsbyggnaders fortsättande, och att den föreslagna årliga summan af fyra millioner R:dr vore vida mer än man till detta ändamål skäligen borde använda. Härvid utgick man från den åsigt, som 1867 års Riksdag uttalade, att man till dessa byggnader borde använda endast den behållna inkomsten af de redan rärdiga jernvägarne. Oaktadt jag gillade och deltog i det beslut, hvarigenom jernvägsbyggnaderna *då* inskränktes till detta belopp, kan jag dock icke anse det vara riktigt att antaga en sådan åsigt såsom grundsats; man finge då en mycket vexlande grund, enär inkomsterna oupphörligt vexla, och den jemnhet och säkra gång i dessa byggnadsföretag hvilka utgöra grundtanken i Kongl. Maj:ts Proposition och som äro särdeles önskvärda, blefve icke uppnådda. Jag vill för min del icke tvista huruvida fyra millioner är den rätta summan eller icke, ej heller huruvida man bör gå långsammare eller hastigare tillväga, men jag tror emellertid att denna summa är temligen väl vald och är i det närmaste lika stor med det kapital, som motsvarar den årliga tillökningen i inkomsterna å våra jernvägar. Ty om jag tager nettobehållningen å dessa jernvägar från 1862 till 1869, så visar sig för denna åtta-årsperiod, att medeltillökningen i inkomst för hvarje år utgör omkring 240,000 R:dr. Man kan således antaga, och jag tror med fullt skäl, att enahanda tillökning skall ega rum äfven för framtiden, då våra jernvägar få ytterligare utveckling. Men detta belopp, 240,000 R:dr, representerar just ränta och amortering å 6 procent å fyra millioners kapital, och således tror jag, såsom sagdt, att den af Kongl. Maj:t föreslagna summan är temligen väl vald. Men detta är endast en detaljanmärkning af mindre vikt, och tror jag för öfrigt att det i närvarande ögonblick icke lönar mycket mödan att tvista om dessa siffror. Vidare har man ifrågasatt möjligheten af att inom landet upplåna den erforderliga summan. Tankarne kunna i detta afseende vara delade, ehuru de sednare årens erfarenhet synes hafva visat, att en sådan summa, som dessa fyra millioner, utan olägenhet för landet kunde komma att här fås; men härom blir tillfälle att framdeles närmare yttra sig, och jag vill nu icke ingå uti detta ämne.

Då Kammaren efter de länge fortsatta och uttömmande debatterna väl kan anses vara uttröttad af jernvägsstriderna, så vill jag nu icke längre upptaga Kammarens tid. Väl vågar jag icke för min del hysa den djerfva förhoppningen att hafva rubbat någons öfvertygelse om den östra banans berättigande eller icke berättigande att anses såsom stambana, men jag vågar likvisst påstå, att ett bifall till denna banas byggande är framkalladt af en billig fordran på nödig konsekvens med föregående riksdagars beslut, äfvensom att densamma, ur allmän synpunkt sedd, skulle medföra stort gagn, hvarföre jag icke tvekar att på det varmaste förorda bifall till Stats-Utskottets förslag.

Herr Törnfeldt: Då någon upphöjes i adligt stånd är det vanligt att på samma gång hans namn något förändras. Här har nu ibland oss uppstått en kollektiv personlighet, nihilismen, hvilken jag skulle vilja upphöja i adligt stånd, och förändra dess namn till mihiism. Denna nya

ädling tänker som så: låt blott de Egyptiska köttgrytorna koka å de redan färdiga stambanorna, så är det för mig nog; att de öfriga delarne af landet, som hittills endast bidragit till jernvägsanläggningarue utan att af dem ännu hafva någon direkt nytta, fortfarande blifva i detta afseende lika lottlösa, gör ingenting. Detta är mihiismens anda och innersta grundtanke. — Här har blifvit ifrågasatt, huruvida en följande Riksdag skall anse sig förbunden att fasthålla vid en föregåendes beslut. Ehuru jag, i afseende å stambanornas sträckning, icke vill neka Riksdagen att, i likhet med den bekanta riddarhustalaren Boije: "tacka Gud derföre att man blifver klokare för hvarje dag," så kan jag dock ej annat än finna det vara med rättvisa och billighet öfverensstämmande att Östergötland, hvars skattebidrag utgöra omkring en tjugonedel af hela rikets, äfven blefve delaktigt af de fördelar en stambana skänker. Nu, när Östergötland så länge bidragit till att förskaffa andra delar af landet jernvägar, nu är man nästan färdig att säga nej till detta landskaps billiga anspråk på samma fördelar. Äfven om något juridiskt bindande löfte i detta afseende icke vore gifvet, finnes det dock en moralisk skyldighet att gå dessa önsningar och förhoppningar till mötes. Skulle dock dessa förhoppningar komma på skam, anhåller jag, att, då man utsäger det bekanta bibelspråket; "förliter eder icke uppå Förstar, ty de äro människors barn," få tillägga: "förliter eder icke heller uppå Riksdagen, ty äfven den är människors barn." Och hvad människors barn äro, derom vittnar så väl historien som den dag som i dag är.

Jag känner eljest en trakt kring Sommen, som väl vore värd att genom en jernväg upphjelpas, enär i allmänhet den princip bör göra sig gällande, att jernvägarne böra uppsöka hvarje större vattendrag, som saknar segelbart utlopp till hafvet. Nu äro just innebyggarne i trakterna kring Sommen, som är en ganska vidsträckt sjö och utsänder armar åt vester, söder och öster, i en ganska tryckt belägenhet, ty marken är mycket kuperad och följaktligen kunna de ej med någon synnerlig fördel utföra sina produkter till de stora marknadsplatserna. Derföre kunde det väl vara nödigt, att äfven de komme i beröring med trafiken som går till Norrköping. Jag kan ej förorda den värde motionärens förslag, att östra stambanan bör gå öfver Motala till Hallsberg, ty hvad afsättning skulle Sommen-trakten få der, utan instämmer jag i Stats-Utskottets förslag, ehuru för öfrigt jag och de fleste af mina komitenter icke hafva något speciellt intresse för jernvägar i allmänhet, hvilka bilda en gifven konkurrens med skärgårdstrafiken till dess nackdel. Men emedan jernvägar utgöra mäktiga häfstänger i allmänhet för landets förkofran och försvar, tillstyrker jag bifall till Utskottets hemställan i denna punkt, på samma gång jag afsäger mig all släktskap och frändskap med denna upphöjda personlighet, som jag velat kalla mihiism.

Herr Lönnberg: Efter Herr Finansministerns sakrika och upplysande anförande i förevarande ämne kunde ett yttrande från min sida vara öfverflödigt, men då jag tillhör provinsen Östergötland, som af den ifrågakomma jernvägsanläggningen skall tillskyndas båtnad, kan jag icke lemna detta tillfälle obegagnadt att för den ärade Kammaren tillkänna-

gifva mina komitenters opinion i frågan och jag gör det så mycket heldre, som jag på samma gång uttalar min egen åsigt.

Jag tillåter mig derföre anmäla, att innevånarne i Linköpings stad så väl som uti tillgränsande landsort, ja, jag tror mig kunna säga i hela Östergötland, lifligt och förtröstansfullt önska och hoppas att genom Riksdagens medverkan få emotse ett snart fortsättande af östra stambanan i den riktning, som redan blifvit af Statsmakterna bestämd eller från Norrköping öfver Linköping och Mjölby till Nässjö på södra stambanan. Det bör billigtvis icke förtäckas oss, östgötar, att vi i framgången af denna fråga anse oss hafva ett mer än vanligt viktigt intresse, enär den utgör en lifsfråga för provinsen, hvares framtida utveckling och förkofran i materiell hänseende derpå i högst väsendtlig mån är beroende. Omgifne som vi äro af grannar, hvilka sedan flera år tillbaka varit förunnade förmånen af jernvägar, hafva vi icke kunnat undgå att bemärka allt det goda, som dylika anläggningar hafva med sig och det är derföre naturligt, att Östergötlands innebyggare med otålighet förbida den tidpunkt, då äfven de få komma i åtnjutande af de fördelar, hvarmed deras grannar sedan långt före detta blifvit tillgodosedda och hvilkas saknad redan i mer än ett afseende för provinsen gjort sig högst känbar. Det gäller här, om Östergötland i sin utveckling skall kunna följa med sina grannar och andra med jernvägar redan gynnade landsdelar eller blifva dem betydligt underlägset.

Den östra stambanans materiella betydelse och vikt har redan vid 1862—1863 årens riksdag, då densammas egenskap af stambana blef fastställd, vunnit erkännande och har förut i dag af Herr Finansministern blifvit ådagalagd. Jag vill derföre nu endast, i afseende på rättmätigheten af Östergötlands anspråk, utbedja mig uppmärksamhet på, att det hvarken med billighet eller rättvisa kan vara förenligt, att provinsen Östergötland, som genom sina ansenliga skattebidrag redan i så många år lemnat understöd till andra orters jernvägar, ännu länge skall blifva i saknad af detta för näringslivets utveckling nödvändiga medel. I följd häraf vill det för mig och, såsom jag hoppas, för hvarje oförvilladt omdöme synas, att mina landsmäns anspråk på östra stambanans fortsättning och fullbordan hvilat på billighetens och rättmätighetens grund.

Man må hafva hvilka föreställningar som helst om Statens befogethet att bygga jernvägar, så torde man svåriligen kunna bortresonera, att Staten, genom att bestämma och fastställa vissa jernvägslinier såsom stambanor, iklädt sig vissa åtminstone moraliska förpligtelser, hvilka icke kunna eller böra lemnas ouppfyllda. Äfven såsom blott löften böra de hållas i helgd. Också har vid de framställningar om östra stambanans fortsättning, som i anledning af särskilda förhållanden under sistförflutna riksdagsperioder blifvit gjorda, Statens pligt i nämnda hänseende icke blifvit förnekad eller bestridd; men Östergötland har hittills icke lyckats erhålla annat svar än: "vänta, vänta till nästa år." Denna väntan har dock redan blifvit nog lång och skulle densamma vidare förlängas, så att Östergötlands innebyggares nu hysta förhoppningar om östra stambanans fortsättande nästkommande år lemnas å sido, är jag öfvertygad om, att sådant skulle göra ett högst obehagligt intryck inom provinsen och med-

föra en nedslagenhet och ett missmod, som bättre låter tänka sig än utsågas.

Såsom följd häraf beder jag Herrarne att, lika som jag, lemna bifall till Stats-Utskottets Utlåtande i förenämnda del.

Herr Key: En ärad talare från Statsrådsbanken har nyss framställt åtskilliga anmärkningar dels vid min reservation och dels emot det anförande jag i går hade äran hålla här i Kammaran; emot dessa hans anmärkningar må det tillåtas mig att lemna några ord till svar. Han åberopade en annan talare från Stockholmsbanken, som i går afton, nöjaktigt skulle hafva vederlagt min åsigt i detta ämne och bevisat, att stambanesystemet, såsom det utföres i Sverige, vore för oss det mest ekonomiska och för vår framtid det mest betryggande; han åberopade denne talares yttrande, att mitt förslag om statsbidrag med 50 procent af anläggningskostnaden till ifrågavarande banor innebure, att Staten i lyckligaste fall icke gjorde någon uppoffring. Han medgaf visserligen, att jag såsom försvar för min åsigt sökt ådagalägga, att Staten bygger dyrare än bolag. Jag ber härvid få erinra om den jämförelse jag i går gjorde, då jag omnämnde det anbud, som blifvit till Stats-Utskottet ingifvet af kompetent person, hvilken förklarar, att han åtog sig att bygga en bana med samma spårvidd och byggnadssätt som Staten använder, men för cirka 250,000 R:dr per banmil *billigare* än Staten bygger.

Samma ärade talare ifrån Statsrådsbanken bestred min uppgift om byggnadskostnaden per mil, förmenande, att den rätta siffran vore en lägre. Jag anhåller med anledning häraf att få hänvisa till Trafikstyrelsens sednaste berättelse, der 870,523 R:dr R:mt per mil angifves såsom medelbyggnadspriset å Statens jernvägar, under det att de enskilda banorna upptagas till 550,588 R:dr per mil.

En annan omständighet, hvilken han ej vidrörde, men som jag i går påpekade, är, att äfven *trafikeringen* blir dyrare. Jag yttrade då, att, oakadt de enskilda banornas bruttoinkomst 1868 minskats tre gånger mera per banmil än Statens, hade Statens utgiftsprocent samma år blifvit *förhöjd*, under det att de enskilda banorna *nedsatt* utgiften för sin trafikering. Jag tillade då, att deraf vore tydligt, att minskning i utgifter icke alltid står i sammanhang med minskning i inkomster, när det gäller Statens jernvägar, men att detta deremot är fallet med de enskilda, hvilket kommer sig deraf, att den enskilde måste tillse, att affären går ihop.

Den ärade talaren vände sig äfven mot det föreslagna alternativet till en bansträckning Hallsberg—Mjölby genom Östergötland, hvilket han, om jag icke misstager mig, endast ville tillerkänna karakteren af en lokalbana. Äfven jag tror för min del, att denna bana ej kan förtjena namn af stambana, men den är utan tvifvel en mycket vigtig bibana; om jag ser på kartan, må jag säga, att den är en verklig förförisk linie; anknuten till södra banan, går den nästan rakt genom mellersta Sverige och skulle i detta afseende knappast få sitt motstycke i vårt land. Vidare skulle den medföra en annan fördel, ty — huru otroligt det än förefaller — skola, då den nordvestra banan blir färdig, Norrmännen få öfver Mjölby en kortare väg till kontinenten än på

vestra

vestra stambanan, förutsatt naturligtvis att de resa icke till Göteborg utan till Malmö.

Vidare har här ordats om den stora behållning våra stambanor skulle lemna. Den ärade talaren på Stockholmsbänken yttrade sig i går vidlyftigt i detta hänseende och jag ville icke då upptaga Kammarens tid med någon granskning af hans argumentation. Jag ämnar icke heller göra det nu, men jag tillåter mig ännu en gång påpeka, att, om, såsom numera är konstateradt, räler hålla ut blott 15 år och slipers blifva utslitna på sex år, uppkommer, med beräkning af stambanornas ålder i Sverige, en kostnad af cirka 2,000,000 R:dr, som vi få bereda oss på, mine Herrar, att hvarje år återfinna i trafikstyrelsens berättelse såsom utgift för reparationskostnader.

I allmänhet torde denna Kammare ej vara lågad att höra några föreläsningar, men jag har här i min hand ett så märkligt dokument, att jag icke kan underlåta att derur göra några citater. Det är en berättelse, afgifven till Finska senaten öfver en resa, som några Finska ingenjörer gjorde på befallning af Finska styrelsen. Det är af denna rapport jag här har en afskrift. De säga, dessa ingenjörer, att "Kejserliga Senaten har, enligt hvad oss genom skrivelser från Öfverstyrelsen för väg- och vattenbyggnaderna meddelats, uppdragit undertecknade att under sistförflutna års Juli och Augusti månader besöka Sverige, Norge och Skottland för att i dessa länder inhemta erforderlig kännedom om derstädes begagnade olika systemer för jernvägsbyggnader, i ändamål att vinna utredning, huruvida icke, vid framdeles skeende jernvägsbyggnader i landet, ett sådant system vid desammas utförande med fördel kunde antagas, som möjliggjorde dylika vägars anläggning hos oss för mindre kostnader än hvad derföre i redan uppgjorda förslager beräknats."

Om Köping—Uttersbergs-banan innehåller berättelsen följande: "Denna bana af 3,7 fots spårvidd och 3,4 miles längd är af det största intresse för den, som studerar frågan om jernvägar för fattiga trakter eller i allmänhet för ringa trafik; ty sannolikt har man ingenstädes under dylika förhållanden uppnått ett så gynnsamt ekonomiskt resultat som vid denna bana", och tillägga efter att hafva angifvit dess pris per banmil till 231,406 R:dr: "Detta är ett pris, för hvilket sannolikt ännu ingen annan jernväg för allmän trafik blifvit byggd. Och dock måste det framhållas att denna ringa kostnad ingalunda har vunnits genom någon sådan ytterlig ekonomi, som skulle ådagalägga att man lemnat soliditet och ändamålsenlighet ur sigte: anordningarne äro enkla, men ingenstädes finner man halfgjordt, eller i brist på medel underlåtet arbete".

Som bekant, är denna bana den billigaste i Sverige. Den här uppgifna anläggningskostnaden är till och med något större, än hvad denna i verkligheten varit, ty den har icke uppgått till mera än 227,000 R:dr per banmil.

Sedan de sålunda dels ordat om denna bana och dels om de Skånska bibanorna, gå de öfver till Norges jernvägar och då uttala de Finska ingenjörerna, hvilka måste anses vara fullt opartiske, följande om-döme om dessa nu så mycket omtalade jernvägsanläggningar: "Ingenstä-

des måhända har det billiga jernvägssystemet erhållit en så systematisk utbildning som i Norge. Med större konsekvens än i Sverige har man här byggt sina billiga banor efter endast ett system, hvarigenom man liksom mera odeladt har kunnat arbeta på dess fullkommande. Såsom ett bevis på det erkännande, detta system vunnit hos Europas första ingenjörer må ock framhållas, att direktören för de Norska jernvägarne Herr C. Pihl, som byggt ifrågavarande banor, å expositionen i Paris blef belönad med prismetaljen i silfver för en af ritningar åtföljd kort beskrifning öfver de Norska smalspåriga jernvägarne och deras konstruktiva detaljer. Med undantag af Norges äldsta jernväg från Christiania till Eidsvold, hvilken eges af ett privat bolag, tillhöra alla banor Staten. De hafva emellertid i de flesta fall blifvit byggda med bidrag äfven från privata personer, emedan Stortinget, såsom ett slags garanti för banornas ändamålsenlighet, synes hafva fordrat att ett tillräckligt ortintresse för dem skulle finnas för att föranleda privata personer att i dem nedlägga kapitaler. De hvilka sålunda lemnat bidrag till jernvägarnes byggande erhålla emellertid ingen del i deras administration.“

Sedermera, sedan de egnat en vidlyftig och berömmande öfersigt öfver de Norska jernvägarne, öfvergå de till de Skottska och om dem hafva de följande utlåtande:

“Innan de i Skandinavien använda smalspåriga banorna blefvo kända i Europa, ansågos de Skottska bibanorna (till hvilka äfven Leven & East of Fife and the Kinross railway höra) för de billigaste banor, som i Europa blifvit utförda för allmän trafik.“

I fortsättningen beskrifva de en Skottsk mindre station och då herrarne hört den berättelsen, skall deraf nogsamnt framgå huruledes man till och med i det rikt befolkade Skottland ansett sig skyldig till de inskränkningar som skett, men om man dermed jemför våra stationsbyggnader, så framstå dessa såsom verkligt öfverdåd.

“Stationsbyggnaden är af sten och har 2 rum, af hvilka det ena utgör kontor för stationsmästaren, och det andra ett rum för damer. Det sednare har invändigt en längd af 11 fot och en bredd af 7 fot 6 tum, och möbleringen utgöres af en kamin och en träbänk. För karlar finnes här intet särskildt väntrum, utan endast ett halftak, under hvilket de kunna sitta skyddade för regn och snö. På många stationer finnes icke ens något rum för damerna, utan endast ett kontor för stationsmästaren och en träbänk med ett halftak deröfver.“

Jag vill visserligen icke rekommendera en så långt gående sparsamhet, som den i Skottland iakttagna i detta fall, men mellan denna och den andra ytterligheten, som vi omfattat, tror jag för min del, att det sanna och ändamålsenliga kan ligga.

Innan jag slutar, ber jag att få adressera mig direkt till representerne för Östergötland och förklara, att jag i sanning icke kan förstå, hvarföre de så ifrigt och såsom en lifsfråga för provinsen uppställa att få jernvägen mellan Nässjö och Norrköping antagen såsom stambana. Det synes mig, som skulle Östergötland vara mera betjent med att få anslag, på sätt jag föreslagit, af 50 procent till den s. k. östra stambanan, och *derutöfver* få en mängd bibanor i provinsen. Jag frågar hvad som i sjelfva verket må vara för Östergötland mest gagnande: att få en enda bana, — låt vara att den

blott kostar petitioner — mot att få samma bana och bibanor öfverallt? Jag tror det sednare och jag tror, att Östergötland efter några tiotal af år skulle finna välmågan inom sina bygder vida mera ökad på detta sätt än genom det, om hvilket nu är fråga. På grund häraf och då jag, tillgifven denna provins, vill förhjelpa Östgötarne äfven mot deras vilja till hvad jag anser vara för dem bättre och fördelaktigare, yrkar jag afslag å förevarande punkt.

Herr Lithner: Ehuru efter det utslag, som här i natt fälldes, det torde kunna anses såsom förspilld möda att numera uppträda till förmån för någon stambaneanläggning, kan jag likväl icke underlåta att äfven i dag till protokollet gifva min mening tillkänna, detta så mycket heldre, som den sena timma, på hvilken jag i går fick ordet, förbjöd mig att om sjelfva saken, om stambanesystemet, yttra mig utförligare.

Här har i dag från regeringsbänken med vanlig klarhet, styrka och bevisningskraft blifvit ådagalagdt, hurusom dessa stambanor — nu särskildt den östra — allt i trån början af våra jernvägsanläggningar stått på dagordningen, så att något tvifvel icke längre kan uppstå derom, att ett om ej juridiskt bestämdt, dock moraliskt löfte och förespegling legat under föregående Riksdagars beslut. Jag kan dervid icke undertrycka den anmärknigen, att det varit önskligt, om någon talare från regeringsbänken velat lika klart och tydligt lägga samma skäl i vågskålen för den norra banan. Det skedde emellertid ej och det skulle måhända äfven varit till föga gagn, ty såsom det visade sig i går, strandade den mot den åsigt, som erhållit namnet nihilismen.

Då detta namn är å bane, kan jag ej underlåta att här för Kammararen nämna en liten tilldragelse, som inträffade i går afton. Vid hemgåendet från Kammararen träffade jag tillsammans med en af åhörarne på läktaren, som yttrade: "Nå, nyhelligisterna segrade". "Hvilka äro de", frågade jag. "Kors", svarades, "jag trodde, att det var så de nyvalda ledamöterna kallades". Jag kan ej neka, att reflexionen slog mig, ty då jag började räkna efter, hvilka de talare voro, som yttrat sig för rent afslag, faun jag verkligen, att detta hufvudsakligen var Kammararens *nya* elementer, som icke varit med förr och som ej vilja känna till någon kontinuitet, någon solidaritet med föregående Riksdagar. Denna nya falang är anford af en äldre riksdagsman, en van arrangör, som i denna fråga synes följa den taktiken, att för att komma åt att storma en hatad eller älskad fästning utan tvekan ödelägga hela landet rundt omkring. Jag vill härmed ingalunda hafva sagt, att jag för min del skulle vara missbelåten med att nya krafter komma här in och späda upp de gamla, men om det visar sig, att det *nya*, som bringas å bane, ej är *nyttigt*, utan tvärtom är ett afbrott af landets sunda utveckling; om det visar sig, att den nyvalde, som ej deltagit i föregående Riksdagars beslut, ej vill vidkännas någon solidaritet med hvad förut skett, utan axlar kappan och säger: "Jag har ej ingått några förbindelser", — då är det, som jag säger, beklagligt. Visar sig vidare, att dessa nya statsekonomiska begrepp, som synas afse att bringa något nytt å bane, icke utvärda någon närmare granskning och att detta nya blott är ett afbrott under den alltid behagliga masken af hushållning och sparsamhet, — då är det beklagligt. För

dessa nya åsikter anföra de hufvudsakligen den alltid och alltid omtuggade landets bedröfliga ekonomiska ställning. Dessa nya finansierers betraktelsesätt ännar jag nu ej söka kritisera, men jag hyser för min del större förtroende till ett yttrande från regeringsbanken, som innehöll, att i striden mellan de norra bansträckningarne man väl skulle kunna förstå den åsigt, som förordade den billigare vägen, om det funnes någon förlägenhet och man icke hade råd att bekosta utförandet af den andra, men Herr Civilministern var så långt ifrån att se någon sådan förlägenhet, så att han från sin höga ställning icke tvekade att tillstyrka till och med den dyrare stambaneanläggningen. Jag tager fasta på detta att från Regeringens sida icke uttalas den misströstan, som här vill göra sig gällande för att afbryta hvad som en gång blifvit påbörjadt och borde fortsättas till landets nytta, gagn och förkofran.

Här har så ofta blifvit vädjadt till billighetskänslan, att numera hvarje rop derom är såsom ett tal för döfva öron, men jag tillåter mig likväl vädja till Herrarne, huruvida det verkligen må vara öfverensstämmande med ett sundt sätt att gå till väga att afbryta all kontinuitet i ett lands en gång inslagna bana för dess utveckling. Jag frågar tillika, hvilka af de nu föreslagna nya jernvägsbolag, som förmenas skola komma till stånd, må kunna våga sig på att börja några anläggningar i förlitan på Statens löften, då den satsen, som med stor pathos blifvit här proklamerad, hädanefter skall gälla, att ingen följande Riksdag är bunden af en föregående Riksdags beslut, men vid anläggningen af dessa nya privatbanor och då det *kan* inträffa, att en Riksdag sagt: "vi vilja gifva anslag till påbörjande af dessa banor, men någon garanti är dermed alldeles icke vunnen för vidare bidrag till deras fortsättande, då genom en ny uppsättning i Kammaren nihilismen bryter med allt föregående, måste möjligheten af ett sådant förfarande alstra misstro till den makt, för hvilken alla i vår tid *borde* hafva förtroende, — och det är Representationen.

Hvad särskildt beträffar den nu förevarande banan, kan jag äfven efter det utslag, som föll i går *mot* den bansträckning, för hvilken jag i sju år såsom riksdagsman sträfvat, icke gå in på att dess byggande uppskjutes. Jag fattar dock detta icke ur synpunkten af något enskildt ortintresse, hvilket argument oupphörligen framhållits under dessa dagars diskussion, utan jag ser saken från *Statens* synpunkt; och då må jag säga, att jag icke förmår begripa, huru man kan på allvar vilja åt ett enskildt bolag öfverlåta att bygga en bit mellan tvänne stambanesystem och denna bit dertill en sådan, som genomgår det rika Östergötland. Här har förut blifvit i går framhållet -- fast icke nog beaktadt -- hurusom Statens behållande i sin hand af stambanesystemet alltid är af vikt, men får ökad betydelse, då fråga är om en bit inne i systemet. För min del bekänner jag mig till denna mening och jag anser således att Staten icke bör öfvergifva stambanebyggandet och öfverlemna detsamma åt enskilda bolag. Visserligen har af den nyss antydde anföraren — måhända för tillfället till Östgötarnes lugnande — blifvit försäkradt, att de, för att få sitt intresse rätt tillgodosedt, blott behöfva göra petitioner, då allt skall gå dem väl i händer. Jag vet ej om Östgötarne lita sig till den mäktiges röst; men vi, som *icke* göra det, vi kunna ej släppa denna bit ur stambanesystemet.

Hvad den ärade reservanten för öfrigt i dag anfört synes mig egentligen bevisa, att de skäl icke måtte vara så hållbara, som kunna hemtas ur sakens egen natur, då han nödgats taga sin tillflykt till resebeskrifningar af utländingar. En sådan argumentation och framhållandet derjemte af bolag, hvilka ej äro kända, och personer, som ännu icke framträdt, tyckes mig sannerligen icke ådagalägga annat än en sådan inre brist på verklig bevisning.

För öfrigt tillåter jag mig till Herrarne göra den hemställan och frågan: vilja icke Herrarne bakom denna reservation se hvad som står der; vilja icke Herrarne se, att bakom densamma står det beryktade notvarpet från 1869 med en mängd stora finansbolag; vilja icke Herrarne, som hata jernvägsstrider vid riksdagarne och beklaga, huru dessa förrycka samhällets lugna gång, vilja icke Herrarne se, att dessa strider skola med ökad kraft upptändas, då — såsom här förut talangfullt blifvit visadt — 33, 35, ja, hvem vet huru många olika partier en gång uppträda inom denna Kammare och förena sig för att bereda sig fördelar af Staten, vilja icke Herrarne se det så — kan det väl ej nu hjälpas, men nog tycker jag, att Herrarne då visa sig vara bra *nya*. Jag instämmer i det slut, hvartill Utskottet här kommit.

Herr Per Nilsson i Espö: Af samma skäl, på grund hvaraf jag i går röstade för anslag till *norra* stambanan, kommer jag äfven i dag att förorda bifall till den *östra*. Jag kan icke annat än uttala min åsigt i detta afseende och den är, att vårt stambanesystem icke kan blifva rätt utveckladt förr än vi sammanbundit ändpunkterna, hvilka här stå såsom återvändsgränder. Den ena är vid Nässjö. Då Ständerna beslöto, att södra stambanan skulle dragas till Nässjö i stället för den förut bestämda sträckningen genom Lagaådalen, skedde detta hufvudsakligen derföre, att den åsigten då gjorde sig gällande, att anläggningen sålunda skulle blifva billigare och att det vore nödvändigt att ställa så till, att man hade någon besparing att vinka på, då man kom till den östra banan. Den andra ändpunkten är vid Norrköping, som måste med den förra förenas. Samma förhållande är det med den bana, hvars anläggning för Statens räkning i går afslogs. Den kan icke få någon rätt sammanbindning förr än Upsala blir förenadt med någon punkt på Gefle—Dala-vägen. Då det inträffat, kunna vi med skäl säga: "nu är det Svenska bancsystemet färdigt"; — och under tiden hafva vi byggt några bibanor.

Herr Key yttrade i går, att, om vi vidare fortsätta med att bygga stambanor, vi icke skulle blifva annat än arrendatorer åt Tyskarne. Nu återstå för att få dessa tvänne stambanor, om hvilka jag här talat, färdiga en väglängd af 24 mil och jag undrar huruvida vi skulle blifva så mycket mera arrendatorer derföre, att vi underkastade oss den uppoffring, som sålunda må erfordras för att få *systemet* färdigt. Och om den nu s. k. nihilismen skulle segra och afstyrka allt vidare stambanebyggande, må jag undra om, i händelse dessa provinser, som så länge väntat att få byggda dessa banor, men nu skulle blifva dem förutan, se sig tvungna att kasta sig i utländingens händer, jag undrar, säger jag, om detta voro bättre för oss, om vi blefve lyckligare, ifall utländingen komme härin och tillskansade sig banorna och om vi då skulle blifva mindre ut-

satta för påtryckningar, än om vi sjelfva bygga och ega dem. Jag tror raka motsatsen. Jag tror det så mycket heldre, som erfarenheten redan ådagalagt den olägenhet, som ett dylikt förhållande medför, då af trovärdig person i Stats-Utskottet upplystes, att för transporten af en centner jern, som från Köping till Göteborg kostar i frakt 23 öre, Köping—Hult-bolaget af dessa 23 öre räknade sig tillgodo 10 öre. Följaktligen får Staten blott 13 öre för den längre vägen.

Skulle vi nu få en del sådana banor instuckna i vårt stambanenät, fruktar jag således, att deraf måste uppstå en ganska menlig inverkan å vår industri i allmänhet. Jag har nyss visat, att detta inträffat med hänsyn till en viss gren deraf och dertill vår andra modernäring. Ville man utveckla saken närmare, tror jag, att det skulle visa sig, att äfven de öfriga näringarne drabbas deraf i samma proportion.

Herr Key, som tyckes hafva här ställt sig i spetsen för de nyliberala — ja så, ja skulle väl säga nihilisterna, har gifvit löfte om, att dessa banor skulle få 50 procent af anläggningskostnaden till present af Staten; men jag tror, att det skall blifva svårt nog för Herr Key att uppfylla detta löfte vid en kommande riksdag. Jag fruktar att han blefve besviken af sina nihilistiska kamrater, när uppfyllelsens stund nalkades. De skulle nog då svara: "nej, stopp; *det* säga vi ej ja till, fast vi sagt nej till stambanebyggandet."

Med grämelse hörde jag för öfrigt i går tvänne af Södermanlands representanter, hvilka fått jernväg förbi sina knutar, uttala ett sådant blekladgt nej till alla vidare stambaneanläggningar. Vid 1856 års riksdag hade lokomotivpipan för Södermanlänningarne ett annat ljud, men der ser man moralen af dessa jernvägshistorier och det är den, att "när vi väl fått jernväg till *vår* dörr, bör Staten icke vidare utföra några banor." Då man hör representanter uppträda på detta sätt och förklara sig vara belättna, blott de fått saken ordnad till *sin* fördel, kan man icke undgå att finna sådant ledsamt och beklagansvärdt. Hvad vidare vidkommer dessa 50 procent, som skulle lemnas af Staten till denna bana, kan det ju hända att det också finnes en annan mycket viktig bana, som går från Calmar till Wexjö och som kanske skulle fortsättas till Halmstad. Skulle *det* icke vara en mycket vacker bana att sammanbinda Kattegat med Östersjön. Kanske då Staten skulle skänka femtio procent också till *det* företaget och då *en* fått, hvarföre skulle icke *andra* få och på det sättet skulle alla dessa enskilda banor tycka: "hvarföre icke taga detta af Statens kassa, då vi få det till skänks". När en sådan kombination kan uppstå, att de flesta finna sitt intresse uti att skära breda remmar ur Statens hud, då må jag just undra, hvar den återhållande kraften skall finnas. Jag kan dertill icke annat än på det allvarligaste tillstyrka bifall till Stats-Utskottets förslag i denna punkt och ännu är hoppet kvar angående den förra punkten, emedan Första Kammaren i enlighet med Stats-Utskottets åsigt fattat sitt beslut om den norra banan och äfven om den nu ifrågavarande östra, då Utskottets hemställan der antagits med 73 ja emot 22 nej, som röstade för afslåg.

Herr Carl Ifvarsson: Efter den utgång frågan om anslag till norra stambanan i går erhöi, har det nästan väckt min förundran, att

man nu med så mycken ifver kämpar för anslag till den östra. Ty man bör väl antaga, att, om den majoritet, som dikterat beslutet i går, gjort det, emedan den anser, att vi böra upphöra att bygga några jernvägar för Statens räkning, denna majoritet icke kan hafva kommit på andra tankar i dag och i sådant fall är det icke heller möjligt att tänka sig något annat beslut än *afslag* i denna fråga likasom i den *förra*. Skulle vi åter *icke* antaga, att ett sådant motiv, som det jag nu antydte, grundlagt gårdagens beslut, då måste man hålla före, att den östra banan skulle af majoriteten tillerkännas företräde framför den norra. Möjligheten af en sådan förutsättning synes mig dock vara föga rimlig, ty man måste väl vara ense derom, att Östergötland relativt mindre behöfver en jernbana än de norra provinserna. Östergötland har dessutom Göta kanal, som genomskär detsamma från öster till vester, och Kinda båtled från norr till söder och det har en jernväg från Stockholm till Norrköping. Landet norr om Mälaren har jernvägstörbindelse endast till Upsala och då man derjente byggt den dyra sammanbindningsbanan genom hufvudstaden, vore det verkligen eget, om man icke företrädesvis skulle tänka på att fortsätta den norra banan vidare uppåt för att kunna säga, att man nu verkligen har något sammanbundet, helst det icke kan förnekas, att banan genom Östergötland måste draga till sig en del af inkomsten från bansträckningen emellan Nässjö och Katrineholm.

I betraktande af alla dessa omständigheter skulle jag alltså finna underligt, om Kammaren i dag skulle bevilja anslag för den östra banan, då Kammaren vägrat sådant för den norra i går. Möjligen kan man föreställa sig, att anslaget till norra banan slutligen kan komma att bifallas, till följd af Första Kammarens beslut. Detta är dock ovisst. Men skulle så blifva förhållandet och man nu beslutar beviljande af anslag till den östra banan, finge man på detta sätt tvänne banor att bygga på samma gång, under det man fullbordar den nordvestra banan och medan man håller på med stationshuset i Stockholm. Kommer saken att gestalta sig på sådant vis, då må jag säga, att man handlat statekonomiskt oklokt, ty att splittra krafterna, helst då de äro svaga förut, kan icke vara förenligt med någon god hushållning. Det är dock icke nog härmed. Ty om man nu lemnade 1,000,000 R:dr till hvardera, kunde det säkerligen icke dröja länge, förrän mellan dessa banor uppstår oflitan om hvilken som skulle få det största anslaget för att fortast påskynda fortsättningen af banbyggnaden, under förebärande, att det vore ekonomiskt klokt att så hastigt som möjligt avsluta banor, som påbörjats, för att af dem vinna full inkomst. Från en eller två millioner Riksdaler komme man sålunda snart upp till åtta à tio millioner Riksdaler och då befunde man sig på samma ståndpunkt, som för några år tillbaka. Huru detta slagit ut, torde ännu vara i friskt minne. Utom andra missförhållanden läser man utan fara för misstag kunna till större delen eller åtminstone till en del tillskrifva dessa rubbningar den öfverhandtagande emigrationen. Ty om icke arbetarne i och för de brådstörtade jernvägsanläggningarne fått så stor arbetsförtjenst, att de blifvit vana vid ett annat lefnadssätt än förut, skulle de aldrig haft anspråk på så stor aflöning i allmänhet; och då de icke längre kunde finna sysselsättning vid jernvägarne eller också endast erhålla sådan mot nedsatt arbetslön, hvilken de ej ville antaga,

började eller nästan tvingades de, som det kunde, att öfvergifva fäderneslandet; — de andra blefvo till stor del tiggare. Vi böra därför låta oss lära af erfarenheten, hvilken varit oss dyrköpt nog, och hädanefter gå mera varsamt till väga. Det är också därför, som jag, då jag biträdt yrkandet om anslag till den norra banan i Stats-Utskottet och i Kammaren, motsatt och motsätter mig sådant till den östra, emedan det, enligt min öfvertygelse, icke kan vara annat än oklokt och olämpligt att påbörja begge banorna på en gång. Deremot och under förutsättning att stambanor komma att vidare byggas, anser jag, att, om man först fullbordade den norra banan och derefter började och avslutade den östra, detta vore mest statsekonomiskt klokt och mest gagneligt för landet.

Men om slutligen man nu skulle vigilera derhän, att norra stambanan finge stå tillbaka för den östra, beklagar jag, att jag icke mäktar undertrycka den tanken, att det är de egna fördelarne, som gjort sig gällande på bekostnad af allmänt väl.

Jag beklagar detta så mycket mera, som jag är öfvertygad, att flere representanter, hvilka i går röstade *mot* anslag till norra banan, gjorde det, emedan de trodde, att ett bättre ordnad arbetsystem först borde fastställas. Dessa hafva således, så vidt jag kan finna, blifvit bedragna och om någon haft något annat syftemål än hvad som sålunda antydts, d. v. s. att bedraga, hvilket jag dock hoppas ej må vara fallet, skall han nog få uppskåra hvad han sätt, när skördetiden kommer.

Jag skall icke uppehålla diskussionen längre, emedan jag betvivlar, att ord här betyda något. Jag kunde nästan vara hågad att instämma med den talare, som för en stund sedan utropade: "förliter eder icke uppå Riksdagar, ty sannerligen i jernvägsfrågor är den ofta nog oefterrättlig." Jag slutar med yrkande om afslag å nu föredragna punkt af Betänkandet.

Friherre Gripenstedt: Hvar och en, som har någon erfarenhet i sådant hänseende, vet med hvilka olika känslor man fattar eller deltagar i fattandet af ett beslut, då man är tveksam i sin åsigt om det rätta, eller då man har stödet af en fast öfvertygelse. I går voro, i min tanke, skälen för det ena och det andra af de föreliggande förslagen så jemnväggande att det icke var utan en viss bekländhet jag fanu mig nödgad att välja emellan de tvänne olika alternativerna, under det jag endast i det afseendet hade en bestämd öfvertygelse att det framför allt var viktigt att åtminstone någon af de föreslagna banorna kom till stånd. I dag deremot förefinnes hos mig ingen anledning till tveksamhet. Jag har icke ett ögonblick kunnat draga i betänkande, att ju icke den bana, som nu är under ompröfning eller den östra stambanan, hvilken redan är till en del — och just den svåraste delen — byggd af Staten, äfven bör af Staten fullbordas. Jag är så mycket mera lugn i denna öfvertygelse, som jag dervid icke påverkas af något enskildt intresse. De orter jag tillhör hafva redan länge åtnjutit lyckan att ega jernvägar, och den förebräelsen, hvilken man stundom hör uttalas, att de, som erhållit jernbanor i sina hemorter, äro mindre benägna att bereda andra samma fördel, träffar åtminstone icke mig. Tvärtom vill jag, så vidt jag förmår, bidra dertill, att alla

billiga önskingar i detta afseende må komma till sin rätt, och till dem räknar jag fullbordandet af denna östra stambana.

Man invänder härvid: huru långt vill ni då gå? huru långt skall stambanesystemet utvidgas? Jag svarar: precis så långt, som då sjelfva idén om stambanor antogs och då man beslöt sig för detta stora medel till vårt lands förkofran. Såsom hvar och en vet, framlades vid riksdagen 1856 ett fullständigt system till stambanor, hvarifrån grenbanorna eller de enskilda jernvägarne sedermera kunde utgå och i framtiden utveckla sig. Af detta system återstå numera blott den norra och den östra banan ofullbordade, det vill säga, så väl till kostnaden som väglängden, blott omkring en femtedel af det hela.

Vi hafva, som sagdt, redan utfört fyra femtedelar af systemet, och jag frågar då, om det kan vara klokt, vara välbetänkt, vara ens värdigt att nu afbryta sin plan, förfela sitt mål och inblanda nya elementer i denna viktiga angelägenhet. Den enda anmärkning, som tyckes mig ega någon vikt, är den jag nu hört framställas af en representant från Nerike, liksom förut af andra, nemligen: att man bör bygga en bana i sender och icke splittra sina krafter. Denna anmärkning är efter min åsigt ganska tänkvärd, men jag anser den dock böra vid detta tillfälle vika för andra konsiderationer. Först och främst är det onekligen af vikt och nytta, att arbetskrafterna delas och sysselsättas på flera ställen, men för det andra och i synnerhet bör den omständigheten tagas i betraktande, att det är först genom anslags beviljande till en bana som man erhåller full trygghet att densamma verkligen kommer till stånd. Att någon misstro eljest kan ega rum, deröfver må man väl icke förundra sig, synnerligast sedan man nu ser, huru lätt det går för sig att vilja bryta fordna löften. Dessutom kan vid detta särskilda fall anföras, att banan från Norrköping till Linköping är i och för sig så viktig, att den förlust, som vanligen uppkommer genom spridda delars utförande, här endast i mindre mån kan anses ega rum. Derföre vill jag ock för min del bevilja anslag till båda de föreslagna banorna, äfven med erkännande af de fördelar, som i allmänhet äro förenade med att koncentrera krafterna på en enda sträckning. Det nya systemet deremot, att Staten genom ett bidrag eller en skänk skall hjälpa till att utföra jernvägsbyggnader åt enskilda bolag, kan jag åtminstone på sådant sätt, som nu blifvit föreslaget, omöjligen gilla. Jag måste derföre som hastigast återkomma till den granskning jag redan i går företog af detta nya system. Dervid framgår icke blott såsom en subjektiv öfvertygelse, utan, på grund af objektiva skäl, såsom en oförneklig sanning, att detsamma skulle leda icke till vinst utan till förlust, ja, en ganska stor förlust för Staten. De effektivt af Staten utgående annuiteterna blifva nemligen i båda fallen lika, ty om man betalar hel annuitet eller 6 procent på halfva summan, som till de enskilda banorna skulle bortskänkas, eller (då trafikinkomsten beräknas till 3 procent) half annuitet på hela summan, som af Staten användes till jernvägens byggande, så blir naturligtvis uppoftningen för annuiteterna i båda fallen alldeles lika; men mine, Herrar, i ena fallet bortskänker man kapitalet för evigt, då man deremot i andra fallet har det i behåll i form af jernväg, hvars afkastning, när annuiteterna efter en tid upphöra, lem

nar en alltjemt stigande inkomst. På detta sätt blifva jernvägarne i framtiden icke blott en ständigt sig ökande inkomstkälla, utan de kunna äfven anses som en reservfond, hvilken möjligen en gång i nödens stund, om den inträffar, kan vara god att ega. Sålunda hafva Österrike och Italien afyttrat sina statsbanor, ingalunda, såsom man här velat framhålla, emedan det för Staten ansågs ofördelaktigt eller olämpligt att ega jernvägar, utan det skedde (säkerligen med tungt sinne) emedan den finansiella nöden tvang dessa Stater att tillgripa det kapital de egde i sina jernvägar, oaktadt derigenom ej blott den inkomst dessa lemnade, utan ock den makt Staten förut egde, att till förmån för rörelsen kunna råda öfver tarifferna och trafiken, gick förlorad. Och huru viktigt det anses vara att Staten eger jernvägarne eller kan disponera öfver dem, derpå hafva vi det mest slående bevis i den märkliga företeelsen att man nu i England är betänkt på att tillegna sig dessa banor eller åtminstone dispositionen deröfver, ehuru detta skulle erfordra en ofantlig lösesumma. Sjelfva tanken på en sådan åtgärd och en sådan uppoffring i ett land, der jernvägarne redan finnas, och der åsigten om nyttan af statsbestyrelsens öfverlemnande till den enskilda verksamheten, så långt som möjligt, är så utbildad, som i England, vore nästan oförklarlig, om det icke i sakens natur låge någonting, som hänvisar på behovet att Staten eger eller disponerar jernvägarne. Och det ligger äfven temligen nära för handen, att liksom post- och telegraфинrättningarne icke rätteligen böra anses såsom privata utan såsom samhällsangelägenheter, så bör också trafiken på de stora bansträckningarne eller stambanorna, dessa rörelsens och kommunikationsväsendets pulsådorr, på samma sätt betraktas; och tanken, som ligger till grund härför, är ingen annan än den, som bjuder, att i frågor, hvilka så djupt ingripa i samhällets stora, allmänna intressen, der måste äfven samhället sjelf vara herre i sitt hus.

Och nu vill jag sluta med den förklaring, att det för mig är påkostande att tänka — jag begagnar ett lindrigt uttryck — att man icke skulle ega nog fasthet och viljekraft, för att kunna, åtminstone i några få år, visa kontinuitet i sina handlingar och ihärdighet i utförandet af ett stort nationelt företag. Detta skulle vittna om en ombytlig het i åsigter, en slapphet i karakteren, en trötthet och modlöshet, som utgöra motsatsen till de manliga egenskaper, hvilka utgjorde våra fäders ära och som äro de nödvändiga vilkoren för så väl den enskilda människans, som folkens framgång, lycka och anseende.

Herr Granlund: Det förtjenar erinras, att man redan från början, då jernvägssystemet uppgjordes, var betänkt på Östgöta-banan och att denna bansträckning för längesedan är af Riksdagen bestämd. Också har man icke förr än vid denna riksdag hört någon invändning mot den bestämda riktningen öfver Norrköping, Mjölby, Nässjö och det förslag, som i stället uppgifvits, har af hela provinsen på goda skäl förkastats.

Man har bland annat talat om att enskilda bolag skulle bygga för billigare pris, än Staten. Är det då icke möjligt, att äfven våra stambanor kunna hädanefter blifva byggda billigare än hitintills? Jag för min del tviflar icke på denna möjlighet nu sedan vår Byggnadsstyrelse, dess

underlydande och verkställande tjenstemän allt mer och mer vunnit erfarenhet i saken. Ty hvad skulle eljest vara orsaken att en fullt kompetent person kunnat erbjuda sig att bygga jernbanor af lika spårvidd med statsbanorna för endast 615,000 Riksdaler per bannmil. Man har här påstått att nihilisterna eller motståndarne till statsbanesystemet skulle utgöras af de nykomne ledamöterna, jag tror det icke, men deremot synes det som skulle motståndarne tillhöra de orter, hvilka redan erhållit stambanor, och från dem som till följd af sitt läge icke kunna erhålla några sådana. Det vore så mycket bedröfligare, om Östergötland skulle bli sviket i sin rättmätiga förhoppning att nu erhålla sin jernväg, som mängen af provinsens innevånare vid sina ekonomiska företag tagit i beräkning denna blifvande kommunikation, på hvars förverkligande man i anseende till fordna Riksdagars löften trott sig med trygghet kunna lita. Denna förändring af påräknade förhållanden skulle derföre säkerligen komma att väsendtligt skada mängens ekonomiska ställning. Vi hafva så väl i Norrköping som i Nässjö större magasinshus och andra erforderliga byggnader, troligen från början afsedda för den större trafik, hvilken skulle uppstå när dessa stationer genom stambanans fortsättande blifva sammanbundna, hvadan särskilda kostnader för deras utvidgande icke erfordras.

Man har anført såsom ett skäl emot denna bana, att spanmål är den enda produkt provinsen har att på densamma transportera och man har talat om skogstrakter såsom vida förmånligare för jernvägar. Visserligen är det sant att jernvägar dragna genom skogstrakter hastigt befraktas, men huru länge räcka dessa befraktningar? derom vittna de på skog sköflade ödemarker man mångenstädes utmed jernvägarne passerar — och inom hvad tidrymd återkomma dessa skogar till nytta för jernvägarne, då deremot spanmålsproduktion och jordbrukets mångfaldiga alster årligen återkomma? Med bergsbruket är det en annan sak, dess intressen anser jag i fråga om jernvägar böra stå i jernbredd med jordbrukets. Men äfven i detta fall är icke Östergötland vanlottadt i de trakter jernvägen kommer att framgå.

Den konkurens, som skulle uppstå med linien Katrineholm—Falköping—Nässjö tror jag icke kommer att inverka särdeles menligt. Visserligen skulle persontrafiken från utlandet och södra Sverige dragas häråt — men den förökade godstrafik, som denna bana framkallar, skall till stor del tillkomma vestra stambanan och lemna ersättning derför — och sannolikt skall denna bana blifva den fördelaktigaste af alla, och just derför vore det väl icke skäl att öfverlåta densamma åt ett enskildt, kanske ett utländskt bolag.

För öfrigt tror jag icke att erfarenheten hitintills visat särdeles säkra resultat i afseende på de hittills af Staten understödda jernvägsbolags fullgörande af sina räntebetalningar m. m., hvadan jag tror att ett allt för mycket utbildadt system i denna riktning blir landet dyrare. Jag yrkar bifall till Utskottets förslag.

Herr Gumælius: I morse, tidigt i morse var det min afsigt att från min ståndpunkt söka belysa nihilismens sträfvanden och söka till vederläggning upptaga de mera väsendtliga af de flera skarpa anmärkningar och förebräelser, som blifvit mot nihilisterna riktade; men vid den

tiden befann jag mig, likasom ett eller par tiotal andre anmälde talare under inflytande af en s. k. lätt tryckning mellan å ena sidan en ovanlig uthållighet, å den andra en växande otålighet, för hvilken tryckning de fleste af de sistnämde talarne gäfvö vika. Bland dem var jag en, och därför vill jag nu, såsom fortfarande nihilist, yttra något i den riktningen, ehuru frågens omfång numera icke är detsamma, som före voteringarne under sistlidne natt.

Från en sådan afsigt har Herr Kyrkoherden Lithner, då han i en vändning halft exkommunicerat både nykomlingar och nihilister, sökt afskräcka; men jag vågar dock försöket och vågar till min ärade motståndare hemställa, om det fynd, han tyckte sig hafva gjort, i detta ord "nyhellister" verkligen är så fullt på sin plats, som han tyckts antaga, då han, mera efter ungdoms än lärares sed, här framkastat och framkastat om igen ett sådant vedernamn. Jag hoppas, att då den stränge kyrkoherden läser och tolkar bibeln han icke tager "nihilister" för "nyhellister" och tolkar detta såsom "nya hellelementer eller elementer".

Man har mot nihilisterna riktat tre hufvudanmärkningar, nemligen att de vilja göra ingenting alls, att de vilja alldeles för mycket, och att de ej vilja honorera ingångna förbindelser. Andra anmärkningar, deribland den om egennyttiga afsigter, hvilka från stambanesidan tillvitats nihilismen, kan jag med tystnad förbigå.

Hvad först beträffar förebräelsen, att nihilisterna ej fullgöra löften, afgifna af föregående Riksdagar, torde en nykomling få invända, att under loppet af denna diskussion hafva äldre riksdagsmän just beträffande denna punkt kastat emot hvarandra protokollsutdrag af alldeles motsatt inuehåll, egnade att göra den oerfarne oviss om påståendets värde, och om han då dertill är öfvertygad, att nödigt afseende på landets tillgångar och det allmännas välfärd fordrar att icke fullborda det halfva löfte, som vissa orter gerna vilja tro sig hafva fått, så må ett afslag från hans sida väl icke anses alldeles oberättigadt.

Hvad nu åter beträffar invändningarne, att nihilismen vill intet, och att den vill för mycket, kunde de kanske få anses taga ut hvarandra; men jag skall dock med några ord söka belysa dem hvar för sig.

I förra fallet skulle jag — om jag nu egde blott tiondedelen af den talang, som i går i Kammaren utvecklades vid framställande af mänskenstaflor, — här vilja visa några "dissolving views", i hvilka ur nihilismens kaos framginge ett herrligt landskap med blomstrande näringar, främjade icke blott af stambanor, utan framför allt af dessas lifsvilkor, närande bibanor, slutande sig till stammen såsom grenar och qvistar, egnade att bära blad, blommor och frukter i form af ökad liflighet och välmåga. Sådant är, enligt min uppfattning, nihilismens syfte, som kan blifva verklighet, om orterna sjelfva göra ansträngningar med nödigt och skäligt understöd af Staten, och om banorna läggas der de af naturliga förhållanden påkallas, samt byggas och trafikeras med iakttagande af nödig sparsamhet.

Vidare har man tadlat nihilisterna för att de vilja för mycket — att de afse att till nästa riksdag framkalla, enligt olika uppgifter, 33, 35, 37, ja enligt uppgift af en talare i dag inemot 70 enskilda baneintressen, som skola slå sig tillsammans till ett enda stort intresse, hvars egennyttia

skall göra fosterlandet ofantlig skada. Sjelf fri från sådana beräkningar, ber jag få erinra, att en väsendtlig skillnad förefinnes emellan arten af stambanornas och bibanornas anspråk och farlighet för det allmänna. För att få deltaga i bibanevännernas kapplöpfung fordras nemligen en rätt betydlig inträdesafgift i form af sådan aktieteckning, som Riksdagen kan antaga, och med kändedom om Riksdagens obenägenhet att skänka bort penningar bör man kunna taga för gifvet, att den skall af de enskilda bolag, som den vill bispringa, fordra rätt ansenliga uppoffringar, rätt verksamt nit, rätt sunda förslag.

Beskyllningen att vilja för mycket, att vilja anstränga Staten öfver förmågan, kastar jag tillbaka på stambaneifranne. Nu vilja de samtidigt för norra och östra stambanorna lägga beslag på hvar sin million. Hvem tror, att de vid följande riksdagar skola nöja sig med sådana småsmulor. Beräkningar, liknande dem, Herr Wærn vid denna riksdag framlagt till förmån för nordvestra stambanans snabbare fullbordande, skola alltid kunna åstadkommas i ganska presentabelt skick, och knappast lära ens de tre millioner, som Staten kan, enligt Stats-Utskottets förslag, årligen använda på jernvägsbyggnader, komma att räcka till för två stambanebyggnaders samtidiga bedrifvande. Och när nu de trettio bibanebolagen komma till och underbjuda hvarandra i sina anspråk på statsbidrag, kan man då tänka sig, att dessa sednares billiga anspråk, att dessa äfven ur Statens synpunkt önskliga företag skola tvärt tillbakavisas och hänskjutas till en obestämd, aflägsen framtid? Det är ej antagligt. Alltså måste, om stambaneanslagen nu bifallas, följande Riksdagar nödgas bevilja betydligt förhöjda jernvägsanslag. Men, såsom Herr Key visat, tåla de af Stats-Utskottet beräknade jernvägsinkomsterna betydliga afbränningar i form af stigande underhållskostnader för stambanor och materiel, och deremot växa utgifterna för annuiter med de växande läneloppen. Huru mycken lifskraft Svenska Staten än må ega, befarar jag, att dess förmåga att låna och betala annuiter har en gräns, som ej kan öfverskridas och ej ens bör uppnås. Men emot den gränsen synas de vilja hasta, som nu tillstyrka fortsatta stambanebyggnader både norr och söder om Mälaren, och ej torde kunna vid en följande riksdag vägra anslag jemväl till Åtminstone en del enskilda banor.

En framstående talare på Stockholmsbanken har både i går och i dag gjort sig mycken och sannolikt obehöflig möda att visa det ohållbara i förslaget att lemna 50 procents statsbidrag åt privatbanor. Jag har icke hört att någon talare förordat detta förslag, hvilket jag tillåter mig betrakta såsom ett misstag af den så skarpsinnige och erfarne reservanten, i hvars reservations första punkt, som bestrider stambanesystemets fortsättande, jag instämmer lika lifligt, som jag måste motsätta mig yrkandet om något 50-procentsbidrag, på hvilket han icke ens sjelf tyckes vidare hålla. På nihilismens program kunna dessa 50 procent ej anses vara upptagna, och de torde då under diskussionens fortgång icke vidare behöfva behandlas.

Slutligen återkommer jag dertill, att jag i alla händelser anser det olämpligt, att Staten nu samtidigt börjar bygga på två håll. Skulle jag mellan två onda ting välja, så ville jag nödfallsvis heldre rösta bifall till den norra banan, än den östra, men om en partigruppering bildades, som

gjorde den östra banans framgång till ett vilkor för afslag på den ena stambanan, då skulle jag till och med heldre förorda anslag åt endast östra banan, än åt båda. Vill emellertid Riksdagen bifalla båda banbyggnaderna, så måste jag djupt beklaga ett, enligt min tanke, så olycksbringande beslut.

Herr Rundgren: Östergötland har i fråga om jernvägar riksdag efter riksdag bidat, icke undandragit sig att i fäderneslandets intresse gifva sin röst för stambanorna i alla riktningar genom provinserna Upland, Södermanland, Nerike, Westergötland, Wermland, Småland och Skåne; derföre att det sett i dessa kommunikationsmedel ett af de väsendtligaste vilkoren för landets materiela utveckling;

Östergötland en af landets bördigaste, rikaste och folkrikaste provinser, med ett läge, som gifver det, utan all gensägelse, en i hög grad framstående plats bland rikets landskaper med sin slättbygd, mäktig att frambringa de rikaste skördar, hvilka dock så väl till följd af mångahanda förhållanden och genom naturhinder icke kunna i rättan tid hinna fram till afsättningsorterna, med sina dyrbara, ännu till stor del orörda skogstillgångar, hvilka till följd af bristande kommunikationer mångenstädes befinnas värdelösa, då de icke kunna föras ut på världsmarknaden;

Östergötland, med landets tredje stad i sitt sköte, en stad, af naturen gynnad med det fördelaktigaste läge, med ett vattendrag, som å ena sidan genom sina mäktiga vattenfall drifver dessa oräkneliga hjul, som äro vilkoren och medlen för dess utveckling, och å andra sidan genom sitt lugna vatten bereder en utfartsväg till hafvet, denna stad, som under de sednare åren gjort otroliga ansträngningar, för att kunna bära det ofantliga trycket af den Europeiska marknaden, och som, då Staten fört dess näringar in i en svår täflan med de stora industriella staterna, gifvit ett lysande prof på den Svenska spänstigheten, och derföre oundgängligen behöfver från Statens sida det biträde, som ligger i lättade kommunikationer för råämnenas införande och fabrikaternas spridning;

Östergötland, som med tålmod sett, huru man den ena gången efter den andra med jernvägarne gått omkring provinsen, till dess man gaf det ett banstycke, som visserligen åt Norrköping beredt en oberäknelig fördel, men blott åt ena sidan, under det att likväl provinsen i dess helhet ej deraf kan hemta någon fördel;

Östergötland, hvars representanter, gång efter annan, återkommit till hembygden med budskapet: "icke nu, men nästa gång";

Detta Östergötland, som ännu icke klagat, emedan det hittills kunnat finna skäl för ett förbiseende uti fäderneslandets kraf på kommunikationer i andra riktningar, sträcker i dag ut sin hand till Representationen, sägande: Gif oss vår rätt, uppfyll edra löften, uteslut oss icke längre från förbindelsen med vårt lands öfriga provinser!

Det är numera en lifsfråga för Östergötland, jag erfor det, då jag för några dagar sedan besökte Norrköping, och från alla sidor möttes af de ifrigaste frågor angående vår stambanas ställning vid riksdagen. Jag, som icke är van att tala i majoriteternas namn, jag kan nu försäkra, att bakom mitt ord står hela provinsen med sina förväntningar och anspråk.

Men, mine Herrar! den östra stambanan är icke blott en provinsfråga. Eu blick på kartan säger oss, att den är en allmän fråga. Hvad säga oss slutpunkterna vid Norrköping och jernvägsstrecket vid Nässjö? De äro frågor till Representationen, som vänta ett svar. De tala icke blott om ett löfte, utan om en nödvändighet, icke blott om en nödvändighet, utan om ett förbiseende, som måste rättas. De utvisa ju den gamla stråkvägen mellan kontinenten och södra Sverige å ena sidan, och mellersta och norra Sverige å den andra. Och hvem skulle väl kunnat tro, att denna gamla stråkväg vore duglig äfven för jernväg, då Kolmorden lägger såsom man kunde förmoda, oöfverstiglga hinder i vägen? Men mine Herrar! detta hinder är öfvervunnet, menniskosnillet har banat väg öfver bergshöjderna och förbi bråddjupen. Vi hafva der ett af de vackraste och djerfvaste jernvägsarbeten i vårt land. Vi äro nere på slätten med banan. Den dyraste sträckan är färdig. Den lättaste, den mest inkomstbringande återstår. Slätten väntar på det gråa bandet. Och nu skulle vi stadna? I sanning mine Herrar! så tänker man icke, då man ser på det allmännas bästa. På det allmännas, ty, jag upprepar det, här är icke blott fråga om ett provinsintresse. Skåne, Småland, Södermanland, hufvudstaden, Norrland kunna icke vara likgiltiga, måste vara lifigt intresserade för den kortaste förbindelsen sins emellan och med kontinenten.

Dessa skäl äro talande. Mycket kunde vara att tillägga, men hvad skulle jag väl behöfva säga vidare, då sådana män som den förre och den nuvarande finansministern med klara och öfvertygande skäl bevisat frågans allmänna betydelse? Mig återstår blott att i eget och, jag är derom öfvertygad, i hela provinsens namn hembära dem tacksägelse för deras uttalanden i denna viktiga angelägenhet, och att sätta mig ned med den önskan, att Kammarrens beslut måtte så utfalla, att hvad som en gång varit och ännu är ett löfte måtte blifva en verklighet och sanning. Jag yrkar bifall till Utskottets förslag om anslag till fortsättning af den östra stambanan.

Herr Ehrenborg: Då jag i går på förmiddagen talade emot stambanesystemet, djerfdes jag och underkänna den förmenta betydelsen af föregående Riksdagars löfte, eller att deras uttalanden i sammanhang med då fattade beslut skulle vara bindande för följande Riksdagar.

Hvad som i går anförts mot min mening, har till större delen upptagits af föregående talare. I dag på förmiddagen har dock Herr Finansministern i dess anförande nämnt en omständighet, som jag trott mig böra något fästa mig vid, en omständighet som skulle bevisa, att sistlidne — 1869 års — Riksdag uttalade sig för stambaneanläggningarnes fortsättande derigenom, att bland de linier 1869 års Riksdag anmälde till Kongl. Maj:t såsom varande af stor vikt, nämndes den emellan Köping och norra stambanan, och hvilken ovilkorligen skulle förutsätta stambanesystemets fullföljande enligt Kongl. Maj:ts förslag. För min del är jag okunnig om 1869 års Riksdags mening i detta fall. Den har måhända förutsatt något sådant, men jag erinrar dervid, att denna bibana, hvilken i sådan händelse är bland åtta såsom viktigast anmälda den enda, som skulle förutsätta utsträckningen af stambanorna, dock allt för väl kan utan orimlighet tänkas såsom en bibana mellan Köping och Sala.

Det finnes så mycket gemensamt mellan 3:e och 4:e punkterna, att jag nu tillåter mig till någon talare från 3:e punkten afgifva svar och tillika ett tack för i går. Den ene är den främste representanten för hufvudstaden, som, efter att hafva på ett så märkvärdigt sätt fullgjort sina komitenters uppdrag, uttalade ett, af flera Sala-liniens anhängare derefter upprepadt, råd till oss alla att bestämma våra vota med afseende å sannolikheten af det sätt, hvarpå vissa omröstningar skulle utfalla. Då emellertid voteringen i Första Kammaren nu utfallit så som skett, så äro vi, huru välvilligt rådet än må hafva varit, nu oförhindrade att få rösta efter vår öfvertygelse.

Den andra tacksägelsen och svaret gäller den ärade representanten från Hudiksvall, som jag beklagar mig ej nu se på sin plats. Då han fann orimligt, att jag ansåg ett afslag och ett afbrott billigt, så fästade han sig dock endast vid den föreslagna grundsatsen om ett tillsvidareafbrott i statsbanebyggandet; men i fråga om mitt första yrkande, nemligen om afslag, så hvarken har han vederlagt eller kan han vederlägga påståendet, att, med stöd af sednaste Riksdags beslut, billigheten fordrar, att förslaget till bibanesystemet prövas samtidigt med de två nu ifrågavarande banorna. Men på samma gång jag får förklara, att den ärade representanten för Hudiksvall, likasom den föregående, gjort mig orätt, på samma gång har jag velat uttala mitt uppriktiga tack för det sätt, hvarpå han tillrättavisade mig. Jag nekar mig visst icke hafva i följd af det nära granskandet blifvit gripen af någon skrämsel, likasom ett barn för den varg han omförmälde; men jag måste högakta, att i ett anförande, som hölls under så upprörd sinnesstämning, ej med ett ord tillvitades mig några dåliga motiver. Samma vitsord kan jag deremot beklagligen icke gifva det af skämt och bitter satir genomträngda anförande, som afgafs af min ungdomsvän, den ärade representanten för Norrköping, hvilken otvetydigt dömt oss att tala i egua intressen; och han har i detta fall understöts af en länskamrat, som stämplat oppositionen med ett nytt vedernamn nemligen: mihiismen, hvilket han likaväl kunnat öfversätta med Svenska namnet: sjelfvism.

Likgiltigt för smädelsorna, vill jag såsom bevis mot beskyllningen exempelvis endast erinra, att vår uppfattning här har haft understöd från Gotland, dit det väl svårligen kan blifva fråga om att leda älskarinnan, bibanorna.

Den ärade representanten från Norrköping anförde, att icke blott stammen behöfver grenar, utan grenarne behöfva stammen. Jag svarar, att de 31 omtalade och föreslagna grenarne just passa till den stam, som redan finnes. Han frågade, när bibanorna skola sluta. Jag svarar: »aldrig, så länge näringarne behöfva dem och kunna offra något för dem samt återgålda Statens understöd.»

Slutligen har i dag en talare från Norrlandsbänken riktat de svåraste angrepp och beskyllningar mot oppositionen i denna fråga. Han har vändt sig till anföraren och det så, att denne anförare, för att storma en fästning, ej skyr att rasera allt omkring. Han är såsom representant äldre i Kammarerna, men detta kan lika mycket väcka hos mig någon tanke på, huru önskligt det vore, att hvar och en, som i frågan sig yttrat, ville genom

genom framläggande af fakta rentvå sig från beskyllningen för egennyttja; och då jag är inbegripen i detta, må jag säga, att jag tror mig inom en icke aflägsen framtid kunna visa genom oemotsägliga fakta, att jag icke haft något särskildt intresse i denna fråga.

Denne ledamot har hufvudsakligen riktat sitt anfall mot nykomlingarne; och jag vill upptaga detta såsom varande bland dem en af de till lefnadsåren äldre. Hvad saken angår, så hemställer jag, hvad grundlagsenliga omval skulle för folket få för betydelse, om de nykomna vore bundna vid en sådan ärendenas gång, som de ej kunna gilla. Hvad i öfrigt beträffar det af talaren anförda, så vördar jag hans omnämnda riksdagsmannaaerfarenhet; men jag kan deremot icke vörda det sätt och den ton, hvarunder han låter de nykomna känna deras underlägsenhet, en ton, som redan vid föregående tillfällen här varit märkbar. Och isynnerhet borde man kunna påräkna, att sådant ej skulle utgå från de platser, hvarifrån man företrädesvis borde hafva att vänta anföranden i andan af det ordet: "Akter hvar den andra yppare än sig".

Herr Forssbeck: Det är en vanskelig sak att uppträda efter så utmärkta talare som här hafva å båda sidor låtit sig förnimma, men då den ort jag har den äran att representera är lifligt intresserad af den fråga som föreligger, så torde det ursäktas mig, om jag några ögonblick tager Kammarens tid i anspråk. Jag vill icke åberopa att Östergötland eger hvarken någon rättighet att få den nu föreslagna östra jernvägen till stånd; icke heller vill jag påstå, att samma provins derom fått något bestämdt löfte, men jag vädjar till Kammarens rättkänsla, huruvida det icke är billigt att Östergötland, sedan det bidragit till jernbanor öfver hela landet, äfven i sin tur må blifva lugnadt med lättare kommunikationer. Det har förvänat mig att det lifligaste motståndet emot en så billig och berättigad fordran kommit ifrån representanterna för de delar af landet, som redan åtnjutit fördelen af jernbanor, synnerligast från Örebro län, som synes nästan arbeta på Östergötlands undergång, efter att sjelf hafva blifvit begäfvadt med fyra eller fem särskilda jernvägar.

Man har här framdragit hvarjehanda skäl mot den af Kongl. Maj:t projekterade östra stambanan. Sälunda har man bland annat påstått, att de sädesproducerande provinserna icke skulle kunna vara i tillfälle att mata jernvägarne, men detta påstående synes mig uppenbarligen hvila på ett missförstånd. Sädesproduktionen förnyas ju hvartenda år — den är ju så att säga evig, då densamma år efter år förnyas och i de flesta fall snarare förökas än förminskas. Deremot behöfver en skogproducerande ort minst 100 år för att ersätta hvad det ena året afverkas mer än tillgången möjligen kan medgifva. Vidare har man sagt, att Östergötland redan är tillräckligt försedt med kommunikationsanstalter. Det är visserligen sannt att Motala kanal genomlöper provinsen, men denna är lika mycket till fördel för hela Sverige som för Östergötland, och hvad angår Kinda bätled, som synes vara byggd mer uteslutande för provinsens egen fördel, så tager jag mig friheten att erinra att de anslag, som härför blifvit af Representationen beviljade, utgått i form af län, och så småningom amorteras, samt på detta sätt till Staten återbetalas.

Man har äfven sagt, att, i fall man icke upphör med byggandet af stambanor, oupphörliga slitningar skola riksdag efter riksdag uppstå emellan representanterna från de olika länen. Men enda sättet att undslippa dessa våldsamma rubbningar anser jag vara att vidhålla det system som redan blifvit antaget och efter hvilket våra stambanor redan blifvit anlagda och utförda.

En värd representant från motsidan har förespeglat oss att, för den händelse statsanslag till byggande af statsbanor icke vidare varda beviljade, understöd af statsmedel till högst 50 procent skulle tilldelas sådana bolag, som voro villiga att bilda sig i och för anläggande af jernvägar der sådana äro af behovet påkallade. Men, mine Herrar, dessa löften, dessa förespeglingar hafva icke någon annan grund än uti den ärade talarens lifliga fantasi, och man vet icke hvad afseende en kommande Riksdag kan vara hugad att fästa på dylika förespeglingar. Men äfven förutsatt att en kommande Riksdag vore hugad att bevilja dessa 30 à 50 procent af anläggningskostnaderna för de jernvägar som möjligen kunna komma i fråga att byggas; hvar skola väl bolagen taga resten af de dertill nödiga kapitalen? Jo, nödvändigtvis genom upplåning i utlandet. Vi blifva då säkerligen vittnen till samma kapplöpning hos utländska bankirer som den tiden då hypoteksföreningarnes ombud öfverbjödo hvarandra för att på mer eller mindre hårda vilkor anskaffa de summor som nu tynga den skuldbelastade Svenska jorden. Jag beklagar särdeles mycket, om vi skulle återkomma till dessa tider och åter nödgas äse ett dylikt vidrigt skådespel.

En af de ärade representanterne från Hallands län har här nämnt att fordringarne äro oändliga och att pretentionerna på anslag årligen skola stiga i fall man ej vet att i tid stäffa dem. Härmed tror jag dock icke är någon fara, ty det lärer väl bero i sista hand på denna Kammare att säga stopp, om fordringarne blifva allt för orimliga och öfverdrifna. Vidare har man andragit såsom ett skäl mot beviljande af anslag till fortsättande af vestra stambanan att det vore en olycka att förehafva jernvägsbyggnader å flera ställen inom landet. Jag förmår dock icke inse hvaruti en sådan olycka skulle ligga; är det väl kanske bättre att samla omkring 3,000 à 4,000 jernvägsarbetare i de Wermländska skogarne än att låta dem erhålla arbetsförtjenst närmare hvars och ens hemort, så att de ej behöfva drifva landet omkring för att skaffa lifsuppehälle åt sig och de sina. Jag för min del finner åtminstone större fördel uti, att arbetaren ej aflägnas alltför långt ifrån hemorten, hvarest man kan hålla bättre hand om honom, än att han nödgas utvandra till alltför långt aflägsna orter. Ytterligare säger man, att Staten bör öfvergifva att uppträda som jernvägsbyggare, emedan det lätt kan hända att äfven vi nödgas, i fall vi lägga oss alltför vidt ute, sälja våra jernvägar, såsom fallet redan är med Italien och Österrike; men jag hemställer, huruvida vi icke af samma anledning borde kanske finna oss nödsakade att sälja våra landsvägar, och hvad följderna väl skulle kunna blifva af ett dylikt löst förfaringssätt. För min del finner jag att denna Riksdag icke bör sönderrifva hvad föregående riksförsamlingar beslutat, och derföre fortsätter jag min anhållan om bifall till anslag för fortsättande och fullbordande af östra stambanan.

Man säger, att Östergötland är ett rikt och välmående land: ja, det var verkligen sådant, så länge det låg inom Sverige: men nu sedan det blifvit trängdt utom Sveriges landamären, — nu sedan det är kring-skuret utaf jernvägar på alla håll, utan att sjelf ega en jernväg — nu tryckes det af mångfaldiga svårigheter och bland dem synnerligast af bristen på lätta kommunikationer, så att nu är landet långt ifrån så rikt och välmående som det fordom varit. Såsom bevis härpå torde det tillåtas mig att nämna, att i min hemort en fann upphuggen ved betalas med 90 öre och en tunna träkol med 20 öre och man kan väl icke påstå att en trakt, der sådana fabulösa priser äro rådande, kan kallas ett rikt och välmående land.

Sedan jag nu haft äran anföra detta, får jag tillkännagifva, det jag yrkar bifall till Utskottets hemställan på det att byggandet af den nu ifrågavarande stambanan icke måtte alltför länge uppskjutas, och jag väd-jar i detta fall till Kammarens rättskänsla och välvilja, så att den provins jag tillhör åter måtte blifva upptagen till en medlem i vårt foster-ländska statssamfund.

Herr Abraham Rundbäck: Ehuru jag väl vet att anförande af ytterligare skäl för billigheten af Utskottets hemställan icke förmå öfvertyga någon om motsatsen af hvad han förut anser vara rätt och billigt, och ehuru mina kommittenter icke hafva någon fördel af huru och på hvad sätt denna fråga afgöres, så anhåller jag ändock att få yttra några ord, då en talare här nyss insinuerat att ett parti här i Kammaren vore bildadt som företrädesvis bestod af nykomne ledamöter, hvilka här sökte att diktera beslutet. Jag vill härmed upplysa den ärade talaren att jag, ehuru nykommen, icke tillhör detta parti, ehuru patriotiskt det än torde vara att höra dit. I den nu förevarande frågan hyser jag samma åsigt som Herr Civilministern, eller att Riksdagen har en moralisk förbindelse att bevilja medel till stambanor genom de norra provinserna, äfvensom Östergötland, jemlikt de löften härom som föregående representationer lemnat ifrågavarande landsändar. För mig är en dylik hedersskuld mer bindande än den mest bestämda juridiska förpligtelse och om vi än vid denna riksdag nu lyckades nederslå deras förväntningar, så skulle desamma återigen nästa riksmöte uppstå starkare och mäktigare än någonsin, icke blott trefaldt, utan tretiofaldt kraftigare. I denna fråga står jag således helt och hållet på Utskottets ståndpunkt.

Hvad den östra stambanan beträffar, så förundrar det mig icke så litet att man städse ensamt betraktar den ur speciel Östgöta-synpunkt; den är visserligen af mycken nytta för Östergötland — det är alldeles obestriddligt — men, enligt min åsigt, är den dock viktigast derigenom att den utgör det naturligaste förbindelsemedlet emellan mellersta och södra Sverige, och dymedelst äfven med utlandet. Det är visserligen sannt att mellersta Sverige redan har förbindelse med utlandet genom vestra och södra stambanorna, men dessa göra vid Falköping en åtta-formig krok, som icke obetydligt förlänger trafikförbindelsen emellan hufvudstaden och Malmö. Om vi nu egde rättighet att ifrån början bestämma det riktiga och mest passande läget af en jernvägsförbindelse emellan dessa båda städer och man på samvete frågade en och hvar af nuvarande represen-

tanter, hvarest denna jernväg borde framgå, så är jag öfvertygad derom att svaret skulle blifva: genom Östergötland. Derföre bör ock den östra banan alltid blifva en stambana, och på de skäl Herr Friherre Gripenstedt anfört och uti hvilka jag helt och hållet instämmer tillåter jag mig uttala den åsigt att det ingalunda kan vara nyttigt att betrakta denna bana såsom bibana och för dess fullbordande lemna ett understöd af statsmedel till 50 procent af anläggningskostnaden.

Då jag emellertid icke kan finna nyttigt att längre uppskjuta påbörjandet och fullbordandet af östra stambanan, så förenar jag mig med dem som yrka bifall till Utskottets hemställan uti förevarande punkt af det nu föredagna Utlåtandet.

Herr Lars Ersson: Jag har begärt ordet endast för att bemöta ett utfall af Herr Per Nilsson i Espö, hvilket jag för min del finner mindre lämpligt och på sin plats. Han säger nemligen att han med grämselse och förundran i går hörde tvenne representanter från Södermanland säga nej till alla anslag för byggande af nya stambanor, nu först sedan de väl fått en sådan till sina husknutar. Jag kan väl icke så noga veta, hvilka tvenne representanter från Södermanland han menar, då fyra från denna provins i går afton, eller rättare sagdt i dag på morgonen, röstade för afslag å den norra stambanan, men att jag var en ibland de tvenne kunde jag se på den ljungande blicken han kastade på Södermanlandsbänken. Han sade äfven att, då jernvägssystemet vid 1856 års riksdag upprättades och bifölls, annat ljud fanns i skällan hos Södermanlandsrepresentanterna än nu; jag vet visserligen icke huru härmed kan sig förhålla, ty jag var då icke ännu riksdagsman, och således träffas icke jag af den pil han sålunda utslungat. Jag har alltid trott att det skulle vara bäst Staten icke befattade sig med byggande af jernvägar utan bispringade enskilda bolag med anslag eller lån, och likaså har jag aldrig varit af den tanken att vestra stambanan bort framdragas genom Södermanland och söder om Mälaren, utan alltid, ehuru jag är Södermanlänning, trott att den bort gå norr om Mälaren samt norr om Örebro, och derifrån i så rak riktning som möjligt till Filipstads bergslag samt vidare genom Wermland och öfver norska gränsen till Christiania. Hvad nu sjelfva saken beträffar, så säger jag detsamma nu som jag förr sagt, att Staten först bör färdigbygga nordvestra stambanan, och sedan, om krafterna så medgifva, de öfriga s. k. stambanorna. I följd af detta yrkar jag afslag af ifrågavarande punkt.

Herr Stenbäck: Af en talare antyddes, att de nyvalde ej vilja gerna ledas in i gamla jernvägsspännet; nå väl! — jag tror de nyvalde äro värda aktning derför. Hvad betyda väl i allmänhet folkets till mera än hälften nya val af ledamöter till Andra Kammaren, om ej just att för landet nödig sparsamhet måste iakttagas. Hvad de moraliska skäl beträffar, som med hån kastats öfver dem som redan fått banor, så hemställas till Representationen, huruvida landets dom öfver den s. k. Sevalliniens försvarare är rättvis, då de förebrås att vilja skära breda remmar ur Statens hud, och då de vid utgången af gårdagens debatt i Första Kammaren hafva att befara, det Sala-linien blir landet påtvingad, då de

nödgas ställa sig på nihilisternas sida, beredde till uppoffringar och underkastande sig att med enskilda medel och statsbidrag bygga bana norr om Mälaren, emedan *endast* på detta sätt jordbruks- och bergshandteringarne kunna ses till godo. Hvad vunnas väl härigenom? Att Jernvägsstyrelsen kunde upphävas, att landet genom upphörande af 26,000,000 R:dr statsskuld kunde nedtvinga räntan till likhet med utlandets, som är första villkoret för att vår industri skall kunna bära sig och täfla med utlandets. Kammaren har haft tillfälle höra, att Herr Rundgren ej heller var utan älskarinna, ehuru han fordrade att *landet* skulle gifva henne hemgiften, betala hela banan, då Westmanland för sin Sevallabrud vill arbeta och underkasta sig all uppoffring för gemensamt framtida väl, som här sammanfaller med landets.

Herr Jöns Pehrsson: Herr Talman! mine Herrar! Under gårdagens höga temperatur här i Kammaren under dåvarande heta jernvägsstrider hände, hvad väl en och annan gång förut händt, att en Westgöte lät pruta med sig; nu inträffade dock att den mäktigaste af alla Westgötar lät pruta med sig så långt, att han icke, i likhet med sina landsmän i allmänhet, förlorade blott hälften af sitt pris, utan han förlorade alltsammans. Jag vill hoppas att så icke blir förhållandet i dag med den fråga vi nu hafva under öfverläggning, och vi böra komma ihåg, att den berör icke ensamt Östergötlands intresse, utan äfven till någon del Smålands. Jag tillhör emellertid deras antal, som tro att vi icke böra rusa alltför ohejdadt åstad uti våra jernvägsfunderingar, och jag föreställer mig, att äfven flera banor än den norra och den östra stambanan förtjena att af Staten omhuldas och understödjas, men att vi icke dermed böra förhetsa oss utan för beviljande af anslag lugnt afvakta den tid, då landets ställning medgifver att göra de uppoffringar, som dertill kunna erfordras.

Hvar och en utaf oss, som någon gång här under riksdagarne besökt Berns salong, har der haft tillfälle att höra en ypperlig orkester utföra hvarjehanda musik af det moderna och glada slaget, hvarutaf jag påminner mig, att en synnerligen liflig jernvägs galopp synes hafva haft förmågan att elektrisera den åhörande publiken — på samma sätt synes ock den jernvägsmusik vi här hafva uppfört vid riksdagarne, och isynnerhet vid denna sednaste, hafva egt förmåga att sätta oss i eld och lågor. Jag vill dock för min del nu inlägga den lifligaste protest emot att i dessa frågor rusa å stad med samma jernvägsfart som hittills, då jag måste allvarligt tillråda, att vi rätta våra anslag i dessa fall efter våra tillgångar. Våra jernbanor inbringa nu omkring blott 2 millioner nettovinst om året; detta belopp må användas, men icke böra vi binda oss vid det af Regeringen framställda förslaget att upplåna så stora summor, som kunna finnas behöfliga att fullborda de tvänne nu föreslagna stambanorna. De som förfakta byggandet af dessa, böra icke vara, om jag så får uttrycka mig, så ofosterländska, att de fordra, det flera banor måste i svindlande fart färdigbyggas på en gång, utan fordrar jag af deras fosterlandskärlek och uppoffring för det allmänna bästa, att de vänta med genomdrifvande af sina förslag, till dess omständigheterna blifva mera gynnande och Statens finanser någorlunda repat sig.

I likhet med Herr Hedengren anser jag vara bäst, att en bana i sender fullbordas, och om jag flera gånger skulle få den äran att här uppträda såsom riksdagsman, så vill jag ett annat år ingalunda neka bifall till anslag för den genom Östergötland föreslagna östra stambanan, men nu måste jag säga nej dertill och förorda uppskjutandet af utförandet af denna stambana, enär Statens tillgångar ej medgifva anslag till mer än tvänne stambanors fullbordande, nemligen den nordvestra och den norra. Om man nu betraktar den lifliga strid, som här tidigt på morgonen utkämpades, så hoppas jag, att de, som då nekade anslag till norra stambanan, ej gjorde det endast och allenast för riktningen af denna stambana, utan att de sågo på förnämligast Statens oförmåga att nu lemna det begärda anslaget, och att samma skäl måtte bestämma deras röster vid afgörande af den fråga, som nu föreligger.

Då jag så sällan har det nöjet att kunna gilla de åtgöranden, som af Första Kammaren vidtagas, är det mig nu en sann tillfredsställelse att för denna gång kunna hålla Första Kammaren räkning och förklara densamma min tacksamhet för dess sannt fosterländska beslut i jernvägsfrågorna vid innevarande riksdag.

Man har klagat deröfver, att de redan anlagda stambanorna blifvit lagda i en orätt riktning, men det synes mig vara svårt att med full säkerhet bestämma den ena eller andra sträckningens företräde, ty dertill fordras, att hvarenda en af dem blir försedd med en jernväg och en längre tid trafikerad för att kunna visa hvad inkomsten derutaf kan blifva i jembörelse med andra banors. Hvad specielt angår södra stambanans dragning genom Småland och påståendet att Småländingarne böra vara tacksamma, så tror jag nog, att representanterne från Östergötland haft sin andel deruti, att banan förlades genom Småland, men jag tror ock å andra sidan, att det varit omöjligt att från mellersta Sverige draga en jernbana ned till Skåne, utan att just genomgå detta torftiga och fattiga Småland, som man nu likasom synes vilja förebrå, att det också fått en stambana.

Ett annat skäl för min åsigt om nödvändigheten att uppskjuta påbörjandet och fullbordandet af östra stambanan ligger deruti, att, såsom en talare redan nämnt, Östergötland är en rik och välmående provins, och då lärer det väl icke vara så farligt att under ett eller par år uppskjuta med påbegynnandet och utförandet af detta jernvägsföretag.

Slutligen torde det tillåtas mig att i största korthet få göra en anmärkning vid Herr Finansministerns yttrande, då han trodde, att ett inhemskt lån om 4 millioner Riksdaler Riksmünt skulle utan svårighet kunna upptagas till följd af den kapitalbildning, som här inom landet årligen fortgår. För min del är jag icke nog lycklig att kunna tro på någon kapitalbildning vidare här i Sverige och kan icke tänka mig möjligheten, att någon sådan härstädes kan komma i fråga under nuvarande förhållanden. Jag yrkar afslag å den föredragna punkten af Utlåntandet.

Herr Key: Jag ber om ursäkt därför, att jag ånyo begärt ordet, men jag skall icke blifva mångordig, utan yttra mig i största korthet; diskussionen är i sjelfva verket alldeles uttömd, och utgör icke annat än

ett upprepande af redan hörda skäl från båda sidor, för eller emot. Det är, som man en gång förut yttrat i denna Kammare, liksom ett samtal mellan tvänne döfve. Jag har ock begärt ordet, icke för att tilltro mig kunna framdraga några nya fakta, utan blott för att taga fasta på ett par uttryck, som här blifvit fällda.

En talare, Herr Friherre Gripenstedt, har mot mig invändt, att Italien och Österrike, ensamt af finansiela svårigheter dertill tvungne, försålt sina statsjernbanor, men han förglömde dervid att förklara, hvarföre Preussen äfven afhändt sig en del af sina statsbanor, ehuru icke af samma skäl som de förstnämnda länderna, samt hvarför England och Nord-Amerika, hvilka väl torde få anses förstå sina statsintressen lika bra som vi våra, aldrig haft några statsbanor; hvad det beträffar, att Engelska staten skulle vara sinnad att inköpa jernvägarne der i landet, som talaren vidare påstått, så är detta blott ett löst uttryck af finansministern, som man sett reproduceradt i tidningarne; men om detta icke är en vanlig tidningsanka, så kan man ju våga antaga, att äfven en finansminister någon gång misstager sig; och får man derjemte förutsätta, att hans välde, huru stort det än för en tid må vara, icke alltid är lika långvarigt — och det händer — så torde man kunna taga för afgjort både att den engelska regeringen betänker sig två gånger, innan den kastar sig in på ett så kolossalt företag, som att föreslå parlamentet inköp af de engelska jernbanorna, och att saken är långt ifrån afgjord blott därför att finansministern vill den.

Till en annan talare måste jag frambära min tacksamhet för hans vackra och värdiga erinran å allas våra vägnar, vi som kallas nihilister, till dem som hysa olika åsikter i dessa frågor mot dem vi förfäktat. Detta bildar ett så hjert motstycke till hvad man här fått upplefva, att man icke nog kan erhäna en dylik upphöjd företeelse. Det kännes ibland svårt nog att, när en noggrann sjelfpröfning tillerkänner rena bevekelsegrunder, det oakadt få uppbara beskyllningar för motsatsen, såsom det händt mig härstädes dessa dagarne med anledning af min reservation.

Jag ber om tillgift, att jag med anledning häraf något litet nödgas sysselsätta Kammaren med mig sjelf, men jag måste rentvå mig från dylika beskyllningar. Jag eger intet enskildt intresse i dessa frågor, jag bor alldeles invid östra hafskusten, min närmaste jernvägsstation är Norrköping, dit har jag en väg af 12 mil och deremot till Nässjö 14, till Calmar 15 mil. Jag afgifver här det löftet, att under den tid, för hvilken jag blifvit vald, aldrig väcka motion om anslag till några enskilda banor, och kan således icke med skäl tillvitas att af eget intresse motarbete stambanornas fortsättande. Om vi i denna Kammare ogilla hvarandras åsikter; må så vara, detta ligger i sakens natur och kan icke undvikas i en rådplägende församling; må vi äfven ogilla de resultat, hvartill våra öfverläggningar föranleda, men låtom oss alltid bekämpa hvarandra med lojala och oförgiftade vapen, och må vi framför allt taga oss till vara för att, såsom här skett, mätta dessa mot hvarandras heder och ära.

Den af mig påpekade talaren erkände, att jag icke drefs af något enskildt intresse, och jag tackar honom för dessa ord, ty det ger mig anledning hoppas, att om vi framdeles, som väl kan hända, komma att strida

i skiljda leder och icke såsom nu i samma, så skall jag i honom finna en rättvis och ädel motståndare.

Herr Statsrådet Friherre af Ugglas: Jag finner mig föranlåten att ånyo upptaga Kammarens tid, men vill göra det endast helt kort. Enligt min åsigt har man här väl mycket anspelat på, att östra stambanan vore uteslutande att anse såsom ett Östgöta-intresse. En talare, som nyss yttrade sig, och som hyllade en sådan åsigt, ansåg till och med, att Östgötarne med tacksamhet borde emottaga ett anbud att sjelfve anlägga den samma emot erhållande af ett statsbidrag af femtio procent utaf anläggningskostnaden. Kunde man se saken från denna inskränkta synpunkt, så nog vore det en fördelaktig affär för dem att på sådana förmånliga villkor få en bana; men jag kan, för min del, icke se saken från denna synpunkt, utan betraktar den från en helt annan, nemligen den från hvilken jag såsom Svensk man måste utgå. Jag kan då icke anse annat, än att det skulle medföra en skada för det allmänna, om det tillätes ett enskildt bolag att anlägga och trafikera en liten bansträckning, som utgjorde en länk i Statens viktigaste stambanesystem. Det är sålunda såsom Svensk och ur fosterländsk synpunkt jag måste anse det orätt att i afseende å östra banan nu öfvergifva det system, som hittills blifvit följdt.

Herr Asker: Det är med en nedslående känsla af förstämning jag i dag här uppträder, och vid detta tillfälle, emedan jag såsom nykomling vid Riksdagen, tycker mig hafva erfarit, att de mest öfvertygande skäl — äfven om de framföras af de mest värtaliga stämmor — likväl icke ega utsigt att vinna afseende vid de förestående hufvudvoteringarne inom denna Kammare. Jag skulle ej heller, efter så många utnärkta anföranden, som afgifvits för bifall till Kongl. Maj:ts Proposition, nu uppträda, om jag icke önskade att till dagens protokoll få antecknad min enskilda mening i en fråga, som är af så omfattande vikt och betydelse för fosterlandet.

Jag kan icke afhålla mig från att bekänna att, då Kongl. Maj:ts Proposition afgafs angående anslag till fortsättande af Statens jernvägsbyggnader, detta budskap för mig medförde en innerlig glädje, emedan det stora nationalarbetet derigenom kunde antagas blifva fullbordadt. Den fråga, hvarom vi nu skola votera, är just den, huruvida detta system för våra jernbanor, hvilket vi så länge följt, skall fulländas i hela sin utsträckning söder om Mälaren. Denna återstående länk i systemet, denna föreslagna östra stambana, har till riktningen långt för detta blifvit bestämd. De sydliga landskapen skola medelst denna bana erhålla en kortare väg till hufvudstaden, och samfärdseln mellan hufvudstaden och utlandet torde derigenom äfven blifva lifvigare. Den begärda millionen medför icke heller någon rubbning vid beräkningen af statsanslagen för den tid regleringen omfattar, och det är otvifvelaktigt, att enskilda jernvägsföretag dessutom kunna rätt väl tillgodoses genom de årligen ökade inkomster, som äro att påräkna från våra redan trafikerade stambanor. Då nu härtill kommer, att denna bana skall dragas genom ett af våra bördigaste och mest befolkade landskap, som i snart tre lustrer väntat att

se denna önskan verkliggjord, anhåller jag att få förklara, att jag anser det vara ett åliggande icke blott emot det landskap, hvars rätt är i fråga, utan äfven emot mitt fosterland att rösta för bifall till Stats-Utskottets Utlatande i denna punkt.

Friherre Koskull: Jag vill icke länge trötta Herrarne, som redan äro ansträngda af en i flera timmar uttänjd diskussion, och jag ernar därför icke ingå i några detaljer, ehuru frågans vigt visserligen gifver anledning dertill. Jag vill endast fästa Herrarnes uppmärksamhet å beskaffenheten af åtskilliga bland de anmärkingar man framkastat emot lämpligheten af att östra stambanan skulle färdigbyggas. Och jag gör detta med någon förhoppning att kunna vederlägga dessa anmärkingar.

Sålunda har man sagt, att Östergötland är så rikt lottadt af naturen med förträffliga vattenkommunikationer, att det icke skulle behöfva någon jernväg. Jag vill icke bestrida, att der finnas goda vattenkommunikationer, men jag bestrider, att Östergötlands jordbrukande befolkning kan draga någon riktig nytta af dem. En hvar ibland oss som är jordbrukare känner mer än väl, att landtmannen, efter det skörden blifvit afslutad, är af mångfaldiga nödvändiga göromål förhindrad att genast påbörja tröskningen, och sålunda får han icke tid att om hösten, innan vattnen blifvit isbelagda, till dessa stränder forsla sin säd, utan måste afstå från denna naturens hjälp.

Vidare har man påstått, att, om östra stambanan komme till stånd, den skulle inkräkta på vestra stambanans trafik. Jag tror, att Finansministern så grundligt vederlagt detta påstående, att derom ej bör vidare ordas. Men jag ber Herrarne betänka, att, om än så skulle förhålla sig, huru mycket klokare vore det då icke att låta Staten och icke ett enskildt bolag få trafikera den östra banan; ty upplåtes detta åt den enskilde, har Staten ju ingen ersättning för den förlust, som skulle uppstå å vestra stambanan.

Jemväl har man invändt, att Östergötland redan fått en bana till Norrköping. Ja, det är sant, men det är ju endast en liten bit, och som ju derjemte innefattar ett löfte om densamma fortsättning. Härjemte vill jag, beträffande denna bandel, som genomlöper ett stort område af Södermanland men endast en liten del af Östergötland, anmärka, att den är mera till skada än gagn för sistnämnda landskap, emedan på densamma nedföres från Södermanland en stor mängd spanmål, och härigenom nedtryckas prisen å Östergötlands produkter. Å detta förhållande har jag velat fästa Herrarnes synnerliga uppmärksamhet.

Hvad derefter vidkommer Herr Keys lockande förslag om statsbidrag af 50 procent utaf anläggningskostnaden, så har detta blifvit af Friherre Gripenstedt så lysande vederlagdt, att jag icke vill fördunkla hans anförande genom vidare tillägg.

Här har ock blifvit från motsatta sidan yttradt, att Riksdagen icke skulle hafva gifvit Östergötland något löfte om stambana. Jag vill besvara detta påstående indirekt genom att fråga, om det har varit Östergötland tillåtet att sjelft bygga en sådan bana? Jag är förvissad om att alla här skulle dertill svara ett enstämmigt: Nej, det får det icke! Jag

må då väl fråga, om icke häruti ligger ett löfte. Jag vädjar till Kam-marens rättskänsla, om det kan vara billigt och rättvist att fortfarande innesluta denna provins i sådana bojor och band. Fordrar icke billig-heten oafvisligt att, om provinsen icke får en stambana, den bör ega rät-tighet att själf anlägga jernvägen? På grund af hvad jag andragit yrkar jag bifall till Utskottets förslag.

Friherre Gripenstedt: Jag skulle icke besvära med något vidare anförande i detta ämne, om jag icke förra gången jag yttrade mig hade glömt att vidröra ett viktigt moment, hvarom jag sedermera blifvit ge-nom en annan talare påmind. Jag menar den viktiga frågan, som direkt ingriper äfven i denna sak, nemligen huru stort det belopp kan vara, som i närmaste framtiden bör användas för våra jernvägsföretag. Hvilken är den rätta, den rationela grunden för beräkning af detta belopp? Detta är af vikt att för sig utreda. Stats-Utskottet har velat såsom beräknings-grund i detta hänseende uppställa, att anslaget skulle motsvara det öfver-skott, som de nu trafikerade stambanorna lemna, och sålunda ansett att det belopp, som för ändamålet kunde användas, utgjorde omkring tre mil-lioner Riksdaler. För min del så anser jag dock denna uppställning vara godtycklig och felaktig. Den skulle vara riktig, om meningen vore att till jernvägsarbetenas bedrivande använda Statens tillgångar och inkom-ster; ty då kunde man säga, att Staten blott afstode från en inkomst och använde denna inkomst till jernvägsnätets vidare utvidgande; men, mine Herrar, medlen härtill skola ju icke direkte bestridas af Staten, som för andra ändamål väl behöfver sina tillgångar. Vi hafva alldeles icke råd till detta, då vi redan nu sträfva hårdt för att få debet och kredit att gå ihop, och det vore dessutom obilligt, såsom mången gång blifvit sagdt, att hvälfva hela lasten af dessa dyra arbeten på den närvarande generationen, hvilket blefve följden, om den påräknade inkomsten af jern-vägarne icke skulle ingå till statskassan utan användas till nya jernvägs-byggnader, hvarigenom naturligtvis en brist skulle uppkomma, som måste fyllas genom ökad beskattning. Medlen böra derföre lika litet nu som tillföre tagas af Statens inkomster, utan måste anskaffas genom upp-låning, hvarigenom bördan fördelas å såväl den närvarande som kommande generationen. Men genom en dylik upplåning föranledas likväl äfven för närvarande ökade utgifter genom tillökning i de utgående annuiteterna, och det är just beloppet af denna tillökning, som bör vara det bestäm-mande i afseende på huru mycket som utan olägenhet kan upplånas och användas. Man bör enligt min tanke ovilkorligen ställa så till, att Staten icke vidare för detta ändamål betungas; d. v. s. att den uppoffring Sta-ten nu får vidkännas genom tillskott till utgående annuiteter ej vidare må ökas. Sådant kan åtminstone icke jag tillstyrka, utan anser jag, att upplåningen bör inskränkas till det belopp, hvartill man eger tillgång, att utan nya tillskott verkställa afbetalningarne.

Herr Finansministern visade nyss såsom ett obestridligt faktum, att årliga tillökningen i trafikinkomsten af stambanorna under sednaste tiden i medeltal uppgått till 240,000 R:dr. Då vi alltså i den närmaste fram-tiden böra kunna påräkna åtminstone en lika stor tillökning, hafva vi således deruti en tillgång till de nya annuiteter, som genom ny upplåning

skulle erfordras. Och från denna grund är det som man bör utgå vid beräkningen af det belopp, som kan årligen användas å jernvägsföretag. Dessa 240,000 R:dr representera, efter 6 procent, den årliga byggnadsfond af fyra millioner Riksdaler, som Kongl. Maj:t beräknat, och när detta är förhållandet, kan ju också ett sådant belopp årligen anslås, utan att den minsta rubbning i Statens ekonomiska förhållanden derigenom uppkommer. Om beloppet af anslaget sålunda med rätta kan bestämmas till fyra millioner årligen, så hafva vi ju äfven medel till att sätta arbetet i gång på begge stambanorna och dessutom omkring en million i öfverskott att använda såsom bidrag till enskilda jernvägsföretag. Men jag vågar tillägga, att denna tillgång, som, efter hvad redan visat sig, utan någon vidare uppoffring för det allmänna kan anslås till fyra millioner, enligt all sannolikhet skall inom kort icke obetydligt förökas, emedan vi snart nalkas den tid, då den bana, som nu till stor del ligger som ett dödt och ofruktbart kapital, skall blifva fullbordad och öppnad för trafiken samt då komma att bidraga till ökade inkomster. Vi kunna, synes det mig, med full visshet emotse, att så skall ske, och alltså äfven med trygghet antaga, att vi ega tillgång ej allenast till att bygga de återstående begge stambanorna utan ock till understöd för enskilda banor.

Herr Kallstenius: Jag skulle icke hafva besvärat Kammaren med något yttrande i denna fråga, om jag icke hade blifvit rent af uppkallad af min granne här närmast till höger. Han tyckte nemligen söka kamrater i olyckan och yttrade, att jag var icke ensam, utan vi voro fyra representanter från Södermanland, som i går afton deltog i voteringen för afslag till norra stambanans fortsättning. Jag måste rentvå mig från till och med skynten af misstanke, för att hafva varit bland dem, som röstat för afslag. Jag var nemligen så långt ifrån att votera för afslag, att lika visst som jag då voterade för bifall till Stats-Utskottets förslag, jag, så öfvertygad jag än är om Sala-liniens företråde framför Sevalliniens, heldre än att rösta för afslag, som jag anser för det aldraförderfligaste för mitt fädernesland, skulle lagt min röst för den sednare sträckningen.

Eftersom jag nu fått ordet i frågan, så vill jag tillägga några ord om en sak, som ej synes af föreliggande Betänkande. Förhållandet var nemligen det, att jag i Utskottet röstade för afslag till denna punkt, men vid justeringen af densamma var jag till följd af tillfälliga förhinder frånvarande, och kom derföre icke att vidfoga någon reservation till Betänkandet. Men så som förhållandena numera gestaltat sig, finner jag mig föranlåten att frånträda den åsigt, jag i Utskottet uttalade, samt yrkar bifall till Utskottets förslag.

Herr Medin: Jag vill icke med något vidlyftigt anförande upptaga Kammarens tid, då Östergötlands representanter så väl och fullständigt meddelat de upplysningar, som ligga till grund för yrkandet om östra stambanans sträckning genom Östergötland från Norrköping till Nässjö. Jag anser, att den magra ort söder om Nässjö, hvilken jag tillhör, skulle tillskyndas icke obetydlig fördel af en jernväg, som med icke mindre än 11 mil förkortade trafiken från södra delen af riket till norra orterna,

och detta utgör för mig ett stort skäl till bifall, så mycket mer som, när anslag beviljades till jernvägen Chatrineholm—Norrköping, alla voro ense om, att banan utan tidsutdrägt borde fortsättas genom Östergötland. Jag tager för afgjordt att, i händelse af gemensam votering, anslag kommer att beviljas till fortsättande af arbetena å norra stambanan, och som jag anser det vara skäligt att äfven östra banan fortsättes, yrkar jag bifall till Stats-Utskottets hemställan i förevarande punkt.

Herr Hierta: Jag har reserverat mig emot Stats-Utskottets hemställan i denna del och skulle således anse öfverflödigt att nu besvara Kammaren med något anförande, om det icke under diskussionen förekommit mig, som om icke någon talare riktigt fattat mitt syfte med reservationen. Den afser icke definitivt afslag utan endast uppskof för ett år. Jag tillåter mig därför uppläsa en del deraf, så lydande:

“Enligt min tanke vore det önskvärdt, att intet anslag till jernvägars byggande för Statens räkning vid denna riksdag beviljades, utöfver hvad som erfordras till fortsättande af den nordvestra stambanan. Å ena sidan behöfde någon förlust härigenom icke befaras, men väl skulle ränta vara inbesparad, om arbetet ett annat år, sannolikt snart nog, kunde fullföljas med så ökad arbetskraft, att färdigbyggandet af de banor, som Riksdagen kunde besluta, icke derigenom behöfde försenas. Å andra sidan finnes ett viktigt skäl till ett sådant uppskof uti behovet af rådrum för Riksdagens ledamöter, bland hvilka en del tilläfsventyrs ännu icke hunnit göra sig förtrolige med detta ämne, att taga närmare kännedom af den erfarenhet, som, enligt flere tillförlitlige jernvägsbyggares påstående, såväl inom vårt eget land af enskilda jernvägsföretag som af dylika ifrån Norge och Finland, numera vunnits derom, att jernvägar fullt motsvarade trafikbehovet å de Svenska stambanorna, äfven med samma spårvidd som de hittills byggda, skulle kunna, under iakttagande af nödig hushållning, åstadkommas för måhända två tredjedelar af den kostnad per mil, som i Kongl. Maj:ts nådiga Proposition finnes upptagen för den norra och östra stambanan; och att denna kostnad, genom antagande af en mindre spårvidd och derefter lämpad rörelsemateriel, skulle kunna ytterligare inskränkas öfverallt, der den mindre spårvidden kan tillfredsställa rörelsens behof.”

Jag tror det syfte, jag här antydt, är värdt så mycken uppmärksamhet, att man hvilar på hanen under ett år, då icke hinder derigenom uppstår för en kommande Riksdag att bevilja anslaget. Jag finner så mycket mera skäl att vidhålla denna begäran, som det synes mig att man icke tillräckligt beaktat den stora besparing, som kunde blifva en följd af det uppskof jag föreslagit. Min ärade granne till venster har förordat fullföljandet af våra jernvägsbyggnader på grund af en deduktion, som han på ett särdeles talangfullt sätt framställt och har derigenom sökt bevisa, att vi för våra blifvande jernvägsbyggnader icke skulle behöfva vidkännas ökade utgifter eller förhöjd bevilning. Jag får bekänna, att jag icke kan dela dessa sanguiniska förhoppningar. En talare här midt emot har fäst uppmärksamheten på en omständighet, som är icke blott en sannolikhet utan en visshet, att nemligen nötingen af jernvägsmaterielen under följande år bör beräknas till vida högre belopp än Tra-

fikstyrelsen upptagit, nemligen till en million, hvilket gör en betydlig förändring i behållningssumman.

Jag kan ej underlåta att för den högt ärade Kammaren omnämna ett yttrande af en person vid ett enskildt sammanträde någon af de föregående dagarne, och hvilket frapperade mig särdeles för sin träffande sanning. På tal om de pågående opinionsyttringarne, sade han, att man i början af jernvägsanläggningarne här i landet lefde i ett fullkomligt rus, som nu visserligen börjat afdunsta, men ännu kvarleffer såsom ett bakrus. Detta innebär verkligen en frappant sanning, ty att man ännu går i bakruset, tror jag bevisas deraf att man icke finner nödigt att beräkna nödvändigheten af ytterligare utgifter för statskassan, af ytterligare lån och möjligheten af ökad beskattning, om man, med bibehållandet af det nuvarande systemet, skall fullfölja jernvägsbyggnaderna i en skala, som motsvarar orternas behof. Derfor anser jag att man bör göra sig noga bekant med allt, som kan bidraga till större behållning, och om det ligger en sanning i hvad min ärade granne här till venster yttrade, om vi skola antaga hans hypotes, att jernvägarne en gång skola gifva tillräcklig behållning att bestrida annuiteterna, så hemställer jag, om det icke, för vinnande af möjligen ännu större behållning, vore skäl att vi väntade med fortsättandet af våra jernvägsbyggnader, tills vi hunnit taga kännedom om de förbättringar i byggnadssättet, som för vinnande af besparing, blifvit försökta i andra länder? Jag fick just i går en tidning från England, som innehåller en utförlig berättelse om ett sammanträde mellan flera af Englands jernvägsbyggare, dervid beskrifning blifvit lemnad på en bana af två mils längd, byggd af den skicklige M:r Fairlie, och hvilken genom ett förändradt byggnadssätt lemnade utsigt till en besparing af en tredjedel utaf kostnaden med samma inkomster och lika stor förmåga att bära trafiken som de öfriga banorna. Alla vid sammanträdet närvarande jernvägsbyggare voro ense om denna banas företräde och att det system, efter hvilket densamma blifvit byggd, öfverallt borde antagas. Jag skall försöka få en öfversättning af denna artikel införd i någon tidning, då jag icke vill pröfva Kammarens tålmod med att nu återgifva densamma.

Jag tror mig, på grund af hvad jag nu anfört, kunna anhålla att Kammaren ville taga i betraktande, om icke min reservation förtjenar afseende, då den icke åsyftar att alldeles slopa den östra stambanan, utan endast att få uppskof med densammas byggande, till dess Regeringen och Representationen hunnit blifva ense om ett billigare byggnadssätt, som kunde leda till större besparing.

Herr Astrand: Af den diskussion, hvilken tagit Kammarens tid i anspråk hela gårdagen, en god del af den förflutna natten och ännu i dag fortfar, angående anslag till fortsättande af Statens jernvägsbyggnader, har jag trott mig finna att Kammaren är delad i trenne grupper, hvilka hysa olika åsikter i afseende på uppfattningen af den omhandlade frågans betydelse och sättet att på ett tillfredsställande sätt lösa densamma.

Den första gruppen, som ställt sig på traditionens eller den historiska uppfattningens ståndpunkt, hyser den åsigt, att vi böra fortsätta byggandet af de stambanor, hvilka innefattas i det jernvägsnät, hvars plan

först uppkastades, och således icke anse samma nät färdigt, förrän ändpunkterna blifvit uppnådda, å norra linien från Upsala och Stockholm till Storvik, och å den östra från Norrköping till Nässjö.

Den andra gruppen stödjer sig på Herr Keys reservation och hoppas, dels att ett större miltal af jernvägar skulle åstadkommas, om kommunerna visade mera lif och värma för jernvägsförbindelser inom orterna, samt förpligtades att lägga dessa känslor i dagen genom skyldigheten att i mer eller mindre mån sjelfva bekosta sina jernvägars byggande, dels ock att jernvägsanläggningarne skulle blifva mindre betungande för Staten då statsverket, enligt Herr Keys förslag, skulle komma att erhålla 6 procent af dess bidrag.

Den tredje gruppen är den farligaste. Den utgöres af personer, som ständigt, riksdag efter riksdag, föra på tungan: "Edra anspråk på jernvägar äro visst riktiga och rättmätiga, men för tidigt väckta, vänta ännu ett år, sedan blir det er tur; det är visst icke fråga om att förvägra er jernvägar, utan endast om tidsutdrägt, så att vi hinna få erfarenhet, om huru långt andra länder gått i nedprutande af anläggningskostnaden." Skulle vi lyssna till dessa vännar, finge vi för visso vänta i evighet, ty när kan man vara säker på att icke nya uppfinningar skola åstadkomma ett eller annat öres besparing på milen? Östergötland har ledsnat vid att höra detta år från år idligen upprepas. Man har sagt oss, att det är naturligt att Staten icke kan lemna den bästa biten ifrån sig, hvarmed man menat den ännu icke byggda delen af östra stambanan, att naturligtvis den nordvestra stambanan först skulle fullbordas, hvarefter vår tur skulle komma; man har sagt detsamma till dem, som intressera sig för norra banan: "Vänta tills den nordvestra blifvit färdig, så skolen I komma till heders"; och man har till slut gifvit oss, som vänta på norra och östra banornas fullbordande, halfva löften att, sedan nordvestra banan ej längre kräfde alla de medel, hvilka Staten för jernvägsbyggnad kunde disponera, få dela de anslagssummor statsverket i berörda hänseende kunde undvara.

Om jag blott toge hänsyn till Östergötlands intresse och dess önskan att så fort som möjligt få östra stambanan färdig, skulle jag biträda Herr Keys reservation, ty kunde han blott hålla sitt löfte om ett statsbidrag af 50 procent utaf anläggningskostnaden, så är jag förvissad om att vi skulle få östra banan mycket fortare färdig, än om Staten skulle bygga den. Men jag är icke blott representant för Östergötland, utan bevakar här hela fäderneslandets intresse, och kan således icke med min röst bidra till att enskilda bolag, genom öfvertagandet af den ännu obygga delen af östra stambanan från Norrköping till Nässjö, skulle rikta sig på Statens bekostnad. Banan emellan Norrköping och Nässjö, kan för öfrigt aldrig blifva någon bibana, då i sjelfva detta ords begrepp ligger, att en dylik bana blott i en punkt berör stambanan, utan den är en fortlöpande bit på stambanan och skulle på den genaste vägen sammanbinda Skåne och Stockholm.

Man har försökt skrämja representationen från att bevilja medel till östra banan med den föreställningen, att denna bana skulle komma att undandraga den vestra icke obetydlig trafik, och att Staten sålunda skulle komma att konkurrera med sig sjelf, men då Östergötland är en bland

Sveriges lyckligast lottade provinser och den landsbygd, hvarigenom den föreslagna bansträckningen således skulle komma att gå, ingalunda är en ödemark, är jag fullt öfvertygad om att den inkomst, som skulle blifva en följd af den lifliga trafik, som från och genom östra banan inströmmade på de redan byggda vestra och södra stambanorna, skulle många gånger om uppväga den minskning i trafiken, som möjligen kunde komma att drabba vestra banan i någon mån å linien Falköping—Hallsberg. I industrielt hänseende intager Östergötland tredje rummet bland rikets provinser.

Enligt Kommerce-kollegii berättelse för år 1868 uppgick värdet å industriens produkter för det året i rundt tal till 19 millioner Riksdaler i Stockholms län, 16 i Göteborgs och 14 i Östergötland. Dernäst kom icke något län öfver 4 millioner. Äfven detta torde beaktas af dem, hvilka tro, att Östergötland icke skulle hafva något annat än spanmål att frakta på en jernväg, en föreställning, som blifver ännu mera vilseledande för dem, hvilka icke veta eller vilja veta, att, utom rikets förnämsta kopparverk, många högt uppdrifna jernverk och rika, men genom brist på kommunikationer nära värdelösa, skogstillgångar, allt inom detta samma län, erbjuda åt en jernväg derstädes både större och varaktigare inkomster än dem, hvilka i någon annan del af riket stå att påräkna.

Det har blifvit yttradt, att man icke vidare borde bygga jernvägar, emedan man derigenom skulle uppmuntra emigrationen, på det sätt att de stora skaror af arbetare, som, under det arbetena påginge, genom god förtjenst och uppjagade arbetslöner blifvit vana vid tillräcklig utkomst men, sedan arbetet och förtjensten tagit slut, stodo sysslolösa och hotade af nöd, skulle se sig nödsakade att utvandra till Amerika för att få sina ökade lefnadsbehof tillfredsställda. Härmed må vara hur som helst, men säkert är att, så länge medel icke anvisas till fortsättande af östra banan genom Östergötland, framkallar Riksdagen derstädes emigration, icke af arbetare, utan af jordbrukare, hvilka nu icke med någon vinst kunna afsätta sina produkter, då angränsande landskap med bättre kommunikationsmedel äro i tillfälle att afyttra samma produkter till vida lägre pris, ty det är naturligt att den långa transporten på axel, lägger ett plus till varans pris.

Jag kan icke förstå att en Riksdag på fullt allvar kan säga sig icke vara bunden af en föregående Riksdags beslut. Skulle man följa en dylik regel, kunde ingen fästa något afseende vid de beslut en Riksdag fattat. Jag tror att det ovilkorligen åligger Riksdagen, den må nu vara sammansatt af nyvalda ledamöter eller icke, att söka uppehålla kontinuiteten, så att landet kan trygga sig vid att hvad som en gång beslutats är ett verkligt löfte och icke blott en förhoppning, och jag har icke så dålig tanke om denna Kammare, att jag skulle tilltro den ett löftesbrott, utan gör mig förvissad om att Riksdagen, äfven om den anser att medel icke nu kunna beviljas, likväl ihågkommer att östra stambanans dragning genom Östergötland, på sätt Stats-Utskottet föreslagit; är ett löfte som icke kan brytas. Det skulle vara sorgligt för oss, Östergötlands representanter, om vi skulle nödgas återvända till vår hemort med den underrättelse, att Riksdagen icke kunnat infria de löften, representationen förut givit oss, och för mig skulle det vara dubbelt ledsamt, emedan jag alltid motsatt mig bildandet

af ett enskildt bolag för denna bana, och jag har trott mig derigenom bäst befrämja fosterlandets väl. Jag hoppas att genom voteringens utgång få bekräftelse på att min uppfattning varit riktig, och yrkar bifall till Stats-Utskottets hemställan i förevarande punkt.

Herr Jöns Pehrsson: Jag skall icke bli långvarig. Jag önskar endast att i anledning af det yttrande, Friherre Gripenstedt nyss hade, få besvara Kammaren med några ord. Han lät förstå, att jag skulle vara så enfaldig, att jag icke begrep, att inkomsterna af våra jernvägar komma statsverket till godo. *Litet* kan jag väl, men så mycket kan jag dock räkna, att jag ser, att, när inkomsterna af jernvägarne beräknas till 6,300,000 Riksdaler, under det att utgifterna uppgå till 4,000,000 Riksdaler, en behållning uppkommer af cirka 2,000,000 Riksdaler. Och denna summa vill jag för min del låta komma jernvägarne till godo för hvarje år. Kan behållningen framdeles blifva större, så gerna för mig.

Men jag har inkommit på ett ämne, som är främmande för sjelfva saken. Hvad den beträffar, så vill jag nämna, att jag aldrig ämnar med min röst bidraga till vidare utländsk skuldsättning, utöfver hvad som erfordras för amortering af våra äldre skulder. Jag önskar en billigare administration, så väl af våra jernvägar som i andra grenar af statsförvaltningen, och jag vill, att vi skola bygga våra jernvägar billigare än hittills skett. Att detta sista äfven låter sig göra, derpå hafva vi ett bevis deruti, att för östra stambanans byggande inkommit ett anbud, 200,000 Riksdaler lägre än det förut uppgjorda kostnadsförslaget. Slutligen vill jag fästa Norrlands-intressets uppmärksamhet derpå, att jag med min röst inte kommer att bidraga till anslag för mer än en bana, och erinra Herrar Norrländingar derom, att frågans öde ligger i deras egen hand, ty om de biträda anslaget till Östgöta-banan, är det möjligt, att de i stället gå miste om anslag till sin bana.

Herr Palander: Det har med afseende på denna debatt ofta man och man emellan blifvit sagdt, att man gerna när som helst kunde upphöra med talen och skrida till votering, enär hvar och en redan före diskussionens början skulle hafva bestämt sitt votum. Jag vill dock härvid nämna, att denna debatt stadgat åtminstone min åsigt, hvilken vid diskussionens början ingalunda var bestämd. Jag har nemligen af de anföranden, till hvilka jag har lyssnat, blifvit alltmera öfvertygad derom, att det rätta är att votera för bifall till Stats-Utskottets förslag beträffande såväl den östra som den norra stambanan. Derför kommer jag ock att med min röst nu bidraga till anslag åt den östra banan och vid den gemensamma voteringen till anslag åt Sala-banan. Och jag anser det ingalunda vara ett tecken till svaghet, att jag först nu kommit till detta beslut, ty hvartill skulle en diskussion tjena, om ej till att inverka bestämmande på de närvarandes öfvertygelse. Fastän jag alltså kommer att votera så, som jag nu nämnt, frångår jag likväl icke den åsigt, jag uttalat i min motion N:o 172, "att, med undantag af den felande delen af nordvestra stambanan, det icke numera i Sverige finnes någon föreslagen jernväg, af hvars byggande hela landet eller Staten har större intresse än den

den jernväg, som med det öfriga landet skulle förbinda Carlskrona örlogs-etablissemang. Detta står fast såsom min åsigt, men som den ännu icke lyckats vinna nödigt gehör, lemnar jag den tills vidare åt sitt värde.

Jag vill endast tillägga, att, då jag nu röstar för bifall till Stats-Utskottets förslag, sker detta icke derföre att jag anser den del af landet jag tillhör, d. v. s. sydöstra Sverige, stå i någon slags obligation till det öfriga landet i detta hänseende, utan tvärtom. Man har sagt om Norrland, att det fått med sin skärf bidraga till jernvägsbyggnaderna, *utan att hafva någon nytta af desamma*. Men om det sydöstra Sverige kan det sanningsenligt sägas, att *det fått till jernvägarne bidraga med sin skärf, fastän det af dem skördat skada*. Ty den trafik, som förr gick till dess kuster, suges så till sägandes nu alltmåra derifrån af södra stambanan. Detta oakadt kommer jag dock, såsom jag redan nämnt, att på grund af under diskussionen anförda skäl för min del bifalla Utskottets förslag, dertill till en del föranledd af det förhållande, som från de så kallade nihilisternas sida framhållits, att nemligen stambanesystemet är att anse såsom stammen till ett träd, hvilket ovilkorligen behöfver grenar, qvistar och löf, för att kunna bära frukt. Detta obestriddliga förhållande har stärkt mig i den åsigten, att Staten måste skaffa de medel som erfordras, för att stambaneträdet skall erhålla de grenar och qvistar, utan hvilka det icke kan bära de värderika frukter, som det otvifvelaktigt ligger i hela landets intresse att man deraf skördar.

Under öfverläggningen, som nu förklarades slutad, hade till Utskottets hemställan yrkats såväl bifall som afslag. I enlighet härmed framställde Herr Talmannen propositioner, och fann propositionen på bifall besvarad med öfvervägande ja. Då emellertid omröstning begärdes, blef nu uppsatt, justerad och anslagen följande voteringsproposition:

Den, som bifaller hvad Stats-Utskottet hemställt i *fjerde punkten* af dess Utåtande N:o 19,

röstar ja;

Den det ej vill,

röstar nej;

Vinuer nej, är Utskottets hemställan i förevarande punkt af Kamraren afslagen.

Omröstningen utföll med 79 ja mot 103 nej, hvadan Utskottets hemställan afslagits.

Sedan Utskottets hemställanden i tredje och fjerde punkterna sålunda blifvit afslagna, upptog Herr Talmannen det af Herr Ehrenborg, vid tredje punktens föredragning, vilkorligt framställda förslag, öfver hvilket Kamraren alltså nu hade att besluta. Herr Ehrenborg hade nemligen, för den händelse att tredje och fjerde punkterna blefve afslagna, föreslagit:

Att Riksdagen, med godkännande af den grundsats att efter nord-vestra stambanans fullbordande några jernvägar tillsvidare ej böra för Statens räkning anläggas, hos Kongl. Maj:t i underdånighet skulle anhålla,

att frågan om plan för och understöd till de båda i Stats-Utskottets Betänkande N:o 19, tredje och fjerde punkterna, omförmälda banor, eller delar deraf, må, under antagande af att bolag för desamma förr eller sednare komma att bildas, behandlas vid uppgörandet af det förslag till jernvägssystem, hvilket hos jernvägskomitén är under beredning och som kan komma att af Kongl. Maj:t till Riksdagen aflätas.

Ordet begärdes af

Herr Staaff: Jag vågar hemställa, om det kan vara lämpligt att nu votera öfver detta förslag, som förutsätter ett fall, hvilket ännu ej inträffat, eller att den föreslagna riktningen för de i tredje och fjerde punkterna omförmälda banor blifvit tillstyrkt af Riksdagen. Det har dock ännu ej skett. Jag vill fästa uppmärksamheten på att vid sådant förhållande vi enligt Herr Ehrenborgs förslag nu skulle komma att besluta om banorna och sedan hafva qvar att votera om, hvart de skola gå. Jag tror att förutsättningen för förslaget icke kan anses hafva inträffat, förrän utgången af den gemensamma voteringen blir känd, och att således det är alldeles för tidigt att nu rösta öfver detta förslag. Der står nemligen: att Riksdagen skall, med förklarande att inga vidare statsbanor böra anläggas, anhålla, att frågan om plan för och understöd till de i tredje och fjerde punkterna omförmälda banor må behandlas vid uppgörandet af förslag till jernvägssystem.

För min del anser jag derföre, att proposition på detta förslag icke lagligen kan nu göras.

Herr Ehrenborg: Då, såsom Herr Talmannen sjelf uppfattat mitt yrkande, det står i nära sammanhang med de i afseende å tredje och fjerde punkterna fattade beslut, och då för detta yrkande icke nödvändigt behöfver förutsättas Riksdagens utan endast Kammarens beslut, så förnyar jag min anhållan om proposition derpå. Jag föreställer mig, att, om Kammaren skulle bifalla detsamma, intet hinder finnes att i Första Kammaren fatta samma beslut, om vid den gemensamma voteringen båda de ifrågasvarande jernvägsanslagen blifva af Riksdagen afslagna.

Herr Staaff: Ja! det kan visst låta säga sig, men då det i förslaget heter, att Riksdagen skall uttala såsom sin åsigt, att inga statsbanor hädanefter böra byggas, kan det kuriösa förhållandet inträffa, att samma Riksdag, som den ena dagen säger, att den ej vill hafva flera statsbanor, sex dagar derefter undantager två dylika från den allmänna fördömseln och till dem beviljar anslag. Herr Ehrenborg säger visserligen, att hans förslag icke förutsätter Riksdagens utan endast Kammarens beslut, men sådant det blifvit till Herr Talmannen aflefnadt, står dock der Riksdagen. Jag vidhåller derföre min åsigt, att det är absolut omöjligt att nu fatta ett beslut att icke vidare bygga några statsbanor, så länge den gemensamma voteringen ännu förestår.

Grefve Sparre: Herr Talman! mine Herrar! Det torde vara Kammaren noggsamt bekant af mina yttranden så väl vid början af denna

Riksdag som äfven i går, att jag är af den öfvertygelsen, att en förändring i fråga om jernvägarne . . .

Herr Talmannen ansåg sig härvid böra erinra, hurusom all öfverläggning i sak redan vore slutad i och med de beslut, som rörande tredje och fjerde punkterna blifvit af Kammaren fattade. Endast rörande den form, hvarunder samma beslut borde bringas till verkställighet, stode alltså ännu diskussionen öppen. Herr Talmannen gaf härefter åter ordet åt

Grefve Sparre: Jag ber om förlåtelse. Jag har under hela diskussionen icke hört ett ord yttras om denna punkt utan föreställt mig, att diskussionen endast rörde sig om de föredragna tredje och fjerde punkterna af betänkanudet. Herr Ehrenborgs förslag har jag icke ens hört uppläsas. Emellertid böjer jag mig för Herr Talmannens mening och ber endast att få nämna, att det synes mig icke höra till saken att besluta om, huruvida jernbanor för framtiden skola byggas.

Herr Nils Larson: Jag ber, att det omnämnda förslaget måtte uppläsas ännu en gång, emedan jag icke har dess innehåll rätt klart för mig, hvarjemte jag ber att få behålla ordet, sedan förslaget blifvit uppläst.

Enligt Herr Nils Larsons begäran upplästes förslaget ånyo, hvarefter

Herr Nils Larson fortsatte: Det ifrågavarande förslaget framställdes under gårdagens diskussion vilkorligt och för vissa eventualiteter. Jag ber att få fästa Herrarnes uppmärksamhet derpå, att ett förslag, som förelägges Kammaren till antagande, måste vara bestämdt. Då så icke är förhållandet med det nu ifrågakomma förslaget, hvilket, såsom sagdt, blifvit framställt endast under förutsättning af vissa eventualiteter, så bestrider jag för min del, att proposition framställes på förslaget.

Herr Staaft: Antingen eger det ifrågavarande förslaget sammanhang med vissa eventualiteter, och då gäller hvad jag derom förut yttrat; eller ock är det alldeles oberoende deraf, och i sådant fall kan det ej betraktas annorlunda än såsom en ny motion, hvilken icke undergått grundlagsenlig behandling. Det är i sådan händelse en alldeles splitterny fråga, som icke varit behandlad af Stats-Utskottet, icke ens dit remitterad. Äfven för den händelse att förslaget skulle anses tillhöra denna sednare kategori, bestrider jag proposition derå, förrän detsamma blifvit remitteradt till Stats-Utskottet, der behandladt och sedermera hit återkommit.

Herr Ahlgren: Då jag, sedan ordet af mig begärdes, blifvit helt och hållet förekommen af Herr Staaft, vill jag inskränka mig till att instämma med honom.

Herr Talmannen förklarade, att enligt hans uppfattning proposition på bifall till Herr Ehrenborgs förslag icke kunde grundlagsenligen vägras. En sådan proposition blef alltså nu framställd, men med allmänt nej be-

svarad, och hade Kammaren följaktligen afslagit Herr Ehrenborgs ifrågasvarande förslag.

Kammarens ledamöter åtskiljdes kl. $\frac{1}{2}$ 4 e. m., men sammanträdde åter

Kl. 6 e. m.

§ 3.

Forsattes än ytterligare behandlingen af Stats-Utskottets Utlåtande N:o 19, i anledning af dels Kongl. Maj:ts nådiga Proposition, angående anslag till fortsättande af Statens jernvägsbyggnader, dels enskilda motionärers framställningar i fråga om stambanornas spårvidd och anläggnings-sätt samt angående understöd eller räntegaranti för ifrågasatta jernvägsanläggningar.

Förekom i ordningen *punkten 5.*

Ordet begärdes af

Herr Lyttkens: Jag yrkar återremiss af denna punkt. De stambanor, som hittills blifvit byggda, hafva kostat för mycket och det lider intet tvivel att ju ett billigare byggnadssätt vid de återstående både kan och bör iakttagas.

Herr Hedin: Om Kammarens beslut uti de tvänne föregående punkterna angående de norra och östra stambanorna utfallit i öfverensstämmelse med Utskottets förslag, så skulle jag hafva tillåtit mig att vid föredragningen af denna punkt yrka afslag å densamma och bifall till motionärens af Utskottet afstyrkta förslag. Men då emellertid vid den blifvande gemensamma voteringen Riksdagens beslut möjligen kan komma att utfalla olika med voteringen i denna Kammar, så yrkar jag återremiss. Någon skada kan härigenom ej ske, men man reserverar sig möjligheten att fatta ett för landet nyttigt beslut i en vigtig angelägenhet.

Herr Staaff: Ehuru jag icke är någon vän af det smalspåriga systemets användande i fråga om stambanorna i allmänhet, och således ej heller i fråga om de norra och östra stambanorna, så anser jag det dock för en fördel att frågan derom blifver underkastad pröfning inför Kongl. Maj:t. Jag vill derföre icke motsätta mig den återremiss, som här blifvit yrkad. Det ligger alltid trygghet deruti att man vet att en åtgärd sådan som den af Utskottet här föreslagna icke blifvit vidtagen utan noggrann undersökning. Jag förenar mig derföre med de talare, som före mig haft ordet, och yrkar, i likhet med dem, återremiss af punkten.

Herr Per Nilsson i Espö: Jag kan icke inse, att det är någon fara uti att bifalla denna punkt sådan den är. Kammaren har visserligen afslagit Utskottets förslag om anslag till de norra och östra banorna, men Riksdagens beslut i dessa frågor är ännu ej fattadt. Blir det ingenting

utaf med deras anläggning, så gör det ju ej heller någonting, i fall vi nu skulle bifalla punkten.

Herr Lundqvist: Jag ber blott att få tillkännagifva, att jag, i likhet med Herr Hedin, yrkar återremiss af punkten.

Herr von Geijer: Det synes mig att denna frågas behandling blifvit alldeles likartad med den som i går förmiddag här försiggick. Frågan gäller nu alldeles detsamma som då — att kasta om system. Likasom det vid behandlingen af de norra och östra stambanorna var fråga om att öfvergå från dessa återstående banors byggande på Statens bekostnad till deras fulländande genom enskild företagsamhet och enskilda kapitaler, men med understöd af statsmedel utan återbetalningsskyldighet, så är det nu fråga om att öfvergå från bredspåriga till smalspåriga stambanor. Så orimligt jag än anser det förra förslaget, så ännu jag det dock mera rimligt än att öfvergå till det smalspåriga systemet, då det är fråga om att sammanbinda redan befintliga bredspåriga banor. Det är en så hastig omkastning i åsichter, som nu vill göra sig gällande, och i ett så sent stadium på statsbanornas utveckling, att den mera tycktes vitna om en ögonblicklig häftighet i uppfattningen, än om en beräkning, som bör omfatta både hvad som föregått och det deraf beroende framtida resultatet. De grundsatser, som man här för framtiden vill sätta i stället för de hittills följda för stambanornas byggande, förekomma mig ej som en ny princip, utan endast såsom en brytning med alla principer.

Jag har icke uttalat mig i de föregående frågorna, som i går och i dag så lifligt diskuterats i denna Kammare, men jag begagnar tillfället att här öppet tillstå att jag röstat för Upsala—Sala-banan och för den östra banans anläggning, och på grund deraf skall jag också rösta för att icke smalspåriga banor må komma i fråga vid dessa tvänne stambanors fullföljande.

Friherre von Otter: Då Kammaren för sin del redan beslutat att icke bygga några nya stambanor, så hemställer jag huruvida icke frågan bör ajourneras, till dess Riksdagen fattat definitivt beslut angående såväl östra som norra stambanans fortsättning eller icke.

I anledning af sist afgifna yttrande ville Herr Talmannen hafva erinrat, dels att något sådant beslut som Friherre von Otter antydt, icke annerledes vore af Kammaren fattadt, än för såvidt samma beslut kunde anses inbegripet under Kammarens afslag å tredje och fjerde punkterna, dels äfven att, sedan den slutliga föredragningen af punkten redan börjat, något vidare uppskof med afgörandet grundlagsenligen icke kunde ega rum.

Herr Jöns Rundbäck: Herr Talman! mine Herrar! Vare sig att man vill bygga stambanor eller icke, vare sig att man i afseende på deras sträckning hyser olika åsichter i det ena eller andra fallet eller icke, så tror jag dock, att Kammaren insett att besparing kan vinnas genom ett fördelaktigare byggnadssätt af våra jernvägar, än det som hittills egt rum, och att både de som vilja och de som icke vilja hafva stambanor

således kunna förena sig om att återförvisa punkten till Utskottet. Om så är förhållandet och då Kammaren förut beslutat afslag å alla vidare stambanebyggnader, så anser jag det mycket inkonsequent, om Kammaren nu på aftonen skulle säga, att den vill hafva bredspåriga. Detta skulle vara en uppenbar inkonsequens. Jag har här i min hand en ganska fullständig och upplysande utredning från 1863 års riksdag rörande både spårvidden och materielen på stambanorna. Den är afgifven af en för ändamålet tillsatt komité, hvars flesta ledamöter visserligen gåfvo det bredspåriga stambanesystemet företråde framför det smalspåriga, men i densamma förefinnas dock några reservationer, hvilka upplysa att de smalspåriga banorna i vissa afseenden hafva företråde framför de bredspåriga. Denna sednare åsigt har sedan dess arbetat sig upp allt mer och mer, och jag kan för min del ej inse hvad man skulle förlora genom en återremiss. Utskottet finge då taga saken i närmare öfvervägande.

Jag anser för min del en återremiss vara det enda rätta som vi här kunna göra och yrkar således att punkten måtte återförvisas till Utskottet.

Öfverläggningen var slutad. På afgifven proposition blef denna punkt till Utskottet återförvisad.

Punkten 6.

Bifölls.

Punkten 7.

Herr Gumælius: Jag hemställer huruvida, vid det förhållande att Kammaren afslagit allt anslag till både den norra och den östra stambanan, Kammaren nu gerna kan besluta, att öfverskottet å den nordvestra stambanan kan användas till någon annan stambana.

Jag yrkar afslag å förevarande punkt.

Herr Ahlgren: Då Kammaren nyss fattat beslut om återremiss af den punkt af Utlåtandet, som afser de nya banornas spårvidd och byggnadssätt, så och då utgången af den nu föredragna punkten icke kan annat än vara beroende på den slutliga voteringen i Kamrarne om anslaget till de norra och östra banorna, tager jag mig friheten anhålla, att äfven denna punkt måtte till Utskottet återremitteras.

Herr Gumælius: Jag ber att få återtaga mitt yrkande om afslag.

Öfverläggningen förklarades slutad och punkten återförvisades.

Punkten 8.

Herr Carl Ifvarsson: Af samma skäl, som för återremiss af den näst föregående punkten blifvit anförda, tror jag, att äfven denna

punkt bör återremitteras och får derom hos Herr Talmannen anhålla om proposition.

Herr Wedberg: Äfven jag yrkar återremiss af denna punkt.

Medan jag har ordet, ber jag att, med anledning utaf ett yttrande under förmiddagens diskussion af en talare från Skåne, få tillägga några ord, hvilka ej egentligen tillhöra den nu föredragna punkten. Han sade nemligen, att det varit med ledsnad och stor förvåning han funnit att bland de s. k. "nihilisterna" äfven befunnos representanter från Södermanland, och förmenade att det varit "annat ljud i skällan" den tid, då frågan gällde sträckningen af banan genom denna provius — en annan representant från Södermanland, Herr Kallstenius, har haft ordet och fritagit sig från misstanken att ej hafva röstat för Utskottets förslag, jag deremot vill tillkännagifva att jag vid voteringen lade ett nej i urnan, men detta icke egentligen *derföre* att jag ville Staten skulle upphöra med alla jernvägsbyggnader, utan *derföre* att jag ville hafva Thureberg—Sevalla-banan och ej den af Stats-Utskottet föreslagna Upsala—Sala, och då, genom den första voteringen den bansträckning jag anser vara den rätta redan fallit, jag trodde, att om Upsala—Sala äfven föll, och de båda linierna derigenom blefve ställda, om jag så får säga, på samma "linie", eller hänvisade till den enskilda företagsamheten, så skulle, efter mitt förmenande, *Thureberg—Sevalla* hafva största utsigterna att komma till stånd med en tredjedels bidrag af Staten och, efter min tanke, äfven bäst tillfredsställa så väl Norrland som bergslagen. Sedan likväl utgången i Första Kamraren gifvit mig föga hopp, att denna min åsigt vid den gemensamma voteringen i båda Kamrarne kommer att blifva segrande, så har jag i dag röstat för bifall till den östra banan, emedan jag anser den hafva fullt samma rätt att nu få anslag till fortsättning som Upsala—Sala eller norra banan. Jag tillåter mig äfven försäkra den ärade talaren från Skåne, Herr Per Nilsson, hvilken så bittert förebitade Södermanlänningar, att de ej syntes vilja unna andra samma fördelar som de sjelfva redan ega, och som de erhållit utan egna uppoffringar, att om de båda bausträckningarne, *norr* eller *söder* om Mälaren, nu föreläge till afgörande, jag är förvissad det de flesta af Andra Kamrarens nuvarande representanter från Södermanland skulle rösta för den *norr* om Mälaren öfver Qvicksund, och ej den de nu hafva.

Jag har ansett mig böra i protokollet få antecknade mina tankar i den stora jernvägsfrågan och ville ej på förmiddagen begära ordet med anledning af den så långt framskridna tiden och de starka ropen på proposition.

Efter dessa yttranden blef äfven denna punkt till Utskottet återförvisad.

Punkterna 9 och 10.

Biföllos.

Punkten 11.

Herr Grill: Eftersom denna fråga kommit före, vill jag blott yttra några ord med anledning af ett yttrande af Herr Finansministern på förmiddagen. Herr Statsrådet är nu icke närvarande, och grannlagenheten borde således kanske förbjuda mig att nu yttra mig, men hvad jag har att säga är så obetydligt, att det icke kan innebära något för honom stötande. Han yttrade, att han hade sig bekant, att den trakt, genom hvilken den föreslagna banan skulle gå, önskade att få banan smalspårig. Jag får säga, att de personer, hvilka äro närmast intresserade af företaget, varit med om detsamma, och hvilka det närmast rör, lifligt önskat att få banan bredspårig, men att, sedan nödvändigheten fordrade, att de måst ingå till Kongl. Maj:t med en underdånig anhållan om beviljande af statsanslag, någon önskan i sådan syftning ej af dem till Kongl. Maj:t framställt, hvarföre finansministern också haft rätt uti att *han* derom varit okunnig.

Då jag hoppas, att en kommande Riksdag måtte finna tillfälle att lemna bidrag till denna bana, vill jag afstå från hvarje yrkande om understöd vid denna riksdag och endast yrka bifall till Stats-Utskottets förslag.

Vidare anfördes ej. Punkten bifölls.

Punkterna 12 och 13.

Biföllos.

Punkten 14.

Härvid uppstod följande öfverläggning.

Herr Sjögréen: Herr Talman! mine Herrar! Ehuru, i betraktande af att vid statsregleringens uppgörande svårigheter torde möta att få debet och kredit att gå ihop, det visserligen varit att befara att Stats-Utskottet icke skulle kunna förorda min motion, så kan jag dock icke för min del godkänna det skäl Utskottet anført för motionens afstyrkande. Utskottet säger nemligen: "att då vid 1869 års riksdag en million Riksdaler beviljades åt Nässjö--Oscarshamns jernvägsbolag emot vilkor, som då af Riksdagen bestämdes och med hvilka bolaget förklarar sig nöjdt, ifrågavarande bolag alltså erhållit försäkran om allt det statsunderstöd som ansetts böra detsamma tillerkännas." Med tacksamhet mottog bolaget den million Riksdaler, som nästlidne Riksdag för ifrågavarande jernväg beviljade, men omöjligen har jag kunnat finna, hvarken i Riksdagens beslut i ämnet eller i någon dess skrifvelse eller något dess protokoll, att ett dylikt vilkor vore fästadt vid erhållande af nämnda anslag, och detta så mycket mindre som anslaget egentligen afsåg att derigenom förmå bolaget att på jernvägsbyggnaden under år 1869 använda ett lika stort belopp som det af Riksdagen då beviljade, eller en million Riksdaler, för att dymedelst lindra den af en svår missväxt förorsakade hungersnöden i Småland.

På grund af hvad jag sålunda anfört anser jag, att min motion bör åtminstone till någon åtgärd föranleda. Jag anhåller derföre, att Kammarern måtte återförvisa frågan till Stats-Utskottet, i syfte att understöd till Nässjö—Oscarshamns jernväg på af mig föreslaget sätt eller på andra villkor måtte af Riksdagen beviljas.

Herr Abraham Rundbäck: Liksom det i allmänhet är obehagligt och ofördelaktigt för den, som anses ringa, att komma med i stort och förnämt sällskap, så är det högst ofördelaktigt för förevarande anslagsfråga, att den kommit i sällskap med de stora frågor, som röra anslag till våra stambanebyggnader, hvilka nu under en lång tid tagit Riksdagens uppmärksamhet, tankar och verksamhet helt och hållet i anspråk. Man har icke haft tillräcklig tid att något närmare sätta sig in i frågan. Den har rört en bibana, och derföre har man trott den vara en bifråga utan all betydelse. Men, mine Herrar, jag tillåter mig tro motsatsen; jag vågar påstå, att denna fråga icke är någon bifråga. Hon tufflar tvärtom i vikt med de största af de frågor vi dessa dagar behandlat, icke blott derföre att det här gäller fortsättandet eller afstämmandet af det största enskilda jernvägsföretag vårt land haft att uppvisa, utan derföre att det gäller vara eller icke vara för ett bolag, hvilket med en beslutsamhet och en energi, som förtjena att beundras, kastat sig in uti detta storartade företag.

Efter att sålunda med några ord hafva antydt vigten af denna fråga — hvilken, efter mitt förmenande, icke är de förut behandlade jernvägsfrågorna i något underlägsen om ej i afseende å sjelfva anslagssumman, hvilken här blott är en million Riksdaler — ber jag att få öfvergå till hvad Stats-Utskottet andragit för sitt afstyrkande af den i ämnet väckta motionen. Utskottet säger, att då sistlidne Riksdag anvisat en million R:dr att under vissa villkor tilldelas ifrågavarande bolag, samt bolaget förklarar sig villigt att ingå på dessa villkor, så har bolaget erhållit försäkran om allt det statsunderstöd, som ansetts böra detsamma tillerkännas, hvarföre skäl icke förefines att för samma ändamål ytterligare anvisa medel. Detta vill med andra ord säga, att bolaget får sköta sig sjelf bäst det kan och nöja sig med det löfte om hjälp, som det erhållit. Nu är det visserligen sannt, att förra Riksdagen beviljade nyssomförmälda belopp till Nässjö—Oscarshamns-jernvägsbolaget, men lika sannt är ock att bolaget ej deraf kan hemta den ringaste nytta, så länge jernvägsbyggnaden fortgår. Det är således en för tillfället fullkomligt imaginär hjälp, hvars framtida verklighet är beroende deraf, huruvida bolaget kan vara i stånd att uppfylla de villkor, under hvilka anslaget beviljats. Dessa villkor voro tvänne och af den beskaffenhet, att de omöjligen kunde af ett fattigt bolag fullgöras. Det ena var, att bolaget före förlidna års utgång skulle på den ifrågavarande jernvägsanläggningen upparbeta en million R:dr af sina egna tillgångar, det andra att sedermera med egna ansträngningar färdigbygga hela vägen — en sträcka af 14 mil, beräknad att kosta närmare $9\frac{1}{2}$ millioner R:dr — utan att under tiden ernålla en enda skilling i understöd af Staten. Jag frågar, om icke ett anslag på sådana villkor till ett fattigt bolag mer eller mindre förefaller såsom en ironi, och jag vågar misstänka, att mången riksdagsman, som förra riksdagen voterade för detta

anslag, gjorde det i den förhoppningen, att detsamma aldrig skulle komma att utfalla, och dock under förväntan att detta bolag skulle genom löftet om framtida hjälp förmås att på egen risk taga hand om hela den nödställda befolkningen i orten. Särskildt hvad angår förstnämnda villkor, eller att bolaget genast skulle upparbeta en million R:dr för att skaffa arbetsförtjenst åt den då i stort betryck stadda befolkningen, är detta villkor i och för sig så märkligt, att jag icke kan underlåta att med en liten kritik dervid uppehålla mig för några ögonblick. Herrarne torde litet hvar påminna sig, att vid den tid förlidet är detta anslag af Riksdagen beviljades, led Småland, och särdeles den östra delen deraf, den svåraste nöd, som det i mannaminne pröfvat. Tusentals familjer höllo på att omkomma af brist på de nödvändigaste livsmedlen, och för att förekomma detta var en verksam och skyndsam hjälp behöflig. Arbetsföretag måste påtäckas och utföras i en skala jemförlig med den stora, vidt utbredda nöden. Dertill erbjöd Nässjö—Oskarshamns-jernvägen ett ypperligt tillfälle, helst arbetet derå redan börjat. Bolaget konstituerade sig nemligen den 19 Mars, den 25 i samma månad underskrefs kontraktet med de Engelska entreprenörerna, och redan de första dagarna i April började arbetet. Hvad hade väl vid sådant förhållande varit naturligare, än att Riksdagen skyndat detta företag till hjälp, så mycket heldre som Staten derigenom kunde vinna tvänne stora ändamål, nemligen för det första att understödja ett stort produktivt arbete, som af sista Riksdagen förklarades vara af synnerlig vikt för Staten, och för det andra att hjälpa den ytterligt nödställda befolkningen inom en hel provins? Och om då Staten, såsom billigt varit, lemnat en million R:dr till detta arbete, så hade bolaget, genom tillägg af sitt eget tillskott för förlidet år af en tredjedels million R:dr, kunnat upparbeta ända till 4 millioner R:dr -- ty endast en tredjedel af anläggningskostnaden tillsläppes kontant af bolaget, under det att de öfriga två tredjedelarna tillskjutas af de utländska entreprenörerna -- och derigenom hade eu mycket verksam hjälp kunnat åstadkommas och mycket elände botas, som nu förblef ohulpet.

Men huru gjorde nu Staten? Den lemnade visserligen -- och detta erkännes tacksamt -- några hundra tusen R:dr till understöd åt de nödlidande i alla de tre Smäländska länen tillsammans, men den gaf icke en enda skilling åt detta bolag, utan uppdrog åt detsamma i stället att på egen risk sörja för den nödställda befolkningens räddning från hungersnöden. Staten kunde icke tillstoppa öronen för jemmerropen från de hungrande, men under det den höll hårdt om sin egen pung, ville den krama ut hela det erforderliga understödet från detta bolag. Sålunda fick Nässjö—Oskarshamns-jernvägsbolag sistlidna år fungera såsom ett slags understödskomité i stort för hela sin ort. Staten brydde sig icke om bolaget, men fordrade deremot att detta skulle öfvertaga ett åliggande, som låg utom sferen för bolagets ändamål och verksamhet, jag menar anskaffandet af arbetsförtjenst åt ortens fattiga befolkning. Staten ställde sig med en million R:dr i fickan och sade till bolaget: vill ni vara hederlig utföra ett par företag, som jag anser vara af stor vikt, nemligen dels bygga en jernväg och dels derigenom rädda åt mig en stor del af mina hungrande barn; så skall Ni, när ni uträttat dessa båda storverk,

för hvilka jag är mycket intresserad, erhålla den million, jag här har i min ficka, såsom drickspenningar. Detta påminner mig om historien om en forbonde, som med en mager häst skulle köra ett tungt lass uppför en backe. Han tog en hö tapp, lät hästen lukta på den och lade den sedan öfverst på backen för att derigenom uppmuntra hästen till större ansträngning. Men hvad gjorde bonden sedan? Jo, han gick tillbaka och sköt sjelf på lasset för att underlätta hästens arbete. Men här ställde sig Staten helt lugnt och såg på, huru bolaget ansträngde sig, tänkande som så: det må gå med bolaget huru som helst; om det stupar på kuppen, så har jag alltid min million i behåll. Var detta rätt och ädelt handladt af Staten? Jag frågar!

Låt oss nu se till, huru detta bolag å sin sida uppfört sig. Man skulle kunnat vänta, att då bolaget på detta sätt lemnades i sticket, det skulle blifva modfäldt och låta händerna sjunka. Men långt ifrån att tveka se till höger eller venster har bolaget med blicken endast fästad på de många nödställda omkring sig, med en beslutsamhet och energi, som blott förtviflan kan ingifva, fullföljt sitt företag. Det var icke af-färsmessigt, invände man. Men det var modigt, stort och ädelt. Det var, kan man säga, dumdrigt, men denna dumdrighet hafva dock tusen familjer att tacka för att de räddats från den grymmaste nöd. Men när nu bolaget säger: vi hafva uppfyllt det första vilkor ni föreskrifvit, vi hafva genom upparbetande af en million R:dr beredt sista årets hungrande befolkning arbete. Att bolaget gjort detta, har såväl Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen som Kongl. Maj:t bekräftat, men för att fullgöra det andra vilkoret, behöfva vi hjälp, om vi icke skola duka under; då höjer Staten på axlarne och säger: "ni har försäkra om en million, när ni utfört hela arbetet, och dermed punkt". Detta, kan man säga, är juridiskt rätt; men är det verkligen ädelt och Staten värdigt eller ens i dess eget intresse att så bete sig mot ett bolag, som utvecklat en så be-römvärd energi och visat det allmänna så stora tjänster?

Vidare säges det, att bolaget gått in på hvad Riksdagen i detta af-seende beviljat. Det har bolaget icke gjort. En motionär begärde för-lidne riksdag en million R:dr till understöd åt Nässjö—Oscarshamns jernväg. Denna begäran bifölls icke, men motionen återförvisades till Stats-Utskottet; och om möjligen motionären hos Utskottet eller Riksdagen annmält sig nöjd med de föreskrifna vilkoren, så är väl icke bolaget solidariskt ansvarigt med hans åtgöranden i frågan. För öfrigt har jag i Riksdagens protokoll och handlingar icke kunnat uppleta ett enda ord, som antyder att bolaget ingått på den ifrågavarande förbindelsen. Jag har också frågat mig för hos bolagsdirektionen, men den vet ingenting derom. Såvidt jag kan fatta, hafva således de oftanämnda vilkoren till-kommit helt och hållet utan bolagets hörande.

Låt oss nu se till, huru olika förhållandena komma att gestalta sig, ifall det begärda anslaget beviljas och ifall det afslås. Beviljas det, så ser sig bo-laget i stånd att fullborda en jernvägslinie, som direkt sammanbinder österhafvet med vesterhafvet. Oscarshamn med Göteborg och derigenom öppnar en débouché för det inre landets rika resurser. Afslås åter den framställda begäran, är bolaget tvunget inställa sitt företag. Då komma också entreprenörerne med ersättningsanspråk, och hvar de skola komma

att stadna, är svårt att veta. Kontraktet lyder nemligen så, att år 1872 skall jernvägen vara färdigbyggd. Under tiden skall bolaget lemna en tredjedel af anlägningskostnaden och entreprenörerna tillskjuta två tredjedelar, hvilka sednare lemnas utan ränta, till dess jernvägen är färdig, och i utbyte mot hvilka entreprenörerna erhålla obligationer och preferensaktier i jernvägen. Detta är, som Herrarne se, ett för bolaget rätt förmånligt kontrakt, så vida nemligen bolaget förmår uppfylla sina förbindelser. Skulle åter motsatsen inträffa och arbetet icke inom den bestämda tiden kunna afslutas, så skulle först och främst entreprenörerna komma att vara utan ränta å sitt nedlagda kapital, så mycket längre som arbetets fullbordande skulle fördröjas utöfver den därför föreskrifna tid, och för det andra skulle obligationerna sjunka i värde — för hvilket allt naturligtvis ersättningsanspråk å entreprenörernas sida skulle framställas. Och om då bolaget med sin begränsade ansvarighet icke skulle kunna tillfredsställa nämnda anspråk, hven vet om icke här kunde komma att gå som i Spanien, der Engelska regeringen i ett dylikt fall på diplomatisk väg understödt sina landsmän.

Jag ber äfven att få fästa uppmärksamheten på, att det här icke är fråga om att bevilja en million i förskott, utan att 500.000 R:dr skulle uttalla, då en fjerdedel af banan blifvit färdigbyggd, och öfriga 500,000 R:dr då halfva väglängden bunnit fullbordas och öppnas för trafik; hvidan således icke i detta fall penningarne skulle kastas bort på något onyttigt företag eller ett sådant, om hvars fullföljande, sedan anslaget beviljats, man icke kunde vara förvissad.

Likaledes vill jag, eftersom jag har hört en misstanke yttras derom, yttra ett par ord om sannolikheten af denna jernvägs fullbordande. Detta beror visserligen på, om dessa Engelska entreprenörer äro solida eller icke; men då de redan nedlagt nära en million Riksdaler på arbetet, och det nu vid första öppet vatten hitväntas lokomotiv och annan materiel, hvarigenom deras på företaget förut nedlagda kapital kommer att betydligt stiga, samt arbetet dessutom för närvarande pågår med ungefär 700 man, så är det tydligt, att entreprenörerna, då de använt så stora summor i affären, måste vara synnerligen angelägna om banans fullbordande. Man synes mig således icke ega anledning att misströsta om företagets framgång; och om detsamma mot all förmodan icke skulle fullbordas, så har ju Staten icke förlorat någonting, om anslaget utbetalas på sätt motionären föreslagit.

Slutligen vill jag erinra, att här visserligen är fråga om en million Riksdaler, som är ett jemförelsevis betydande kapital; men ett kapital, som betyder ännu mer, är dock den kraft, den beslutsamhet, och den tillit till sig själf, som bolaget och befolkningen i orten lagt i dagen, och i afseende hvarå vårt land hittills icke haft att uppvisa något motstycke. 42 kommuner hafva antecknat sig för bidrag, enskilde i tusental likaledes, och icke blott förmöget och välmående folk, utan äfven små hemmansegare, torpare och simple arbetare. Den ene lemna sitt bidrag i penningar, den andre i jord, den tredje i körslor och materialier och den fjerde i arbete. Detta jernvägsföretag har blifvit en folkets angelägenhet; man hör dem tala om "vår bana", liksom det vore deras egen.

Detta folk, som i sin enfald icke kan planera, agitera och vigilera till sin förmån, som icke kommer med några petitioner eller adresser och som dessutom icke har några mäktiga målsmän eller värtaliga förespråkare, har likväl en fast tro på framgången af sitt företag och en innerlig förtröstan, att Riksdagen icke skall lemna dem i sticket. Men få de ej hjälp, skola de sannolikt låta modet sjunka, ty det inse de allt för väl, att de med egna ansträngningar icke orka fullborda företaget.

Jag skulle på grund af hvad jag nu yttrat helst önskat, att Kamraren, med afslag å Stats-Utskottets Utlåtande, lemnat sitt bifall till motionärens framställning, men då han nu sjelf nöjt sig med återremiss, och önskligt vore, att Riksdagen erhöle något mera tid för att tänka på denna fråga, liksom ock att den kunde återkomma ifrån Utskottet för sig sjelf och utan det förut omnärnda förnäma sällskapet, så vill äfven jag förena mig i motionärens yrkande om ärendets återförvisande till Stats-Utskottet. Jag uttalar tillika den förhoppning, att ingen skall lägga sig emot en så billig begäran, då dermed ingenting annat beviljas än ett litet rådruum, för att man må medhina taga i närmare öfvervägande en sak, som deraf är väl förtjent, och som jag vågar rekommendera till Stats-Utskottets ömmaste behjertande, förutsatt att der skulle dit återkomma.

Herr Kallstenius: I öfverensstämmelse med den grundsats, som allt igenom ledt mig emellan dessa jernvägsbränningar, nemligen att man så litet som möjligt bör förrycka den plan, som föregående Riksdagar utstakat rörande särdeles viktiga frågor, eller uppriva de beslut, som de fattat, har jag i Stats-Utskottet tillstyrkt afslag å den i förevarande punkt behandlade motionen, och detsamma gör jag nu äfven här. För öfrigt tror jag det visserligen icke behöfves att spilla så många ord på denna sak, men något torde dock böra svaras på hvad de föregående talarne sagt.

Den nästföregående talaren har tagit sin tillflykt till en liknelse, "den om bonden med hötappen och hästen", men jag tviplar på att den passar in på förevarande fråga, ty hade sistlidet års Riksdag kunnat tänka sig, att den hade haft att göra med hästar eller oskälige djur, när den kontraherade med bolaget för Nässjö—Oscarshamus-bolaget, så är jag öfvertygad att den icke hade gjort sådant erbjudande som skedde; men som Riksdagen ansåg sig hafva att göra med förståndiga människor, så erbjöd den bolaget ett understöd af en million Riksdaler, att utgå på vissa vilkor. Hade bolaget icke funnit dessa vilkor antagliga, så hade det icke bort inlåta sig på företaget, men nu förklarade det sig ju tvärtom belåtet med dem. Under sådana omständigheter kan jag icke vara så lättsinnig, att, omedelbart efter sedan ett beslut blifvit fattadt vid en föregående riksdag, vara till hands för att deltaga i ett annat den påföljande. Vore dessutom motionen tydligt affattad, så att man af densamma såge huruvida motionären afser den i fjor beviljade millionen, som skulle utgå när banan vore färdigbyggd, eller om han menar en ny million, så kunde man nu möjligen taga i öfvervägande, huruvida det vore skäl, att under bolagets närvarande brydsamma omständigheter göra en konsideration till dess förmån. Men då så icke är, får jag för min del säga, att 1870 års

Stats-Utskott icke är så förmöget att det kan föreslå Riksdagen göra några ytterligare presenter.

I stället får jag föreslå motionären, min synnerlige gode vän, att återkomma med en ny framställning till 1871 års Stats-Utskott, som, efter allt hvad jag kan se, blifver ett, om ej mera förmöget, men frikostigare Utskott, och då är jag säker att hans motion såväl som alla andra i samma riktning skola blifva af Stats-Utskottet omhuldade.

För närvarande anser jag intet vidare afseende böra fästas vid motionen, utan yrkar jag för min del bifall till Stats-Utskottets hemställan.

Herr Gunnarsson: Af en föregående talare förekommen har jag ingenting vidare att tillägga, utan ber jag endast att få förena mig med honom, och önskar jag i likhet med motionären återremiss, för att derigenom få frågan närmare utredd, synnerligast som en ledamot af Stats-Utskottet icke tyckes hafva klart uppfattat hvad motionären egentligen afser, och torde motionären då blifva i tillfälle att för Utskottet närmare tillkännagifva hvad han menar.

Herr Hörnfeldt: Då jag inom Stats-Utskottet deltagit i denna frågas behandling, torde det tillåtas mig att angifva de skäl, som föranledde mig att biträda den i Utlåtandet gjorda hemställan. Vid sistlidet års riksdag väcktes fråga om beviljandet af en million Riksdaler i understöd till Nässjö—Oscarshamns-banan, att utgå när banan vore färdigbyggd. Denna anhållan bifölls af Riksdagen, och det synes mig då, att man icke har skäl att så hårdt, som en föregående talare gjort, klandra innevarande års Stats-Utskott och påstå, att det handlat orättmätigt; ty när Riksdagen beviljade den i fjor begärda millionen, borde väl all rättfärdighet anses hafva blifvit uppfylld. Att nu bevilja en million till — och annorlunda kan jag icke uppfatta hans begäran — torde icke vara lämpligt; åtminstone hafva icke de handlingar, som i Stats-Utskottet blifvit företedda, varit af den beskaffenhet, att de gifvit Utskottet anledning förorda denna begäran. Det är möjligt att man framdeles skall kunna komma till en sådan åsigt på grund af nya upplysningar, men för närvarande har motionären, såsom sagdt, icke frambragt tillräckliga skäl dertill.

Således tror jag det vara all anledning att för närvarande bifalla Stats-Utskottets gjorda hemställan, hvarpå jag för min del yrkar proposition.

Herr Staaff: Jag hade för min del ämnat tala för, att i en annan form ett understöd skulle kunna utgå för samma ändamål, men då jag nu blifvit underrättad, att Stats-Utskottets förslag redan är bifallet af Första Kammaren, så anser jag det icke till något tjena att här söka åstadkomma ett annat resultat.

Emellertid vill jag begagna detta tillfälle för att uttrycka den åsigten, att man företrädesvis bör hjälpa sådana bolag, som söka åstadkomma ett storartadt och till förmån för en hel landsort ländande företag utan att framställa alltför stora anspråk på understöd. Och återkommer mo-

tionen under en annan form en följande riksdag, så torde den, enligt min åsigt, böra och kunna hafva utsigt att gå igenom.

Herr Gustafson: Onekligen är den påbörjade jernvägen Näs-sjö—Oscarshamn ett ibland de mest storartade enskilda företag vårt land har att uppvisa, och onekligen har detsamma gjort sig förtjent af Statens erkännande. Ett sådant erkännande erhöi det ock af sistlidet års Riksdag, som beviljade bolaget, på derom af enskild motionär gjord framställning, en million Riksdaler, att utgå sedan arbetet blifvit afsynadt och godkändt. De af Riksdagens ledamöter, hvilka då förde bolagets talan, förklarade, att, derest bolaget efter arbetets afslutande komme i åtnjutande af nyssnämnda belopp, bolaget vore fullkomligt tillfredsstäldt. Men att detta icke varit fallet kan man finna deraf, att en af bolagsmännen, Herr Sjögréen, väckt den motion, som nu är föremål för öfverläggning, af hvilken motion icke riktigt klart framgår, huruvida bolaget önskar erhålla en ny million utom den redan beviljade, eller ock endast den sistnämnda med förändring i tiden för densammas utbetalning till bolaget. Denna otydlighet i motionen i förening med den omständigheten, att ifrågavarande bolag hänskjutit till jernvägs-komitéen frågan om ytterligare anslag till denna jernväg, gör, att jag tror, det motionären skulle handla rättast, om han för närvarande afstod från fullföljd af sin motion. Att, såsom en del talare yrkat, återremittera Utlåtandet i denna punkt vore, enligt mitt förmenande, gägilöst, så snart Första Kammaren redan fattat sitt beslut, ty följden af en återremiss skulle icke blifva annan än den, att Utskottet inkom med hemställan, att äfven denna Kam-mare måtte fatta beslut i frågan, och vi skulle då stå på samma punkt som nu. Jag måste derfore för min del anhålla, att Kammaren redan nu beslutar sig, och, ehuru jag är lifligt intresserad för framgången af det ifrågavarande jernvägsföretaget, fruktar jag likväl, att man i frågans närvarande outredda skick icke har annat att göra än att lemna sitt bifall till hvad Stats-Utskottet föreslagit.

Herr Jöns Pehrsson: Då anslaget i fjor beviljades, var det med stor tillfredsställelse man gjorde det, under hopp att dermed kunna ut-rätta hvad som åsyftades, nemligen att bygga denna bansträcka utan annat statsanslag. Nu tyckes detta icke hafva kunnat realiseras, och efter-som Första Kammaren redan bifallit Stats-Utskottets hemställan, torde för denna gång intet annat vara att åt saken göra.

Eljest trodde jag, att Riksdagen skulle hafva ytterligare velat be-främja företaget genom att något modifiera sitt föregående beslut, nem-ligen derhän att bolaget skulle utfä anslaget något före den ursprungli-gen bestämda tiden. Såsom saken nu står, kan jag endast beklaga, om företaget skulle komma att misslyckas, hvilket icke kan verka till upp-muntran för andra bolag, som för liknande ändamål skulle kunna bildas.

Herr Appeltofft: Lika med en föregående talare och ledamot i Stats-Utskottet har icke heller jag kunnat fatta motionens innehåll, huruvida nemligen den galler en million till, eller om den afser den af förra Riks-

dagen beviljade millionen. Är det endast fråga om att i afdelningar utbetala den forut beviljade, så anser jag detta vara så mycket billigare, som Riksdagen beviljade densamma under en tid af ganska svår nöd i den landsort, som företaget genom beredande af arbetsförtjenst gagnat; och för att motionären må få tillfälle att närmare utveckla detta för Stats-Utskottet, förenar jag mig med honom om att yrka återremiss.

Herr C. W. Sjögréen: En talare här har sagt, att bolaget förklarar sig fullt tillfredsstäldt med att få en million, sedan arbetet blifvit utfördt. Som jag är nog lycklig eller olycklig, huru man vill anse det, att vara en medlem i den arbetsdirektion, som bolaget tillsatt, så torde jag bättre än någon annan af Kammarens ledamöter känna bolagets ställning ända från dess bildande. Jag vet, att några medlemmar af bolagets direktion i fjor togo sig före att resa upp till Stockholm och underhandla med Riksdagens ledamöter om att erhålla en million R:dr, när arbetet vore utfördt. Emot ett sådant förfarande protesterade jag och några andra medlemmar af direktionen, enär dessa underhandlare icke egde bolagets bemyndigande; och kan jag således icke medgifva, att hvad de egenmäktigt gjort får skrivas på bolagets räkning.

En annan talare har sagt, att min motion är otydlig. Jag bestrider icke att så är, men jag ber Herrarne sjelfva bedöma saken på grund af hvad jag nu ber att få nämna. När motionen skrefs, hade bolaget ännu icke fullgjort de vilkor, som Riksdagen hade bestämt att uppfylla under år 1869. Kongl. Maj:t hade nemligen föreskrifvit, att bolaget vid början af år 1870 skulle inkomma med redogörelse för huru det fullgjort de vilkor, som Riksdagen stadgat. Naturligtvis var det för arbetsdirektionen icke möjligt att till Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen remittera de handlingar, som skulle innehålla denna redogörelse, förrän i början af Januari, och jag vill minnas att det skedde den 7 eller 8 i samma månad. Handlingarne skulle då först granskas af styrelsens revisionskontor, sedan skulle de derifrån inskickas till styrelsen och dess utlåtande erhållas, samt så slutligen ingifvas till Kongl. Maj:t. Oaktadt all skyndsamhet, hvarmed dessa åtgärder bedrefvos, hade det dock varit alldeles omöjligt för Kongl. Maj:t att hinna besluta i detta ämne innan motionstiden här var ute, och derföre var det ock för mig, när jag väckte min motion, omöjligt att förklara det bolaget hade uppfyllt de stadgade vilkoren, enär det ännu icke hade fått Kongl. Maj:ts sanktion på redogörelsen. Nu har emellertid Kongl. Maj:t i dessa dagar fastställt, att bolaget uppfyllt vilkoren. Men det var klart att jag icke kunde i motionen tala om den gamla millionen, innan denna Kongl. Maj:ts sanktion ännu var fallen, och derföre var jag tvungen att låta denna otydlighet komma mig till last. Hvad jag afsåg var att bolaget skulle erhålla 500,000 R:dr redan när en fjerdedel af banan vore färdig, samt återstående 500,000 R:dr af den redan beviljade millionen, när halfva banan vore färdig, afsynad och för trafik öppnad; utan att på minsta sätt härigenom afbända bolaget rättighet att inkomma till 1871 års Riksdag med anspråk på ytterligare understöd. Jag vill blott i förbigående fästa uppmärksamheten på, att bolaget, då enligt arbetskontraktet banan skall vara färdig och öppnad på våren 1872, under tiden får vidkännas

tre års ränta på anläggningskostnaden, och räknar jag under samma tid räntan på den beviljade millionen, utgörande 180,000 R:dr å 6 procent, så skulle bolaget efter denna tids förlopp icke få mer än 820,000 R:dr verkligt understöd, det vill säga $\frac{1}{11}$ del af anläggningskostnaden.

Samme talare har sagt: "kom in till 1871 års Riksdag med en motion om ytterligare anslag i samma ämne!" Rådet kan väl vara godt, men jag vill påminna den värde talaren om det gamla ordspråket som säger: "medan gräset gror, dör kon" och så skulle det äfven komma att gå här.

Naturligtvis har bolaget icke några egentliga anspråk på Riksdagens mellankomst, och då jag nu hör, att Första Kammaren afslagit min motion, så är det föga sannolikt att den skall vinna bifall här. För min del kan jag dock icke frångå att yrka bifall till densamma och afslag å Stats-Utskottets förslag.

Herr Tenger: Jag vill icke förlänga diskussionen, utan anhåller endast få instämma i Herr Sjögréens yrkande om afslag å Stats-Utskottets hemställan och bifall till hans motion.

Herr Ola Lasson: Hvar och en, som öfvervarit Kammarens öfverläggningar i går och i dag och hört de olika meningarne i de stora jernvägsfrågorna, måste hafva funnit att de enskilda banorna i allmänhet haft mesta sympatierna för sig. Här hafva vi nu för oss frågan om en enskild bana, och Kammaren är således i tillfälle att i handling visa densamma sin sympati. Men jag skulle vilja hemställa till motionären, om han icke gjorde klokast i att sätta ned sina belopp från 500,000 till 300,000 R:dr, d. v. s. att, när bolaget visade sig hafva tre mil färdigbyggda och för trafik öppnade, skulle det erhålla 300,000 R:dr samt för ytterligare tre mil likaså 300,000 R:dr och slutligen, när banan vore fullfärdig, afsynad och för trafik öppnad, återstoden af den utlofvade millionen. Det blefve visserligen en mindre summa att börja med, men jag tror att den ändock skulle göra bolaget nytta. Å andra sidan kunde det icke vara annat än till fördel för Staten att sålunda för 300,000 R:dr få tre mil jernväg om sender färdiga. Om motionären på detta sätt modifierar sitt förslag, är det möjligt — jag vill icke säga säkert — att frågan kan komma under gemensam votering och målet vinnas.

Ett yttrande af talaren från Wexiö vill jag med några ord bemöta. Han sade, att mången riksdagsman vid föregående riksdag gaf sin röst till den ifrågavarande millionen, i akt och mening att den aldrig skulle komma att utgå. Detta var nog närgånget yttradt mot Kammarens ledamöter. För min del var jag ock bland dem, som röstade för att bolaget skulle erhålla denna million, men sannerligen jag gjorde det i sådan afsigt, att bolaget aldrig skulle bekomma den, och jag tror icke heller att någon annan riksdagsman var så egoistisk att framgå med sin voteringsedel på det sättet. Jag fäster mig icke så mycket vid detta hans yttrande ensamt för sig, men då man här får den ena slängen på förmiddagen och den andra på eftermiddagen, så kan det nog i längden kännas graverande.

Herr C. W. Sjögréen: Med anledning af den föregående talarens yttrande, ber jag endast få tillkännagifva, att jag med tacksamhet för-

enar mig uti det yrkande han framställt, samt att jag sålunda afstår från mitt ursprungliga förslag i detta ämne.

Herr Abr. Rundbäck: Jag tror icke bolaget är hjälpt med hvad motionären numera inskränkt sig till att begära, ty detta blefve en hjälp, som bolaget i längden hade mer ondt än godt af. Följden af att nu bifalla detta sednare förslag blefve naturligtvis den, att bolaget följande riksdag icke hade någon utsigt att få någon tillökning i denna lilla summa, och derföre har jag svårt att instämma uti det, hvarmed han nyss förklarar sig vara nöjd. Jag må tillika säga att jag ej rätt kan veta hvad som möjligen vinnes med en återremiss af frågan, men den som vinner tid har åtminstone vunnit något, och derföre vidhåller jag detta mitt yrkande. Hvad åter beträffar de slängar, för hvilka jag apostroferats från Skånska bänken, får jag säga att dermed icke varit så illa n. n. enadt. Det må dock tillåtas mig tro, att en riksdagsman möjligen skulle kunna förmå sig till att för sin del bevilja ett anslag, i förhoppning att det samma aldrig skulle komma att utgå, men jag har dermed icke sagt att någon gjort sig skyldig till ett sådant beteende.

Vice Talmannen Mannerskant: Då jag har någon bekantskap med förhållandena å denna jernväg, anser jag mig böra vitsorda, att de orter, som kunna anses vara intresserade af företaget, hafva gjort ganska stora ansträngningar och uppoffringar för att kunna påbörja arbetet och göra hvad som redan är gjordt, hvilket icke är så litet, ty jag tror, att man under detta år skall kunna göra åtminstone några mil komplett färdiga. Derigenom har man gifvit ett vackert exempel på, att orterna genom egen omtanke och egna ansträngningar kunna ästadkomma om icke allt, så dock det mesta och viktigaste i ett sådant företag. Det torde vara svårt att få se en ort, som, efter att nyss förut hafva varit tryckt af en ganska svår missväxt, kunnat så hastigt samla ihop de medel, som erfordrats för att redan under samma år drifva arbetet med full kraft, fastän den icke haft någon slags visshet om att kunna erhålla bidrag inom kortare tid än som af sistlidet års Riksdag bestämdes, nemligen först sedan hela vägen blifvit färdigbyggd. Då tyckes det vara en ganska billig begäran af motionären här, att i de af sista Riksdagen gjorda bestämmelser den förändring måtte göras, att jernvägsbolaget af den million, som af nämnda Riksdag blef det lofvadt, så snart hela vägen blefve färdigbyggd, skulle bekomma hälften redan när fjerdedelen af vägen vore färdig, och återstoden när halfva vägen vore färdig. Man har således nu här icke satt i fråga något annat än en förändring af tid för redan beviljade medels utgående, men som skulle för bolaget göra möjligt, att under de första åren af byggnadsarbetet samla krafter för att sedan med egna medel fullborda företaget. Jag ber med afseende på de bestämmelser, som sistlidet år gjordes, få i minnet återkalla, att beslutet fattades mycket hastigt utan egentliga förberedelser, ty Stats-Utskottet hade afstyrkt anslag till denna jernväg, Kongl. Maj:t hade icke gjort någon framställning derom, och någon pröfning hade icke egt rum; men man gaf en million för att i hast komma den nödlidande ortens innevånare till hjälp, och

derföre blefvo villkoren kanske något hårdare, än om man rätt hunnit tänka på saken.

Således kan jag icke annat än tillstyrka, att motionen bifalles i den form, som motionären nu närmare bestämt, nemligen att en half million utbetalas när en fjerdedel af banan är färdig, och den andra halfva milljonen när halfva banan är färdig och för trafik öppnad. Dock skulle jag hafva ansett klokare, om motionären begärt återremiss, för att sedan få beslutet fattadt jemväl under en fullt exakt form.

Grefve Sparre: Under det att vi i förmiddags med temligen stor stränghet föforo i afseende å beviljande af anslag till stambanorna, uttalades likväl af alla talare den åsigten, att det vore billigt att bevilja understöd åt bibanorna. Otvifvelaktigt är äfven behovet af dessa sednare i vårt vidsträckta land ganska stort. Om nu enskilda personer i väsendtlig mån kunna bidraga till dessa bibanors byggande, så är det äfven en förpligtelse för Staten att, om äfven med ett litet bidrag, i möjligaste måtto befordra dylika företag. Helt säkert var det äfven denna åsigt, som föranledde sistlidne Riksdag, att, med afslag å alla öfriga motioner i jernvägsfrågan, bevilja ett statsbidrag af en million R:dr till Nässjö — Oscarshamns-banan, som utbreder sig öfver en sträcka af 12—13 mil; och vi måste erkänna att vi fått den jernvägen till ett ofantligt godt pris, om vi slippa att bidraga till densamma med mera än denna redan beviljade million. Då den nu är så billig och vinsten i jämförelse till statsbidraget så ofantligt stor, synes det mig, att man äfven i villkoren för detta obetydliga anslags beviljande bör göra några af de modifikationer motionären föreslagit. Det kunde nemligen hända, att om vi i detta hänseende ådagalade allt för stor rigorositet, sådant skulle förtaga och ominstegöra allt intresse för enskilda jernvägsanläggningar. För min del drager jag ej i betänkande att tillstyrka, att någon koncession i afseende å villkoren måtte beviljas dylika bolag, när en del af arbetet är fullbordadt, och så allt framgent till dess, vid jernvägens färdigbyggande, hela det för ändamålet anvisade belopp finge af bolaget uppbåras. Deremot kan jag ej i någon mån gilla den åsigt, som nyss blifvit uttalad af en ledamot i Stats-Utskottet, att nemligen 1870 års Stats-Utskott egde små tillgångar, men att 1871 års Stats-Utskott deremot skulle komma att blifva så mycket rikare. Våra tillgångar förökas tyvärr icke så hastigt som från det ena året till det andra, och om 1871 års Stats-Utskott i detta afseende kan göra en eftergift — förutsatt att det vill göra en sådan — så hade äfven detta års Stats-Utskott kunnat föreslå en lindring i bolagets vilkor. Jag skulle för min del icke hysa tvekan att tillstyrka bifall till motionen, sådan den här föreligger; men som detta förslag icke synes hafva utsigt att vinna Kammararens bifall, har jag, i hufvudsaklig öfverensstämmelse med det förslag den värde representanten från Skåne nyss afgifvit, uppställt ett yrkande, som jag utbeder mig att få uppläsa. Dessförinnan ber jag endast få påminna derom att, då Första Kammararen i fjor afslog en motion i enahanda syfte som den nu föreliggande, densamma dock i denna Kammarer med stor pluralitet blef bifallen. Vid den gemensamma voteringen segrade äfven denna Kammarares beslut i ämnet. Om Kammararen äfven i år ledes af samma billighetskänsla i denna sak

som i fjor, kan möjligen äfven resultatet blifva lika gynnsamt som då. Mitt förslag, hvarom jag hos Herr Talmannen vördsamt anhåller om proposition, lyder sålunda: "att Riksdagen besluter, att af det statsunderstöd en million R:dr, som vid sistlidne riksdag beviljades för jernvägsanläggningarne mellan Nässjö och Oscarshamn att tilldelas det för nämnda jernväg bildade bolag, då banan blifvit färdigbyggd, afsynad och godkänd, 300,000 R:dr skola utgå när en fjerdedel af vägen, ytterligare 300,000 R:dr då halfva vägen är färdigbyggd och öppnad för trafik samt återstoden 400,000 R:dr, då banan är färdigbyggd, afsynad och godkänd."

Herr Sven Nilsson i Österslöv: Jag vill tillkännagifva att jag har genomläst Herr Sjögréens motion, till och med mer än en gång, men jag kan dock ej finna annat än att hans mening måtte hafva varit att begära ännu en million R:dr i statsanslag till Nässjö--Oscarshamns-banan förutom den million, som redan vid sistlidne riksdag för samma ändamål anvisades. Har han deremot verkligen haft en annan mening, så har han varit särdeles olycklig vid valet af de ord, hvarmed han uttryckt sina tankar. Jag tror det vara rättast att helt enkelt bifalla Stats-Utskottets förslag, ty om vi nu här i Kammaren förändrade motionärens förslag, så kunna vi deraf få en helt annan mening än den motionären haft då han nedskref densamma. Vore det åter endast fråga om att på olika år fördela den första millionen, som redan i fjor beviljades, så tror jag att Stats-Utskottet möjligen skulle kunna taga frågan i förnyadt öfvervägande. Men nu föreslår ju motionären: "att Riksdagen behagade bevilja ett anslag af en million R:dr att utgå med 500,000 R:dr R:mt när en fjerdedel af vägen och ytterligare 500,000 R:dr R:mt när halfva vägen är färdigbyggd och öppnad för trafik". Det synes ju vara klart att det här är fråga om en ny millions anslag, ty en million är ju redan för ifrågavarande ändamål anslagen. Jag kan således icke finna att Kammaren i denna fråga kan fatta annat beslut än ett rent afslag å motionen. Vill åter motionären för den ifrågavarande jernvägslinien hafva ytterligare en millions anslag, så må han säga det rent ut. Men att medgifva en återremiss till Utskottet, på det att ett dylikt förslag må undergå förnyad pröfning, anser jag icke lämpligt, utan yrkar jag bifall till Stats-Utskottets förslag, hvilket jag anser vara ganska väl motiveradt.

Grefve Posse: Det ser verkligen ut som man här helt impromptu skulle vilja anslå en million till det med motionen afsedda ändamål, utan att dessförinnan verkställa nödig undersökning af frågan och föreskrifva de vilkor, under hvilka anslag till enskilda jernvägsbolag eljest pläga beviljas. Jag kan ej tro det vara fullt allvar att, såsom saken nu står, vilja bifalla det begärda anslaget, ty sådant vore nästan lättsinnigt handladt. Jag ber att för Kammaren få aflägga en redogörelse öfver denna fråga. Sistlidne Riksdag beslutade att en million R:dr skulle såsom understöd från Staten till Nässjö--Oscarshamns-jernvägen anvisas att, "sedan banan blifvit färdigbyggd, afsynad och godkänd, på sätt Kongl. Maj:t kan finna för godt föreskrifva, tilldelas det för nämnda jernväg bildade bolag, med vilkor att bolaget under innevarande år använder minst en lika stor

summa till arbetets bedrivande, och sålunda tillfälle till utkomst beredes åt ortens nu nödlidande och arbetsförtjenst saknande befolkning, samt att bolaget i öfrigt uppfyllt de vilkor Kongl. Maj:t för understödets erhållande kan komma att i nåder föreskrifva.“ Detta beslut fattades icke i anledning af någon Kongl. Maj:ts Proposition i ämnet, emedan någon sådan i frågans dåvarande outhärliga skick icke kunnat afgifvas, och om någon sådan utredning sedermera skett, har jag mig ej bekant, enär några hithörande handlingar icke blifvit till Stats-Utskottet aflemnade. Af samma skäl afstyrkte äfven Stats-Utskottet bifall till det väckta förslaget. Under discussionen i Kammaren öfver detta ämne uppträdde en af reservanterna mot Utskottets förslag och framhöll att, då han icke kunde hoppas att det begärda anslaget, på sätt han helst önskat, skulle komma att bifallas, det dock vore fördelaktigt om den begärda summan beviljades att utgå sedan banan blifvit färdigbyggd, emedan dels derigenom Staten komme att tillerkännas vissa förmåner af denna bana på 13½ mil, dels ock bolagets kredit derigenom skulle ökas. Dessa reservantens ord återfinnas i ett af hans yttranden, som jag nyss genomläst. Då nu Kammaren fann att nöden i denna landsort var stor samt att bolaget genom att genast påbörja arbetsföretaget, skulle komma att bereda arbetsförtjenst åt den nödlidande befolkningen, beviljade Kammaren det begärda anslaget, dock med vilkor att det skulle få uppbäras först sedan jernvägen vore färdigbyggd och afsynad. Genom detta beslut, som sedermera äfven blef Riksdagens, hade man icke utsatt sig för någon våda att utkasta penningar utan att vinna det med anslaget beviljande afsedda ändamålet. Nu åter befinner sig frågan i ett annat skick, enär man nu begär penningar, innan arbetet är utfördt och bolaget dessutom icke ställt några garantier för att jernvägen kommer att fullbordas. Jag må vid sådant förhållande säga, att jag anser det mest lämpligt att motionären och de med honom liktänkande låta frågan falla, emedan Stats-Utskottet, som afstyrkt motionen, bäst är i tillfälle att bedöma frågor af sådan art som denna.

Herr Hierta: Jag är i allo förekommen af Stats-Utskottets ordförande, hvarföre jag afstår från ordet och instämmer uti hans yrkande.

Herr Ola Larsson: Då nu Grefve Sparre framlagt ett närmare formuleradt förslag till beslut i denna punkt, anhåller jag att, med återtagande af mitt framställda yrkande, få förena mig i hans.

Herr C. W. Sjögréen: En talare har förmenat, att jag i min motion ej tydligt angifvit, huruvida jag med min motion afsett ett statsanslag af en eller två millioner R:dr för det ifrågavarande ändamålet. Jag har dock föreställt mig, att hvad jag i detta afseende nyss yttrat, utgjort en fullt tillfredsställande utredning af min ställning till denna fråga, hvadan det torde vara öfverflödigt att vidare derom orda. Då nu emellertid mitt förslag i ämnet synes hafva ringa utsigt till framgång, får jag finna mig i mitt öde, samt förklara att jag, med frånträdande af mina förra yrkanden, ansluter mig till dem, som godkänna det af Grefve Sparre formulerade förslag.

Öfverläggningen var slutad. Herr Talmannen upptog de gjorda yrkandena dels på bifall till Utskottets hemställan, dels på afslag derå i förening med bifall till Grefve Sparres förslag, dels ock slutligen på punktens återförvisande till Utskottet. Herr Rundbäck och Herr Staaff förklarade sig afstå från den begärda återförvisningen, men då berörda yrkande, såsom framställt jemväl af annan ledamot, ännu kvarstode, gaf Herr Talmannen, i nu angifna ordning, propositioner på samtliga dessa yrkanden och förklarade, efter förnyad proposition på bifall till Utskottets föeslag, densamma besvarad med öfvervägande ja. Votering begärdes, och sedan Grefve Sparres förslag antagits till motproposition, blef en voteringsproposition af denna lydelse uppsatt, justerad och anslagen.

Den, som bifaller hvad Stats-Utskottet hemställt i fjortonde punkten af dess Utlåtande N:o 19,

röstas ja;

Den det ej vill,

röstas nej;

Vinner nej, har Kammaren, med afslag å Utskottets hemställan, beslutat, att af det statsunderstöd, en million R:dr, som vid sistlidne riksdag beviljades för jernvägsanläggningarne mellan Nässjö och Oscarshamn att tilldelas det för nämnda jernväg bildade bolag, då banan blifvit färdigbyggd, afsynad och godkänd, 300,000 R:dr skola utgå, när en fjerdedel af vägen, ytterligare 300,000 R:dr, då halfva vägen är färdigbyggd och öppnad för trafik, samt återstoden, 400,000 R:dr, då banan är färdigbyggd, afsynad och godkänd.

Omröstningen utföll med 80 ja mot 86 nej, hvadan Kammaren beslutat enligt nej-propositionens innehåll.

Punkten 15.

Bifölls.

Rörande de beslut, som vid föredragningen af Stats-Utskottets nu genomgångna Utlåtande N:o 19 sålunda af Kammaren fattats, blef protokollsutdrag genast uppläst och justerad.

§ 4.

Hänvisades till Konstitutions-Utskottet Herr Uhurs motion, N:o 258, om ändring i 14 § af gällande Riksdags-ordning.

§ 5.

Bordlades nu inkomna ärenden:

Stats-Utskottets Utlåtanden N:is 21—25, angående regleringen af utgifterna under Riks-statens Första—Femte Hufvudtitlar; samt

Banko-Utskottets Utlåtande N:o 4 i fråga om användande af banko-vinsten.

På Herr Talmannes hemställan beslöts att samtliga blott en gång bordlagda ärenden skulle sättas främst till föredragning vid morgondagens sammanträde.

Kammarens ledamöter åtskiljdes kl. 8 e. m.

In fidem
H. Husberg.

Rättelse:

Sid. 108 rad. 7 uppfir. står: 500,000 R:dr mera
läs: 506,400 R:dr, således 6,400 R:dr mera
