

Efter härmed slutad öfverläggning hänvisades den Kongl. Propositionen jemte yttrandena till Stats-Utskottet.

---

Kammaren åtskiljdes kl. 4 e. m.

In fidem  
*O. Brakel.*

---

### **Thorsdagen den 27 Januari 1870.**

Kammaren sammanträdde kl. 10 f. m.

Justerades tre protokollsutdrag för den 26 dennes och protokollet för den 22 dennes för- och eftermiddagen.

---

Upplästes en af Friherre Tersmeden inlemnad motion, N:o 2, om beviljande af ett anslag å 500,000 R:dr för en enskild jernvägsanläggning emellan Köping och Sevalla, under förutsättning af norra stambananans framdragande öfver sistnämnda punkt.

Begärdes på bordet.

---

Herr Odelberg afgaf en motion, N:o 3, angående åtskilliga ändringar i tulltaxan.

Bordlades.

---

Herr Hazelius väckte en motion, N:o 4, angående Statens befrielse från embets- och tjänstemäns pensionering.

Lades på bordet.

---

Herr Heijkenskjöld uppläste följande motioner:

N:o 5, om upphörande af den från Vesterbergslagen utgående tackjernstionde; och

N:o 6, om särskild skatt å tobaks tillverkning eller försäljning.

Dessa motioner bordlades.

---

Herr Beckman framställde en motion, N:o 7, om fortfarande understöd åt Artisten N. M. Mandelgren för antiqvariska forskningar.

Hänvsiades till Stats-Utskottet.

---

Friherre Raab, Adam, väckte en motion, N:o 8, angående åtgärders vidtagande för skyndsammare tryckning af Kamrarnes protokoller.

Härefter yttrade:

Friherre Raab: Vi ega, mine Herrar, från de sednast förflutna riksdagarne och särskildt från den sista den erfarenheten, att Riksdagsförhandlingarne utkommit i tryck först ett halft år efter sedan diskussionen egt rum. För min del tror jag, att den i Första Kamrarnes arbetsordning tillmätta tid för protokollens aflemnande och granskning af vederbörande talare är så rymligt tilltagen, att densamma väl tål någon inskränkning, och ber jag få erinra, att Andra Kamraren medgifvit sitt kansli en tid af endast två dagar, inom hvilken protokollen skola vara uppsatta och för granskning tillgängliga, hvadan äfven vi hos oss böra kunna införa den förändring, att protokollen skola vara i kansliet aflemnade sednast andra dagen efter den, då diskussionen egt rum. Hvad beträffar den öfverflödigt långa tiden af fyra dagar, som är beviljad talarne för granskning af deras anföranden, kan jag icke inse, att de, då, såsom nu är fallet, revisionsnotarier finnas, äro i behof af en så lång tid för att hinna granska sina anföranden.

Jag anhåller derföre vördsamt, att mitt nu framställda förslag må af Kamraren tagas i öfvervägande.

Herr Hazelius: Jag anhåller på det lifigaste att få understödja

den mening, som af den siste ärade talaren blifvit framställd, men vill dock endast understödja den första delen af hans förslag. Det lider intet tvifvel, att det är i hög grad olämpligt, det våra förhandlingar skola i afseende på deras bekantgörande för allmänheten vara beroende af den tydlighet och noggrannhet, hvarmed tidningarnes referenter behaga återgifva dem. Allmänheten önskar i första rummet få en skyndsam kännedom af förhandlingarne, och då det således ligger i tidningarnes intresse att efterkomma denna önskan, är det klart, att sådant icke kan ske utan att ofta nog de största misstag skola begås. Det är väl antagligt, att dessa misstag i allmänhet icke märkas af dem, hvilka såsom åhörare öfvervarit öfverläggningarne, men af talarne sjelfva märkas de, och det lärer väl vara få talare, som äro nöjda med de i tidningarne förekommande referater, ty oftast få de se sina anföranden mer eller mindre vanställda, hvilket i synnerhet är fallet, då de återgivas samma dag. Det är verkligen besynnerligt, att vårt land skall vara det enda i Europa, der icke Representationen sjelf drager försorg om att Riksdagsmännens anföranden genast komma till allmänhetens kunskap. I Frankrike läser man, om också plenum fortgått till klockan 5 eller 6 eftermiddagen, samma afton eller åtminstone i följande dags morgontidningar utförligt den under föregående dagen hållna öfverläggningen. Men huru tillgår detta och på hvilka vilkor låter det sig göra? Jo, att talaren samma dag kan, om han behagar, läsa korrektur på sina anföranden. Så hafva Herrarne troligen läst i de allmänna tidningarne, huru för några månader sedan långa tal höllos i lagstiftande korpsen af den gamle statsmannen Thiers, hvilken, oaktadt sin ålderdom, använde fyra timmar af natten för att läsa korrektur på sitt under dagens lopp hållna tal. Han gjorde visserligen detta i medvetande af att hans tal skulle höras öfver hela Europa. Vi kunna icke göra anspråk på att Europa skall med uppmärksamhet följa våra förhandlingar, men vårt eget land önskar säkerligen höra oss. Det vore då nödvändigt att de tal, som under den ena riksdagen hållas, komme till allmänhetens kännedom förr än kort före den nästföljandes början. Då jag salunda understödjer Friherre Raabs förslag, anser jag dock den föreslagna riksdagstidningen böra kunna utkomma mycket snarare än han föreslagit, ty jag tror det vara ganska lätt, om, så snart stenografen fått ett ark färdigt, detsamma nedskickades i kansliet, dechifferades och redigerades samt, sedan det der qvarlegat i två timmar för talarnes granskning och ändring, afsändes till tryckeriafdelningen och derifrån till tryckeriet, samt korrekturläsning sedan kunde ega rum om aftonen mellan klockan 6 och 7, så att riksdagstidningen kunde blifva färdig redan samma afton eller åtminstone följande morgon.

Herr Hasselrot: Jag ber att få begagna detta tillfälle att inlägga en protest mot det sätt, hvarpå ett af mig den 9 Maj 1867 inom Kammaren afgifvet yttrande af notarierna uppfattats och i protokollet återgifvits.

Fråga förevar då om ändring i nuvarande lags föreskrift rörande nämndemäns antal och de för val dertill erforderliga kvalifikationer.

Rättegångsbalken säger, att Häradsnämnden skall utgöras af 12 bönder, som i häradet bo och dertill valde äro. Lag-Utskottet hade föreslagit den ändring häri, att nämnden skulle bestå af 12 män, som i häradet bo och dertill valde äro. Ej skulle annan dertill väljas än den, som enligt Riksdags-ordningen vore valbar till Riksdagens Andra Kammare.

Då denna fråga förekom i Andra Kammaren, ansågs valbarheten genom Lag-Utskottets förslag vara för mycket inskränkt och Kammaren ändrade förslaget så att nämnden skulle utgöras af 12 män, som dertill utsågos med den rösträtt, som eger rum i kommunalstämma. Denna den Andra Kammarens åsigt förklarade jag mig, vid frågans behandling här, icke kunna godkänna, emedan man i så fall hade att befara att få löst folk och drängar in i nämnden. Mitt yttrande uppfattades emellertid så, som skulle jag hafva sagt, det jag i min domsaga hade till nämndemän löst folk och drängar.

Det ligger i öppen dag att jag ej sagt så, att jag ej kunnat säga så. Yttrandet, sådant det blifvit till protokollet uppfattadt, innefattar nemligen för det första en osanning, till hvilken jag omöjligen kunde göra mig saker, och skulle för det andra ådagalägga en lika uppenbar okunnighet om gällande lag och ett allmänt känt förhållande, som lika litet lärer kunna läggas mig till last. Enligt nu gällande lag kan nemligen icke en dräng eller lös person väljas till nämndeman, när denne skall vara bonde.

Jag har ansett desto angelägnare att få anmäla denna rättelse, som man låtit mitt yttrande, sådant det blifvit till protokollet återgifvet, komma till allmänhetens kännedom i min hemort.

Friherre Raab: Jag ber att få återkomma till det ärende, som är föredraget och som utgör föremål för diskussionen, nemligen en förändring i protokollsföringen.

Sedan det första af mina alternativa förslag nu blifvit understödt af Herr Hazelius, finner jag mig föranlåten afstå från det andra, men anhåller, att det första, hvilket rör båda Kamrarna, må såsom motion betraktas.

Motionen bordlades.

---

Herr de Laval uppläste en motion, N:o 9, om befrielse från erläggande af tionde för tillverkning af metaller.

Begärdes på bordet.

---

Herr Falk afgaf en motion, N:o 10, om ett tillägg i 24 § Jagtstadgan.

Bordlades.

---

Herr Lilliehöök väckte en motion, N:o 11, om upphäfvande af alla stadganden rörande införsel i embets- och tjenstemäns löner.

Lades på bordet.

Herr Casparsson framställde en motion, N:o 12, angående revision af gällande stadganden rörande eder.

Begärdes på bordet.

Föredrogs och hänvisades till Lag-Utskottet Kongl. Maj:ts den 26 dennes bordlagda nådiga Propositioner:

om antagande af en författning, angående ändring i konkurslagens stadganden om borgenärsed och ackord;

med förslag till författning, angående upphäfvande af frälsemäns och deras vederlikars rätt till särskildt forum i brottmål;

angående ändringar i §§ 45, 46 och 47 af förordningen om kommunalstyrelse i Stockholm.

Föredrogs och hänvisades till Stats-Utskottet Kongl. Maj:ts den 26 dennes bordlagda nådiga Proposition angående försäljning af Kronans egendom i Tanger.

Föredrogs Kongl. Maj:ts den 26 dennes bordlagda nådiga Proposition angående anslag till fortsättande af Statens jernvägsbyggnader.

Herr Bennich: I egenskap af representant för det bland de nordliga länen, hvilket företrädesvis lider brist på tidsenliga kommunikationer och som derföre mera än något annat längtar efter förbättringar i detta hänseende, känner jag mig manad att hembära Kongl. Maj:ts ortens synnerliga tacksamhet derföre, att fråga om norra stambanans fortsättning nu blifvit bragt under Riksdagens, såsom jag hoppas, slutliga pröfning.

Jag har under den korta tid, den Kongl. Propositionen varit tillgänglig, icke haft tillfälle egna den någon detaljerad granskning, men har dock funnit mig icke kunna underlåta att i anledning af densamma framställa några erinringar, hvilka jag önskar att Stats-Utskottet ville taga i öfvervägande. Kongl. Maj:ts har gifvit full rättvisa åt de omständigheter, hvilka tala för norra stambanans riktning åt Sala, men icke destomindre gifvit företräde åt Sevalia-linien, och det hufvudsakligen på den grund att Sevalia-linien skulle bereda

bättre tillfälle för trafiken att välja en östlig eller vestlig riktning, allt efter behof, då deremot Sala-linien antages tvinga trafiken åt öster. Denna förutsättning grundas på det antagande, att man har förhoppning få tillvägabragt en enskild jernväg emellan Sevalla och Köping genom Westerås, då det deremot vore mindre sannolikt, att en sådan kunde komma till stånd emellan Sala och Köping.

Jag vågar åter tro, att, om vi bestämma oss för Sala-linien, den inre delen af provinsen lätt nog skall finna med sitt intresse öfverensstämmande att bereda trafiken utväg äfven åt vester och för sådant ändamål anlägga en enskild jernväg mellan Sala och Köping med bibana till Westerås. Denna jernväg skulle, enligt min tanke, bereda orten större fördelar, alldenstund den komme att genomgå en från Mälaren aflägsnare trakt och beröra flera stora jernverk, såsom Svanå, Surahammar, Ramnäs med flera, då deremot fördelarne af en strandväg mellan Westerås och Köping synas mig vara ovissa. Jag tror således, att alldeles samma syfte som Kongl. Maj:ts Proposition afser och som redan i äldre jernvägsförslag afsågs genom tanken att från Brovallen draga en jernväg i vestlig riktning för att vid Frövi sammanfalla med Köping—Hult-jernvägen, lika väl och till större gagn vinnes genom den antydda sammanbindningsbanan mellan Sala och Köping; hvadan således det hufvudsakliga skälet i Kongl. Maj:ts nådiga Proposition torde förfalla.

Tager man åter i betraktande den högst betydliga förhöjning i kostnad, som Statsverket skulle komma att vidkännas, i händelse banan skulle gå öfver Sevalla, tror jag så öfvervägande skäl ur statsintressets synpunkt tala för Sala-linien, att någon tvekan icke bör förefinnas om denna linies företräde. Kongl. Maj:t har i sin nådiga Proposition upplyst, att Sevalla-linien skulle komma att kosta Staten 2,617,000 R:dr mera än Sala-linien, och har Kongl. Maj:t dervid endast fastat uppmärksamhet vid skilnaden i anläggningskostnaden mellan en Sevalla-linie i den af Kongl. Maj:t föreslagna riktning och en Sala-linie, gående öfver Wansjö.

Anställer man deremot jemförelse mellan anläggningskostnaderna för den af Kongl. Maj:t föreslagna Sevalla-linien och en Sala-linie, gående öfver Brovallen och Krylbo, så blir skilnaden något öfver 3,100,000 R:dr, och således en half million större än den här förut angifna.

Jag vill emellertid antaga den i Kongl. Propositionen framställda beräkning, och att således i byggnadskostnaden icke större differens än 2,617,000 R:dr skulle uppkomma. Det finnes dock en annan mycket väsendtlig skiljaktighet, som visserligen blifvit i Kongl. Maj:ts nådiga Proposition vidrörd, men icke till något visst belopp uppskattad, nemligen skilnaden i trafik kostnad å en linie emot å två, eller den skilnad i trafik kostnad, som uppkommer, om norra stambanan fortsattes från Upsala öfver Sala, eller om den utbrytes vid Thureberg. Beloppet af denna skilnad i trafik kostnader torde väl säkrast kunna upplysas af vederbörande jernvägsstyrelser, derest deras yttranden härom blefve infortrade, och för egen del har jag alltför liten kännedom i dylika ämnen för att kunna med visshet angifva denna skilnad, men jag har hört mig någorlunda före i afseende å

denna sak och har anledning antaga, att skilnaden i trafikknuden skulle uppgå till minst 150,000 R:dr om året, ett belopp hvilket, kapitaliseradt efter 5 procent, gifver 3,000,000 R:dr. Lägger man till dessa 3,000,000 R:dr, som för all framtid komma att öka trafikknuden, då man skall trafikera två banor i stället för en, den till 2,617,000 R:dr uppgående skilnaden i byggningsknuden, kommer man till en summa af närmare 6 millioner R:dr, som Statsverket skulle få vidkännas, ifall norra stambanan drages öfver Sevilla i stället för öfver Sala. Detta är en skilnad så betydlig, att man med den icke allenast kan bygga en fullständig sammanbindningsbana från Sala till Köping, utan derutöfver skulle erhålla ett icke obetydligt öfverskott. När så är, vågar jag antaga, att det under inga tider och minst under den närvarande, då vi hafva så stort behof att spara, kan vara rätt lämpligt att föredraga den dyra vägen framför den billigare.

Detta är den rent finansiella sidan af saken, som jag anser vara förtjent af stor uppmärksamhet och därför rekommenderar till Stats-Utskottets noggranna bepröfvande. Men ännu en synnerligen beaktansvärd fråga förefinnes att taga under öfvervägande, den nemligen hvilka fördelar kan man vänta i afseende på trafikinkomsten af två jernvägar, Thureberg—Upsala och Thureberg—Sevilla, då dessa båda linier konkurrera med hvarandra inom hufvudsakligen samma trafikområde.

Det synes mig vara påtagligt att, likasom för jordbrukaren vinst uppstår, då han skördar fem tunnor spanmål eller mera per tunnland, såvida omkostnaderna för jordens brukning betäckas af exempelvis fyra tunnors skörd per tunnland, så måste ock Statens vinst af jernvägarne bestå uti det öfverskott, hvarmed trafikinkomsten öfverskjuter omkostnaderna för trafikens drifvande. Det är gifvet, att, om man sammanförer trafiken på *en* linie, så blifver, äfven om den också icke vore så synnerligen stor, resultatet för Staten såsom industriidkare och jernvägsentreprenör vida bättre, än om hufvudsakligen samma trafik skall fördelas på två linier. Det är denna väsendtliga omständighet — en högre årlig nettobehållning af trafiken — jemte den stora besparingen i anläggnings- och trafikknuden, som, enligt min tanke, ur Statens intresse förtjenar så synnerligt afseende och som, efter hvad jag tror mig känna, bestämt Norrlands representanter i allmänhet att rösta för *en* linie Upsala—Sala—Storvik framför *två* linier Thureberg—Upsala och Thureberg—Sevilla. Vi hafva nemligen föreställt oss, och jag tror att Kammarerna skall gilla denna uppfattning, att, om den första delen af norra stambanans fortsättande till de provinser, som deraf äro i så stort behof, än om trafiken å samma bandel går med förlust; ty i sådant fall har Staten icke råd och Riksdagen icke lust att anslå vidare medel till banans fortsättande.

Jag vill icke längre taga Kammarernas uppmärksamhet i anspråk, utan anhåller endast, att de af mig nu framställda vördsamma erinringar må få åtfölja den Kongl. Propositionen till Stats-Utskottet.

Friherre Raab, Adam: Då den Kongl. Propositionen först förliden gårdag kom till Kammaren och ännu icke är tryckt, föreställer jag mig, att ganska få af Kammarens ledamöter varit i tillfälle taga någon närmare kännedom om densamma.

För att blifva förstädd i hvad jag nu kommer att yttra, ber jag derföre vördsamt att först få nämna, det Kongl. Maj:t föreslagit, att till fullbordande af nordvestra stambanan må under loppet af innevarande och nästkommande år utgå 2,760,000 R:dr, till byggande af den östra stambanan under loppet af 7 år 11,360,000 R:dr och för norra stambanans fortsättande öfver Sevala 15,459,000 R:dr, hvilka belopp, med tillägg af hvad som erfordras till ökad materiel, nemligen 250,000 R:dr, göra den betydliga summan af 29,829,000 R:dr. Då härtill lägges hvad som under tiden förfaller af de gamla länen, nemligen af 1867 års län 6 millioner R:dr och af 1869 års 2 millioner R:dr, komma vi till en summa af 37,829,000 R:dr, som skulle för dessa stambanors fullbordande upplånas. Naturligtvis blir upplåningen i obligationer i anseende till kapitalrabatten mycket större, hvarföre man får antaga att den för ofvannämnda ändamål skall uppgå till minst 40 millioner R:dr. Detta är onekligen en betydlig summa, och dock kan af densamma icke ett öre afsättas till bidrag för enskilda banor. Jag kan icke neka, att en sådan upplåning förskräcker mig. Jag tror mig icke begå något misstag, då jag säger, att våra skulder i och för jernvägsbyggnader nu uppgå till omkring 107,000,000 R:dr. Lägga vi härtill den orimligt stora upplåning, som skett för hypoteks-föreningarnes räkning, blifva de skuldmassor, vi åtaga oss, så betydliga, att vi kasta på våra efterkommande bördor, hvilka de knappast skola kunna bära. Jag har derföre med största möjliga noggrannhet genomläst motiven i de den Kongl. Propositionen bifogade Statsrådsprotokoll, och jag har deraf funnit, att man ännat vid utförandet af nu ifrågasatta jernvägsbyggnader begagna samma kostsamma byggnadssätt som hittills. Det torde icke vara olämpligt att se till, huru i andra länder förfäres vid byggandet af statsbanor, och anhåller jag derföre få redogöra för de iakttagelser i detta hänseende, jag sjelf gjort under en resa i Norge förliden sommar, då jag sökte göra mig hemmastadd med de smalspåriga banor, som der förekomma. Den stora prisskillnaden mellan bredspåriga och smalspåriga banor ligger icke allenast i den olika spårvidden, utan ock i lättheten att medelst kurvor af mindre radie för betydligt ringare kostnad, särdeles i kuperad mark, framdraga den smala än den breda banan och för öfrigt i ett vida anspråkslösare byggnadssätt. Ett exempel derpå gifver Drammen—Randsfjords-banan. Den kostar icke mera än 515,339 R:dr per mil, ehuru den genomlöper en af de svaraste trakter i Norge, en trakt som är närmast jemförlig med den mellan Stockholm och Södertelje. Då nu var jernväg mellan dessa båda städer kostar ungefär 1,400,000 R:dr per mil, tror jag det vara skäl att se till, huru våra bröder Normännen förstätt sig på att bygga. Hvad den ifrågasvarande Norska banan beträffar, har den blifvit besökt af ingenjörer från följande länder: Finland, Preussen, Österrike, Italien, Frankrike, Danmark, England, ja, till och med från Canada och Indien. Jag känner icke, om några bland våra Herrar ingenjörer tagit den i ögna-



sigte sedan den blef fullbordad, men hvad jag vet är, att den för närvarande är mycket uppmärksammas af Ryska regeringen, hvars ditskickade ingenjörer med det största beröm uttala sig om densamma. Herr J. Ekman, som jag just nu ser passera förbi mig, reste förliden sommar i mitt sällskap på denna bana, och jag hoppas, att han vitsordar, huru vi funno denna bana i alla afseenden uppfylla de fordringar, som vi skäligen kunna ställa på en jernbana. Jag gjorde mig bland annat underrättad om huru mycket en sådan bana kan trafikera och fick den upplysning, att ett lokomotiv i lutningar af ett på hundra drager 14 lastade vagnar med en nettolast af 1.680 centner.

Äfven från vårt eget land ber jag att få åberopa Norbergs-banan såsom ett exempel på hvad sådana smalspåriga banor kunna trafikera. På denna bana föras årligen 1,100,000 centner, oaktadt den har trafik endast i en riktning, är öppen endast sex månader af året och icke begagnas nattetid. Föreståndaren för denna sistnämnda bana har förklarad för mig, att, om den hölles öppen hela året och tillika begagnades äfven om nätterna, på densamma skulle kunna föras nära fyra gånger så mycket, som nu är fallet. Jag tror mig således icke hafva räknat för högt, då jag antager, att en smalspårig bana kan trafikera minst 3 millioner centner per år, under det våra breda statsbanor icke transporterera mera än cirka 1,300,000 centner; och jag tillåter mig fästa uppmärksamheten på, att, om så lyckligt vore, att en sådan mindre bana i en framtid blefve så anlitad, att det öfverskrede banans trafikförmåga, sådant med lätthet kunde afhjelpas genom tillbyggande på ena sidan af ett ytterligare spår. Äfven en sådan dubbel smalspårig bana kostar vida mindre än en bredspårig. Under sådana förhållanden och då jag är fullt öfvertygad om, att all möjlig trafik, som man har att vänta på den norra stambanan, skulle kunna bestridas med en smalspårig jernväg, kan jag icke annat än på det högsta förorda en sådan banas byggande norr om Stockholm. Men, säger man, skall denna bana gå öfver Upsala, så har man ju redan en bredspårig jernväg mellan Stockholm och Upsala. Jag svarar då: ingenting är enklare än att, om man i hopp om framtida större trafik bibehåller denna bana i sitt närvarande skick, utlägga ännu en skena på densamma och derigenom göra den trafikabel för både breda och smala vagnar. Omkostnaderna härför uppgå till högst 200,000 R:dr. Vill man åter förvandla den till endast smalspårig bana, så erhåller man en vinst af ungefär samma summa genom att ombyta skenor. Det torde således vara skäl uppmärksamma, hvilka stora besparingar, som skulle uppstå för vårt land, om man hädanefter byggde mindre pretentiösa banor.

Med afseende på den af Kongl. Maj:t föreslagna riktningen för norra stambanan vill jag tillåta mig yttra några ord och ber att få tillkännagiva, det jag instämmer uti allt hvad den föregående talaren härom yttrat, med några mindre tillägg. Det förefaller mig besynnerligt, att, då, enligt Jernvägsbyggnads-styrelsens utlåtaende, skilnaden i anläggnings-kostnad mellan de båda banorna, under förutsättning att å hvardera linien den kortaste vägen tages till Krylbo, skulle till förmån för Sala-linien blifva 2.949,000 R:dr och skilnaden

i väglängd endast 23,962 fot eller mindre än  $\frac{2}{3}$  mil, i Kongl. Maj:ts förslag en omväg blifvit tagen å linien från Sala till Krylbo, genom hvilken krökning Sala-banan blir  $1\frac{1}{8}$  i stället för  $\frac{2}{3}$  mil längre än Sevilla-banan, och kostnaden ökas med nära 400,000 R:dr. Något annat motiv för banans anläggande öfver Sevilla är icke framställt i Kongl. Maj:ts förslag än det, att en beqvämare kommunikation med hufvudstaden derigenom skulle tillskyndas vestra Westmanland, norra Nerike och södra delen af Dalarne. Dessa trakter hafva dock redan en lättad kommunikation, dels på Mälaren, dels på Strömsholms kanal och dels på Uttersbergs-jernvägen. Man tänker icke alls på den stora del af Westmanland, som icke eger något annat trafikmedel än backiga landsvägar, under det man söker bereda den ort, som redan är i besittning af goda kommunikationsmedel, ytterligare fördelar. De strategiska fördelarne af Sevilla-linien förstår jag ej heller. Skulle man dermed mena den större lättheten att på densamma föra kanoner, så får jag erinra, att då man kan på två hjul föra ända till 6 tons eller 144 centner, följer deraf, att, om man sätter tillsammans 2 vagnar, man på dem kan transportera äfven de tyngsta kanoner. Således äro äfven i detta afseende de smalspåriga banorna af samma nytta som de bredspåriga. Då den föregående talaren så fullständigt angifvit skälen, hvarföre företräde bör lemnas åt Sala-linien, anser jag öfverflödigt vidare utveckla dem, men ber dock få nämna, med anledning af hvad jag hört yttras om trakten mellan Upsala och Sala, eller att den skulle vara en ödemark, att detta är ett fullkomligt misstag. Jag har nemligen vid en resa genom dessa trakter förliden sommar funnit, att förhållandet är alldeles motsatt. Man bör icke heller förglömma den betydliga tillgång på kol och andra skogsprodukter som finnas, icke i sjelfva trakten, som banan skulle genomlöpa, men på dess norra sida inom så nära afstånd, att de kunna med fördel till banan nedföras. Som ett exempel på den rikliga tillgången på kol, ber jag få upplysa, att denna vara för närvarande vid Molnebo bruk, beläget helt nära den föreslagna riktningen för jernvägen, betalas med endast 25 å 30 öre per tunna, hvaraf en följd är, att det icke lönar sig till kolbränning använda ens det affall, som erhålles vid de flera sågverk, som äro belägna i dessa skogsbygder.

Man har talat om Stockholms-intresset. Ja, jag, som har en liten egendom i trakten af Stockholm, bör äfven vara delaktig i detta intresse. Men hvad betjenar Stockholms-intresset? Jo, ett ökad handelsområde. Genom den nu föreslagna riktningen af norra stambanan vinnes ingenting i detta hänseende, såvidt jag kan förstå, ty Stockholm eger redan genom trafiken på Mälaren under nära  $\frac{2}{3}$  af året inom sitt handelsområde hela Sevilla-trakten. Genom Sala-banan åter skulle Stockholm blifva förenadt med den stora del af Westmanland, som nu vänder sig hufvudsakligen åt Gefle och Upsala med sina uppköp.

Det torde tillåtas mig att få framställa det resultat, hvartill man kunde komma, ifall man i stället för den föreslagna bredspåriga och alltför dyra jernvägen öfver Sevilla bestämde sig för en smalspårig bana i riktning öfver Sala till Krylbo och Storvik. Denna bana skulle ej kosta mera än högst 450,000 R:dr per mil, hvilket för 14 mil gör

6,300,000 R:dr i stället för de af Kongl. Maj:t för norra stambanan föreslagna 15,459,000 R:dr. Skulle man äfven besluta att bygga östra stambanan smalspårig, skulle den sannolikt icke kosta öfver 6,000,000 R:dr i stället för de 11,360,000 R:dr, som nu dertill äskas.

Man kommer då till följande beräkning:

I stället för den nu föreslagna upplåningen af . . . . .	37,769,000:—
skulle erfordras för betäckande af 1867 års lån	6,000,000:—
för d:o af 1869 d:o . . . . .	2,000,000:—
för fullbordande af nordvestra stambanan	2,760,000:—
för anskaffande af ökad materiel . . . . .	250,000:—
för byggande af norra stambanan . . . . .	6,300,000:—
för d:o af östra d:o . . . . .	6,000,000:—
	23,310,000:—

Jag anser dock att härtill bör läggas ett årligt anslag af till exempel 690,000 R:dr för understödjande af enskilda jernvägsbyggnader. Man kommer då till summan 24 millioner eller ett årligt behof under 5 år af 4,800,000 R:dr. Vill man sedermera tillämpa den grundsats, som yrkats under de sednaste riksdagarne att till jernvägsbyggnadernas fortsättande använda behållningen på Statens jernvägstrafik, hvilken behållning skäligen bör uppgå till minst 2 millioner, skulle den årliga upplåningen kunna inskränkas till mindre än 3 millioner, hvilken summa lätteligen bör kunna åstadkommas inom landet, för så vidt man annars vill upplåna *allt* och icke, såsom jag städse yrkat, tillskjuta en del genom indirekt beskattning.

Jag vet icke hvarifrån man fått den åsigt, att här i landet en så stor kapitalbildning skulle ega rum. Man misstager sig, enligt min öfvertygelse, på den omständigheten, att obligationer i allmänhet hafva så lätt åtgång, om man tror, att deri ligger någon ny kapitalbildning, ty dessa köpas för det mesta med förutvarande kapital, som i sådant ändamål blifvit uppsagda.

Äfven om den östra stambanan önskade jag få yttra några ord. Det är min fulla öfvertygelse, att äfven denna bana, så framt Staten bygger den, bör göras smalspårig. Jag fruktar dock, att icke många understödja denna min åsigt. Jag ber, rörande byggnadssättet för denna bana, få anföra hvad en skicklig ingenjör yttrade till mig för några dagar sedan och hvilket torde förekomma som en paradox, men innebär en träffande sanning. Han sade nemligen att, i händelse den kommer att anläggas af ett enskildt bolag, bör den byggas bredspårig i likhet med Statens jernvägar, hvilket byggnadssätt då vore nödvändigt för att den skulle kunna med fördel konkurrera med vestra stambanan, men bygger Staten, bör den göras smalspårig, emedan Staten icke kan hafva någon fördel af att konkurrera med sig sjelf.

Ännu en gång vill jag återgå till norra stambanan, och ber jag få fästa Utskottets synnerliga uppmärksamhet på den omständigheten, att, om man anställer en jämförelse mellan Sevalle- och Sala-banorna, så ser man, att Upsala—Sala-banan så mycket heldre bör blifva smalspårig, som man har att vänta, det de i en framtid till denna bana tillstötande bibanor äfven skola blifva smalspåriga, hvarigenom om-lastningar från dem skola undvikas. Kommer åter Sevalle-banan, som egentligen skulle blifva en stambana norr om Mälaren, till stånd, tror jag icke, att de, som önska denna bana, skola nöja sig med att få

den smalspårig. Då är det i ögonen fallande, att Sevala-banan, som skulle kosta 15,459,000 R:dr. under det att Salabanan kunde byggas för 6,300,000 R:dr. skulle medföra för Staten en ökad anläggningskostnad af 9,159,000 R:dr. eller med andra ord blifva  $2\frac{1}{2}$  gång dyrare än Salabanan. Härtill kommer att den materiel, som nu finnes på Upsalabanan, kunde användas på annat håll och ersättas af en mindre kostsam, hvarigenom en ytterligare besparing skulle åstadkommas.

De af jag nu framställda skäl för en smalspårig Sala-bana tror jag vara af den beskaffenhet. att de förtjena Stats-Utskottets synnerliga uppmärksamhet.

Herr von Koch: Jag vill icke i dag upptaga Kammarens knappa tid med något längre anförande, utan förbehåller mig endast att med anledning af ifrågavarande Kongl. Maj:ts nädiga Proposition få framdeles afgifva ett fullständigt yttrande, sedan densamma blifvit tryckt och utdelad. Jag har hittills endast hastigt fått granska den.

Herr Wærn: Då det nu är på sjunde året vi bygga på den nordvestra stambanan, och den Norska banan redan varit färdig i fem år, hafva vi ändtligen kommit derhän, att vi kunna motse färdigblifvandet af denna bana, och det har varit en stor glädje att erfara, att det anslag, Kongl. Maj:t i sin nädiga Proposition dertill begärt, äskats för fullbordande af denna jernvägsbyggnad. Tidpunkten derför kan emellertid bestämmas mycket tidigare än Kongl. Maj:t föreslagit. Kammarerna torde påminna sig, att vid sednaste riksdag det beslut fattades, att af 1870 års anslag till jernvägsbyggnader en million R:dr skulle under år 1869 användas till nordvestra stambanans fortsättning, till hvilket beslut egentliga motivet var att förskaffa arbetsförtjenst åt de till följd af arbetsbrist nödlidande; men ett annat skäl fanns ock härför, nemligen det, att man ville påskynda den nordvestra stambanans fullbordande. Arbetena hafva ock blifvit ordnade på sådant sätt, att detta syfte skulle kunna befordras.

Vid denna jernvägsbyggnad är för närvarande anställd en arbetsstyrka af 2,000 man, hela det erforderliga beloppet af räler och rörlig materiel har blifvit bestådt, att tidigt innevarande år levereras med ett ord: alla nödiga arrangementer hafva blifvit viktagna till banans öppnande för allmänna trafiken inom detta års slut. Men med det anslag Kongl. Maj:t i sin nädiga Proposition begärt, låter detta sig icke göra. Kongl. Maj:t har nemligen ansett, att 4,000,000 R:dr årligen borde användas på jernvägsbyggnader, och har derför icke velat äska mera än 1,600,000 R:dr till fortsättande af nordvestra stambanan under innevarande år. Detta belopp är emellertid otillräckligt för arbetets bedrivande med tillräcklig arbetsstyrka att inom årets slut kunna öppna banan för allmän trafik. ty då för jernvägsskenor redan blifvit utbetalde . . . . . 300,000 R:dr, och för samma ändamål ytterligare åtgå . . . . . 400,000 ” och dessutom för transportmateriel erfordras . . . . . 600,000 ” för bryggor . . . . . 300,000 ” uppstår en summa af . . . . . 1,600,000 ” som tillika med det från handels- och sjöfartsfonden år 1869 erhållna

belopp 300,000 R:dr måste dragas ifrån den summa af 3,700,000 R:dr, hvar till 1870 års anslag skulle uppgå, sedan detsamma, minskadt med den million, som redan under år 1869 användts, enligt Kongl. Maj:ts önskan ökats med 1,600,000 R:dr, förskott å 1871 års anslag. Således återstår för det egentliga arbetet under året en summa af endast 1,800,000 R:dr, hvilken är otillräcklig för arbetets bedrivande med oaföruten fart, hvadan man således skulle nödgas under vintermånaderna afskeda en stor del af den nuvarande arbetsstyrkan, för att våren 1871 åter öka densamma. Olägenheterna här af äro så tydliga, att de endast behöfva påpekas, likasom fördelarne af ett års tidigare ernående af de politiska och kommersiella ändamål, för hvilka denna stambana blifvit anlagd, äro så stora, att man väl icke bör draga i betänkande att med all fart fortsätta arbetet, synnerligast som, enligt mig af chefen för jernvägsbyggnadsstyrelsen meddelade uppgifter, för nordvestra stambanans öppnande för trafik under år 1870 endast 900,000 R:dr erfordras utöfver de af Kongl. Maj:t begärda 1,600,000 R:dr, då nemligen en del kompletteringsarbeten kunna ske *efter* det banan blifvit för trafik uppläten. Afven ur rent ekonomisk synpunkt är arbetets bedrivande med oafbruten skyndsamhet förmånligt, ty ett halft års ränta å, under sednare delen af år 1870 i stället för under förra delen af 1871, behöfliga 900,000 R:dr öfverstiger blott föga den årliga utgiften till Norska statsverket för bedrivande af trafiken å bandelen Arvika—Norska gränsen med Norsk materiel, och bör ifrågavarande ränta betydligt understiga trafikinkomsten af en bandel, som, oafsedt lokala tillflöden, kommer att utgöra föreningsbandet mellan ett jernvägsnät af nära 150 mil å den Svenska och 20 mil å den Norska sidan. Jag vill på dessa grunder föreslå, det Riksdagen måtte bemyndiga Kongl. Maj:t att under innevarande år för nordvestra stambanans fullbordande använda icke blott de i den Kongl. Propositionen begärda 1,600,000 R:dr, utan dessutom ytterligare 900,000 R:dr utöfver de medel, som finnas för ändamålet tillgängliga å det vid förra riksdagen anslagna belopp.

Friherre Bildt: Erfarenheten har lärt mig, att Stats-Utskottet icke fäster synnerligt afseende vid de enskilda yttranden, som fallas vid motioners eller Kongl. Propositioners remitterande, och jag hade därför icke tänkt att vid remissen af nu ifrågagavarande nådiga Proposition yttra något, synnerligast som så mycket redan blifvit taladt, skrifvet och i tryck framställt om jernvägen norr om Stockholm, att det blir svårt rörande denna fråga framkomma med något nytt. Orsaken hvarföre jag det oakadt begärt ordet är den, att åtskilliga talare hafva här framställt påståenden, hvilka, i händelse de lemnas oanmärkta, möjligen skulle gifva Stats-Utskottet anledning tro, att de fått passera Kammaren utan all protest, och det är just en sådan protest jag nu anhåller få afgifva. Det har nemligen blifvit yttrad i afseende å jernvägen norr om Stockholm, att den icke borde dragas i den riktning Kongl. Maj:t föreslagit, emedan man derigenom antoge systemet af *tvänne* konkurrerande banor, då man i stället borde anlägga endast *en* bana och på den samla hela trafiken. När det är fråga om konstruerandet af en jernväg norr om Stock-

holm, måste man göra sig reda för ändamålet med densamma. Hvad nu ifrågavarande bana beträffar, åsyftar den hufvudsakligast att förena en del bergslager med de tvänne Östersjöhamnarne Stockholm och Gefle. Detta hufvudändamål kan icke vinnas, såvida icke banan föres ungefärligen i den riktning Kongl. Maj:t föreslagit. Denna banas krök mot söder låter förklara sig deraf att man velat komma till Westerås, hvarifrån man väntar sig en bibana, så nära som möjligt. Det är visserligen sannt, att man äfven öfver Sala kan komma till bergslagen, men en sådan bana skulle tydligen medföra ökade trafikomkostnader för hvarje produkt, som från vestra Westmanlands, norra Nerikes och södra Dalarnes bergslager skall nedföras till Östersjöhamn, då den från denna trakt komme att öka väglängden med 4 å 5 mil och således pålägga dessa produkter en skatt, som, förvandlad i kapitalförråd, säkerligen skulle göra så många millioner, att de väl kunna uppväga de 150,000 R:dr, hvilka, kapitaliserade till 3,000,000 R:dr, den första ärade talaren beräknat såsom vinst för Staten i händelse banan ginge öfver Sala. Jag vet icke, huru han fått denna siffra, och han utreder det ej heller i sitt anförande, hvarföre denna beräkning är omöjlig att här kontrollera, och eger den derföre åtminstone för mig icke något värde, synnerligast som den värde talaren synes hafva glömt att i sin beräkning intaga inkomsterna utan endast utgifterna för den ifrågavarande bandelen. Man har vidare sagt, att för Norrland vore en jernväg öfver Sala af största intresse. Jag kan icke förstå att de provinser, som ligga så långt norrut, kunna hafva någon särskild fördel af att åka öfver Sala, utan har jag tvärtom föreställt mig, att då man reser till eller ifrån Norrland, man får åka tillräckligt lång väg för att icke böra önska få den ökad med ytterligare  $1\frac{1}{2}$  mil, hvilket dessutom skulle medföra en ökad resekostnad. Det har blifvit sagdt, att Sala-linien vore förenlig med Stockholmsintresset, hvarmed väl menas, att Stockholm genom densamma skulle vinna ett ökad handelsområde, och en ärad talare, som alltid gjort sig känd för opartiskhet, har gått så långt i uppoffring, att han, ehuru innehafvare af en "liten egendom" inom Stockholmstrakten, dock förklarar sig för en Sala-linie. Det är emellertid klart, att, då Stockholm söker en förbindelse med bergslagen, är den kortaste vägen den fördelaktigaste. Stockholms kommunalstyrelse har också genom enhälligt beslut uttalat sig för den af Kongl. Maj:t föreslagna riktningen och samma åsigt har äfven gjort sig gällande bland medlemmarne af Stockholms börs. Denna jernvägs fördelar, sedda ur handelns intresse, äro i den Kongl. Propositionen på ett bindande sätt ådagalagda, då deri säges, att den rörelse, som intill sednaste tiden förenat vestra Westmanland, norra delen af Nerike och södra delen af Dalarne med hufvudstaden, kräfer, om den icke skall med tvång hänvisas att i stället draga sig vesterut, en lättnad i förbindelsen, större än att den ens kan anses vunnen med en jernbana, som genom krökning uppåt Sala och Upsala blifver 4 till 5 mil längre, än om vägen tages öfver Sevilla och Thureberg. — Vidare har blifvit sagdt att såväl delegarne i Ramnäs som Skultuna bruk skulle vara för en jernväg mellan Sala och Köping. Ett faktum är emellertid att dessa Herrar alldeles icke dela en dy-

lik åsigt, och har en delegare i Ramnäs, hvars frånvaro jag beklagar, tvärtom väckt motion om beviljande af ett anslag å 500,000 R:dr för en enskild jernvägsanläggning emellan Köping och Sevilla, under förutsättning af norra stambanans fortsättande till sistnämnda punkt.

Man har tillräckligt här talat om de olika fördelarne för de trakter, som ligga på linien, vare sig att den går öfver Sala eller Sevilla. Jag medgifver gerna, att om meningen vore att stadna med jernvägen vid någon af dessa punkter, det vore mera rättvist att draga den till Sala än till Sevallatrakten, som har närmare till beqväma vattenkommunikationer, men lika visst är, att då man söker förskaffa Stockholm en förbindelse med våra guldgrufvor, våra bergslager, man måste låta alla enskilda intressen vika, och jag anser därför, att, då man går att bygga en jernväg norr om Stockholm, man icke får lemna ur sigte ändamålet med densamma, i afsigt att göra besparingar i anläggningskostnaden. Fäster man sig endast vid den ringare kostnaden, så kunde man draga banan direkt från Upsala till Storvik, men då förloras ju också ändamålet med jernvägen som var att sätta bergslagen i förbindelse med skeppningshamnarne.

Mycket skulle vara att yttra om jernvägens både riktning och byggnadssätt, men jag åsyftar ej att föra diskussionen längre än att nedlägga min protest mot de satsar här blifvit framkastade mot den Kongl. Propositionen och jag inskränker mig därför till de få ord jag redan haft äran anföra.

Friherre Raab: Det kan visserligen synas olämpligt att vid diskussionen om en remiss gendriva hvarandras meningar, men jag kan icke afstå från att upptaga ett par yttranden af Friherre Bildt, nemligen först det, att Stockholms kommunal-styrelse enhälligt uttalat sig för Thureberg—Sevallabanen.

Jag undrar i sanning icke på att personer, som ej studerat sig in i förhållandena, komma till sådana föreställningar, då de erhålla sådana uppgifter, som dem Friherre Bildt nu lemnat, eller att man skulle få 4 å 5 mil kortare väg till bergslagen, om man beslutade sig för den af Friherre Bildt förordade banan Thureberg—Sevilla, än om man droge banan öfver Upsala och Sala. Ty om banan drages öfver Upsala—Sala till närheten af Avesta, så blir det icke 4 å 5, utan knappt  $\frac{3}{4}$ , enligt Jernvägsstyrelsens, eller 1 $\frac{1}{4}$  mil, efter Kongl. Maj:ts förslag, längre till Norberg, än på den andra vägen. Och hvad beträffar den påpekade fördelen för Stockholm af att få en så kort förbindelse som möjligt med bergslagen, så tror jag ej att någon skall finna det med sin fördel öfverensstämmande att föra hit malm på jernväg, då det för vida billigare pris kan ske på sjöväg, och nog kommer att ske så äfven framdeles. För öfrigt, och, ehuru jag hyser stor aktning för de män, som sitta i Stockholms kommunal-styrelse, kan jag icke tillerkänna deras omdöme i fråga om jernvägsanläggningar allt för stor betydelse, då jag erinrar mig att dess stora öfvervägande majoritet tillstyrkte sammanbindningsbanan, den numera, sedan den blifvit bekostad och bygd, endast ett fåtal af dem gilla.

Friherre Bildt säger vidare, att om man bygger en bana öfver Sevilla, bör man ock sedermera fortsätta Upsala-banan till Gefle, —

en bana, som skulle gå nära Östersjön. Jag har visserligen hört detta förespeglas, men jag beklagar, om i en så vidsträckt provins man byggde *en* bana utmed Mälaren och *en* annan utmed Östersjön, men deremot ingen midt igenom landet, som förut saknar all annan kommunikation, än på backiga vägar.

Friherre Bildt: Jag vill ej ingå i några kontroverser med Friherre Raab och jag tror, att i afseende å ingenjörsuppgifter han liksom jag måste hemta sina siffror från andra, då ingen af oss eger någon egentlig sakkunskap i dessa specialfrågor. Då jag nämnde, att trafiken från södra Dalarne och vestra Westmanland och nordöstra Nerike skulle få 4 å 5 mil längre väg, om jernbanan droges öfver Sala, än om den komme att gå förbi Sevalle, så stödde jag dessa mina uppgifter på den Kongl. Propositionen, och ingalunda å någon fantasisiffra; och jag skulle önska att alla stödde sig på så goda auktoriteter. Jag anhåller att utur den Kongl. Propositionen få uppläsa följande: "Men icke nog att kommunikationen emellan Mälaren och de vestra orterna å ena samt de norra orterna å andra sidan, bör på nämnde sätt tillgodoses. Den rörelse, som intill sednaste tiden förenat vestra Westmanland, norra Nerike och södra delen af Dalarne med hufvudstaden, kräfver ock, om den icke skall med tvång hänvisas att i stället draga sig vesterut, en lättnad i förbindelsen, större än att den ens kan anses vunnen med en jernbana, som genom krökning uppåt Sala och Upsala blir 4 till 5 mil längre, än om vägen tages öfver Sevalle och Thureberg." Med desså ord tror jag mig hafva tillräckligt besvarat Friherre Raab.

Herr Bennich: I förbigående tillåter jag mig erinra att den mellan Friherrarne Bildt och Raab yppade betydliga meningsskiljaktighet i afseende å väglängden emellan bergslagen och Stockholm på de olika bansträckningarne synes härleda sig derifrån, att Friherre Bildt, vid bedömandet af bergslagens intresse, utgår från Mälärstranden, då Friherre Raab deremot räknar bergslagens intresse från bergslagen. — Men jag begärde egentligen ordet i anledning Friherre Bildts anförande att Stockholms börs' medlemmar enhälligt gifve företrädet åt Sevalle-linien framför Sala-linien. Jag beder att med anledning häraf få äran upplysa, att Stockholms Stadsfullmäktige år 1865 under Friherre Bildts auspicijer nedsatte en komité för utredande af frågan om den riktning för norra stambanan, som, med afseende å Stockholms intresse såsom handels- och fabriksort, vore företrädesvis önskelig. I denna komité, som bestod af 5 ledamöter, gafs mig förtroendet att deltaga. Komitéens öfriga ledamöter utgjordes af Stadsfullmäktige, af hvilka icke mindre än trenne tillika voro högt aktade medlemmar af Stockholms börs. Vid frågans utredning kom nämnde komité enhälligt till den åsigt, att Stockholms intresse icke kunde vara något annat än landets allmänna intresse, och att då banan från Stockholm till Upsala redan var bygd, så kunde man icke ifrågasätta någon annan jernväg från Stockholm norrut än en fortsättning af denna öfver Sala till Storvik.

Friherre



Friherre Bildt: Jag måste ännu en gång begära ordet för att rättfärdiga mina yttranden, då de nu blifvit bestridda. Den sista talaren förklarar, att det ej skulle vara öfverensstämmande med verkliga förhållandet, att Stockholms kommunalstyrelse enhälligt uttalat sig för den norra banans sträckning öfver Thureberg och Sevalle, och stöder detta yttrande derpå, att vid frågans beredning var nedsatt en komité, i hvilken jemväl talaren var ordförande, och att denna komité enhälligt uttalat sig för Sala-linien.

Ja, mine Herrar: denna komité uttalade sig verkligen enhälligt för Sala-linien. Jag är öfvertygad, att Herr Bennich vid denna frågas utredande förordade den riktning, som han ansåg nyttig i landets och Stockholms intresse, och han lyckades äfven att få de öfriga fyra komitéledamöterna med sig på sin sida, men när frågan sedermera kom till stadsfullmäktiges beredningsutskott, kommo flera andra ljus i dagen, och denna belysning var så stark, att komitéens utlåtande förbleknade, och till och med de personer, som i densamma varit ledamöter, blefvo ganska snart öfvertygade om sitt misstag, och man insåg allmänt, att den andra jernvägslinien i handelsns intresse var fördelaktigare. Säkert är, att om bergslagen har fördelar af att låta sina produkter gå till hufvudstaden, så gör den det; men har den det icke, lära de väl icke heller komma dit. Jag är icke nog lycklig att hafva dokumenter till hands för att dermed försvara mitt yttrande, men det är ett känt faktum, som ej kan bestridas, att kommunalrepresentationens beslut i frågan var enhälligt.

Friherre Raab, A. C.: Jag vill blott tillägga den önskan, att då vi nu hört huru det ena ljuset har öfverskint det andra, det måtte snart uppgå ett nytt ljus, som öfverskiner de andra och kastar en fullständig och riktig dager öfver denna fråga.

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

Föredrogos och hänvisades till Stats-Utskottet Kongl. Maj:ts den 26 dennes bordlagda nådiga Propositioner:

i fråga om anläggning af en ny jernvägsstation å södra stambanan mellan stationerna Elmhult och Ousby;

angående disponerandet af de åt f. d. bergsskolan i Falun upplåtna gårdar m. m.;

om rättighet för Göta kanalbolag att af de till säkerhet för kanalens framtida underhåll i Riksgäldskontoret deponerade medel lyfta en summa af 100,000 Rdr mot aflemnande af 1,000 stycken aktier i Kinda kanalverk å sammanlagdt enahanda belopp;

angående försäljning af indragna kronoinspektors-bostället i Avesta;

i fråga om upplåtelse till Göteborgs och Bohus läns landsting af en tomtplats å Bohus fästnings område för anläggning af ett sjukhus;

i fråga om bestämmande i penningar af arrendeafgifterna för Statens egendomar.

Föredrogs och hänvisades till Bevillnings-Utskottet Kongl. Maj:ts den 26 dennes bordlagda nådiga Proposition angående ändring i nu gällande stadgande i fråga om stämpelpapper å diplomer, hvilka utfärdas för agenter, generalkonsuler och konsuler.

Föredrogs och lades till handlingarne Kongl. Maj:ts den 26 dennes bordlagda nådiga skrifvelse i anledning af åtskilliga vid sist förflutna riksdag beslutade lagförändringar.

Föredrogs och lades till handlingarne Kongl. Maj:ts den 26 dennes bordlagda nådiga Skrifvelse om förordnande af en Statsrådsledamot att utöfva den befattning med riksdagsärenden, som, enligt 46 § Riksdagsordningen, tillkommer en ledamot af Stats-Rådet; och skulle underrättelse om denna nådiga Skrifvelses innehåll genom utdrag af protokollet meddelas vederbörande Utskott och de ledamöter, som hafva inseende öfver Riksdagens Kansli.

Föredrogs Friherre Cederströms den 24 dennes bordlagda motion N:o 1, angående beviljande af ett anslag å 340,000 Rdr för Baggens-Stäkets upprensning.

Grefve von Platen: Ehuru det synes sannolikt, att Representationen icke skall öka statsbristen genom ett anslag af 340,000 R:dr till Baggens-Stäkets upprensning, och jag äfven antager, att Kongl. Maj:t ej skall medgifva en sådan åtgärd, då den icke synes mig kunna ske, utan att man jemväl bifaller ett anslag till befästningar som äro ganska dyrbara, må det likväl tillåtas mig tillse, om man ej är fallen för att öfverdrifva olägenheterna af den längre skärgårdsvägen till Stockholm, och jag tror icke att de fördelar som vinnas genom upptagande af den nya farleden förtjena ett sådant offer, som verkställandet af arbetet därför skulle kräfva. Enligt de upplysningar, som jag erhållit från härvarande lotskontor, visar sig att lästetalet å de fartyg, som från öster och söder ombesörja handeln å Stockholm, uppgår, i medeltal beräknadt för åren 1867—1869 till 48,000. Härifrån böra först afdragas 8 å 9,000 läster för de fartyg, som komma från Finska hamnar och hvilka icke komma att begagna den nya före-

slagna farleden genom Baggens-Stäket, då derefter återstå 39 å 40,000 läster. Vidare böra afdragas omkring 17,000 läster å sådana fartyg, som kunnat passera Södertelje kanal, men viktigt är att uppmärksamma, att dessa fartyg, hvilka böra hafva fördel af denna kanal, också en kortare och raktare väg, ej begagnat densamma utan gått den illa beryktade stora omvägen, hvaraf synes att det icke är så stor olägenhet att begagna den. Kanalafgifterna torde möjligen anföras som skäl härfor, men då klagomål öfver deras belopp icke förspotts, synes detta blott så mycket mera bevisa, att olägenheterna af den yttre farten icke äro stora. Man kan sålunda fråga hvarföre den nya farleden blifvit så mycket förordad, då så få fartyg hafva nytta af densamma. Den tidsbesparing, som skulle vinnas genom Baggens-Stäkets passerande, beräknas för seglande fartyg till 3 $\frac{1}{2}$  å 4 timmar, hvilken besparing dock är proportionsvis ganska ringa, äfven för fartyg som komma från England eller Sveriges vestra kust, och knappast märkbar för dem som komma från Ostindien eller från orter utanför Engelska kanalen. Ett slags fartyg skulle visserligen hafva en beräkningsvärd fördel af Baggens-Stäkets upprensning, och det vore ångfartygen, synnerligen kustångbåtarna, då hvarje mils förkortad väglängd föranledde en minskad kolåtgång, lätt värderad i penningar, men jag tror icke att Staten och Stockholms kommun böra betala för denna fördel en utgift, hvilken, då, enligt min åsigt, om farleden vid Stäket upprensas, befästningar der icke kunna umbäras, kommer att uppgå till öfver 1,000,000 R:dr.

Härtill kommer att Ståksundet är ännu vida trängre och minst lika krokig som den klandrade leden, hvadan kryssning genom densamma blifver för segelfartyg alldeles omöjlig och bogsering behöfde anlitas. Vidare synes det mig icke rimligt, att då vi nu använda betydliga summor för att befästa, förminska eller tillintetgöra andra inlopp, på samma gång upptaga ett nytt inlopp utan befästningar. Man fördrar härjemte oakadt, om man ytterligare från de återstående 23,000 läster afräknar de 16,000, som hittöras i fartyg som icke ligga djupare än 14 fot, ehuru för djupt att gå genom Södertelje kanal och sålunda endast 7,000 läster kvarstå, att detta inlopp skall göras djupare än hvad som behöfves för våra egna krigsfartyg, och den fördel för desse, som icke ligga djupare än 12 fot, att vid förefallande krigsföretag kunna begagna denna led, skulle erhållas endast i förening med den för en fiende att, på samma farvatten, kunna begagna de större och långt mera djupgående, öfver hvilka han sannolikt eger att föfoga. Man säger visserligen, att man kan lätt åter förstöra ett sådant inlopp, men, i händelse af ett anfall från en fiende och vid ett hastigt återtag, är det icke så lätt att så fylla denna farled, att icke fienden lätt skulle kunna åter upprensa densamma synnerligen vid ett större djup.

Jag anhåller, att dessa mina ord må få åtfölja remissen af Friherre Cederströms motion.

Friherre Cederström: Utan att ingå i något svaromål på Grefve von Platens anförande, vill jag blott upptaga en sak.

Jag har redan förut antydt, att jag icke anser några befästningar

vid den nya föreslagna farleden behöfliga, då man ändock lätt kan stänga inloppet genom anbringande af försänkingskistor, hvilkas ändamålsenlighet jag hört förordas af högst skicklige ingenjörer.

Hvad beträffar Grefve von Platens uttalade farhågor, att vi icke skulle kunna förhindra en fiende att uppmuddra Ståksundet, få får jag för min del säga, att kunna vi ej förhindra en sådan fiendens åtgärd, och är verkligen vår armé så obetydlig, att vi med den ej ens kunna detta, då förmå vi icke heller försvara Stockholm, om fienden kommer landvägen för att intaga hufvudstaden.

Friherre Bildt: Ehuru jag lifligt önskar, att uppreisning af Baggens-Stäket, för beredande af en farled genom detsamma, må för allmänna medel verkställas, så får jag dock bekänna, att jag för min del hade önskat, att denna motion nu icke blifvit väckt, enär denna fråga för det närvarande är beroende på Kongl. Maj:ts pröfning. Stockholms kommunalstyrelse och administrativa myndigheter hafva nemligen hos Kongl. Maj:t gjort hemställan, att bidrag af statsmedel måtte begäras i och för ifrågavarande farleds uppreisning, och det är således påtagligt att, förr än denna fråga blifvit afgjord hos Regeringen, Representationen icke kommer att anslå några medel för ändamålet. Jag kan icke dela den åsigt, som Grefve Platen uttalat rörande denna farleds skada för Stockholms försvar, utan anser tvärtom, att det bör blifva en fördel för stadens försvar att en sådan kanal upptages, och jag inser icke heller den oundgängliga nödvändigheten af befästningars anbringande.

Mig synes det för öfrigt principvidrigt, att i ett land, der freden är det normala förhållandet, och der krigets olyckor endast kunna såsom en tillfällig möjlighet befaras, man af fruktan för möjliga krigshändelser förkastar en stor praktisk förmån och sålunda förlamar hela det industriela lifvet. Likaledes är jag icke ense med Grefve von Platen, att den föreslagna nya farleden icke har någon betydelse ur merkantil synpunkt. Den långa omvägen genom yttre skärgårdsleden fordrar många olika slag af vindar, för att fartygen skola kunna passera utan dröjsmål, och det är icke alla som äro så lyckliga, att vindarne vända sig, allt efter som de fara och så som de behöfva dem.

Till följd häraf nödgas segelfartygen anlita bogsering, såvida de icke vilja vänta, hvarigenom de åter förlora en lång tid, och tid är penningar, och komma då i samma ställning som ångfartygen, för hvilka talaren medgifvit att farleden är af stor betydelse. Man har sagt, att fartyg från Ostindien icke skulle hafva någon särdeles fördel af skärgårdsledens förkortning genom Ståksundets uppreisning, men dessa långväga seglare hemfalla ju till den klass af fartyg, för hvilka den yttre, långa, trånga och krokiga segelleden förorsakar de största tids- och penningeförluster. Att af 40,000 läster 17,000, hvilka tillhöra den trafik, som skulle kunna gå den yttre skärgårdslinien, passera Södertelje kanal och erlægga kanalungälder, för att vinna tid, bevisar hvad jag förut sagt, att tid är penningar. Man har vidare sagt, att det endast vore ångfartygen, hvilka bereddes fördel genom den nya kanalen. Nåväl! det är ytterligare ett skäl för uppreisningen

af denna farled, ty sannolikt är ej den tid långt borta, då ångbåtarna allt mera undantränga segelfartygen, hvilka redan allmänt börja utrusta sig med auxiliärmaskiner eller begagna bogseringsfartyg inom skärgården.

Dessa anmärkningar torde få medfölja remissen.

Grefve von Platen: Det är möjligt, att jag i mitt sista anförande uttryckt mig otydligt, och det är då en skyldighet att rätta den missuppfattning som deraf kunnat uppstå.

Enligt den siste talarens yttrande skulle jag hafva uppgifvit, att omkring 17,000 läster gå genom Södertelje kanal, men så var icke min mening, utan ville jag säga att omkring 17,000 läster, hvilka kunnat gå genom Södertelje kanal, det oaktadt gått den yttre vägen; och utgör denna omständighet ett stöd för min åsigt, att man ej så mycket fäst sig vid den omständigheten, att vägen genom yttre segelleden är längre.

Öfverläggningen förklarades slutad, och motionen jemte yttrandena hänvisades till Stats-Utskottet.

Föredrogs Justitie-ombudsmannens den 26 dennes bordlagda embetsberättelse.

Herr Thyselius: Med föranledande icke af sjelfva embetsberättelsen, utan af en bland bilagorna till samma berättelse, anhåller jag att få nämna några få ord. Uti den tredje af dessa bilagor, öfverst på sidan 31, finnes, beträffande Riksdagens underdåniga skrifvelse den 15 Maj 1868 i anledning af väckt fråga om den s. k. administrativa domsrättens upphörande och förvaltningens förenkling i vissa hänseenden, införd en ifrån Kongl. Civil-departementet lemnad uppgift af följande lydelse: "Sedan, på sätt af föregående redogörelse inhemtas, underdånigt utlåtande från Kammar-kollegium inforrats, hvilket utlåtande ännu icke är afgifvet, har någon vidare åtgärd i frågan icke kunnat ega rum." Då berörda uppgift torde häntyda på eller af flera anses utmärka, att Kammar-kollegium gjort sig skyldigt till dröjsmål eller försummelse vid fullgörandet af ett embetsäliggande, anser jag mig af pligt emot det kollegium, som jag har den äran att tillhöra, uppmanad att begagna detta tillfälle för att gifva till känna, att denna Civil-departementets uppgift beror på ett förbiseende. Sedan Chefen för Kongl. Finans-departementet infortrat underdånigt utlåtande i ämnet ifrån Kammar-kollegium jemte ett par andra embetsverk, har nämnda kollegium, på Chefens för Civil-departementet underdåniga föredragning, fått sig anbefaldt att vid besvarandet af remissen ifrån Finans-departementet meddela underdånigt yttrande derom, huruvida icke af de mål, som från kollegium fullföljas till Kongl. Maj:t genom annat departement än Finans-departementet, några må anses vara af den beskaffenhet, att de böra öfverlemnas till domstol. Till underdånig åtlydnad häraf har Kammar-kollegium i ett sammanhang till

handläggning förehaft och uti ett underdånigt utlåtande yttrat sig i frågan till hela dess vidd, och sedermera redan den 1 Juli nästlidna år insändt detta underdåniga utlåtande, såsom Kongl. Maj:t föreskrifvit, till Kongl. Finans-departementet, hvilket departement likväl, med anledning deraf att de ifrån de öfriga embetsverken infordrade underdåniga utlåtandena ännu icke lära inkommit, icke torde hafva ansett sig hittills haft af nöden att underrätta Kongl. Civil-departementet derom, att Kammar-kollegium fullständigt afgifvit sitt underdåniga utlåtande. Chefen för sistnämnda departement, hvilken af embetsåligganden funnit sig föranlåten att ifrån Kammarens sammanträde sig aflägsna, har dessförinnan också bemyndigat mig att meddela, att ifrågavarande ifrån departementets expedition lemnade uppgift grundar sig på ett misstag.

Öfverläggningen förklarades slutad, och berättelsen jemte yttrandet hänvisades till Lag-Utskottet.

---

Herr Arrhenius uppläste en motion N:o 13, om ett tillägg i 2 § af Kongl. Förordningen angående vilkoren för bränvins tillverkning.

Hänvisades till Bevillnings-Utskottet.

---

Herr Westman anmälde sig och yttrade:

Då jag af tjenstegöromål varit hindrad att förut infinna mig vid Riksdagen, får jag anmäla, att detta hinder numera är undanröjdt.

---

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

In fidem  
O. Brakel.