

Föredrogs ånyo och bifölls Lag-Utskottets den 1 och 2 dennes bordlagda Utlåtande N:o 17, i anledning af väckt motion om ändring af 3 kap. 5 och 7 §§ Ärfdabalken.

Anmäldes och bordlades Andra Kammarens protokollsutdrag N:o 119, med delgifvande af Kammarens beslut öfver dess Tillfälliga Utskotts Utlåtande N:o 2, i anledning af Herr Åke Anderssons motion N:o 62, om rättighet för rusthållare vid de indelta kavalleriregementena att under vissa vilkor begagna nummerhästen till måttligt arbete.

Kammaren åtskiljdes kl. ½3 e. m.

In fidem

O. Brakel.

Måndagen den 7 Mars 1870.

Kammaren sammanträdde kl. 10 f. m.

Justerades ett protokollsutdrag för den 5 dennes och protokollet för den 26 sistlidne Februari.

Föredrogs ånyo Stats-Utskottets den 1 och 2 dennes bordlagda Utlåtande N:o 19, i anledning af dels Kongl. Maj:ts nädiga Proposition angående anslag till fortsättande af Statens jernvägsbyggnader, dels enskilde motionärers framställningar i fråga om stambanornas spårvidd och anläggningssätt samt angående understöd eller räntegaranti för ifrågasatta jernvägsanläggningar.

Härvid anmälde sig och yttrade:

Grefve Mörner, Carl Göran: Uti femte punkten af föreva-

rande Betänkande besvarar Stats-Utskottet den af Friherre Raab väckta fråga om spårvidden och anläggningssättet i öfrigt för Statens jernbanor. Emellertid torde det för hvar och en, som nitälskar för sparsamhet i Statens utgifter, vara af stor betydelse, att man, innan beslut fattas om anslag till den ena eller andra jernbansträckningen, vet på hvad sätt banan skall utföras; och då Stats-Utskottet i slutet af sitt Betänkande förklarar sig framdeles, det vill säga först efter det anslagen redan blifvit beslutade, vilja afgifva yttrande angående sättet för anskaffande af medlen, utan att Utskottet inlåtit sig på frågan, i hvad mån medel äro för ändamålet tillgängliga, synes det mig vara högst angeläget, att Riksdagen skaffar sig en garanti, att man icke kastar sig in på alltför kostsamma företag. Då det således är af vigt, att man må veta på hvilken fot man står, synes mig att frågan derom, huruvida stambanorna hädanefter skola anläggas på samma dyrbara sätt som hittills, bör afgöras, innan man fattar beslut om anslagen till jernbansträckningarne; och af sådan anledning hemställer jag, att femte punkten i Utskottets Betänkande måtte föredragas, innan tredje och fjerde punkterna företagas.

Herr Montgomery-Cederhjelms: För min del anhåller jag vördsamt, att Kammarerna icke måtte lemna sitt bifall till det af Grefve Mörner föreslagna föredragningssättet. Det synes mig nemligen ligga i sakens natur, att den första frågan måste vara den, huruvida man vill bevilja några medel till jernvagsanläggningar, och att först der- efter kan blifva fråga om spårvidd och anläggningssätt. I enlighet med denna uppfattning har Utskottet uppställt sitt Betänkande, och om ett sådant föredragningssätt beslötes, att frågorna komme i omvänd ordning, kunde det ju inträffa, att sedan man först fattat beslut om spårvidd och anläggningssätt i öfrigt, man sedan beslöte att icke anslå några medel. Då vore ju den förre öfverläggningen minst sagdt öfverflödig.

Den uppställning Utskottet gifvit sitt Betänkande torde således få anses vara den riktigaste, hvarföre jag anhåller, att Kammarerna måtte besluta att företaga frågorna i den ordning, hvori de i Betänkandet förekomma.

Herr Hasselrots: I motsats till den siste värde talaren anser jag första frågan icke vara, om Riksdagen vill anslå medel eller ej för nya banor, utan man måste först fråga sig, *hvertid* skola dessa medel anslås. Då nemligen kostnaden i högst väsendtlig mån betingas af anläggningssättet, måste man först hafva frågan derom afgjord, för att sedan kunna bedöma, huruvida man bör inlåta sig på företaget. Blir byggnadssättet billigt, kan man vara sinnad att bygga så mycket mera, och Grefve Mörners förslag synes mig vara förtjent af allt understöd. Men jag har dessutom ett annat förslag att framställa. Det torde nemligen vara att förvänta, synnerligast om beslut fattas att vidblifva det bredspåriga systemet, att den åsigt söker göra sig gällande, att icke några medel för närvarande böra anslås till norra och östra stambanorna. Skulle denna åsigt omfattas af majoriteten, torde deremot åtskilliga ledamöter vilja förena sig derom, att

nordvestra stambanan borde fullbordas redan detta år, åtminstone skulle jag i sådant fall obetingadt biträda Herr Wærns förslag; och jag tager mig derföre friheten föreslå, att föredragningen måtte så ordnas, att först företages frågan om anläggningssättet, sedan frågan om norra och östra stambanorna, och derefter frågan om anslag till nordvestra stambanan.

Herr Rydqvist: För min del hyser jag samma åsigt som Grefve Mörner nyss uttalat rörande 5:te punktens föredragning framför 3:dje och 4:de punkterna. Det är nemligen i min tanke af särdeles vigt att först afgöra, hvilket system för banbyggnaderna bör följas, antingen det bredspåriga eller smalspåriga, innan beslut fattas hvilketdera af de ifrågakämllda alternativa förslagen för bansträckningarne bör antagas. Skulle emellertid Grefve Mörners förslag icke vinna afseende, tager jag mig friheten hemställa, att *öfverläggningen* måtte komma att samtidigt omfatta 3:dje, 4:de och 5:te punkterna i Utskottets Utlåtande.

Friherre Raab, Adam: Då jag såsom motionär påyrkat infördandet af ett billigare byggnadssätt för Statens jernbanor, än det, som hittills varit följdt, är min ståndpunkt i förhållande till den nu ävägabragta frågan gifven. Men det är icke allenast af sådan anledning jag anhåller att få understödja Grefve Mörners hemstallan rörande föredragningssättet, utan jemväl derföre att yrkandet på ett billigare byggnadssätt står i öfverensstämmelse med den åsigt, Representationen tillförene uttalat. Redan den 23 Oktober 1860 beslöto nemligen Rikets Ständer en underdånig skrifvelse till Kongl. Maj:t, deruti de, under åberopande af sin vid derföretgånga riksdag gjorda likartade framställning, anhöllo att, alldenstund kostnaden för de jernbanor här i landet, som byggdes på Statens bekostnad, uppgått ända till 7 å 800,000 R:dr per mil, Kongl. Maj:t behagade tillse och anbefalla vidtagande af sådana åtgärder, att byggnadssättet blefve billigare. I anledning häraf anbefalldes d. v. byggnadschefen Friherre Ericson att inkomma med utlåtande; men den promemoria, som af honom till följd häraf upprättades, omfattade en annan åsigt, och så hafva vi kommit derhän, att kostnaden, i stället att nedgå, tvärtom ökats. Emellertid hyser jag fortfarande den åsigt, att ett billigt jernbansystem vore det för landet förmånligaste, och skälen för denna åsigt har jag utvecklats såväl i den af mig vid denna riksdag väckta motion, som ock uti en af mig vid 1862 års riksdag framlagd motion, N:o 215.

Frågan derom, huru dyrt man vill bygga, är, enligt min uppfattning, den viktigaste, ty af den frågans besvarande beror huru stor bansträckning man med de afsedda medlen kan åstadkomma; och jag kan derföre icke finna annat, än att vi, på sätt Grefve Mörner föreslagit, böra först till afgörande företaga frågan om sjelfva byggnadssättet och således behandla femte punkten i Utskottets Betänkande före tredje och fjerde punkterna.

Beträffande Herr Rydqvists förslag vill jag endast erinra, att detsammans antagande skulle föranleda att diskussionen finge en om-

fattning, som icke torde vara lämplig för frågornas bedömande, hvarjemte kunde inträffa, att man vid sjelfva beslutens fattande lika lätt kunde blifva utsatt för en surpris, ty då skulle man ju i allt fall votera öfver hvarje punkt särskildt.

Herr Montgomery-Cederhjelm: Såsom jag redan förut haft äran yttra, anser jag det vara uppenbart att, innan man bestämmer sig för sättet huru något skall utföras, bör man hafva afgjort huruvida man verkligen vill sjelfva saken. Frågan derom, huruvida vi skola bygga bredspåriga eller smalspåriga jernbanor, bör således, efter min uppfattning, icke företagas förr, än sedan det blifvit afgjort *om* och *i hvilken riktning* en jernbana skall byggas. Det är nemligen att bemärka, hurusom den omständigheten, att en *viss riktning* för en bana blifvit bestämd, mycket kan inverka på frågan om *sättet* för dess byggande.

Med afseende å Herr Hasselrots förslag vill jag nämna, att Utskottet, då det gifvit de särskilda frågorna en viss ordningsföljd, iakttagit — att jag så må säga — ett system, ity att första rummet gifvits åt nordvestra stambanan, enär någon meningsskiljaktighet rörande dess fortsättande icke torde förefinnas, samt densamma afser ett i första rummet viktigt politiskt intresse — brödralandens förening genom jernväg; att andra rummet gifvits åt den norra stambanan, såsom dernäst afseende det största och allmännaste intresse, och att i tredje rummet upptagits den östra stambanan, hvilken man ansåg icke vara i alla hänseenden af lika stor vikt som de andra.

Detta är anledningen till ordningsföljden i Utskottets Betänkande; och då denna ordningsföljd synes mig baserad på god grund, vidblifver jag mitt yrkande, att Kammaren måtte företaga frågorna i den ordning, hvori de återfinnas i Utskottets framställning.

Grefve Mörner: För min del har jag icke kunnat blifva öfvertygad af den siste värde talarens anförande. Hvar och en, som ernar uppföra ett hus, vill väl, innan han besluter sjelfva företaget, göra sig reda för *huru* och med *vilka tillgångar* han skall bygga. Gör han annorlunda, handlar han, enligt min uppfattning, oklokt och ruinerar sig lätt. — Jag hoppas, att icke Staten må slå in på en sådan väg, och vidblifver därför mitt yrkande.

Herr Hasselrot: Innan Kammaren fattar ett beslut i fråga om föredragnings sättet, ber jag att ännu en gång få erinra, att frågan derom, huruvida vi under detta år skola endast fortsätta eller om vi skola färdigbygga nordvestra Stambanan, kan blifva beroende deraf, huruvida medel beviljas eller icke till norra och östra stambanorna; hvarföre ock Utskottets förslag beträffande sistnämnda banor först torde böra till afgörande företagas.

Sedan öfverläggningen i fråga om sättet för Utlåtandets föredragning härefter förklarats slutad, yttrade Herr Grefven och Talmannen, att i afseende derå hade yrkats dels af Herr Montgomery-Cederhjelm, att de i Utlåtandet förekommande särskilda punkter skulle företagas till

afgörande i samma ordning, hvori de finnas uti Utlåtandet upptagna; dels af Herr Hasselrot, att den första punkten måtte komma under pröfning näst efter den fjerde; dels af Grefve Mörner, att den femte punkten skulle förekomma näst efter den andra, och dels af Herr Rydqvist, att den tredje, fjerde och femte punkten skulle i ett sammanhang föredragas. Då de tre sistberörda yrkandena, enligt Herr Grefvens och Talmannens åsigt, vore af den beskaffenhet, att hvart och ett af dem kunde särskildt företagas till afgörande, utan att det beslut, som öfver det ena kunde komma att fattas, förhindrade det andras pröfning; ansågo Herr Grefven och Talmannen sig nu först böra hemställa, huruvida Kammaren behagade besluta, att Stats-Utskottets försvarande Utlåtande skulle punktvis företagas till afgörande, med öppen rätt för Kammaren att sedermera särskildt pröfva de yrkanden, som afsågo ordningen och sättet för 1:sta, 3:dje, 4:de och 5:te punkternas föredragning.

Ropades ja.

Härefter framställde Herr Grefven och Talmannen proposition på Herr Hasselrots förslag, att den första punkten skulle förekomma näst efter den fjerde, och sedan härtill svarats många nej jemte ett eller annat ja, hemställde Herr Grefven och Talmannen, att den första punkten skulle i främsta rummet föredragas, hvartill svarades ja.

Sedan Herr Grefven och Talmannen vidare framställt proposition på bifall till Grefve Mörners yrkande, att den femte punkten skulle föredragas näst efter den andra, men dertill svarats många nej, blandade med ja; gjordes proposition derå, att femte punkten skulle förekomma i den ordning, hvori den finnes uti Utlåtandet upptagen; och då svaren nu utföllo med många ja, blandade med nej, förklarades ja hafva varit öfvervägande.

Grefve Mörner begärde votering.

Uppsattes, justerades och anslogs följande voteringsproposition:
Den, som vill att 5:te punkten i Stats-Utskottets Utlåtande N:o 19 skall företagas till afgörande i den ordning den finnes i Utlåtandet upptagen, röstar

ja;

Den det ej vill, röstar

nej;

Vinner nej, besluter Kammaren, att 5:te punkten skall företagas till afgörande näst efter den andra punkten.

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

Ja — 66.

Nej — 34.

Slutligen gjordes proposition på antagande af Herr Rydqvists

förslag, att 3:dje, 4:de och 5:te punkterna skulle i ett sammanhang föredragas, hvarvid svarades många nej jemte åtskilliga ja; och sedan Herr Grefven och Talmannen härefter hemställt, att hvar och en af dessa punkter skulle särskildt företagas till afgörande, samt denna proposition besvarats med många ja jemte åtskilliga nej, förklarades ja nu hafva varit öfvervägande.

Till följd af hvad sålunda beslutats förekom nu först till pröfning:

Första punkten.

Herr Wærn: Jag är i förlägenhet, huru jag skall kunna anföra några nya skäl för den förändring i arbetsplanen för nordvestra stambanan, som af mig blifvit föreslagen. De motiver härför, jag i min motion framställt, äro så enkla och klara, att de stora fördelar, som skola uppstå genom påskyndandet af banans fullbordande, lätteligen böra af hvar hvar och en inses. I de motskäl åter, som anförts, sammanställer man antingen denna fråga med föregående beslut i dylika saker eller sammanblandar man den med helt andra frågor. Jag hoppas dock, att Första Kammaren skall fatta sitt beslut rörande den nordvestra stambanan liksom i alla andra frågor på grund af sakens egen natur, oberoende af alla kombinationer med andra frågor, och jag är öfvertygad, att, om mitt förslag förtjenar understöd, sådant äfven skall komma det till del.

Som känt är, ifrågasatte Kongl. Maj:t år 1867 en förhöjning i det till nordvestra stambanan beviljade anslag, i afsigt att banans fullbordande måtte kunna påskyndas. Vid 1868 års riksdag gjordes väl af Kongl. Maj:t framställning derom, att anslag till denna bana måtte beviljas med afseende å densammas färdigblifvande under år 1871, men af det uttryckliga skäl att ett högre anslag icke kunde under *dävarande* omständigheter ifrågasättas. Man har likaledes sett, att Stats-Utskottet vid alla de riksdagar, då frågan förevarit om beviljande af anslag till nordvestra banan, erkänt angelägenheten af att man genom dess fullbordande, så fort som möjligt vore, finge tillgodonjuta frukterna af de å densamma nedlagda kostnader. Särskilda omständigheter hafva ock föranledt, att detta låter sig göra tidigare, än man år 1868 antog. Då man år 1869 ville afhjelpa den i landet rådande nöden, fann man nemligen att detta lättast kunde ske genom att höja anslaget till den nordvestra stambanan och dymedelst bereda arbetsförtjenst åt den hungrande befolkningen. I sådan afsigt medgaf Riksdagen, att af 1870 års anslag redan under 1869 en million Riksdaler skulle få användas till denna banas fortsättande, äfvensom Kongl. Maj:t förordnade, att 300,000 Riksdaler, afsedda för det till sammanbindningsbanan genom hufvudstaden hörande stationshus, skulle förskottsvis för förstnämnda ändamål få disponeras. De till följd af nöden nedtryckta arbetslönerna i förening med gynnsamma väderleksförhållanden hafva gjort, att arbetet å nordvestra stambanan kunnat bedrivas med sådan raskhet, att den skulle kunna öppnas för trafik redan under innevarande år, såframt Riksdagen bifölle min motion, det vill säga medgäfvade att, utöfver hvad Kongl. Maj:t före-

slagit, redan under innevarande år skulle få användas 900,000 R:dr af 1871 års anslag.

Kongl. Maj:t har, då han i sin nådiga Proposition föreslagit jernvägsbyggnader, som skola upptaga flera års tid, ansett nödigt uttala sig om hvilket belopp som för framtiden årligen bör för detta ändamål användas. Jag erkänner, att vi måste vara tacksamma mot Regeringen, för att hon gifver oss del af sina åsigtter om huru landets jernvägsbyggnader skola bedrifvas, men jag vill icke derföre obetingadt medgifva lämpligheten af att flera år förut bestämma, huru stort belopp, som skall hvarje år användas, utan är det min öfvertygelse, att ett sådant förfaringssätt skulle medföra många och stora olägenheter. Det förutsätter nemligen, att ej blott samma antal arbetare, utan ock samma belopp penningar för inköp af skenor, materiel och dylikt skulle för hvarje år användas, men som detta icke utan ränteförluster och misshushållning kan ske, enär nämnda materiel egentligen ej förän under sista byggnadsåret behöfves, så skulle anslaget lika belopp år från år leda derhän, att den arbetsstyrka, som kan användas, blefve år från år olika, större de år då ingen materiel behöfde köpas, och betydligt mindre när detta måste ske. Det är väl då bättre att från början bestämma det antal år, på hvilka man vill fullborda en jernvägsbyggnad, och huru stort antal arbetare man för detta ändamål kan och bör under hela tiden använda, samt att låta det årliga anslaget belopp variera allt etter som man utom till utgifter för arbete äfven behöfde penningar till inköp af materiel. Dessutom finnas inom Representationen så många olika bevelkelsegrunder, som vilja göra sig gällande, då det är fråga om att bevilja anslag till jernvägsbyggnader, att jag är öfvertygad, att den för ingen del vill låta binda sig vid några bestämda belopp. Vi se ju också huru de Stats-Utskottets betänkanden, som röra anslag till jernvägsbyggnader, alltid äro försedda med reservationer i afseende å sumornas storlek. Lika vanskligt, som jag tror det är att i afseende på anslagens belopp fastställa vissa ovilkorliga principer, som skola följas vid byggandet af våra jernvägar, lika oriktigt anser jag det ur ekonomisk synpunkt vara, att, då man till följd af temporära förhållanden nödgats göra rubbningar i de planer man antagit för ett arbete, icke taga de nya förhållandena, sådana de i följd af dessa rubbningar blifvit, i betraktande, utan, med uppoffring af de fördelar man är i stånd att vinna, återgå till en plan, som icke längre är eller kan vara ändamålsenlig. Bättre är väl då att, när omständigheterna medgifva, för att icke säga påkalla det, påskynda arbetets fullbordande och så medelst snarare komma i åtnjutande af ränta på de nedlagda omkostnaderna. Det är just detta, som jag anser nu i afseende på den nordvestra stambanan hafva inträffat. Jag kan icke finna någon giltig orsak, hvarföre man icke skulle kunna besluta att redan i år för för denna bana använda 900,000 R:dr af anslaget för år 1871. Omkostnaderna för dessa penningar skulle blifva allenast ungefär $\frac{1}{3}$ års ränta i desamma, då deremot den rent ekonomiska vinsten här af blefve, att vi så mycket för erhöile afkastning af samtliga de millioner, denna bana kostat oss. Jag har dessutom i min reservation visat, huru den afgift, som nu erlægges för begagnande af Norsk ma-

teriel å en del af banan och som skulle upphöra i samma stund banan i sin helhet öppnades, uppgår till mer än $\frac{1}{3}$ års ränta på 900,000 R:dr. Förutom de ekonomiska fördelarne skulle äfven i politiskt afseende stor vinst uppstå genom ett tidigare öppnande af banan. Jag vill icke, då det skulle leda allt för mycket från ämnet, ingå i några detaljer rörande de politiska fördelarne, men jag är öfvertygad att hvar och en skall erkänna, att man icke bör eller kan blunda för dem. Icke kan det vara likgiltigt om den närmare samfärdseln brödrafolken emellan möjliggöres ett år förr eller sednare — just vid en period, då två så stora frågor i afseende på dessa folks förhållande till hvarandra stå på dagordningen, som de nu för ändringar i unionsakten och i mellanrikslagen. Innan jag slutar, vill jag, för att slippa ännu en gång besvara Kamnaren, fästa Herrarnes uppmärksamhet på, att min motion icke afser att till nackdel för norra och östra stambanorna höja ett ifrågasatt anslag till nordvestra banan, utan endast att äfven på innevarande år fördela det anslag, som i och för denna banas fullbordande är föreslaget att utgå först 1871. Icke kan en sådan fördelning af hvad som är afsedt endast för denna bana verka störande på jernvägsarbetena inom Upland, Westmanland eller Östergötland. På grund af hvad jag haft äran anföra anhåller jag om bifall till min reservation.

Friherre Funck: Likasom jag förut inom Stats-Utskottet motsatt mig Herr Wærns förslag, vill jag äfven nu göra det, och skall jag försöka för Kamnaren utveckla de skäl, som förmått mig dertill. Jag anser det först och främst gauska betänkligt att, då icke tvingande omständigheter dertill föranleda, rubba en redan uppgjord statsreglering. Det är visserligen sannt, att det blir nödvändigt att för denna bana bevilja de 1,600,000 R:dr, som Kongl. Maj:t begärt och Utskottet tillstyrkt i följd af anticipationen förlidet år. Men hvad beträffar de 900,000 R:dr, som af Herr Wærn blifvit föreslagna att i och för banans fullbordande under innevarande år ytterligare anslås, så skulle, i händelse Riksdagen ginge in derpå, och denna bana således blifve färdigbyggd i år, följden blifva den, att då *något* anslag alltid skulle redan innevarande år behöfva lemnas för norra och östra banorna, men tillgång att anticipationsvis taga detta på anslaget till nordvestra banan naturligtvis skulle saknas, om detta anslag helt och hållet medtoges detta år, man nödgades till dessa banor ytterligare gifva åtminstone de 500,000 R:dr, som ifrågasättas i Kongl. Maj:ts nådiga Proposition. För att ersätta denna summa, skulle vi åter nödgas äfven nästa år höja anslaget. Detta är ett af mina skäl mot Herr Wærns förslag.

Det andra skälet, som också bestrides af Herr Wærn, är, att jag anser det vara olämpligt att rubba den för en jernvägsbyggnads fortgång och fullbordande redan en gång af Konung och Riksdag antagna plan, och jag tror mig i detta afseende kunna visa, att trenne Riksdagar uttryckt den åsigt, att denna bana skall fullbordas först år 1871. Så till exempel ansåg sig 1867 års Stats-Utskott, i anledning af väckt förslag om tillökning med 720,000 R:dr i det vid föregående riksdag beviljade anslag i och för arbetenas påskyndande,

böra erinra om nödvändigheten af att arbetena inskränktes inom det belopp, som för hvarje riksdag dertill anvisades — en åsigt, som äfven af Riksdagen gillades. Riksdagen afslog till och med Utskottets hemställen, att anslaget måtte höjas, om trafikinkomsten lemnade större behållning än det bestämda anslaget, hvarigenom Riksdagen således uttalade sig för ett långsammare byggande af denna bana. Kom så 1868 års riksdag, då alternativa förslag, af hvilka tvänne afsågo vägens färdigbyggande 1870 och tvänne 1871, framlades. Kongl. Maj:t uttalade sig för det alternativ, som afsåg färdigbyggandet 1871, och begärde i sådan afsigt för 1869 4,650,000 R:dr, hvaremot Stats-Utskottet, som ansåg att återstående byggnadsarbetet borde fördelas på 4 år, föreslog endast 2,250,000 R:dr. Häre mot reserverade sig Herr Wærn, påyrkande banans fullbordande 1871, och fördelade för detta ändamål det återstående anslagsbeloppet 9,270,000 R:dr på de 3 återstående åren. Han yrkade således för år 1869 3,090,000 R:dr, hvilket ock af Riksdagen bifölls. Att detta beslut äfven afsåg en bestämd byggnadsplan för återstående tiden, synes af den debatt, som då i denna Kammare fördes, och ur hvilken jag anhåller att få uppläsa några ord, yttrade af en Regeringens ledamot, Friherre af Ugglas: "Man har önskat få tidpunkten för arbetets afslutande bestämd, på det att man på förhand skulle kunna ordna arbetet på det mest hushållsaktiga sätt, hvilket blir omöjligt, om man icke antager någon gifven plan. Kongl. Maj:t har, som sagdt är, utgått från den åsigten, att denna bana skulle blifva färdig år 1871." En ledamot af Kammarerna yttrade vid samma tillfälle: "När frågan är så enkel och fördelarne af att få banan färdig på kort tid äro så positiva, så vill jag, i händelse någon understödjer mig i det hänseendet, votera för den summa, hvarigenom banan kan blifva färdig 1870, men, om ingen förklarar sig med mig häri, för den summa, som erfordras för att få banan färdig 1871." Vid 1860 års riksdag vidhöll Kongl. Maj:t den byggnadsplan, som blifvit antagen 1868, och äskade endast 3,100,000 R:dr, hvilka af Riksdagen beviljades. Vid samma riksdag medgafs, i afsigt att derigenom lindra nöden, att under loppet af då löpande år skulle af 1870 års anslag få användas en million R:dr. Ingen kan påstå, att detta medgifvande skedde för att rubba den dittills följda arbetsplanen, nej, det hade ett alldeles speciellt ändamål, att hindra den pågående nöden. Det är visserligen sannt, att medelst denna million samt genom de 300,000 R:dr, som, afsedda för annat ändamål, blifvit förskottsvis anvisade till denna bana, arbetet kunnat så betydligt påskyndas, att det är en möjlighet att redan innevarande år fullborda banan. Jernvägsbyggnadsstyrelsen har också gjort allt hvad i dess förmåga stått för att forcera arbetet och söka ernå ett resultat, som trenne Riksdagar ej önskat och Kongl. Maj:t ej accepterat. Den hastighet, hvarmed styrelsen bedrifvit arbetet, är beundransvärd, men detta bör ej inverka på Riksdagens beslut, och Riksdagen bör icke, genom att bifalla Herr Wærns förslag, gifva ett prejudikat, som alltid hädanefter skulle gifva anledning till dylika framställningar, då en jernvägsbyggnad nalkades sin fullbordan. Hvad särskildt angår den af Herr Wærn påpekade olägenheten af att samtidigt bygga på tre ställen, så skulle den ingalunda förekommas genom Herr Wærns förslag,

utan endast framflyttas något tidigare, ty då vi måste redan i år påbörja arbetena å norra och östra banorna, skulle ju dessa pågå samtidigt med arbetena å nordvestra banan.

Härefter kommer jag till en annan i Herr Wærns reservation anmärkt omständighet, som är af största vikt. Han säger nemligen: "Säkert är, att det plötsliga afskedandet af en stor del utaf den arbetspersonal af omkring 2,000 man, hvilka nu är samlade på nordvestra stambanan, som måste ega rum, om Riksdagen inskränker anslaget, skall förorsaka mycket bekymmer".

Jag vill då anmärka, att vi hafva skäl hoppas, att denna viktiga omständighet skall af Kongl. Maj:t beaktas, ty vi hafva sett huru Kongl. Maj:t, för att undvika en sådan fara, i sin nådiga Proposition begärt 1,600,000 R:dr. Den Kongl. Propositionen innehåller på 5:te sidan: "Men då det icke för arbetets jemna gång kan vara gagneligt, att detsamma under innevarande år minskas, anser Kongl. Maj:t önskligt, att för året anvisas ytterligare 1,600,000 R:dr att till arbetenas fortsättande å nordvestra stambanan utgå."

En sak, som jag icke heller kan gilla, är den fördelning af anslaget för 1870, som af Herr Wærn blifvit föreslagen. Jag vill nemligen påstå, att det är att gå till väga på bakvänt sätt, att anskaffa komplett materiel till en jernväg, innan sjelfva banan är färdig.

Slutligen vill jag såsom ett sista skäl mot bifall till Herr Wærns förslag anföra den fara i afseende på arbetets soliditet, man löper genom att forcera byggnaden, och anhåller jag att få uppläsa hvad Jernvägsstyrelsen, då den år 1868 framställde de förut omnämnda alternativa förslagen, i detta afseende uttalade såsom sin åsigt: "att i anseende till jordmånens beskaffenhet man hade att befara för trafikrandet menliga sättningar å de höga bankarne, i fall trafiken straxt efter deras fullbordande och således innan de vunnit full fasthet skulle öppnas, på grund af hvilket allt banans fullbordande i sin helhet 1870 ej vore med säkerhet att påräkna, med mindre ett med 1 å 1½ million ökad t anslag för 1868 kunde åstadkommas." Denna fara framhålles ännu bestämdare i Kongl. Maj:ts nådiga Proposition till samma Riksdag rörande denna bana. Det heter nemligen der: "då hela nordvestra stambanans färdigblifvande 1870 *icke skulle på ett ändamålsenligt sätt kunna åstadkommas*, utan att ett ganska betydligt tillskott 1868 blefve tillgängligt, beslutar sig Kongl. Maj:t för det alternativ, som afser banans fullbordande 1871".

Med anledning af hvad jag nu haft äran anföra anhåller jag, att Kammarén, utan afseende på Herr Wærns reservation, måtte bifalla Utskottets förslag.

Friherre Beck-Friis: Då jag ej med min röst bidragit till Stats-Utskottets beslut, anhåller jag att få angifva skälen till min afvikande mening. Då man sagt, att bifall till Herr Wærns förslag skulle innebära en afvikelse från den en gång för nordvestra stambanan fastställda planen, så hemställer jag till dem, som för lidet är röstade för en million R:dr ökad t anslag till ifrågavarande bana, huruvida ej en afvikelse redan då egde rum och konsekvensen således ej först nu blifvit bruen. Det synes derföre ej vara skäl att fästa sig vid denna

anmärkning. Man har vidare anført, att arbetena ej skulle hinna konsolideras, om banan färdigbyggdes och för trafiken öppnades redan i år, och den siste värde talaren har i detta hänseende framställt åtskilliga betänkligheter; men efter de upplysningar, som i Stats-Utskottet meddelades, lär en sådan farhåga sakna all grund. Reservanten har framhållit det orimliga deri att för detta år minska arbetsanslagen ända till 1,800,000 R:dr. Visserligen har den siste ärade talaren erinrat, att Stats-Utskottet just af denna anledning tillstyrkt anslaget höjning med 600,000 R:dr utöfver den million som lemnats i förskott. Men den värde talaren synes hafva glömt, att Kongl. Maj:t i sin nådiga Proposition anhållit att å anslagen för nästa år för norra och östra banorna redan under innevarande år få anticipera en half million. Då emellertid Stats-Utskottet afslagit Kongl. Maj:ts framställning i denna väg, så qvarstår ju skälen för reservantens nyss antydda farhåga, att arbetena skulle behöfva betydligt förminska detta år för att ånyo ökas ett följande; och bifall till Utskottets förslag skulle således lätt kunna åstadkomma en våldsam rubbning för den nuvarande arbetspersonalen, hvilket ej vore klokt. Härtill kommer att, genom beviljande af dessa 900,000 R:dr, nordvestra stambanan kan hinna fullbordas, innan arbetena å norra och östra banorna taga sin början, hvarigenom undvikes olägenheten af samtidigt jernvägsarbete på tre olika banor. Vidare vore det synnerligen fördelaktigt, om nordvestra banan i dess helhet kunde för trafik upplåtas å en tid, då vattenkommunikationer ej konkurrera. Detta skulle komma att inträffa, derest Riksdagen nu beviljar det af Herr Wærn föreslagna belopp, i det banan då antagligen kan öppnas redan instundande November månad, men i annat fall först omkring Juli nästa år, hvarigenom således ett helt års trafikinkomst skulle gå för staten förlorad, genom att på några månader uppskjuta utbetalningen af dessa 900,000 R:dr. Dessa järo de industriela skäl som för mig varit bestämmande. Men härtill kommer slutligen vissa höfvlighets- och politiska skäl. Det synes nemligen att, då Norrmännen å sin sida hafva med skyndsamhet bedrifvit de jernvägsarbeten, som skola åstadkomma en direkt och snabb förbindelse emellan de båda brödrafolken och på det förhöjda anslag, som förra årets Riksdag lemnade till nordvestra banan, grundat förhoppningar om dess öppnande redan i år, vi ej böra tveka att, då sådant kanske med den ringa uppoffring för ögonblicket som här är i fråga, tillmötesgå deras önsknings, synnerligen som Norska Stortinget nästa vinter första gången sammanträder under den nya representationsformen och frågan om revision af unionstraktaten då kommer å bane. Jag röstar för bifall till Herr Wærns förslag.

Friherre Nordenfalk: Ehuru redan några af de skäl, som för mig äro bestämmande i denna fråga, blifvit anförda, beder jag dock att få yttra några ord. Utskottet har hemställt om bifall till Kongl. Maj:ts Proposition. Går jag då till denna Proposition för att finna motiven till densamma, måste jag bekänna, att jag kommer till korta. Kongl. Maj:t har ansett att fyra millioner R:dr årligen borde i allmänhet beviljas för jernvägsbyggnader, men föreslår icke desto

mindre straxt derefter, att Riksdagen nu ville anvisa en summa af 5,600,000 R:dr. Det är klart att, om ock Kongl. Maj:t ansett att en del af detta belopp borde å nästa års anslag anticiperas, saken derigenom icke förbättras. Denna anticipation har Kongl. Maj:t föreslagit på det skäl, att det ej vore för arbetets jemna gång fördelaktigt, att anslaget på en gång minskades innevarande år. Detta skäl gäller fullkomligt för anvisande af en million R:dr för detta år, men kan ej appliceras på återstående 600,000 R:dr, ty de logiska alternativen äro att antingen anvisa en million såsom ersättning för förskottet i fjor eller ock att bifalla Herr Wærns förslag, hvaremot Utskottets förslag är en halfmesyr, hvarmed intet vinnes. För min del vill jag blott tillägga, att jag anser öfvervägande skäl tala för Herr Wærns förslag, då den från början afsedda planen redan blifvit rubbad så väl genom det af omständigheternas tvång i fjor påkallade beslutet om förhöjdt anslag, som genom bidraget från Handels- och Sjöfartsfonden. Jag tror derföre, att man, såsom frågan nu står, bör utslutande se på den ekonomiska fördelen, af hvad reservanten föreslagit — en sida af saken, som af ingen blifvit bestridd; och yrkar således bifall till Herr Wærns reservation.

Herr Grefven och Talmannen tillkännagaf, att anslag blifvit utfärdadt till sammanträdet fortsättning kl. 6 e. m.

Herr von Ehrenheim: Då denna Proposition förevar till behandling i Regeringen, undgick det visserligen icke Regeringens uppmärksamhet, att nordvestra stambanan genom ett högre anslag under år 1870 kunde blifva färdig detta år, lika litet som att vissa fördelar härmed skulle vara förenade. Då likväl de beslut och framställningar, som vid sednaste riksdagar i ämnet egt rum, utgått från den förutsättning, att banan först 1871 skulle blifva färdig, ansåg Regeringen sig icke hafva skäl att afvika från hvad sålunda af statsmakterna blifvit antaget. Det ligger onekligen en stor vikt derpå, att man vid beviljande af jernvägsanslag fasthåller den tid, då banan från början afsetts att färdigbyggas, och det så mycket mera som en bana nästan alltid genom ökad anslag och ökade ansträngningar mot den tid, då banan efter beräkning skall blifva färdig, kan tidigare färdigbyggas, samt de skäl för ökad anslag, som här framhållits, således vid hvarje bana återkomma och, om de vinna afseende, framkalla en ojemnhet i anslag, som är långt ifrån att vara nyttig. Man har åberopat, att en afvikelse från hvad som var antaget skedde, då Riksdagen 1869 beviljade, att 1,000,000 af 1870 års anslag fick förstnämnda år användas, men vid öfverläggningen härom ifrågasattes icke, att banan härigenom skulle kunna blifva färdig 1870, utan endast att den skulle kunna öppnas för trafik tidigare under 1871 än eljest vore möjligt. Måhända skulle åtskillige af de ledamöter af Kamrarne, som röstade bifall till nyssnämnda anslag, icke hafva gjort det, om de trott att ett sådant bifall skulle föranleda en så betydlig förhöjning i anslaget för 1870, som Herr Wærn ifrågasatt.

Något helt annat än den tillökning i anslag, som här blifvit yrkad, är den dispositionsrätt af ett beviljadt anslag, som Kongl. Maj:t

i afseende på norra och östra stambanan begärt. En sådan dispositionsrätt blifver icke öfverflödig utan tvärtom af ännu mer vigt än eljest, om Herr Wærns förslag antages.

På dessa skäl och de af Friherre Funck anförda anhåller jag om bifall till Stats-Utskottets Betänkande.

Grefve Hamilton, Henning: Den mening jag hyser i förevarande fråga delas sannolikt icke af flertalet bland Kammarens ledamöter, och då Andra Kammaren redan lärer fattat ett från densamma afvikande beslut, kan det måhända synas gagnlöst att upptaga Kammararens tid med tillkännagifvandet af min åsigt. Sannolikheten att vara i minoriteten minskar likväl icke representantens pligt att uttala hvad han anser rätt, men ålägger honom måhända att ej med allt för stor vidlyftighet söka göra sin åsigt gällande. Jag skall därför söka att fatta mig så kort, ämnets beskaffenhet möjligen medgifver.

Innan det är möjligt att fatta ett beslut i afseende på framtida jernvägsbyggnader, är det nödigt att bestämma det belopp, som årligen kan för ändamålet användas, emedan afgörandet af hvarje särskild fråga dock ytterst beror af möjligheten att inom en beräknelig, icke allt för aflägsen framtid fullborda de arbeten, hvilkas utförande blir Riksdagens beslut.

Så till vida synas meningarne i detta hänseende vara eniga, som det allmänt erkännes, att årsanslaget till jernvägsbyggnaderna icke bör allt för mycket vexla. Då ett lika belopp under en följd af år för ändamålet utgår, behöfver ingen kännbar rubbning ske i antalet af befäl och arbetsmanskap, hvarjemte den inhemska industrien kan bereda sig att förse jernvägarne med den årligen nödiga rörelsematerielen, utan fara att nödgas inskränka en verksamhet, som, för tillfredsställandet af ett tillfälligt behof, blifvit allt för högt upptrifven.

Vidare torde man vara ense derom, att anslagen till jernvägsbyggnaderna icke böra höjas utöfver hvad de under de sednaste åren utgjort, samt icke heller minskas så mycket, att arbetet genom så kallad faux frais öfver höfvan fördyras. Man synes sålunda hafva kommit derhän, att endast enstaka röster höja sig för anslagets ökande utöfver 4 millioner, och att å andra sidan icke heller många yrka dess nedsättande mycket under 3 millioner R:dr.

I Kongl. Maj:ts nådiga Proposition är antaget, att anslaget för jernvägsbyggnaderna hädanefter bör årligen utgå med 4 millioner R:dr, och har såsom grund härför blifvit anfördt, att den årliga kapitalbildningen i riket icke torde för högt uppskattas, om det antages, att, utan egentligt men för landets näringar, ett belopp af 4 millioner årligen kan för statsbanornas byggande inom landet upplånas. Vore kapitalbildningen inom landet det enda, man vid frågans afgörande hade att betrakta, synes det visserligen sannolikt, att nämnda summa årligen torde blifva för upplåning tillgänglig, ehuruval det redan kan vara tvifvelaktigt, om Staten kan upptaga hela detta belopp, utan att ingå i en för den enskilda industrien menlig täflan om det nybildade

bildade kapitalet, eller, med andra ord, huruvida ej vissheten om detta Statens årliga behof skulle hålla räntan vid en af den lifliga efterfrågan betingad, för näringarne skadlig höjd. Frågan måste emellertid vara beroende af åtskilliga andra omständigheter, som förtjena att öfvervägas. Staten har redan förbundet sig att med en miljon bidraga till Oscarshamn—Nässjö-banan och otvifvelaktigt är, att äfven framdeles enskilda jernvägsföretag skola påkalla dess mellankomst, så att dess upplåning icke kommer att inskränka sig till behofvet för dess egna jernvägar. Vidare förekomma i vårt land ej sållan missväxtår, då Statens minskade inkomster, i bredd med nödvändigheten att lemna undsättning åt de nödlidande, tvingar Riksgälds-kontoret att upptaga tillfälliga lån, som trycka på penningmarknaden. Slutligen — och hvilket torde företrädesvis förtjena uppmärksamhet — måste, så vida ej jernvägsbyggnaderna skola komma att på ett skadligt sätt tynga på budgeten och hindra anslag för andra viktiga ändamål, förhållandet så ordnas, att annuiteten för det till jernvägsbyggnader hvarje år upptagna lån ej öfverstiger det belopp, hvarmed nettobehållningen af jernvägstrafiken kan antagas årligen ökas. Att med säkerhet beräkna detta belopp, är icke möjligt, och sannolikt kommer det hädanefter såsom hittills att blifva i någon mån vexlande. Det är klart, att under den första tiden efter en jernvägs anläggande, då inga eller obetydliga kostnader behöfva nedläggas på dess underhåll, växer nettobehållningen hastigt och i samma mån som allmänheten lär sig att begagna det nya transportmedlet. Snart nog blifva dock reparationer, ombyte af rails och sleepers med mera nödiga, rörelsen har tagit sin bestämde riktning, och nettoinkomsten af jernvägarne kan sedan icke ökas mera, än som betingas af industriens tillväxt och dess deraf följande ökade behof af transport-medel. För att komma sanningen så nära som möjligt, torde man derfor icke hafva någon annan utväg än att tillse huru förhållandet under föregående år varit och deraf taga ett medeltal, hvilket då, åtminstone för de närmast följande åren, bör gifva ett någorlunda riktigt resultat. Det visar sig härvid, att den årliga tillökningen i nettobehållningen af jernvägstrafiken under åren 1861—1868 i medeltal utgjort 1,827 R:dr per banmil, och då omkring 100 mil äro för trafikens öppnade, bör nettobehållningens årliga tillväxt under den närmaste framtiden kunna beräknas till 180,000 R:dr, hvilket efter 6 procent utgör annuiteten för ett lån af 3,000,000 R:dr. Detta är således det belopp, som för närvarande kan med någorlunda trygghet såsom årligt jernvägsanslag antagas, men hvilket ej heller bör väsendtligen öfverskridas och detta så mycket mindre, som den nordvestra stambanans fullbordan under nästkommande år väl kommer att öka de trafikerade banmilens antal, men sannolikt icke nettobehållningen af jernvägstrafiken i dess helhet.

Tillämpar jag hvad jag här yttrat på årets anslag till fortsättande af den nordvestra banan, bör detta icke bestämmas högre än 1 miljon R:dr. Såsom skäl för Kongl. Maj:ts förslag att för detta ändamål bevilja 1,600,000 R:dr anföres, att det icke för arbetets jemna gång vore gagneligt, om anslaget under innevarande år blef

mindre än under det nästföregående. Detta skäl synes dock icke tillräckligt. Anslaget till nordvestra stambanan har utgjort:

vid 1865—1866 års riksdag	3,400,000 R:dr,	
” 1867	” ”	2,000,000 ”
” 1868	” ”	3,090,000 ” och
” 1869	” ”	3,100,000 ”

och ehuru till nödens afhjelpande i de af missväxt hemsökta orterna bifölls ett vid sistlidne riksdag af enskild motionär väckt förslag, att af innevarande års anslag 1 million R:dr redan under år 1869 skulle få användas, kan man väl icke deraf härleda en nödvändighet att höja anslaget för detta år än ytterligare, sedan anledningen till den förra förhöjningen upphört. Att jemhet i de årliga byggnadsanslagen är en fördel, har redan blifvit erkänt, men detta skulle bättre vinnas genom att för innevarande år till nordvestra stambanans fortsättning anvisa endast 3,100,000 R:dr, eller 1 million utöfver hvad redan finnes att tillgå, så vida icke Riksdagen anser sig fortfarande kunna för jernvägsbyggnaderna anvisa ett högre belopp.

Inom denna Kammare finnas säkerligen ej många, som önska, att man med nordvestra stambanans fulländande skall afbryta allt bygande af stambanor, men inom Riksdagen i dess helhet skola utan tvifvel ett ej ringa antal röster höja sig för ett sådant beslut, och ingen torde i detta ögonblick kunna med visshet säga, att det icke blir Riksdagens. Det vore i sådant fall väl, om man i år icke beviljat så stort anslag för nordvestra banan, att afbrottet under nästa år blir allt för kännbart. Då härtill kommer, att någon angelägenhet icke synes förefinnas att några månader tidigare under år 1871 fullborda en bana, hvarå, enligt hvad mången fruktar, trafiken ej kommer att betäcka driftkostnaden; att, på sätt Kongl. Maj:ts nådiga Proposition om statsverkets tillstånd och behof upplyser, Riksgälds-kontoret, äfven om blott 1 million i år anslås, har att före årets slut fylla en brist af 5,200,000 R:dr, till hvars betäckande 1870 års bevilning 2,600,000 R:dr visserligen är beräknad, men först år 1871 inflyter, samt att man, genom att sistnämnda år för nordvestra banan kunna använda ett större anslag, än Kongl. Maj:t ifrågasatt, undanrödjer behofvet att redan i år för norra och östra banorna upptaga de 500,000 R:dr, hvarom Kongl. Maj:t gjort framställning, anser jag mig böra hos Herr Grefven och Talmannen anhålla om proposition derå, att den nu föredragna punkten må antagas med följande förändrade lydelse: “att Riksdagen, med afslag å Herr Wærns i ämnet väckta förslag, måtte till fortsättning af arbetena å nordvestra stambanan för innevarande år anslå ett belopp af 1,000,000 R:dr, samt för år 1871 till fullbordande af samma arbeten bevilja 1,760,000 R:dr“.

Herr Falk: Som den del af nordvestra stambanan, hvars anslag nu är i fråga, i vanligt tal, åtminstone på landsbyggden, kallas för Wermlandsbanan, så skulle det kunna tydas som likgiltighet, om ej någon af Wermlands representanter yttrade sig i den vigtiga öfverläggning rörande anslag för denna bana, som nu är i fråga. Jag vill dock på förhand hoppas, att ingen häruti må se någon egen nytta från

Wermländingarnes sida, eller att vi endast afse att bevaka våra egna intressen. Nej, långt derifrån, mine Herrar. Nordvestra stambanan genom Wermland är verkligen så lagd att den icke berör våra intressen, utom i ytterst ringa mån — såsom till exempel, att få på jernväg göra en lustresa till Norge — men om detta kommer att ske ett år förr eller sednare det torde ingen här vilja kämpa för. Jag utgår deremot från denna banas stora nationela och politiska vikt och isynnerhet från den stora misshushållningen med Statens medel, att ej nu bevilja nödigt anslag för denna banas färdigbyggande under innevarande år. De motiver jag hört anförda häremot äro ej för mig talande. Jag vill dock ej göra försök att deremot ingå i någon vederläggning utan — i hopp, att saken talar för sig sjelf — vill jag nu endast yrka bifall till Herr Wærns reservation.

Herr von Koch: Efter det yttrande Herr Grefve Hamilton nyss haft skall jag blifva ganska kort och till en början förklara att jag nästan i allo instämmer med hvad Grefve Hamilton yttrat, men att jag vill tillägga några ord angående förhållanden, som han icke vidrört. Min ståndpunkt i frågan har jag vid flera föregående tillfällen tillkännagifvit, den är nemligen att ovilkorligen icke votera högre anslag för anläggandet af nya stambanor, än som motsvarar nettovinsten af årliga inkomsterna på de redan anlagda banorna, det vill säga omkring tre millioner. Detta är en hållpunkt, så att säga ett Thermopyle-pass, hvarest vi, om också en ringa flock, måste ställa oss och försvara densamma mot huru många som helst, de måtte nu löpa an från östan eller nordan. Det är af vikt att förekomma det idkeliga lånandet å Statens vägnar, hvilket kan ske till hvad ränta som helst, då annuiteterna tagas ur folkets fickor, men skall detta fortfara blir följderna att ingen af våra industriidkare, de der också kunna vara i behof af att upptaga lån, kunna täfla hvarken på den in- eller utländska marknaden. Jag var en bland dem, som sträfvade för handelsfriheten och anser den högst gagnelig, men man är skyldig tillse att våra näringar icke under täflan lida af obehörigt intrång och deraf hafva de lidit tio till tolf år, sedan Staten började konkurrera såsom lånesökande på penningemarknaden, derefter räntan blifvit höjd minst med en och en half procent. Före 1855 betalte ingen mer än fem procent och vi torde minnas, huru man, när Mälareprovinsernas hypotheksförening bildades, sprang omkring och sökte prångla ut penningar till 4½ procent, hvilket endast med svårighet lyckades. Vi veta ju nu att när vi bjuda det bästa hypothek, som finnes, nemligen vår Svenska jord, så nödgas vi betala 5 procent ränta och 10 till 12 procent kapitalrabatt, hvilken sistnämnda visserligen nu, tack vare att vår nuvarande Representation något hållit emot, nedgått till sex och en half procent, men så mycket har dock måst betalas under det statspapper, som ovilkorligen äro sämre, under Kejsar Napoleons absoluta styrelse gällt allenast 4½ procent. Tre-procent-räntan i Frankrike stod nemligen under den tiden sällan under 67, men har nu på två månader, sedan hopp om mera stabilitet förefinnes, stigit till 73. Jag tror att man äfven i Sverige, om statsmakterna kunde blifva ense om den grundsats att icke bygga jernvägar

nu längre med lånta penningar, utan med nettovinsten å de beslutade och färdiga statsbanorna, snart kunde bringa finanserna i bättre ordning. Denna sats har blifvit först uttalad af två aktade ledamöter, hvilka nu sitta i Stats-Utskottet och mot hvilka jag är tacksam. Det är möjligt att dessa herrar kommit på andra tankar, men lärjungen, som icke lika lätt som mästaren "trouve des moyens" han håller ofta envisare i. Jag måste hålla vid denna punkt, detta pass och stå der till dess försvar; kunna vi göra det ännu några år, skola vi lätt konvertera vår statsskuld till 4½ procent och nedbringa våra annuiteter. Man har talat om att våra bergslager äro i behof af jernvägar. Hvad som fordras för bergslagera är visserligen jernvägar, men framför allt fordras för dem att få förlagsräntan nedsatt. Denna har varit så hög att den alldeles förstört bergsbruket och bragt det derhän, att bruken öfvergått i grosshandlandenas, kommissionärernas eller inspektorernas händer. Af gammalt utgjorde förlagsräntan i Stockholm vanligen 12 procent. Efter privatbankernas inrättande här har den något nedgått, men uppgår dock oftast till 8 å 9 procent. Hvar och en, som befattat sig med bergsbruk måste dock inse att detta ännu är alldeles för högt och att räntan ytterligare måste nedgå både om bergsbruken skola kunna bära sig och om bankerna i längden, med så hög ränta betalande kunder, skola kunna med trygghet existera. Mången tror att bankerna vinna mest om räntan är hög, men detta är ett fullkomligt misstag. Den bank opererar tryggast, som både lånar upp och lånar ut penningar mot billig ränta. Vid en inträffande kris, när räntefoten är onaturligt hög och kunder deraf utarmats, kan eljest en bank göra ofantliga förluster, om ock ej just blifva helt och hållet förstörd. Redan är den vinst, som de enskilda bankerna gifva sina delegare, ganska klen och en bankdelegare från södra delarne af riket har nyligen sagt att de knappast kunna gifva sex procent i utdelning till aktieegarne. En rörelse, som ger 6 procent på ett litet belopp i förhållande till en nästan obegränsad ansvarighet, fortfar ej länge. Nu skulle det kanske fröjda mången, om privatbankerna på det sättet gingo under. Jag tillhör ej dessa, som anse privatbanksrörelsen onyttig och vill att denna och all ärlig rörelse skall bära sig, och dertill erfordras efter min tanke att Staten skall upphöra att konkurrera såsom lånesökande på penningemarknaden. Jag vill nu endast tillägga en sak. Man har nemligen skrämt oss med, att om man nu ej beviljade anslag till norra och östra stambanorna, — banor, till hvilka i parentes sagdt jag, om *sparade* penningar funnes, ej skulle tveka att lemna anslag, men till hvilka jag icke vill gifva min röst i dag, — jernvägsstriderna med alla dess kombinationer ånyo skulle uppblösa och att man då skulle få se repeteradt hvad som tilldrog sig vid riksdagarne 1857 och 1863. Jag tror dock ej att man deraf skall låta skrämma sig, ty just derigenom att sådana skandaler redan inträffat skall man ej lätt ånyo få personer, som äro med om dylika, och dessutom är förhållandet nu helt annorlunda än då. Farligare äro de, som komma och strängt yrka på anslag genom skatter till stambanor, utan andra egna bidrag än ovationer och petitioner, än de som vilja med ett ringa statsbidrag bygga sjelfva. Jag hemställer huru det förhåller sig med de några

och tretio föreslagna enskilda banorna, hafva de fått fulltecknad? De personer som komma med någorlunda fulla fickor äro icke så farliga. Jag anser denna representations största förtjenst vara dess motståndskraft; den har i min tanke visat en stor motståndskraft i många fall, ja i många som jag ej kan beundra, då den icke visat någon särdeles håg för reformer, men med dess motståndskraft i afseende på anslag kan jag ej annat än på det högsta sympatisera. I afseende på bergsbrukets behof och s. k. bergslagsbanor, så anser jag att hufvudsaken är att för det till export fullfärdiga fabrikkatet, jernet, hafva en af fri alltid öppen hamn och för öfrigt småbanor för malm och kol, men hvar dessa skola läggas torde bergslagerna bäst sjelfva kunna räkna ut. Hvad Norrland behöfver är enligt min tanke ej en jernväg hit, ty det har sin stora sjöväg på Bottenhafvet nära nog så länge Stockholms hamn är öppen, utan det som för Norrland är af vikt är en jernväg från Sundsvall till Trondhjem, dit exportabel vara alltid kan kickas, samt jernbana till Storvik från gruffälten i Westmanland för malmtransport. Jag instämmer för öfrigt i allo i det af Grefve Hamilton framställda yrkande.

Herr Wijkander: Jag skall icke, såsom den siste ärade talarren, upptaga Kammararens tid med att tala om åtskilligt, som med den föreliggande frågan har föga sammanhang, utan hålla mig till saken. Jag uppkallades egentligen af ett yttrande, som en ledamot af Stats-Utskottet från Östgötabanken fällde, nemligen, att ett bifall till Herr Wærns reservation skulle föranleda ett starkt forcerande af arbetet, som för detsamma soliditet skulle vara menligt. Straxt före min uppresna till Riksdagen gjorde jag emellertid ett besök på en del arbetsstationer å nordvestra stambanan, och erfor dervid att arbetscheferna erhållit bestämda instruktioner af Byggnadsstyrelsen att bedrifva arbetet så, att det kunde blifva färdigt till den 1 Augusti eller sednast den 1 September innevarande år. Man har således icke någon anledning befara att genom bifall till Herr Wærns reservation arbetet skulle vidare "forceras". Tvärtom möjliggjordes genom ett dylikt beslut endast att detsamma kunde ostördt fortgå såsom beräknadt blifvit. Samme talare fruktade äfven, att banan skulle komma att upplåtas åt trafiken innan bankarne blefvo fullt säkra, men jag hemställer, om ej antagas kan, att Jernvägsbyggnadsstyrelsen drager försorg om, att någon trafik icke får ega rum förr än bankarne äro färdiga och hunnit ordentligen sätta sig. Här har äfven blifvit framhållet såsom till sina följder betänkligt att, i följd af Herr Wærns motion, arbetena skulle komma att på den ena banan afslutas redan detta år och på den andra börja först det följande året; men jag tror icke att något dylikt är ifrågasatt. Herr Wærn har endast begärt att anslaget skulle så mycket förhöjas, att banan nödortfveligen kunde redan under innevarande års höst trafikeras. För mig, som icke är invigd i jernvägspolitiken, utan bedömer saken efter vanligt sundt förstånd, gestaltar sig frågan ganska enkel. Saken synes mig helt enkelt vara den, att Herr Wærn begärt 900,000 R:dr för att derigenom förskaffa oss inkomster af denna bana ett år tidigare och för att bereda oss förbindelse med brödrasfolket ett år förr, och Herr

Wærn har bevisat, tydligt och klart, att detta kostar Staten ingenting. Det är derföre äfven, enligt min tanke, en svår misshushållning om riksdagen icke beviljar det af Herr Wærn föreslagna beloppet, då rantan derå ej uppgår till mera än hvad vi för samma tid måste betala till Norska statsverket för begagnandet af Norrmännens jernvägsmateriel på den lilla banbiten emellan Arvika och Norska gränsen.

Säkert skulle ingen enskild tveka i fråga om vidtagande af en åtgärd, som bringar inkomst, utan någon utgift. På dessa skäl, ej mindre än på dem, som Herr Wærn sjelf anfört, kommer jag att rösta för Herr Wærns reservation, till hvilken jag derföre äfven nu yrkar bifall.

Herr Wærn: Jag får be om ursäkt att jag än en gång tar Kammararens tid i anspråk, men, då man riktat sina anmärkningar mot de skäl, jag förra gången framdrog, torde det tillåtas mig att med anledning deraf få yttra några ord. En talare anförde emot mig, att en ordentlig plan blifvit fastställd för den nordvestra stambanan, enligt hvilken densamma skulle vara färdig år 1871. För min del erkänner jag alldeles icke att en sådan plan blifvit fastställd, åtminstone finnes den alldeles icke uttalad i något beslut, utan valde 1868 års Riksdag af de alternativa förslag till banans fullbordande, som då förelågo, det anslag, som ifrågasatts om banan skulle fullbordas 1871; men detta skedde ingalunda derföre att man önskade att icke förr få banan färdig, utan emedan man icke ville bevilja det högre anslaget.

Man har vidare förevitat mig såsom en inkonsequens, att jag nu vill hafva banan färdig i år efter att hafva vid 1868 års riksdag uttalat mig för dess färdigblifvande 1871; men jag kan lika litet erkänna riktigheten af detta inkast, som af det förra. Jag yttrade nemligen endast då att min önskan vore att få banan färdig *sednast* till år 1871. Detta mitt yttrande utgör naturligtvis intet hinder för mig att i dag förorda den reservation jag har afgifvit, då efter 1868 särskilda omständigheter inträffat, hvilka föranledt högre anslag än 1868 beräknades och således möjliggjort ett tidigare slut på arbetet. Det är emellertid hårdt att beslutet vid 1868 års riksdag nu skall citeras såsom omöjliggörande mitt förslag i dag, då jag vid förra tillfället just fick en reprimande af Grefve Henning Hamilton derföre att jag då sade att Riksdagen beslutit banans fullbordande år 1871, något som, såsom Grefven erinrade, icke då var fullt korrekt, och omöjliggen har det sedermera kunnat undergå förändring. Icke heller låg, så vidt jag kan tolka detsamma, något bestämmande i Riksdagens afsigt, ty den diskuterade väl anslagens belopp, men icke årtalens relativa företräden. Emellertid blef, såsom vi alla veta, under förloppet år ett större anslag beviljadt. Att såsom motiv till detta uteslutande anföras den då i landet rådande nöden tror jag icke vara fullt riktigt; ty en Konungens rådgifvare yttrade dock vid det tillfället, att genom det förhöjda anslaget möjliggjordes ett tidigare öppnande af denna bana, och, mine Herrar, äfven antaget att man då uteslutande afsett nöden, så förstår jag icke hvad detta skulle hindra oss att draga all

den nytta, vi kunna, af det beslut som i fjor fattades. Vål hör jag en Konungens rådgifvare anföra detta såsom ett argument, men jag är viss att det aldrig kunnat vara ett motiv.

Man har vidare framhållit såsom en våda att besluta ett påskyndande af banans färdiggörande, emedan man då framdeles skulle komma med samma förslag hvarje gång en bana nalkades sin fullbordan. Ja, om det blott kommer an på att såsom nu något tidigare betala inköp af rails och vagnar, torde sådant icke vara någonting som är särdeles farligt. Mycket mera skulle visserligen vara att tillägga, men jag vill ej vidare uppehålla Kammarens tid.

Herr Troilius: Jag anser mig böra instämma i Herr Wærns reservation, emedan jag anser denna innebära det för Staten mest ekonomiska förslag. Genom det förskott af en million, som af förra Riksdagen beviljades till nordvestra stambanan, har byggnadsstyrelsen blifvit satt i tillfälle att till leverans denna vår beställa hela återstående behofvet af rails, likasom Trafikstyrelsen kunnat med Svenska verkstäder uppgöra aftal om leverans af erforderlig rörelsemateriel, och otvifvelaktigt är, att arbetsordningen skulle vinna mycket, om af anslaget för år 1871 så mycket finge disponeras i förskott redan under innevarande år, som erfordras för att sätta nordvestra banan i det skick att den under nästa vinter kunde med bantåg passeras. Herr Wærn har föreslagit ett förskott af 900,000 R:dr, och det är möjligt, ja äfven sannolikt, att hela denna summa icke erfordras, men säkert är att, om denna bana öppnades i sin helhet på vintern, då trafiken är betydlig, Staten skulle beredas stora fördelar dels genom större nettoinkomst af vår jernvägstrafik och dels genom undvikande af den förlust, som uppkommer genom Norsk materiels användande å linien Arvika—Norska gränsen. Kostnaden för bruket af denna materiel har visserligen under förra året nedgått till 18,000 R:dr från 45,568 R:dr under år 1868, men denna utgift för Statsverket motsvarar dock den ränteförlust på fyra månader, som skulle uppstå genom ett förskott af 900,000 R:dr. För denna summa kan visserligen icke banan bringas i det fullständiga skick, att den kan högtidligen invigas, men den bör dock därför kunna iordningställas så, att den kan med bantåg passeras.

En föregående talare, Grefve Hamilton, framlade, såsom mig tycktes, i förbigående en beräkning öfver den tillväxt i nettobehållningen af jernvägstrafiken, som vore för den närmaste framtiden att beräkna, och uppgaf denna tillväxt till 180,000 R:dr om året. Denna fråga hör egentligen icke hit och jag anhåller därför att en annan gång få närmare belysa den af Herr Grefven lemnade uppgift och kollationer hans beräkning med en annan beräkning, som jag uppgjort och som föranleder mig att temligen tryggt påstå, att under åtta år i medeltal nettobehållningen skall årligen tillväxa med 240,000 R:dr. Jag anhåller om bifall till Herr Wærns reservation.

Herr Nordenfelt, Leonard Magnus: Då jag inom Utskottet yrkat bifall till Herr Wærns motion, men icke reserverat mig mot Utskottets beslut, anser jag mig nu böra anföra skälen för min åsigt.

Jag anser, att denna fråga bör betraktas helt och hållet ur industriell synpunkt, såsom en affär för sig och icke såsom en principfråga, eller en del af ett anslagssystem, samt att man bör besinna, att här endast är fråga om att litet äfven ur ena fickan upptaga hvad man i alla händelser måste utgifva för att så mycket snarare kunna i en annan ficka få in afkastning på en redan utgifven större summa. Man har sagt, att man önskar bibehålla samma befäl och samma arbetsstyrka, men önskar man det, får man icke inskränka sig till att gifva samma årliga anslag som förut under det år då arbetet närmar sig sin fullbordan, ty under de första åren af ett jernvägsarbete, då endast terrasseringsarbeten verkställas, erfordras för samma arbetsstyrka mindre pengar än under de sednaste åren, då husbyggnader, broar och ballastning skola fullbordas, samt större upphandlingar af materiel skola företagas, hvilket allt för samma arbetsstyrka fordrar större årligt anslag. Man har äfven sagt, att man icke bör bevilja större anslag till jernvägsbyggnader än det kapital, hvarå årliga tillökningen i nettovinsten af trafiken kan utgöra ränta. Detta är en god ståndpunkt, men man bör dock icke beräkna nettovinstens tillväxt efter de passerade åren, ty denna kommer att förökas i starkare fortgående än hittills, dels i mån af väglängdens ökande och dels i mån af industriens tillväxt i banornas närhet. Ehuru missväxtår kunna fördröja denna tillväxt är den dock i det stora hela i stigande, enligt hvad både vår och andra länders erfarenhet gifver vid handen. Att slutligen en gräns för denna tillväxt kan uppnås, i synnerhet för passageraretrafikens, vill jag icke förneka, men ännu äro vi långt ifrån en sådan begränsning. Om någon skulle vara tveksam och vilja sätta denna fråga i samband med utgången af de öfriga punkterna, får jag, sedan nu Andra Kammaren bifallit Stats-Utskottets förslag, fästa uppmärksamheten derå, att genom bifall till Herr Wærns motion, man kunde hålla frågans afgörande öppen till gemensam votering. Jag yrkar bifall till Herr Wærns reservation.

Grefve Mörner, Carl Göran: Den siste talaren ansåg, att denna angelägenhet endast borde betraktas såsom en affär och att frågan endast reducerade sig dertill om man litet förr eller litet sednare skulle taga upp penningar ur ena fickan för att litet förr eller sednare stoppa ner dem i en annan, men när man vill göra en affär, måste man väl först se till, om man har några pengar i fickan. För min del tror jag, att vi icke hafva någon ficka, ur hvilken vi kunna taga pengar, utan att vi måste taga ur andras fickor; och skulle det blifva ur det skattdragande folkets, så tror jag icke, att det är skäl att skynda dermed. En annan viktig omständighet i denna fråga, vid hvilken man måste noga fästa sig, är, att, då Regeringen vid en riksdag gjort en framställning och uppgifvit skäl därför, hvilken Riksdagen gillat, så bör Representationen trygga sig dervid och icke vid en följande riksdag antaga, att Regeringen har helt andra åsikter än vid den förra. Vid denna riksdag hafva vi hört af en Konungens rådgifvare, att Regeringen står fast vid sina förra åsikter, och jag tror det vara skäl att upprätthålla denna tro på sanningen. Jag kan således icke i något hänseende gå längre än Stats-Utskottet gjort,

men jag har till och med svårt att komma derhän. Det förskott Riksdagen forra året lemnade var en million, och, om denna million vid denna riksdag återgäldas, ställes anslagsbeloppet precis på samma punkt, som Regeringen vid förra Riksdagens början afsåg, och man bibehåller derigenom den engång utstakade planen. Nu vill man höja anslaget för att sysselsätta arbetspersonalen, och, om man efterser orsakerna härtill, finner man dem, icke i Kongl. Maj:ts Proposition, men i Herr Wærns reservation, der man erfar, att de härleda sig derifrån, att Jernvägsbyggnadsstyrelsen nu åter gjort sig skyldig till ett förfaringssätt, hvarpå Riksdagen förut fått emottaga prof, nemligen anticipation, eller att medel blifvit använda till andra än dermed afsedda ändamål. Det af Herr Wærn föreslagna ytterligare anslaget för innevarande år af 900,000 R:dr säges nu vara nödvändigt derföre, att man användt en stor del af byggnadsanslaget för detta år till inköp af jernvägsskenor och rörelsemateriel, som dock ännu står obegagnad, under det att den färdiga banan emellan Arvika och Norska gränsen trafikerats med Norsk materiel, samt derföre att man dessutom för samma ändamål användt en del af de för stationshuset i Stockholm beviljade medel. För min del tror jag det icke vara skäl att uppmuntra vederbörande till dylika anticipationer, till en sådan rashet, och att Riksdagen någon gång bör visa, att det är allvar med dess beslut, samt lära underordnade auktoriteter att se sig för i detta afseende. Då ett förskott af en million af Riksdagen beviljades för att dermed gifva sysselsättning åt den arbetslösa befolkningen, var väl meningen, att dessa medel skulle användas till det dermed ursprungligen afsedda ändamål, men i stället har man derför anskaffat skenor och annat dylikt, som man mycket väl kunnat vara utan, om man tänkt få jernvägen färdig på den tid, som dertill blifvit på förhand bestämd.

Jag kan icke finna, att de i Herr Wærns reservation framställda skäl äro sådana, att de böra föranleda Riksdagen till beviljande af det ökade anslag, han ifrågasatt, eller till frångående af den plan, som, om den än icke blifvit af Riksdagen fastställd, dock blifvit för Riksdagen framlagd.

En värd talare har här anmärkt, att Herr Wærn icke begärt så stort anslag, som erfordrades för banans *fullbordande*, utan att arbetena derpå skulle fortgå äfven under år 1871. I detta afseende upplyser dock Herr Wærns motion, att under år 1871 endast några *kompletteringsarbeten* skulle återstå, och deraf synes meningen vara, att under innevarande år jernvägsbyggnaderna hufvudsakligen skulle afslutas på nordvestra stambanan, och hela arbetsstyrkan derefter förflyttas till någon annan bana. Men, mine Herrar, vi hafva åtminstone *ännu* icke några anslag till nya banor; och kan det då vara riktigt att under detta år bibehålla samma arbetsstyrka, som blifvit dragen till nordvestra stambanan för afhjelpande af en tillfällig arbetsbrist, äfven sedan denna arbetsbrist upphört? Jag tror det icke, utan anser det vara mera planmessigt att återgå till det anslagsbelopp, som under en följd af år varit för ifrågavarande jernvägsbyggnad afsedt. Ett sådant förfarande skulle äfven hafva en annan fördel, om man nemligen för detta år beviljade endast det belopp, som

under år 1869 blifvit anticipationsvis utlemnadt, eller att för år 1870 skulle för nordvestra banan återstå 1,700,000 R:dr. Derigenom skulle sysselsättning beredas för arbetspersonalen jemväl nästa år och man riskerade icke så mycket af utgången af frågan om östra och norra stambanorna, likasom man icke heller behöfde denna gång medgifva någon anticipation af anslag för nästa år, såsom Kongl. Maj:t i sin Proposition ifrågasatt, men Stats-Utskottet afstyrkt. Skulle Herr Wærns förslag bifallas, blir, på sätt jag tror en annan talare redan anmärkt, en sådan anticipation ännu mera nödvändig än den är enligt Kongl. Maj:ts Proposition, och jag skulle då vilja hemställa, om icke Herr Wærn i konsekvens med sitt förslag skulle vilja höja det af honom äskade anslag med några 100,000 R:dr, hvilka nog skulle behöfvas, om man vill göra undantagen permanenta. Jag instämmer med Grefve Hamilton.

Herr Wallenberg: Jag har tagit mig friheten begära ordet, emedan jag ansett, att ett yttrande, som här blifvit fäldt, icke borde stå i protokollet utan vederläggning. Det innefattade i korthet att, om man fullföljde jernvägsbyggnaderna i samma skala som hittills, skulle privatbankerna komma att gå under. Min öfvertygelse är, att, hvilka beslut man än må fatta om jernvägsbyggnaderna, komma dock alltid privatbankerna att stå sig, men jag instämmer så till vida med den värde talare, som fällde nämnda yttrande, att jag tror att, om man forcerar jernvägsbyggnaderna, kommer icke räntefoten att gå ned och att i följd deraf inga andra näringar kunna komma sig för. Detta önska vi dock alla, och man bör därför söka att med en viss moderation behandla frågorna om anslag till jernvägsbyggnader; jag tror äfven, att Stats-Utskottets förslag just innefattar en sådan moderation. Hvar och en, som tager i betraktande dessa jernvägsbyggnadsfrågor, kan, enligt min åsigt, icke tänka sig en punkt särskildt, med åsidosättande af alla andra punkter, utan hvar och en gör upp för sig, huru han anser det allmännas fördel bäst kunna uppfyllas. Så har Kongl. Maj:t gjort, och så äfven Stats-Utskottet. Man får därför icke vid denna punkt förbise de andra punkterna, och man får icke, i likhet med Herr Wærn, anse, att man bör hufvudsakligen bygga på den nu ifrågavarande banan, så vida man icke är öfvertygad om, att ett sådant beslut icke kan menligt inverka på de öfriga ifrågasatta banorna. Icke heller tror jag att man bör, såsom Grefve Hamilton vill, uppskjuta med beviljandet af en del utaf de anslag för jernvägsbyggnader, som Kongl. Maj:ts Proposition omfattar. Tre millioner äro, enligt min tanke, icke något öfverdrifvet belopp eller innebära icke någon hotande rubbning af landets affärer, och mig synes därför, att man kan i allt lugn bifalla hvad Kongl. Maj:t föreslagit och Stats-Utskottet tillstyrkt. För öfrigt förefaller mig denna diskussion såsom ett tidsfördrif, i hvilket jag icke har någon lust att deltaga.

Grefve Hamilton: Man kan visserligen hysa skiljaktiga åsikter i åtskilliga frågor, men att stadna i olika mening om resultatet af en ren addition och division bör väl näppeligen kunna komma i fråga,

och jag skulle verkligen vilja till den värde talaren, som med mig i afseende å siffrorna haft skiljaktig uppfattning, ställa en inbjudning att mellan oss taga till skiljedomare en ledamot från Westergötland, som vi alla erkänna såsom auktoritet härutinnan. Det har ifrågasatts att tillökningen i nettobehållningen skulle uppgå till vida mer än jag uppgifvit, men adderar man tillsammans den verkliga tillökningen för sju års tid eller från 1861 till och med 1868, sådan den i officiella handlingar är angifven, kommer man till en summa af 12,763 R:dr. pr banmil, och dividerar man detta med sju får man talet 1,827. Är detta orätt, har jag misstagit mig; är det rätt, torde mitt första påstående åtminstone hafva skäl för sig. Skiljaktigheten i det resultat till hvilket vi kommit torde bero derpå, att jag tagit medeltalet af nettobehållningens tillväxt under sju förflutna år, för hvilka behållningen är känd, hvaremot chefen för Trafikstyrelsen sökt bestämma tillväxten för åtta följande år, om hvilka vi ej ännu känna något. — En annan talare har yttrat, att nettobehållningen pr banmil skulle ständigt ökas. Vore detta riktigt, skulle man hafva rätt att i stället för 1,827 sätta en annan siffra, men hvarken erfarenheten eller sakens egen natur ger anledning till antagande, att en sådan tillväxt är möjlig. Erfarenheten visar, att nettobehållningen i allmänhet sjunkit något, ehuru den ett eller annat år kunnat visa tillväxt. Ser man åter på sakens natur, är det klart att under de första åren efter en banas öppnande, innan ännu allmänheten lärt sig inse fördelarne af jernvägens begagnande, är nettobehållningen ringa; under de följande åren lär man sig allt mer och mer att draga fördel af banan och behållningen stiger, men slutligen kommer man till en viss punkt, der behållningen icke kan stiga i större måtto än den industriella utvecklingen inom orten föranleder, och således beror nettovinstens tillökning derpå att tillväxten i industriell verksamhet framkallar en så mycket större rörelse på banan, att inkomstens tillväxt öfverstiger den ökade utgift, som erfordras för större slitning af rails och annan materiel. — Jag kan sålunda ej antaga att trafikinkomsterna kunna förblifva i ett jemnt stigande.

Herr Troilius: Med anledning af Grefve Hamiltons sista yttrande ber jag att få upplysa, att min beräkning af nettobehållningen ingalunda grundar sig på åtta kommande år, utan på erfarenhet för åtta förflutna år, men att den är afsedd för åtta kommande år.

Sedan öfverläggningen härefter förklarats slutad, förmålde Herr Grefven och Talmannen, att under densamma hade yrkats, dels att Stats-Utskottets hemställan i den förevarande punkten måtte oförändrad bifallas; dels af Grefve Hamilton, att punkten skulle antagas med följande förändrade lydelse: "att Riksdagen, med afslag å Herr Wærns i ämnet väckta förslag, måtte till fortsättande af arbetena å nordvestra stambanan för innevarande år anvisa ett belopp af en million riksdaler samt för år 1871 till fullbordande af samma arbeten bevilja en million sjuhundrasextiotusen riksdaler"; och dels slutligen af Herr Wærn, att den ifrågavarande punkten skulle erhålla följande lydelse: "att Riksdagen måtte, till fortsättande af arbetena å nord-

vestra stambanan, för innevarande år anvisa ett belopp af två millioner femhundredratusen riksdaler, samt för år 1871 till fullbordande af samma arbeten bevilja tvåhundrasextiotusen riksdaler“.

Härefter framställde Herr Grefven och Talmannen först proposition på bifall till den ifrågavarande punkten oförändrad, hvarvid svarades många ja och nej i blandning, sedermera proposition på antagande af Grefve Hamiltons förslag, då svaren utföllo med många nej, blandade med ja, och slutligen proposition på bifall till det af Herr Wærn gjorda förslag, hvilken proposition med många så väl ja som nej besvarades; hvarefter och sedan proposition på bifall till punkten oförändrad ånyo framstälts samt med många ja och nej i blandning besvarats, Herr Grefven och Talmannen förklarade sig nu hafva funnit ja öfvervägande.

Flere ledamöter begärde votering.

Efter förmälan, att Kammarern egde att bestämma, hvilketdera af de öfriga yrkandena skulle utgöra kontraposition vid voteringen, hemställde Herr Grefven och Talmannen, att Herr Wærns förslag skulle såsom kontraposition antagas. och, då dervid svarades många ja, blandade med nej, förklarade sig hafva funnit ja öfvervägande

Med anledning deraf, att votering om kontrapositionens innehåll äskades af flere ledamöter, uppsattes, justerades och anslogs följande voteringsproposition:

Den som vill att, vid blifvande votering om bifall till 1:sta punkten i Stats-Utskottets Utlåtande N:o 19, kontrapositionen skall innehålla bifall till Herr Wærns i frågan framställda förslag, röstar

Ja;

Den det ej vill, röstar

Nej;

Vinner nej, antager Kammarern till kontraposition vid voteringen Grefve Hamiltons i ämnet afgifna förslag;

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

Ja — 67.

Nej — 46.

Uppsattes, justerades och anslogs en så lydande voteringsproposition för hufvudvoteringen:

Den som bifaller 1:sta punkten i Stats-Utskottets Utlåtande N:o 19, röstar

Ja;

Den det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, antager Kammaren det förslag Herr Wærn i sin vid punkten fogade reservation framställt.

Vid denna voterings utgång befunnos rösterna hafva utfallit sålunda:

Ja — 58.
Nej — 55.

Andra punkten.

Herr von Ehrenheim: I denna punkt har Stats-Utskottet afstyrkt Kongl. Maj:ts framställning att ett belopp af 250,000 R:dr måtte anvisas för den rörliga materielens tillökning. Denna framställning har skett af den orsak, att nordvestra stambanan icke erhållit så betydligt anslag till materiel, som sednare tiders erfarenhet visat vara erforderligt och som äfven i kostnadsberäkningarne intagits eller 100,000 R:dr pr mil, samt att det således är med antagna grunder mest förenligt att genom direkt anslag fylla det behof af materiel, som för denna bana förefinnes. Hvilket beslut i frågan som än fattas, kan någon besparing i statsutgifter icke vinnas genom ett afslag å Kongl. Maj:ts hemställan, ty i alla händelser måste materiel anskaffas för att befara den nordvestra stambanan, då den materiel, som för närvarande finnes vid öfriga banor, icke är tillräcklig, att jemväl betjena nordvestra stambanan, då den i sin helhet blifver färdig. Enda skillnaden blir, att, om Kongl. Maj:ts Proposition bifalles, anslaget kommer att utgå i sammanhang med byggnadsanslaget, men att det i motsatt fall kommer att tagas från trafikinkomsterna. Då nu trafikinkomsterna väl behövas för att minska de utgifter, statsverket får vidkännas för räntor och amortering å statsskulden, hemställer jag att det af Kongl. Maj:t för behofvets fyllande föreslagna sätt måtte af Riksdagen godkännas.

Herr Leijonanecker: Då jag, i likhet med, som jag tror, *alla* Utskottets öfriga ledamöter, deltagit i det beslut, Utskottet i denna fråga fattat, torde jag böra i korthet angifva skälet hvarföre jag icke kunnat tillstyrka antagande af Kongl. Maj:ts Proposition. Skälet är att i frågans gång föreligger en oklarhet, som jag åtminstone ej kunnat reda. Man har föreslagit att upplåna för nordvestra stambanan en summa af 250,000 R:dr. Det är möjligt att detta en gång blir nödvändigt, men jag kan ej finna att denna nödvändighet är inne, förrän de nu anslagna byggnadsmedlen visat sig otillräckliga. Oklarheten ligger nu deri, att Trafik-styrelsen i sin anhållan om anslag intagit de i kostnadsförslagen för banans byggande upptagna summor till materiel. Detta kan ej vara riktigt, ty de för hela nordvestra stambanan anvisade medel äro gifna i en klump och behöfva ej fördelas på särskilda poster; öfverskottet på en utgiftspost får ersätta bristen i en annan. Byggnadsanslaget afser ju att få banan färdig och försedd med fullständig materiel, och först när det visat sig att anslaget icke räcker till anskaffande af behöflig materiel, är det nödigt att upplåna nya medel. Som nu banan ännu icke är färdig, och Byggnadsstyrelsen således ännu icke kan veta, huruvida icke

byggnadssumman för hela linien Laxå—Norska gränsen lemnar tillgång att anskaffa trafikmaterielen, anser jag frågan för tidigt väckt. Jag har ock förgäves letat efter någon anmälan från *Byggnadsstyrelsen*, att den ej mäktade för anslagna summan åstadkomma banan färdig med fullständig materiel, utan det är Trafikstyrelsen, som här uppträdt. Det är således, jag upprepar det ännu en gång, af orsak att vi ej veta, huruvida icke byggnadsanslaget förslår till ifrågavarande behof, som jag funnit mig icke kunna biträda Kongl. Maj:ts förslag. Jag anhåller om proposition på bifall till Utskottets hemställan.

Herr Troilius: Anledningen till Trafikstyrelsens framställning om anslag för den rörliga materielens tillökning är icke någon annan, än att Trafikstyrelsen kunnat bäst bedöma att ett verkligt behof i sådant afseende förefinnes. Af det Kongl. Maj:ts Proposition bilagda Statsråds-protokoll inhemtas, att Trafikstyrelsen alternativt hemställt att antingen Styrelsen måtte erhålla bemyndigande att af under händer hafvande medel bestrida utgifterna för materielens anskaffande, eller ock att särskildt anslag dertill måtte af Riksdagen anvisas såsom fyllnad i bristen af för ändamålet disponibla medel å byggnadsanslaget för de först fullbordade delarne af nordvestra stambanan. Grunden till det sednare förslaget har varit, att erfarenheten numera visat det 100,000 R:dr per mil behövas för rörlig materiel, men att man förut vid uppgörande af kostnadsförslag för linierna Christinehamn—Laxå och Arvika—Norska gränsen beräknat endast något öfver 50,000 R:dr per mil, och att således dessa kostnadsförslag blifvit otillräckliga. Öfver ju längre banor transportererna framgå, ju längre tid blifva vagnarne upptagna och ju flera sådana måste derföre vara behöfliga. I allt fall är ju, såsom Herr von Ehrenheim riktigt antydt, materielen en nödvändighet, medlen dertill må nu tagas af trafikinkomsterna eller genom direkt anslag. — Det föreföll mig som den siste talaren ville anmärka såsom en oformlighet, att *Trafikstyrelsen* äskat ifrågavarande anslag, som vore afsedt till transportmedel på en under anläggning varande jernväg. Detta beror dock helt enkelt derpå att Trafikstyrelsen bäst är i tillfälle bedöma hvad slags materiel som erfordras och derföre blifvit af Kongl. Maj:t bemyndigad att ombesörja anskaffandet af de behöfliga transportmedlen, fastän dessa af byggnadsanslaget betalas. Så kan för närvarande nordvestra stambanan troligen förses med personvagnar af redan befintligt förråd, men deremot skulle Styrelsen i närvarande ögonblick kunna med fördel använda 500 godsvagnar mer än som finnes, och ändock skulle behofvet knappast blifva fylldt. — Då, som jag förut erinrat, frågan här blott gäller, huruvida medel, som nödvändigt måste anskaffas, skola tagas från trafikinkomsterna eller, såsom Kongl. Maj:t föreslagit, från ett direkt anslag, och det sednare torde vara lämpligare, yrkar jag det Kammaren måtte, med afslag å Utskottets hemställan, bifalla Kongl. Maj:ts Proposition.

Grefve Mörner, Carl Göran: Den 25 Februari 1869 afgaf Trafikstyrelsen en vördsam promemoria angående förhållandet m

lan inkomster och utgifter vid Statens jernvägstrafik. Den utgjorde en vederläggning af de anmärkningar, som under diskussionen inom Kamrarna angående våra jernvägsförhållanden vid nämnda års riksdag förekommit. Å sidan 41 i ifrågavarande tryckta promemoria anfördes ordagrant följande:

“Talaren har äfven gjort den anmärkningen, att våra stambanors rörliga materiel är för fåtalig. En sådan anmärkning hade före 1866 varit riktig, men är numera ogrundad, sedan till förstärkning af den materiel, som vid banornas första öppnande för trafik var befintlig, användts icke allenast största delen af trafiköfverskotten under de år som föregingo det sistnämnda, utan äfven det särskilda anslag af två miljoner R:dr, som vid 1866 års riksdag till sådan förstärkning anvisades. Härmed vill Styrelsen icke hafva sagt, att ej *undantagsvis* fall kunna inträffa, då vår materiel blir mindre tillräcklig att nog hastigt kunna tillfredsställa trafikanters anspråk, såsom t. ex. vid tillfällen af ovanligt stor spanmålsexport och så vidare, men det torde vara mindre lämpligt, att för sådana undantagsfall hålla en särskild lokomotiv- och vagnpark, hvilken under vanliga förhållanden komme att stå obegagnad och således fordra ett särskildt utrymme å stationerna, utan att tala om den ränteförlust, som blefve en följd af ett så föga produktivt användt kapital.“

Så var Trafikstyrelsens yttrande för ett år sedan. Nu få vi höra något helt annat. Det är ganska lyckligt, om den erfarenhet man under förfuina året, som dock var ett missväxtår, inhemtat om nödvändigheten af stor rörlig materiel för spanmålsexport varit sådan, att den öfvertygat Trafikstyrelsen att vi behöfva ännu mera materiel, och detta är så mycket mer glädjande, som vi under föregående diskussioner fått veta, att redan inköpt materiel står obegagnad i afvaktan på nordvestra stambanans öppnande. Det hade varit väl, om någon närmare utredning åstadkommits angående de förhållanden, som till den grad förändrat Styrelsens åsigt i frågan; för min del har jag icke alls kunnat finna mig tillfredsställd med det korta referat, som förefinnes i Kongl. Maj:ts Proposition. Under närvarande förhållanden och då det för nordvestra stambanan beviljade anslag omfattat utgifterna för så väl sjelfva anläggningen som materiels anskaffande, kan jag således ej anse skäl vara för handen att bevilja ytterligare anslag i det sednare hänseendet, och jag yrkar därför bifall till Utskottets hemställan.

Herr von Ehrenheim: I anledning af hvad Grefve Mörner nyss anfört, ber jag få erinra att den materiel, som skulle anskaffas för ifrågavarande 250,000 R:dr, afser den del af nordvestra stambanan, som ännu icke är färdig och således icke heller kunnat trafikeras, och att sålunda det af Herr Grefven anmärkta förhållandet endast bevisar, att materielen på våra öfriga stambanor icke räcker till för trafiken på hela den nästa år färdigblifvande bandelen. — Hvad åter vidkommer anmärkningen, att sådana besparingar å byggnadskostnaden för nordvestra stambanan kunde göras, att utgifterna för den erforderliga materielen borde kunna af byggnadsanslaget bestridas, vill jag blott påpeka hvad Herr Troilius redan har visat, eller att man för

linierna Christinelhamn—Laxå och Arvika—Norska gränsen beräknat endast omkring 50,000 R:dr per mil till första uppsättningen af transportmedel, men att erfarenheten nu mera visat att minst 100,000 R:dr per mil erfordras och att det sålunda ej förefinnes anledning till antagande att det återstående obegagnade byggnadsanslaget skall räcka till att fylla den brist, som uppstått i de för materielens anskaffande afsedda medel, ehuru för den bandel, som ännu ej är färdig, sistnämnda belopp i konstnadsförslaget beräknats. Skulle emellertid något överskott uppstå, så kommer ju alltid detta jernvägsbyggnaderna till godo och minskar de utgifter statsverket för andra stambanor får vidkännas.

Sedan öfverläggningen härefter förklarats slutad samt Herr Grefven och Talmannen upptagit de derunder gjorda yrkanden å dels bifall till Stats-Utskottets hemställan i förevarande punkt, dels ock afslag derå samt bifall till Kongl. Maj:ts nådiga framställning i ämnet; gjordes proposition på bifall till Utskottets hemställan, och då derved svarades många ja jemte åtskilliga nej, förklarades ja hafva varit öfvervägande.

3:dje punkten.

Herr Björkenstam: Då jag kommer att med min röst understödja Kongl. Maj:ts Proposition i förevarande punkt och således förorda anslag till banan Thureberg—Sevalla—Muren—Storvik, anhåller jag att i korthet få redogöra för de skäl, som förmått mig dertill. Dessa hvarken äro eller kunna vara nya; de återfinnas i vår jernväglitteratur. Vid sådant förhållande kunde det kanske synas lämpligt att endast med hänförande till denna framställa ett yrkande om bifall till den nådiga Propositionen. Men frågans stora vikt ej allenast för fäderneslandet, utan jemväl och icke minst för den provins, bland hvars representanter jag har den äran att räkna mig, gör att jag utbeder mig få i korthet påpeka de viktigaste skälen för den af mig förordade bansträckningen. Jag gör detta så mycket heldre, som jag är öfvertygad att om dessa skäl med oväld och noggranhet pröfvas och med hvarandra jemföras, de skola klart och ovedersägligt tala för Sevalla-liniens stora företräde framför den af Utskottet föreslagna.

Som jag i snart 30 år förvaltadt domare-embetet inom Westmanlands läns östra domsaga, hvars midt Sala-linien skulle komma att genomgå, torde jag vara en bland de ytterst få inom representationen, som eger på verklig erfarenhet grundad kännedom om ortförhållandena derstädes äfven för så vidt dessa kunna inverka på föreställningen om möjligheten eller icke möjligheten, att från de banan omgifvande trakter upphemta någon nämnvärd trafik, på samma gång jag önskade att i någon mån kunna skingra de tvifvelsmål, som hos de fleste bland Herrarne naturligtvis måste hafva uppstått i följd af de stridiga uppgifter rörande dessa förhållanden, som under föregående diskussioner i ämnet blifvit af de särskilda bansträckningarnes förfaktare meddelade. Jag skall dervid ej besvära Herrarne med siffer-

sifferuppgifter; dessa äro i allmänhet tröttande och uti förevarande fråga föga om ens något bevisande.

Upsalaslättens allmänt erkända bördighet slutar omkring två mil vester om Upsala; men såsom hörande till Stockholm—Upsala-banans trafikområde torde denna trakt ej böra beräknas till trafikområdet för en bana mellan Upsala och Sala.

Socknarne Åland, Tibble, Järlåsa, Hvittinge och Vester Löfsta samt de norr om den sistnämnda belägna Huddunge, Nora och Enåker äro i afseende å jordbruk, enligt mitt förmenande, ej af någon framstående beskaffenhet, och jag tror ej heller, att de någonsin kunna blifva det. Jordmånens derstädes af naturen svagare art, den odlade jordens läge inom skogstrakter emellan bergshöjder och mossar samt dessas på växternas trefnad och mognad menliga inverkan utgöra enligt mitt omdöme hinder mot framgången af ett mera intensivt jordbruk. Ej heller må man af företeelserna från landsvägarne i dessa socknar låta fresta sig att öfverskatta skogstillgången. Om man undantager *dels* de fyra allmänningar, som angränsa socknarne Järlåsa, Hvittinge, Tibble och till en del Huddunge, nemligen Harbo sockens samt Thorstuna, Ulleråkers och Bälinge häraders, och *dels* de betydliga skogstrakter, som i form af parker eller lotter äro försålda till egen skog saknande innevånare i södra Upland, och om man derjemte tager i betraktande att sedan flera år tillbaka ej mindre än sex större sågverk, deraf två drivas med vatten och fyra med ånga, inom dessa socknar oafbrutet arbetat på skogarnes förödande, hvartill ock de åtminstone inom östra Westmanland numera fullbordade laga skiftesförrättningarne i väsendtlig mån bidragit, så kommer man till den sorgliga vissheten, att skogstillgången i allmänhet inom dessa trakter endast nätt och jemnt fyller husbehofvet.

Med undantag af den omkring en fjerdedels mil breda och en mil långa dalgång, som i norr och söder genomskär Vester Löfsta socken, och der den egentliga spannmålsproduktionen eger rum, är odlingen af säd inom denna socken af föga omfång. Enahanda är förhållandet inom den vester om Löfsta belägna Norrby socken, till dess man på en knapp half mils afstånd öster om Sala anträffar en särdeles bördig slätt. Denna utvidgar sig söder ut och i samma mån den faller inom Sevalla-liniens trafikområde intager den samma bördighet, som i så hög grad utmärker de trakter denna bana skulle komma att genomgå. Men likasom denna slätt utbreder sig söderut, hopdrager den sig i norr och upphör på kort afstånd från Sala. En knapp fjerdedels mil vester om Sala vidtager en trakt, hänförlig under benämningen ödemark. Med undantag af en odlad mindre slätt omkring Bolandet och angränsande hemmanet Broddebo företer den öfriga trakten mellan Sala och Vester Fernebo sockengräns, i hvars närhet Muren är beläget, frånvaron af all vegetation. Icke ens barrskogen trivfes der, utan består för det mesta af så kallad marskog. — Norr om Bolandet ligger Möklinta socken, sträckande sig upp till Dalelven. Inom denna socken har befolkningen från äldre tider på jordbrukets bekostnad idkat kolning med den påföljd, att för närvarande endast få hemman hafva skog öfver eget behof. Detta förhål-

lande i förening med de låga kolprisen har haft den lyckliga verkan att befolkningen börjat vända sin håg till jordbrukets förbättrande, men lång tid och betydande kostnader erfordras ännu innan spanmålsproduktionen derstädes kan lemna något till försäljning. Norr om Järlåsa ligga två spanmålsproducerande socknar i bördig jordmån, nemligen Harbo och Oster-Wähla, den förra på två och den sednare på omkring tre mils afstånd fogelvägen från närmaste punkt på Sala-banan. Ej heller från dessa socknar blir någon trafik för nämnda bana att påräkna. Den betydliga väglängden till närmaste jernvägsstation skulle föranleda befolkningen inom nämnda socknar att fortfarande, såsom hittills, begagna till afsättningsorter för spanmålen städerna Gefle och Upsala och för sina biprodukter, bestående af stolsarbeten och laggkärll, Upsala, dit dessa komma att forslas på axel och derifrån vidare på jernväg hit till Stockholm.

Det vore således från trakten söder om Upsala—Sala-banan, som trafik åt densamma skulle vara att påräkna. Men då de båda ifrågasatta bansträckningarne framgå på ett afstånd från hvarandra af omkring två mil, skulle således denna trafik beredas Sala-banan från Sevala-liniens norra område. Detta är visserligen ingen omöjlighet, men i trafikanternas intresse och fördel ingår det ingalunda. Jag utbeder mig att få visa detta med några ord.

Ulleråkers och Hagunda härader ligga redan inom den nuvarande Upsala-banans trafikområde. De hafva således redan förmånerna af en jernväg, de ega jemväl sjökommunikation, deribland ångbåtslägenhet emellan Örsundsbro och hufvudstaden. Låsta-viken och Mälarens vatten öster derom göra det tätt befolkade och fruktbara Lagunda härad till en alldeles gifven trafikant af Sevala-banan. De socknar af östra Westmanland, hvilka producera betydligt med spanmål, nemligen Thorstuna, Hernevi, Frösthult, Simtuna, Tärna, Kumla och södra delen af Kila, ligga i allmänhet fördelaktigare för Sevala- än Sala-banan. Sevala-banan bereder befolkningen inom nämnda socknar derjemte fördelen att bibehålla sina hittillsvarande afsättningsorter, nemligen Westerås, Norbergs och Vester-berglagen samt Falun. Genom Sala-banans antagande, komme den betydliga rörelse, som utgår från dessa socknar, att intvingas å en annan väg, med hvars begagnande tillfälle att beqvämigen komma till Westerås blefve så väl nyssbemälda socknars som södra Uplands innevånare beröfvad. Förgäfvess skall man sålunda inom Sala-liniens område söka någon trafik åt denna bana på långt när motsvarande den, som obestriddigen komme att uppstå på Sevala-linien. Detta om de lokala förhållandena.

Jag ber att med några ord få beröra transitotrafiken. Denna torde komma att blifva lika obetydlig på båda linierna, mellan Stockholm och Storvik. Jag antager detta deraf, att, då Norbergs och i en framtid äfven Vester-berglagens tunga varor på en grenbana utkomma vid Krylbo på stambanan, skola de föras till Storvik och derifrån till Gefle, hvars hamn ligger närmare Krylbo än Stockholm, via Sala—Upsala sju, och via Sevala omkring sex mil. Stats-Utskottets majoritet har, genom tillstyrkandet af en vridning af banan från Bolandet till Brovallen och medelst att sålunda förbigå Muren, sökt att

än mera omöjliggöra för bergslagerna anläggandet af en grenbana ifrån Högförss station på Norbergs—Engelsbergs-banan till Muren, för att på en sådan uppnå stambanan på något kortare afstånd från Stockholm än Krylbo, och således sökt att med starka band vid Gefle fästa trafiken från nämnda bergslag. Huruvida sådant vinner de förenämnda två bergslagens intressenters godkännande, har jag skäl att ifrågasätta, därför, att deras båda representanter i Andra Kammaren bestämdt förklarar sig komma att rösta för Sevala-banan.

När åter Sevala-banan genom tillskott från Statens sida af endast 500,000 R:dr blir förenad med Westerås och Köping, uppkommer på Sevala-banan ett helt annat förhållande. Denna bana komme nemligen att från Sevala genomlöpa den folkrika och bördiga trakt, som utgöres af Liende, Tuhundra och Snefringe härader till Köping och derstädes upphemta det gods, som på Köping—Hult, Nora—Ervalla och Uttersbergs-banorna blifvit från bergslagerna fördt till Köping, för att på kortaste väg befordras till Stockholm, i dess egenkap antingen af närmaste Östersjöhamn eller som exporthamn vesterut.

Visserligen förespeglas från Sala-lägreten en föreningsbana i framtiden emellan Köping och Sala. Afven jag tror på tillkomsten af en sådan bana, i fall Sala-linien segrar, men då jag tillika betviflar, att en slik förening mellan de båda stambanesystemen såsom fördelaktig ingår i deras beräkning, hvilka egentligen föra Salaintressets talan i denna fråga, och jag därför befarar, att det blefve Statens lott att bekosta densamma, tror jag det ligga i Statens välförstådda intresse att ej förkasta det anbud, som från ett enskildt bolag nu göres att emot tillskott af endast 500,000 R:dr befria Statsverket från kostnaden att förena Sala och Köping, utan antaga detta bolags erbjudande genom att nu besluta sig för anläggande af Sevala-banan.

Vid pröfningen af en så vigtig fråga som denna, är det nödvändigt att med samma noggrannhet som man bedömer byggnadskostnader äfven beräkna trafikinkomsten af de olika banorna. Göres detta och herrarne dervid behaga fästa afseende på de upplysningar jag nu haft äran meddela, torde valet af Sevala-linien blifva en gifven följd.

Ytterligare ett skäl, som anförts emot Sevala-banan, torde jag få bemöta; man har nemligen sagt, att Staten genom anläggande af Sevala-banan skulle skapa en konkurrent till Upsala-banan. I detta hänseende anhåller jag att få uppläsa några rader utur en artikel, som nyligen funnits införd i Stockholms Dagblad, och öfverensstämmer med mina egna åsigtter härom. Den lyder sålunda: "Det är verkligen ej lätt att fatta, hvaruti konkurrensen skulle bestå mellan två banor, som från skiljda orter på ömse sidor om ett bredt vatten leda till samma mål. Tror man sig kunna inbilla någon (förnuftig) meniska att genom Sevala-banans anläggning en enda centner gods eller en enda passagerare skulle dragas från Upsala-banan, eller att någon skulle från sistnämnda banas trafikområde begifva sig öfver Mälaren till Sevala-banan för att, sålunda görande en spetsig vinkel, med denna fortsätta vägen till Stockholm? De båda banornas trafikområden äro så skarpt skiljda från hvarandra, som man någonsin kan önska."

Af hvad jag sålunda haft äran anföra följer att jag yrkar bifall

till Kongl. Maj:ts Proposition och afslag å Stats-Utskottets Betänkande i denna punkt.

Friherre Bildt: Vid afgörandet af den viktiga fråga, som nu utgör förmål för öfverläggning, torde det vara lättare att finna meningarne om hvad som med den norra stambanan bör vinnas, än att blifva ense om hvilkendera af de båda sträckningarne, den af Kongl. Maj:t eller den af Stats-Utskottet föreslagna, bäst uppfyller det afsedda ändamålet.

Jag antager också att vi alla äro ense derom, att vid bestämmandet af den norra stambanans riktning man vill vinna: för provinserna norr om Gefle—Dala jernvägen en beqväm förbindelse med hufvudstaden, med bergslagerna samt rikets vestra och södra delar; för bergslagerna goda förbindelser så väl norr- och österut, som åt vestern och södern; med iakttagande, att denna riktning blifver sådan, att den norra stambanan blifver en god militärväg för Stockholms och Mälaredalens försvar. Och jag skall därför vid den jemförelse jag nu går att göra mellan de båda linierna, göra den ur synpunkten, hvilkendera uppfyller båda dessa ändamål?

Jag börjar med de norra provinsernas anspråk, som vore att erhålla en beqväm förbindelse med hufvudstaden, bergslagerna och det vestra och södra Sverige.

Vore det blott härvid fråga om en förbindelse med hufvudstaden, vore onekligen den omtalade jernvägen från Upsala öfver Söderfors till Margrethehill att föredraga framför de här framlagda alternativerna, både därför att den är kortare och kostar en 5 millioner mindre än Sala-banan, men då den norra stambanan äfven bör tillfredsställa Norrlands behof af förbindelse med andra orter, framförallt Norbergs bergslag, nämner jag denna Margrethehillsbana, som ej kan tillfredsställa detta behof, endast, för att antyda att fördelen af en mindre kostnad ej får vara afgörande, när man genom den förlorar det mål man vill vinna. Vid jemförelse åter mellan Sevalle och Sala-banans företråde med afseende på förbindelsen mellan Norrland och Stockholm, då eger Sevalle-banan företråde, emedan den är trefjeddels mil kortare än Sala-banan. En obetydlig fördel, men dock en sådan.

Med afseende på förbindelsen med bergslagerna äro de båda linierna för Norrland lika fördelaktiga, emedan de först vid Krylbo, som är närmaste stationen intill bergslagerna, skilja sig i riktningen. Möjligen skulle Gefle och dess bruksdistrikt kunna vinna på bergslagernas bekvämdad derigenom att dessa, om Sala-banan antages, ej kunna välja mellan en utfartsväg till Krylbo och till Muren eller få båda dessa utfarter, som Sevalle-banan erbjuder, utan måste gå till Krylbo. Men detta hvarken kan eller bör anses som en fördel för Sala-banan ur allmän synpunkt.

Sala-banan erbjuder ingen förbindelse för Norrland åt vester eller söder, om ej den långa omvägen öfver Stockholm tages. Sevalle-banan erbjuder deremot en sådan, om Riksdagen vill med en 1/2 million understödja det i Kongl. Maj:ts Proposition omnämnda enskilda jernvägsbolaget, som vill för denna summa medelst jernväg förbinda Sevalle, Westerås och Köping. Detta väger tungt i vågskålen till Se-

valla-banans förmån. Häremot kan visserligen invändas, att man kan äfven medelst en jernväg förbinda Sala med Köping, men då alla upplysningar från orten öfverensstämma deruti, att något enskildt bolag ej kan bildas, som vill bygga denna jernväg, så förutsätter denna jernvägs byggande af Staten en utgift af circa 4 millioner eller en större summa än den, hvarmed kostnaden för Sevala-banan öfver-skjuter Sala-linien, äfven då jag inberäknar den halfva millionen till det här nämnda enskilda bolaget. Jag öfvergår nu till en jemförelse emellan de de båda linierna med afseende å bergslagernas behof.

Hvad särskildt beträffar Norbergs och Vester-bergslag, så erbjuda de båda linierna samma fördelar med afseende på deras förbindelser norrut, men Sevala-linien erbjuder dem dessutom den fördelen af en utfartsväg till Mälare-hamn och anslutning till vestra jernvägssystemet vid Köping. Äfven med afseende på deras förbindelse med hufvudstaden erbjuder Sevala-linien en fördel, såsom varande $\frac{1}{4}$ mil kortare.

Hvad de öfriga bergslagerna, som ligga söder om de nyssnämnda och norr om Köping—Hults-jernvägen, beträffar, hvilka genom Sala-linien ej skulle få någon förbindelse hvarken med hufvudstaden, spanmålsbygderna norr om Mälaren eller norr ut, men deremot genom Sevala-linien vinna denna fördel, så måste man, för att rätt kunna bedöma Sevala-liniens företräde med afseende härå, göra sig reda för den betydelse dessa bergslager ega. Jag tillåter mig därför att i möjligaste korthet antyda densamma. Jag skall dock ej tillåta mig ingå i några detaljer, som mera inveckla än belysa frågan — det torde vara tillräckligt att anföra hvad malmbrytningen uppgår till uti dessa bergslager, dess storlek gifver en säker ledning för bedömandet af bergslagens rörelse och dess behof af goda kommunikationer. Fullständigaste upplysningen härom lemnar Kommerskollegii berättelser, af hvilka inhämtas att, då hela uppfordringen ur grufvorna af jernmalm utgjorde för året något öfver 11 millioner centner, uppbröts inom dessa bergslag jemte Norbergs och Vester-bergslags 7 millioner eller circa 60 procent af all den jernmalm som i riket brytes, hvaraf Norbergs och Vester-bergslag tillfalla circa 24 procent. Då från dessa 60 procent afdragas dessa 24 procent, återstå 36 procent eller något mera än hälften, som tillfalla de öfriga bergslagerna inom detta stora bergslagsdistrikt, sedan jag undantagit Norbergs och Vester-bergslag. Här är således fråga om en ofantligt stor rörelses behof af förbindelser. Denna rörelses hufvudriktning har sedan ur-åldriga tider gått på hufvudstaden. Sevala-linien förbinder sig med denna rörelse. Sala-linien lemnar den utan allt afseende.

Man har visserligen velat trösta Stockholm, som sålunda skulle förlora jernvägsförbindelse med hälften af sitt gamla handelsområde i bergslagen, med utsigten att genom en bibana från Krylbo vesterut förvärfva ett nytt handelsområde. Detta är endast en fras utan värde, så vida dermed afses att bevisa Sala-banans företräde, ty om en sådan bana ledes vesterut från Krylbo, kommer ju trafiken derpå, den nemligen som afser Stockholm, till Krylbo, hvilkendera, linien som antages, att gå med större fördel på den kortare Sevala- än på den längre Sala-banan. Är detta deremot sagdt för att visa nyttan af

en jernvägsförbindelse med Krylbo och bergslagen vesternt, så är det sannt, att denna jernväg blir af mycken nytta för handeln inom Stockholms gamla handelsområde, men icke sannt att den tillför Stockholm ett nytt handelsområde.

Man har vidare sagt, både i tryck och tal, att de ifrågavarande bergslagerna numera ej tillhöra Stockholms handelsområde, att deras rörelse redan nu, sedan jernvägarne vesterut från Köping till Göteborg blifvit färdiga, drager sig till sistnämnda stad. Betecknande med afseende härå äro likväl de adresser, som utgått från just dessa bergslager, deri de med afseende på rörelsens behof yrkat på Sevalliniens antagande, derföre att de genom den skulle få jernvägsförbindelse med Stockholm; och att adresser i Stockholm blifvit afgifna till såväl mig som öfriga representanter, valda af hufvudstaden, från börsens, handtverksföreningens, slöjdföreningens, arbetare- och murareföreningens medlemmar, med deri uttalad önskan att Sevallinien föredroges Sala-linien, emedan Sevallinien sammanknöt närmare förbindelsen emellan Stockholm och dessa bergslager. Denna samstämmighet i åsigtter hos näringslifvets representanter såväl från de trakter, hvarifrån produkterna skulle komma, som ifrån dem dit de vilja gå, torde bevisa mer än något annat, att dessa bergslager ännu äro och skola förblifva Stockholms handelsområde, såvida man ej på ett våldsamt och för rörelsen skadligt sätt vill motverka detta.

Man har ock, för att förringa betydelsen af en jernvägsförbindelse mellan Stockholm och dessa bergslager, yttrat att Stockholm såsom handelsstad befunne sig uti ett aftynande och uti en i Kammaren utdelad broschyr "Sevalla eller Sala", bifogad af en karta, som är försedd med namnet af en ledamot af Första Kammaren, har man icke aktat för rof att smutskasta närings- och handelsrepresentanter i Stockholm och förmenat, att de saknade intelligens, intresse och förmåga jemte vederbörlig artighet mot Trafikstyrelsen, på samma gång som man rosat Göteborgs köpmän för motsatta egenskaper. Ingen ting kan dock vara mera orättvist än dessa beskyllningar. Fakta bevisa här vid lag mer än smädelser; och dessa fakta visa, att oaktadt Stockholm icke har någon enda jernvägsförbindelse med bergslagerna och Göteborg har sådana, så exporterades likväl år 1868 från Stockholm öfver 1 million centner stångjern då från Göteborg endast exporterades 967,000 centner. Ett annat faktum, som torde visa Stockholms ställning som handelsstad, är beloppet af vaxelsluten i främmande mynt på börsen. Af dem kan man bedöma handels liflighet på samma sätt, som malmbrytningens storlek gifver ett begrepp om bergslagernas rörelse. År 1868 uppgingo dessa vaxelslut på Stockholms börs till 75 millioner R:dr, då de på Göteborgs ej hunno högre än till 52½ million. Dessa fakta torde visa, att näringslifvet ej är så dåligt i Stockholm, att man kan, ens med sken af rättrådighet, likna det vid en patient som lever på nåd.

Man har äfven sagt, att, då Stockholms hamn en stor del af året är tillfrusen, så betyder det föga om hufvudstaden har jernvägsförbindelse med bergslagen. Till bemötande af detta inkast beder jag få anföra följande ur börsens adress i jernvägsfrågan rörande denna sak. Dessa herrar yttra härom: "Denna anmärkning eger dock en-

dast skenbar vigt och härflyter tydligen af bristande kännedom om handelsförhållandena i Stockholm. De gynnsammaste fraktkonjunkturena härstädes inträffa alltid tidigt på våren, innan Mälaren hunnit afkasta sitt istäcke. Då hitkomma en mängd med stenkol, salt och andra importartiklar lastade fartyg, hvilka hafva ordres att i Norrländska hamnar inlasta trävaror för utlandet. De kunna dock icke intaga trälaster utan ballast och finna det derföre fördelaktigast att, sedan de i Stockholm lossat, härstädes intaga jern till ballast. Frakterna för detta jern till England, Frankrike m. fl. länder äro betydligt lägre än de vanliga frakterna från västkustens hamnar, och just i denna omständighet ligger en af hufvudanledningarna dertill, att det är fördelaktigare att föra jern härifrån till västra Europa, än från hamnarna på västra kusten. Vanligen är det dock ganska svårt att tidigt på våren härstädes åstadkomma sorterade jernlaster, emedan förrådet blifvit under hösten ansenligt minskadt, och under nuvarande förhållanden någon tillförsel från bergslagera icke kan ega rum förr än Mälarens västligaste fjärdar blifvit isfria, hvilket i allmänhet inträffar, sedan förberörda, mest gynnsamma fraktkonjunkturer gått till ända. Således vore det för hufvudstadens exportörer af stor vigt att erhålla sådana kommunikationer med bergslagera, att dessas produkter kunde, i jemna steg med tillverkningen, utan afseende på årstid nedsändas till stapelorten, utan allt för stora transportkostnader. Då nu ett enskildt bolag finnes bildadt, hvilket förklarar sig beredvilligt att, i fall norra stambanen drages öfver Sevilla, från sistnämnda punkt bygga jernväg till Köping, hvarigenom afståndet mellan denna stad och Stockholm blefve endast 13,8 mil; men deremot icke med någon visshet kan antagas, att jernvägsförbindelse skulle blifva åstadkommen emellan Sala och Köping samt, äfven om en dylik förbindelse blefve, vare sig genom enskild företagsamhet eller på Statens bekostnad, tillvägabragt, afståndet mellan Köping och hufvudstaden skulle förlängas från 13,8 till 18,5 mil, så kunna vi ur synpunkten af hufvudstadens intressen icke annat än på det liffigaste önska, att norra stambanen måtte varda anlagd i öfverensstämmelse med Kongl. Maj:ts nådiga Proposition. En vigtig fördel, hvilken genom åvägabringande af kort och ändamålsenlig jernvägsförbindelse mellan hufvudstaden och bergslagera skulle tillskyndas producenterna och derigenom äfven medelbart Stockholms handel, vore jemväl den, att, om lämpliga anordningar vidtoges, de med jern lastade vagnar, hvilka hitkommo från bergslagera, skulle kunna på sammanbindningsbanan genom Stockholm foras ned till Stadsgården och derifrån på prämar direkte ut till de fartyg, som väntade på jernlast. Det inses lätt, huru mycken omgång och huru många onödiga kostnader derigenom skulle kunna undvikas. Hvad nu blifvit sagdt gäller till en del äfven om trafiken med spanmål.

Det har äfven blifvit yttradt, att jernvägarne ej kunna täfla med vattenvägarne, emedan dessa äro billigare än de förra, och då det finnes vattenväg från Mälarehamnarna till Stockholm för dessa bergslager, så vore en direktare jernvägsförbindelse med dem af föga gagn. Jag har ock så trott, men erfarenheten har visat motsatsen. Man har till och med sagt, att Trafikstyrelsen gör allt för att tilleg-

na sig vattenledstrafiken, ehuru vid bestämmandet af Statens jernvägars sträckning man utgick från den åsigten, att dessa båda trafiker på jernväg och vatten skulle understödja, men ej konkurrera med hvarandra. Man har, för att bevisa detta, bland annat anført, att i Wermland finnes ett bruk beläget vid Wenern, som, i stället för att begagna sjövägen till Göteborg, begagnar jernvägen för sina transporter, emedan Trafikstyrelsen för detta bruk nedsatt sina frakter under segelfartygens, under det andra ej vid sjöväg belägna, men betydligt närmare belägna Göteborg få betala högre frakter. Jag skulle ej klandra Trafikstyrelsen, om så vore, i fall den representerade ett enskildt bolag, men för en Statens styrelse torde det vara mindre lämpligt, om man vid jernvägarnes sträckning utgått från önskan att understödja vattentrafiken. Äfven i detta fall finnes uti den skrivelse jag emottagit från så många aktade medlemmar af Stockholms börs så riktiga åsichter uttalade, att jag ber att få såsom stöd för mina egna åberopa deras ord: "Sala-banan bereder visserligen hufvudstaden en någorlunda beqväm jernvägsförbindelse med Norrland, Dalarne och norra Westmanland, men den beröfvar deremot Stockholm all utsigt att erhålla en fullt ändamålsenlig jernbana till de för denna stapelstad ännu viktigare bergslagera i vestra och sydvestra Westmanland samt Nerike. Dessa bergslager hafva hittills såsom sin naturliga afsättningsort betraktat Stockholm, der de äfven funnit de för jernverksrörelsens bedrivande nödiga förlagskapital och hvarifrån de hemtat sina konsumtionsartiklar. Mälaren har varit den enda väg, hvar på rörelsen emellan Stockholm och nämnda bergslager kunnat ega rum, och denna väg är under fem månader af året stängd af is. Så länge vårt land saknade andra transportleder än de naturliga vattenvägarna, så måste man med dessa åtnöja sig, och rörelsen tog då uteslutande sin riktning. Sådant är icke längre förhållandet, sedan äfven vårt land kommit i åtnjutande af vidsträckt jernvägsförbindelse, medelst hvilka handel och utbyte kunna oafbrutet fortgå hela året. Denna jernvägarnes vigtiga egenskap, att icke vara beroende af klimatets vexlingar, har till naturlig följd, att rörelsen småningom drager sig helt och hållet till dem, eller att åtminstone en högst obetydlig del af de transporter, som förut verkstälts uteslutande på vattenvägarna, numera jemnare fortgå under hela året på jernbanorna. Om då från en rik produktionsort jernbanorna gå i alldeles motsatt riktning mot vattenvägarna och leda till en helt annan afsättningsort än dessa sistnämnda, så torde det vara klart, att dessa trakters affärsförbindelser, genom en mindre ändamålsenlig bansträckning, blifva från den gamla afsättningsorten tvingade att söka nya. Hvilken oersättlig förlust härigenom skulle tillskyndas såväl bruksrörelsen som hufvudstaden ligger för öppen dag".

Ännu en omständighet af vigt talar för en jernvägsförbindelse mellan dessa bergslager och Stockholm, ehuru mången med förnäm axelryckning åt denna s. k. barnslighet knappt vill höra talas om den — jag menar den framtid, som för Sveriges handel ligger på andra sidan Östersjön. Den är dock ingen lös förmodan, den utgör en förhoppning hos alla näringslifvets representanter inom hufvudstaden; till och med arbetarne, som närmast beröras af vexlingarne i

näringslivet äro genomträngda af denna förhoppning. Det må vara, att häri ej ligger något bevis för denna framtids kommande, men enligt min innerliga öfvertygelse kommer den, och detta snart, om vilkoret derför eller billiga förbindelser med bergslagerna blifva en verklighet.

Jag anhåller nu att få yttra något om de båda liniernas relativa värde med afseende på den nytta de såsom militärvägar erbjuda åt Stockholms och Mälare-dalens försvar.

Med afseende på Stockholms försvar erbjuder Sevalla-linien stora fördelar. För att tydligt ådagalägga detta, utan att ingå uti en tröttande militärisk diskussion, ber jag Herrarne endast vara goda och kasta en blick på dessa Topografiska korpens kartor. Der ser man, huru Stockholm på norra sidan är skyddadt af ett vattensystem. Lilla Värtan, Edsviken, Norrviken, Edsjön och Mälaren. Öfvergångarne är endast fyra vid Stocksund, vid Edsberg, vid Rotebro, vid Eds kyrka. Dessa pass äro lätt försvarade af ett jemförelsevis ringare antal trupper och således högst gynnsamma för försvaret. Jernvägens riktning är, som Herrarne behaga se på kartan, sådan, att den ligger bakom dessa pass, fullkomligen skyddad och följer hela försvarslinien; medgifvande lätt transport af stridsmateriel emellan passen och från, såväl Stockholm som vester ifrån, äfven då jernvägsförbindelsen söder om Stockholm är afbruten. Och hela denna väg vester ifrån ligger skyddad, om man besätter med trupper det lätt försvarade sundet vid Ericssund. Herrarne kunna här på kartan se huru denna punkt lätt kan försvaras emot en öfverlägsen fiende. Det är för hvarje militär någonting så tilltalande med afseende på Stockholms försvar uti denna jernvägssträckning, att säkerligen ingen kan bestrida dess stora vigt i detta fall. Endast för den händelse att ingen vigt fästes vid hufvudstadens försvar kan detta förbises; men då någonting sådant ej blifvit yttradt, skall jag för närvarande ej yttra mig om sjelfva vigten af Stockholms försvar för landet.

Stora fördelar erbjuder äfven Sevalla-linien för Mälaredalens försvar, då den ej aflägsnar sig långt från Mälarens norra strand och sålunda ständigt kan sätta de på denna sida opererande stridskrafterna i förbindelse med dem, som finnas på fartyg i Mälaren, och lätta arméens förstärkning genom jernvägsförbindelser med hela det öfriga Sverige, äfven då när Stockholm är eröfradt.

Sala-linien erbjuder inga sådana fördelar för försvaret. Innan fienden anfallit Stockholm och innan den inträngt i landet kan Salabanen vara af nytta, då trupper på den från Upland, Westmanland och det norra Sverige kunna föras till Stockholm; men hotas Stockholm allvarsamt från norra sidan och är jernvägsförbindelsen på södra sidan om Stockholm afbruten, då är Salabanen ej mera af någon betydenhet för Stockholms försvar.

Då man först i vårt land bestämde sig för statsbanor, så antogs såsom ett afgörande skäl för att Staten och ej de enskilda skulle få bygga hufvudbanorna, att dessa stambanor skulle läggas äfven med afseende derpå, att de blefve goda militärvägar af framstående nytta för landets försvar. Hvad som vid de första stambanornas byggande ansågs vara af så stor vigt, torde väl ändå vara af någon betydelse vid afgörandet af den nu ifrågavarande stambanans sträckning.

Jag har nu yttrat mig om de ifrågavarande banornas sträckning med afseende på Norrlands och bergslagernas intressen och deras relativa värde ur militärisk synpunkt. Jag anhåller nu att få yttra några ord om deras kostnad och den trafik, som är att på dem emotse.

Hvad kostnaden beträffar, synes Sala-banan vid första påseendet hafva ett afgjort företräde framför Sevala-banan, då den effektivt kostar enligt Stats-Utskottets beräkningar circa 3 millioner mindre eller ända till 5 millioner mindre, om man vill likt Stats-Utskottet kapitalisera till 2 millioner en beräknad förlust på den trafik som skulle uteblifva på Upsala-banan, om Sevala-linien antages. På allvar lärer dock väl ingen vilja beräkna Sala-linien till fövör med afseende på kostnaden mera än 3 millioner, ty om Sevala-linien bygges, får nog Upsala-banan, i sinom tid affluenter i bibanor, som komma att öka dess trafik, på samma gång som Staten får många flera mil jernväg än medelst Sala-linien, gående i skiljda riktningar åt olika trakter, och detta är väl fördelar, som mer än motväga den beräknade förlusten på den så mycket beprisdade Upsala-banan, om man får antaga att jernvägar äro af fördel för Staten, och detta får väl anses för afgjort, eftersom man vill att Staten skall bygga sådana. Men de tre millionerna äro i sig sjelfva nog betydelsefulla för att beaktas. Jag gör det också, men jag kan ej heller förbise, att det mål man vill vinna medelst norra stambanan blifver, på sätt jag redan visat, alltför mycket aflägsnadt från Sala-banan, om man ej jemte densamma tänker sig en förbindelse mellan Sala och Köping. Vill man därför vara rättvis i sitt bedömande af kostnaden för Sevala-systemet och Sala-systemet, så bör man i kostnaden för det förra inberäkna $\frac{1}{2}$ million för den enskilda jernvägen emellan Sevala—Westerås—Köping och i kostnaden för det sednare inberäkna något öfver 4 millioner för en statsbana mellan Sala och Köping. Iakttages detta, så blifver Sevala-systemet mer än $\frac{1}{2}$ million billigare än Sala-systemet. Jag vet mycket väl, att jag här mötes med den anmärkningen, att man lika lätt kan få ett enskildt bolag för en jernväg Köping—Sala, som man nu redan fått för jernvägen Köping—Sevala. Men verkliga förhållandet är, att därför ej finnes, som jag redan sagt, för närvarande någon sannolikhet. Man behöfver blott ihågkomma, att det bolag, som åtagit sig att bygga jernvägen emellan Köping—Sevala, hvilken kostar 2 millioner, tillkommit så, att Westerås stad och personer i Westerås tecknat största aktiebeloppet, och personer å landet, äfven kring Sevala-linien, tecknat det öfriga. Och är det ej då klart, att Westerås, som genom Sala-banan blifver i sin handel ruineradt, undandrager sig liksom största delen af de nuvarande enskilda aktietecknarne att bidraga till Sala—Köpingsbanan.

Men jemte det kostnaden för Sevala-systemet blifver effektivt billigare, om man rättvisligen beräknar kostnaden, under förutsättning att man med Sala-banan vill sträfva till samma måls vinnande, så blifver trafiken på Sevala-systemet mycket lifligare än på Sala-systemet, och derigenom uppkommer, enligt min uppfattning, en vinst, så betydlig till Sevala-systemets fövör, att, om man ville kapitali-

sera densamma, man säkerligen skulle kunna beräkna detta system flera millioner billigare än Sala-systemet.

För bevisandet af detta påstående, eller för bestridandet deraf, kunna naturligtvis ej några siffror uppställas. Man måste nöja sig med sannolikhets-beräkningar. Jag skall därför framställa dem som tala för min mening. De äro att trafiken från och till bergslagerna blifver mycket betydligare på Sevala-linien än på Sala-linien, emedan Sevala-linien, på sätt jag redan visat, mycket bättre betjenar dess rörelse, och emedan denna linie på ett fullständigare och bekvämare sätt förbinder gruf- och kol-distrikten med förädlingsorterna, spanmålsbygderna och Stockholm och sålunda åstadkommer ökad samfärdsel dem emellan eller med andra ord gör trafiken lifvigare. Blott 10,000 R:dr större brutto-inkomst per mil gör tre millioner vinst, om detta belopp kapitaliseras, för hela linien räknadt. Till en ökad trafik bidrager också i viss grad befolkningens täthet och jordmånens beskaffenhet i de trakter som ej tillhöra bergslagen. Man har, för att gifva omdömet en ledning i detta fall, utgifvit, oss meddelade, uppsatser angående befolkningens täthet och jordmånens beskaffenhet, beräknade den ena uppsatsen efter 2 mils afstånd och den andra efter 1½ mils afstånd från jernvägen, den ena uppsatsen till Sala-liniens fördel, den andra till Sevala-liniens. Båda dessa uppsatser mera förvillan än upplysa omdömet, emedan de upptaga till liniernas trafikområde äfven sådana trakter, som ej kunna anses tillhöra hvarken den ena eller andra linien. De personliga omdömena äro också stridiga i detta afseende. Den siste värde talaren, som bor i en af de trakter, som genomskäras af de alternativa linierna och som således är väl förtrogen med dessa trakter, har nyss upplyst oss om att trakten emellan Upsala och Sala är i jemförelse med trakterna kring Sevala-linien svag och fattig. Läser man deremot Öfverste Ericsons offentligt gjorda yttrande om dessa trakter, så skulle man tro, att trakten emellan Sala och Upsala vore ett riktigt Eldorado. Jag tänker ofrivilligt härvid på Catharina II:s resa till Ukrain, då Potemkin arrangerade theater-dekorationer af präktiga byar och städer, som dock voro synvillor. Det beror säkert mycket på den ciceron man har, när man reser, hurudan resebeskrifningen blifver. Jag skall likväl, oaktadt alla dessa stridiga uppgifter, framställa en också förut tryckt beräkning på beskaffenheten af de båda liniernas trafikområden, såsom varande enligt min åsigt fullt tillfredsställande och dessutom grundad på officiella siffror. Enligt denna utgöres Sala-banans trafikområde af: Ulleråkers (utom Bondkyrkoförsamlingen), Hagunda, Bälinge, Thorstuna, Simtuna, Öfver-Tjurbo och Wagnsbro härader, Sala stad, Huddinge och Harbo socknar i Wåla härad och Fläckebo socken i Norrbro härad. Då deremot Sevala-linien utgöres af: Bro, Häbo, Trögds, Lagunda och Åsunda härader i Upland, samt i Westmanland: Hvittinge, Österrunda och Thorstuna socknar af Thorstuna härad, Öfver-Tjurbo härad utom Möklinta socken, Simtuna, Altuna och Frösthults socknar af Simtuna härad, Ytter-Tjurbo, Siende, Norrbo och Wagnsbro härad samt städerna Westerås och Sala. Till Sala-liniens trafikområde räknas då något öfver 22 kvadratmil med nära 78,000 tunnland odlad jord och en folkmängd af nära 43,500

menniskor; och till Sevala-liniens nära 28 kvadratmil, med något mer än 130,000 tunnland odlad jord och en folkmängd af något öfver 69,200 människor. En jämförelse mellan dessa trafikområden visar, att folkmängden per kvadratmil är inom Sala-linien cirka 2,000 och inom Sevala-linien 2,500, att den odlade jorden per kvadratmil är inom Sala-linien 3,500 tunnland och inom Sevala-linien mer än 4,600. Här af följer, att Sevala-linien är mycket tätare befolkad och genomgår en mycket mera odlad trakt än Sala-linien, hvilka fördelar för Sevala-linien blifva ännu större, om man ihågkommer att jorden i Mälare-dalen, som genomskäres af Sevala-linien, är mycket bördigare än den som är på Sala-linien, som till mesta delen kan hänföras till sand- eller grusjord.

Såsom upplysande vid bedömandet af lokaltrafikens värde torde den betydliga spanmålshandel som drivves i Mälarestäderna ej vara att förbise. Enligt officiella uppgifter afsättas i Westerås årligen cirka 150,000 tunnor spanmål och i Köping och Arboga cirka 25 å 30,000.

Allt detta synes mig tala för det påståendet jag här vågat göra, att trafiken på Sevala-linien blifver betydligare än på Sala-linien. Och sammanställer man alla de ekonomiska sidor, som böra betraktas vid afgifvande af ett omdöme om hvilkendera af de båda systemen, Sevala eller Sala, är billigast, så utfaller äfven detta omdöme, på sätt jag trott mig hafva visat, till Sevala-liniens fördel.

Då Öfverste Ericson ansett sig böra opinera uti denna fråga och låtit till oss utdela en broschyr, som innehåller hans åsikter uti jernvägsfrågan, och till stöd för Sala-banan framställt ett nytt jernvägssystem, tillåter jag mig att yttra några ord om denna skrift. Då jag yttrat, att Öfversten framställt ett nytt jernvägssystem, anser jag mig skyldig att visa, hvaruti detta skiljer sig från det han framställde 1856. Här på kartan som medföljde Öfverste Ericsons förslag af 1856 kunna vi se, mine Herrar, huru Öfversten tänkte sig jernvägssystemet 1856, och på denna karta som tillhör broschyren kan man se Öfverstens system af 1870. De skilja sig med afseende på södra och norra banans sträckningar.

Den södra banan af 1856 följde efter Laga-linien. Den södra af 1870 följer den af Öfversten 1859 föreslagna och sedermera af Riksdagen godkända och nu längesedan byggda Nässjö-linien. Denna afvikelse från 1856 års förslag var en afgjord försämring, som kostade landet många millioner, utom de officiellt erkända 3½ millionerna. Vi, som deltog i denna frågas afgörande, minnas alla huru lösligt och summariskt kostnadsförslagen för dessa alternativa banor voro uppgjorda, ja enligt min uppfattning, rent af vilseledande, då t. ex. kostnaden per banmil på linien från Skåne till Nässjö, som gick öfver flera sjöändar och oländiga trakter, ej upptogs till högre belopp än på Laga-linien, ehuru denna erbjöd en utmärkt förmånlig terräng. Då, likasom nu, framställde Herr Öfversten till stöd för sina åsikter om jernvägssträckningarne, tillämpade på den af honom förordade Nässjö-linien, allmänna satsar om landets geografiska beskaffenhet, sjöarnes och vattnens läge, landets bredd i öster och vester m. m.; men Herr Öfversten godkände ej då någon kapitalisering af den för-

lust, som Staten gör derigenom att den med stor förlust trafikerar den både dyrare och längre Nässjö-linien, ehuru Herr Öfversten nu lika med Stats-Utskottet kapitaliserar den förlust, som skulle tillskyndas Upsala-banans trafik, om Sevala-linien antogs. Man ser ofta saker olika, vid olika tider och under olika förhållanden. Och jag tror också, att, om Riksdagen nu skulle välja mellan Nässjö-linien och Laga-linien, att denna sednare antogs såsom i alla afseenden förmanligare.

Den norra stambanans sträckning i förslaget 1856 var ej alldeles sådan som Herr Öfversten i sin broschyr uppgifver efter denna gröna linie på kartan. Den gick ej öfver Engelsberg och norra stranden af Åmänningen ner åt Uttersberg och Frövi, som den gröna linien antyder, utan den gick, som herrarne här kunna se på 1856 års karta, från Sala öfver Wirsbo bruk söder om sjön Åmänningen. Den norra banan i 1870 års broschyr är i alla fall en helt annan än den i 1856 års förslag.

Detta torde vara nog för att berättiga det yttrande, att 1870 års broschyr innehåller ett nytt system i jämförelse med 1856 års förslag.

Huruvida Herr Öfversten genom sitt system för norra banan af 1870, på sätt han uppgifver, bättre beaktat hufvudstadens och bergslagernas intressen, hvilka han erkänner ej blifvit riktigt tillgodosedda år 1856, är en annan fråga. För att ådagalägga huru fördelaktig Sala-banan skulle blifva för hufvudstaden och bergslagerna inskränker sig nemligen Herr Öfversten att framställa alla de fördelar, som skulle tillskyndas dem genom en bana vester ut från Krylbo till Smedjebacken och vidare till Frövi, fördelar, som skulle i samma om ej i rikare mått tillfalla dem, om Sevala-banan antoges, emedan den som också går till Krylbo och har från Krylbo kortare väg till Stockholm än Sala-linien. Jag hyser den största högaktning för Friherre Ericsons rena afsigter, hvilka ingen lärer betvifla, hans egenskaper såsom skicklig jernvägsbyggare och framför allt såsom utmärkt chef och administratör, men dessa egenskaper äro ej tillräckliga för att uppträda med anspråk på att vara en auktoritet i statsekonomiska frågor, hvartill fordras många andra insigter. Och dock yttrar Herr Öfverste Ericson i slutet af sin broschyr med anledning af de talrika adresser till förmån för Sevala-linien, som inom hufvudstaden blifvit afgifna till dess representanter: "Jag vänder mig nu särskildt till dem som undertecknat dessa adresser och beder dem med oväld genomläsa hvad jag här ofvan yttrat. Utan tvifvel skola då alla, som ej beherrsкас af förutfattade meningar, lika med mig inse, att de linier jag nu föreslagit i vida högre grad komma att uppfylla de önskingar, som i adresserna finnas uttalade, än hvad linien Thureberg—Sevala—Westerås—Köping någon sin kan komma att göra." Uti en fråga, som blifvit så utredd och diskuterad som den om lämpligaste sträckningen af norra stambanan, kan säkerligen hvar och en lätt bestämma sin mening, utan att behöfva låta sin mening bestämmas af någon auktoritetstro. Men skulle jag i detta fall, med afseende på hufvudstadens intresse grunda mitt omdöme på en sådan tro, så måste jag öppet förklara att jag såsom auktoritet framför Öfverste Ericson sätter det gemensamma

yttrandet af Stockholms stadsfullmäktige och de aktningstvårda representanterna af hufvudstadens näringslif, som till ett antal af bortåt 5,000 enhälligt uttalat sig för Seville-linien företrädde uti de adresser, som afgifvits af medlemmar af Stockholms börs, handtverksföreningen, slöjdföreningen, arbetare- och murare-föreningarne.

Om jag nu resumerar hvad jag yttrat, så torde man deraf finna att enligt min åsigt Seville-banan eger företrädde framför Sala-banan, såväl för Norrland, som för bergslagerne, och såsom militärväg, afsedd att gagna hufvudstadens och Mälaredalens försvar.

Jag har med afsigt ej betraktat de olika linierna ur synpunkten af hufvudstadens enskilda intressen. Men af hvad jag haft äran nämna torde dock tydligen hafva framgått, huru detta intresse sammanfaller med Norrlands, bergslagerne och hela landets. För hufvudstaden är dock denna fråga en lifsfråga, då den gäller att få behålla kanske den bästa delen af dess handelsområde och jag skulle kanske också haft ett skäl till i vågskålen till Seville-liniens favör, om jag talade om Stockholms anspråk och likt mången annan, när fråga varit om att votera om en jernväg, som skulle komma den trakt till godo hvarifrån han är vald, tala om det bidrag, som detta samhälle lemna till Statens budget, med ett ord grunda anspråken på debetsedlarnes storlek. Men då jag ej framställt något sådant anspråk, är detta ej någon glömska, utan en följd af min öfvertygelse att den ståndpunkt från hvilken jag betraktat frågan är den rätta. Jag är också öfvertygad om att hvarje upplyst Svensk man gerna vill befrämja sin hufvudstads utveckling, emedan han derigenom äfven befrämjar landets, äfvensom att hvar och en inser att hufvudstaden ej kan gå framåt, om ej dess näringslif utvecklas och förkofras, och att, om detta näringslif undermineras, hufvudstaden ej länge kan häfda sin ställning som stad, utan att dess stadslif då kommer att endast bero derpå, att den utgör den Kongl. residensstaden eller med andra ord på ett Kongl. bref.

På alla de af mig nu anförda skäl afslår jag Utskottets förslag och röstar ja till den reservation, som Friherre Funck m. fl. deremot afgifvit.

Som tiden nu var långt framskriden och 24 ledamöter anmält sig för att afgifva ytterligare anföranden i ämnet, hemställde Herr Grefven och Talmannen, att öfverläggningen skulle uppskjutas till sammanträdet å eftermiddagen; hvilket bifölls.

Anmälades och bordlades:

Stats-Utskottets Utlatande N:o 20, i anledning af Kongl. Maj:ts nådiga förslag rörande de uti Riks-staten uppförda indelta ränteanslag samt indelta och oindelta spanmålsanslagen;

äfvensom Banko-Utskottets Memorial N:o 3, angående verkställd undersökning och granskning af Riksbankens tillstånd, styrelse och förvaltning.

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

In fidem
O. Brakel.

Måndagen den 7 Mars 1870.

Kammaren sammanträdde kl. 6 e. m.

Upplästes ett af Friherre Beck-Friis ingifvet memorial af följande lydelse:

Undertecknad anhåller vördsamt om fjorton dagars ledighet från riksdagsmannagromålen, räknadt ifrån den 9 dennes.

Denna anhållan bifölls.

Fortsattes öfverläggningen rörande 3:dje punkten i Stats-Utskottets Utlåtande N:o 19.

Friherre Raab, Adam: Till en början ber jag att få erinra, att jag lifligt och varmt intresserar mig för byggande af smalspåriga jernbanor, enär man, om detta system antoges, efter min åsigt, skulle kunna bygga dubbelt så mycket som eljest. Frågan om byggnads-sättet sätter jag således i främsta rummet, och först derefter kommer frågan om riktningen.

Vid valet emellan de begge föreliggande alternativerna, har jag kommit till den åsigt, att Sala-banan eger företrädet. Skälen derfor äro flerahanda, och till utveckling deraf ber jag att få till besvarande upptaga hvad tvänne värda talare, som yttrade sig på förmiddagen, anfört till stöd för sin emot min motsatta åsigt.

Jag vänder mig då till den talare, som först yttrade sig. Jag befarar, att hans omdöme väger tungt i vägskålen, då han i alla afseenden är känd för en ärans och hederns man. Han använde uttrycket: "då man ser förhållandena från landsvägen," och jag undrar om det icke är med honom sjelf så, att han mest sett dem från landsvägen. Under de sednare åren har jag företagit åtskilliga resor inom hans domsaga, och jag vågar bestämdt protestera mot hans åsigt, att jordmånen i norra delen af domsagan skulle vara dålig. Jag har en liten egendom just i Huddunge socken, och jag kan försäkra, att egendomen

må nu i öfrigt vara hurudan den kan, jordmånen der, likasom i hela Huddunge socken, är förträfflig och bland de bästa i hela landet, nemligen god lermylla på mergelbotten.

Vidare yttrade samma aktade talare, att skogen kring Sala-linien icke skulle kunna länge bestå, då det redan funnes sex sågverk, som voro i full verksamhet. Sjelf eger jag ett af dessa sågverk, och jag får säga, att för närvarande köpas der sågstockar för ett särdeles billigt pris, och ingen stock emottages med mindre dimensioner än 10 tum i lilländan. Men då man för billigt pris eger tillgång till så pass grof skog, torde något hvar kunna inse, att skogstillgången måste vara betydlig och att det icke är anledning att befara någon skogsbrist. Att jemväl kolskogen är högst betydlig, inses fullt väl, då man besinnar, att t. ex. Salbergs härad har 169,000 tunnland skogsmark, och inom den orten, som jag känner bäst till, har öfver hufvud taget hvarje hemman 800 å 900 tunnland skogsmark. Vid min egendom kan man icke med fördel kola bakar och sälja kolen. Jag har försökt det, men öfver 25 öre tunnan har jag icke kunnat få för kol, levererade på Mølnebo bruk, beläget öfver två mil från sågen, och derfore måste man vara tacksam, om någon vill utan vidare taga bakarne. I skogen förfares ofantligt mycket kolämne just derfore, att kolningen för närvarande icke lönar sig, och jag kan tryggt försäkra, att skogsbrist icke är att befara, och att det ingalunda förhåller sig så, som Herr Björkenstam uppgifvit, eller att skog blott skulle finnas till husbehof.

Nordvest om Sala är, enligt Herr Björkenstams uppgift, en trakt, som skulle kunna kallas för en ödemark. Förhållandet dermed känner jag icke, men af kartan synes, att den trakten faller lika mycket inom Sevala-liniens trafikområde, och således torde det förhållandet blifva lika ofördelaktigt för båda banorna.

Herr Björkenstam uppräknade fyra stycken socknar inom Sevala-liniens trafikområde, som skulle vara särdeles sådesproducerande. Men, mine Herrar, då man besinnar, att, till följd af de billigare fraktpriserna, ångbåtarna torde hädanefter, som hittills, komma att under den tid sjöfart eger rum transportera den spanmål, som kan finnas utöfver ortens behof, lærer det icke vara skäl, att bygga en jernbana för fraktande af den spanmål, som kunde återstå från fyra socknar sedan sjöfarten upphört.

Jag håller den förste talaren räkning för det han förklarade, att han för sin del icke betviflade, att en bibana emellan Sala och Westerås kunde komma till stånd, ty detta är just något som Friherre Bildt framhållit såsom något ganska osannolikt, under det han förmenat, att det skulle vara alldeles afgjort, att en bana skulle kunna åstadkommas emellan Sevala—Westerås—Köping. Förleden sommar reste jag den vägen för att taga kännedom om förhållandena, och jag kom, i betraktande af den stora rörelse der egde rum, till den åsigt, att en bansträckning mellan Sala och Westerås skulle blifva en förträfflig affär. Jag håller också före att, om Sevala-banan faller, uppstår sjelfmant frågan om en bibana från Sala till Westerås och Köping, och att den lätt nog skall komma till stånd.

Friherre

Friherre Bildt har uppgifvit åtskilliga sifferkalkyler, som jag icke kunde närmare uppfatta, och som jag derföre icke kan till granskning upptaga. Jag vill emellertid erinra, att 1868 fraktades på Köping—Hult—Nora—Ervalla-banan 1,919,215 centner gods, samt att på Strömsholms kanal fraktades 1869 2,146,697 centner och på Köping—Utterbergs-banan mellan 4 å 500,000 centner. Detta gör sammanräknadt omkring 4½ millioner centner gods. I parentes, och för att visa värdet af våra vattenkommunikationer, ber jag att få fästa Herrarnes uppmärksamhet på, att under sju månader fraktats på Strömsholms kanal, som icke är stort längre än Köping—Hult-banan jemte Nora—Ervalla-banan, lika mycket gods, som under hela året på nyss uppräknade banor.

Sjökommunikationernas stora värde visar sig äfven deraf, att, efter hvad för mig uppgifvits, nästan allt gods i timmer går till Göteborg, icke på jernväg, utan från Köping sjöledes öfver Södertelje till Göteborg, emedan fraktkostnaden derigenom nedgår från 33 öre per centner, utgörande fraktkostnaden på jernbana, till 27 å 28 öre. Detta visar tillfyllest huru svårt en jernbana har att konkurrera med sjötrafiken, och detta måste särdeles vara fallet för en jernbana, som skulle löpa utmed den herrliga Mälaren, det yppersta farvatten man kan tänka sig, utan några grund, der man icke behöfver ankra, utan blott kasta en tross i land, för att fästa båten vid strand, och der man nästan aldrig hör omtalas att några sjöolyckor timat. På detta vatten kan man segla för ett ofantligt billigt pris, och jag tror derföre, att den uppgift Friherre Bildt lemnat, enligt hvilken fraktpriiset från Köping till till Stockholm skulle utgöra 10 öre, måtte vara litet för högt tilltagen, utan att man kan få det ändå billigare, ned-satt till 6 öre t. ex., om man något vill pruta med skepparen. Deremot torde jernvägen betinga ett fraktpreis af minst 14 öre, och då lärers det väl vara uppenbart, att det är fördelaktigare att taga sina varor sjöledes till Stockholm, helst Göteborgarne redan visat, att de finna med sin uträkning öfverensstämmande att taga åtskilliga varor från Köping sjöledes till Göteborg.

Man har sagt, att det vore synnerligen fördelaktigt att hafva mycket jern i vägen, för att gifva bottenlast när träskeppning börjar. Men om det är så stor fördel, hvarföre kan man icke tänka sig, att jernet kunde komma hit på hösten, i November eller December—i år har ju Mälaren varit öppen till och med i Januari. Då kunde man lägga upp jernet i reserv om hösten för att hafva det att tillgå vid vårskeppningen. Jag beklagar, att jernvägen blifvit förlagd till ett olämpligt ställe, men i allt fall är det väl lättare att komma dit med fartyg än med jernbana, helst man icke vet huru lätt det kan gå att få jernbanspår dit utlagda, hvilket erfarenheten visat vara ganska svårt att åstadkomma här i staden.

Friherre Bildt har rört vid ett ämne, som ligger hvar och en af oss varmt om hjertat, då han framkastat förhoppningen, att Stockholm skulle få handelsförbindelse åt öster. Hvem önskar icke lifligt, att vår sköna hufvudstad måtte kunna blomstra upp genom en vidsträcktare affärsverksamhet, men icke lärers det kunna åstadkommas genom Sevalla-

banan. Detta åter torde kunna främjas om Sala-banan antages och en bibana framdeles anlägges från Krylbo öfver Avesta till icke blott Norberg utan derifrån vidare till Smedjebacken, och jag är öfvertygad, att, då detta måste ligga i hvarje jernexportörs intresse, det icke skall kunna dröja länge, förrän den banan kommer till stånd — förutsett att man icke vidhåller det dyrbara bredspåriga byggna dssättet, utan väljer ett byggnadssätt, som möjliggör anläggandet af dubbelt så stor bansträcka för samma kostnad.

Friherre Bildt har med en viss försmädlighet yttrat, att om man ser på priset, hvarför då icke gå öfver Gysinge eller Margrethill. Om jag såge på mitt eget intresse, vore Gysinge-linien den, som jag skulle förorda, emedan det just är i de trakter, en sådan bana komme att beröra, som jag har en egendom; men ur det allmännas intresse måste jag motsätta mig denna linie, tyfrån densamma låter det sig icke göra att få en bana till Westerås, dit det är af nöden att komma. Hvad angår en bana emellan Upsala och Gefle, är dess anläggning af ett enskildt bolag alldeles oberoende af, om statsbanan kommer att gå öfver Sevalle eller Sala.

Friherre Bildt har äfven omtalat den svaga jordmånen vid Sala-banan och den stora höjden öfver hafsytan. Höjden öfver hafvet, mine Herrar, utgör icke mer än 400 fot! Hvad åter jordmonen beträffar, har jag redan yttrat mig, och jag tager på mitt ansvar riktigheten af min uppgift för de trakter, jag känner, och jag vill äfven återopa, att Friherre Ericson i sin broschyr uppgifvit, att han förliden höst der företagit en resa och funnit landskapet så odladt och bördigt, han jemfört det med de bördiga slätterna i Östergötland och Skåne. Jag reste der i Augusti, och häpnade öfver uppgiften, att der endast skulle finnas en gles befolkning. Så är icke förhållandet, och allt antydde, att den var särdeles välmående. I afseende å befolkningen uppgafs i ett föredrag, som nyligen å börsen hölls öfver jernvägsfrågan, att utefter Sevalle-linien det fanns 2,700 innevånare per kvadratmil, då deremot utefter Sala-linien det skulle vara endast 2,300. Skilnaden här vid lag är ej särdeles betydlig, och märkvärdigt är, att man icke kunnat få den större, isynnerhet då beräkningen uppstälts af en person, som nu förfäktar Sevalle-linien med samma värma, hvarmed han för 5 år sedan förfäktade Sala-banan. Friherre Bildt har i minnet återkallat, hurusom, när frågan förevar om Nässjö eller Laga-linien, Rikets Ständer beslöto sig för den dyrare linien. Men om Rikets Ständer då funnit sig föranlåtna att besluta den dyrare linien, så kan detta väl icke återopas såsom ett skäl för att nu välja Sevalle-linien, utan fast hellre såsom en varning deremot, då denna i anläggningskostnad är 3,000,000 R:dr dyrare än Sala-banan, hvartill kommer den betydliga och af Stats-Utskottet till 2,000,000 R:dr uppskattade indirekta förlusten på trafikerandet af en längre vägsträcka utan större inkomst.

Friherre Bildt har vidare talat om de strategiska skälen. Jag bekänner, att om något bland de skäl, som för Sevalle-banan anförts, borde hafva något högre värde, så vore det just dessa. Jag tillåter mig icke härom något afgörande omdöme, då det är tjugufem år sedan jag var i krigstjenst, men det ligger qvar hos mig en varm känsla

att icke försumma något tillfälle, då det är möjligt att genom en uppoffring åstadkomma en förbättring i vårt försvar. Jag skulle derföre vilja tillmäta de strategiska skälen ett stort afseende, men, mine Herrar! hvad kostar det? Jo, enligt Utskottets beräkning, minst 5,000,000 R:dr.

Friherre Bildt nämnde, att, om Stockholm vore befestadt, hade Sevallabanan icke så synnerlig betydelse för vårt försvar. Skulle det då icke vara bättre att använda dessa 5,000,000 R:dr för att dermed befästa Stockholm? På så vis blefve hufvudstaden sannolikt bättre betryggad. Och till detta försvar torde måhända kunna användas ytterligare några millioner, om vi beslöte oss för att öfvergifva det dyrbara byggnadssättet, så mycket heldre som det för landets försvar är af djup betydelse att landet icke öfver höfvan skuldsätter sig.

Med afseende å opinionsyttringarne har Friherre Bildt förklaradt, att icke mindre än 5,000 opinanter uttalat sig till förmån för Sevallabanan, och att opinionsyttring afgifvits af Stockholms börs, näringsidkare, murare etc. etc. Jag respekterar dessa korporationers och individens fosterlandskärlek och välvilja för Stockholm, men jag kan icke tro, att t. ex. dessa hederliga 300 murare eller dessa artister, huru väl de i öfrigt må sköta sina respektiva kall, studerat sig så djupt in i frågan, att de kunna behörigen väga densamma, utan torde med afseende på dem kunna tillämpas det kända uttrycket, *jurare in verba magistri*. Jag vet ganska väl, att det är allehanda slags personer, som man träffat på theatrar och schweitzerier, och som man förmått att underteckna dessa petitioner; och äfven jag hade kunnat få namn tecknade för en motsatt mening; men jag har icke funnit sådant af nöden.

Jag föreställer mig, att Friherre Bildt måste funnit det ganska besvärligt att framföra dessa opinionsyttringar, då det icke torde vara omöjligt, att Herr Friherren har i minnet hvad som tilldrog sig vid 1863 års riksdag, då vi också stodo emot hvarandra, och Friherre Bildt förordade sammanbindningsbanan, som jag motarbetade. Den 12 Maj 1863 förmiddagen yttrade Friherre Bildt, efter att först hafva uppgifvit, att minoriteten bland stadsfullmäktige utgjort 24 och icke såsom af andra talare påståtts 34, samt att det icke vore antagligt, att stadsfullmäktige skulle ändra åsigt i fråga om sammanbindningsbanan: "Enligt mitt förmenande bör man icke så hårdt bedöma en institution sådan som stadsfullmäktige. Den är visserligen ung, men den består dock icke af ungdomar, som icke veta hvad de vilja. Jag tror derföre, att fullmäktiges beslut i denna fråga varit ganska välgrundadt. De hafva ej velat ingå i några tekniska detaljer och endast förklaradt sin önskan vara, att Rikets Ständer måtte votera de medel, som erfordras för en gemensam bangårds anläggande vid Clara sjö och för en godsstation vid stadsgården. Man har här sökt att föringra vigten af den inom hufvudstaden rådande opinionen för en sammanbindningsbana, derigenom att man yttrat, att det är först under det sista året, som man inom hufvudstaden börjat tänka på denna sak; men mine Herrar! redan för ett år sedan anhöllo flera aktade medlemmar af denna kommun hos Friherre Ericson, att han skulle hålla ett föredrag öfver det af honom uppgjorda förslaget till samman-

bindningsbana genom Stockholm. Vidare bör man äfven ihågkomma, att Kongl. Maj:t äfven en gång förut yttrat sig i denna riktning.

Ytterligare må äfven observeras, att alla auktoriteter dessutom yttrat sig för saken, men först då uppstod inom hufvudstaden förvåning, ja en verklig sorg, när Stats-Utskottet visade sig förbise Stockholms intresse, genom att vilja hålla bangården kvar vid Fatbursjön. Må man förlåta, att Stockholm då harmades öfver detta förbiseende icke allenast af Stockholms, utan äfven af hela landets intressen; och det var då som herrar stadsfullmäktige togo saken om hand.“

Så yttrade sig Friherre Bildt på den tiden.

Jag ber att få meddela ytterligare ett citat, denna gång ur en af de petitioner Friherre Bildt fått emottaga:

En utgång af denna samhällsviktiga fråga i sådan syftning som den af Stats-Utskottet förordade skulle också innebära ett mer än beklagansvärdt underkännande af de utomordentligt stora uppoffringar, hufvudstadens invånare måst och under en lång tidsföljd måste vilkännas för den så kallade sammanbindningsbanans dragande genom densamma, hvilket föranledt, att utförandet af många för kommunen synnerligen nödiga och viktiga arbeten dels icke kunnat med erforderlig skyndsamhet verkställas och dels blifvit till en obestämd framtid uppskjutet.

Nåväl, åsigterna hafva, som Herrarne finna, undergått betydlig förändring, då man nu i petitionsväg klagar öfver, att man fått sammanbindningsbana.

Jag tror således, att man icke bör tillmäta alltför mycket afseende åt tillförlitligheten och säkerheten i deras omdöme, som aflåtit adresserna, ty det är, såsom jag haft äran visa, icke mer än några få år sedan sammanbindningsbanan framhölls såsom en lifssak för hufvudstaden, då man nu deremot anför sammanbindningsbanan såsom en olycka, hvilken drabbat Stockholm, och därför bör berättiga till de fördelar, de föreställa sig att Sevalle-linien skulle tillskynda staden.

Jag får vidare erinra, att Stockholm år 1865 tillsatte en komité, bestående af Herr Bennich, Grosshandlaren Fröberg, numera aflidne Grosshandlaren Frestadius den äldre, egaren till nya varfvet Herr Lindberg och kaptenen Nerman. Dessa fem herrar förklarade enhälligt, att Stockholms alla intressen fordrade, att norra stambanan skulle utsträckas från Upsala öfver Sala till Storvik. Då man nu finner huru kort tid det tarfvats för opinionen såväl inom rådsläende församlingar som inom Stockholms kommun och delegerade att vexla om, lærer man icke böra tillmäta något synnerligt afseende åt tillfälliga opinionsyttringar, helst det icke lærer erfordras ytterligare 5 år, inräknat Stockholms kommun torde komma att inse, att det är i dess sanna intresse att få sitt handelsområde utsträckt norr om Upsala.

Jag yrkar bifall till Stats-Utskottets förslag.

Herr Heijkensköld: Jag får härmed förklara, att jag till alla delar instämmer i de skäl, som af den förste talaren på förmiddagen framdragits till förmån för Sevalle-banan. Han har dock egentligen endast omnämnt de fördelar, som denna bana skulle tillskynda Vestmanlands bergslager, och jag anser därför min pligt, såsom repre-

sentant för Nerike, hvars norra bergslager icke genom Sala-banan blifva så tillgodosedda, som vi önskat, vara att yttra mig något om förhållandena inom denna provins.

Först måste jag dock på det högsta beklaga det beslut, hvartill Stats-Utskottet kommit, och hade jag önskat, att mera afseende fästas vid sistlidna Riksdags underdåniga skrifvelse till Kongl. Maj:t i detta ämne, hvilken skrifvelse uttalar den åsigt, att i första rummet böra upptagas de banor, som afse bergsbrukets befordrande, hvilket vid stambanornas anläggande icke i någon väsendtlig mån blifvit afsedt.

Stats-Utskottets egentliga motiv för afslag å Sevalle-banan synes mig hafva varit den besparing i anläggningskostnad Sala-banan skulle medföra. Min öfvertygelse är dock, att man vid ett så stort företag som den ifrågavarande jernvägsbyggnaden äfven bör taga med i beräkningen den afkastning, som företaget bör komma att lemna; och det torde i sådant afseende vara odisputabelt, att den norra banan, genom att dragas öfver Sevalle, skall erhålla en väsendtlig ökad betydelse, alldenstund den då kommer att uppsamla äfven de vestra orternas trafik. Här har blifvit yttradt, att en besparing skulle uppkomma derigenom, att banan drages öfver Upsala, och att man eger förhoppning om att kunna åvägabrunga en bibana emellan Sala och Köping. Jag anser mig dock ega tillräcklig kännedom om förhållandena för att kunna påstå, att det är omöjligt att på enskild väg kunna åstadkomma en sammanbindningsbana emellan Sala och Köping. Skulle ock en sådan bana komma till stånd, blefve trafikknuderna på denna väg så dryga, att bergslagernas tunga effekter icke skulle kunna bära dem. Här har af en talare blifvit anmärkt, att Mälaren i det längsta är segelbar, och att den exempelvis i Januari månad detta år varit för fartyg trafikabel. Detta är visserligen sannt, men jag ber att få fästa uppmärksamheten derpå, att viken Galten, som måste passeras af de fartyg som lasta i Arboga och Köping, lätt nog blir belagd med 2 å 3 tums is och således stängd för segelfartyg. Återstår således endast att begagna ångbåtar, men på dem är frakten alltför dyr. En annan ärad talare har sagt, att den bruksegare sköter sig illa, som icke har tillräckligt upplag här för den första vårskeppningen. Detta yttrande bevisar, huru liten kännedom han eger om bergshandteringen. Det är nemligen först i Februari och Mars månader, som köpmännen, till följd af erhållna ordres, göra sina requisitioner. Huru skulle man då kunna från hösten till denna tid smida, att jag så må säga, på höft utan kännedom om dimensionerna på hvad som skall tillverkas? Att detta är en ren omöjlighet torde emellertid hvar och en lätt inse, likasom att en verklig och stor fördel tillskyndas tillverkaren genom att han sättes i stånd att till Stockholm genast afsända de beställningar han erhållit under Januari, Februari och Mars månader. Utskottet säger i sin motivering, att stambanan emellan Thureberg och Upsala skall vinna en högst betydlig trafiktillökning, i fall norra stambanan fortsättes från Upsala, hvaremot om den utlägges från Thureberg öfver Sevalle, trafiken kommer att fördelas på två linier, hvaraf åtminstone endera icke kan antagas återgälda de på dess byggande använda kostnader

Jag för min del tror, att en jernväg från Upsala norrut icke kan taga bort någon trafik från en Thureberg-Sevalla-linie eller tvärtom. En annan orsak, hvarför Utskottet uttalat sig för Upsala-Sala-linien, är den, att Stockholm derigenom skulle erhålla en större tillförsel af lifsförnödenheter, än om banan droges öfver Thureberg. Detta Utskottets resonnement kan jag icke annat än på det högsta ogilla, emedan jag tror, att trakten emellan Upsala och Sala icke på långt när producerar så mycket som den emellan Thureberg och Sevalla, och att Upsala som konsumtionsort absorberar betydligt af de produkter som ankomma på jernväg vester om Upsala. Utan att vara militär är jag dock öfvertygad om, att Sevallabanan äfven i strategiskt hänseende har ett stort företräde framför Salabanan, alldestund man, i händelse af en fiendtlig landstigning i Stockholms närhet, skulle med den största lätthet kunna hitföra trupper både från norr och vester.

Äfven har yttrats, att den del af trakten emellan Thureberg och Sevalla, som ligger närmast Thureberg, eger lätta sjökommunikationer, och att i följd deraf Vestmanlands spanmålsproducenter under höstmånaderna afskeppa större delen af sin spanmål hit till Stockholm. Detta är icke förhållandet, ty jordbrukaren är i allmänhet under hösten så sysselsatt med jordens skötsel, att han knappast hinner aftröska mer än en del af sin hafre förr än Mälaren är tillfrusen. Han nödgas derföre under vintern afyttra sin spanmål i Vesterås, hvarest bergslagerna då göra sina uppköp. Huru mycket fördelaktigare voro det ej för honom att få leverera sina produkter vid en närbelägen jernvägsstation! Det har här blifvit sagdt, att en jordbrukare, som bor exempelvis 3 mil från Stockholm, hellre med dragare forslade sina varor dit, än han aflemnar dem vid en jernvägsstation, om ock denna är belägen på kortare afstånd från hans hem. Detta påstående tror jag icke håller streck, ty åtminstone har jag från min hemort den erfarenhet, att allmogen föredrager att afskicka sina produkter till närmaste jernvägsstation framför att forsla dem till sjelfva afsättningsorten, om ock denna icke är belägen på längre afstånd än 1 à 2 mil. En föregående talare har sagt, att han betviflar, att den förste talaren eger tillräcklig kännedom om den ort, hvars förhållanden han sökt för oss beskrifva, och han har äfven insinuerat, att han skulle hafva betraktat dessa förhållanden *endast* från landsvägen. Jag för min del tror, att en domare åker icke allenast från sitt hem till tingsstället på landsvägen, utan att äfven andra tillfällen gifvas, exempelvis vid syneförrättningar, då han erhåller kännedom om sitt härad, och fäster jag af sådan anledning större vikt vid de af Herr Björkenstam öfver Salatrakten fällda omdömen än vid den andre talarens. Då han bland annat äfven talat om sågverken vid Sala-linien, af hvilka han är egare till ett, och omnämnt, att affallet vid dem måste ruttna bort, beklagar jag, att han icke eger bättre kännedom om, huru detsamma kan tillgodogöras. För att få upplysning härom, behöfver han icke resa längre än till vestra Vestmanland, der man vid de större sågverken icke lemnar någon del af virket obegagnadt, och just detta tillvaratagna affall bär lättare transportkostnaden än plankorna och bräderna.

Jag slutar med att yrka bifall till det förslag, som framställts i den mot Stats-Utskottets utlåtande i nu förevarande del afgifna reservationen.

Hans Excellens Herr Friherre De Geer: Jag skall ej inlåta mig i några detaljer, ty jag anser största faran här ligga deruti, att man för detaljernas skuld förbiser hufvudsaken; och det är endast känslan af Regeringens pligt att efter förmåga söka framhålla hvad som efter dess uppfattning berör landets stora intressen, som förmått mig att begära ordet i en fråga, der jag visserligen icke kan göra anspråk på att säga något nytt eller mera öfvertygande, än som redan blifvit anfördt.

Alla äro ense derom, att man från våra redan byggda jernvägar bör gå Norrland till mötes med en stambana, och sedan en öfvervägande mening synes hafva gjort sig gällande äfven derom, att denna bana, för att under vägen tillgodose det största möjliga ortintresse, bör beröra Norbergs bergslag, synes denna del af frågan erbjuda jemförelsevis ringa svårigheter. Ty för Norrlandsintresset måste det vara temligen likgiltigt, om vägen från Norbergs bergslag till Stockholm går öfver Sala eller Sevala. Men en enda bana, hvilken kroklinie man än låter den beskrifva, kan icke uppfylla hela behofvet af jernvägar för hela det bälte af landet, som är beläget emellan Mälaren och Falu—Gefle-banan. Sverige eger icke allenast här sin största bredd utan ock sina förnämsta och rikaste bergslager, eller just de trakter, som för transport af tunga varor företrädesvis äro i behof af jernvägar. Också hafva flera sådana dels redan blifvit byggda, dels blifvit erkända såsom nödvändiga. Sådana äro från Nora till Ervalla, från Ludvika till Frövi, från Uttersberg till Köping, från Norbergs bergslag, från Sala, från Dannebörs och så vidare; men alla dessa banor, som till följd af naturförhållandena få sin rätta sträckning hufvudsakligen från norr till söder, blifva endast utfartsvägar för de särskilda bergslagerna och måste, för att motsvara sitt ändamål, sammanbindas med det stora jernvägsnätet genom en hufvudbana i riktning från öster till vester. En sådan bana skulle måhända utan synnerlig skada kunnat förläggas så nordligt som höjden af Sala, så framt icke redan ett stycke af densamma redan vore färdigt i ett vida sydligare läge, nemligen emellan Örebro och Köping. Några anse att Mälaren utgör den naturliga fortsättningen till Stockholm af denna bana, och att någon jernväg för denna linie icke är behöflig. Erfarenheten har likväl allt mera ådagalagt, att jernvägarne erbjuda ett så mycket fullkomligare transportmedel än sjöfarten, att någon jemförelse dem emellan knappt kan komma i fråga, helst i fråga om varor, som innan de komma till sjön, måste inlastas i jernvägsvagnar. För att härå endast anföra exempel inom landet, så se vi huru jern sändes på jernväg från Christinehamnstrakten till Göteborg, ehuru sjövägen är kortare och äfven priset derå, som jag tror, billigare. Vi se, huru brännvinet från Christianstadstrakten, som förr gick sjövägen från Åhus till Stockholm, nu, sedan jernvägen är färdig, föres på denna, ehuru sjöfarten här icke är betungad med några kanalungälder. Om sjöleder kunde ersätta jernvägar, huru lyckligt

lottadt vore icke då Östergötland, som utmed sin ena sida har Östersjön med sina djupt inskränande vikar och på den andra Wetteren, som från öster till vester genomskäres af Göta kanal och i norr och söder har Kinda kanal. Likväl veta vi, huru litet Östgötarne äro tillfredsställda utan jernvägar. Om en sjöväg gjorde en jernväg öfverflödig, hvarföre var Upsala då så angeläget att erhålla jernväg till Stockholm, och hvarföre är Westerås det nu?

Ett viktigare inkast är, efter min tanke, att bergslagerne visa en afgjord benägenhet att heldre söka sin afsättning åt vester än åt öster, och att derföre deras behof skulle vara tillfredsstäldt, blott de på jernväg kunna komma öfver Örebro till Göteborg. Så länge vår förmämsta jernexport går till England och Frankrike, kan åt detta inkast icke förnekas all giltighet. Men det är icke sannolikt, att detta förhållande länge skall fortfara. Utan att i någon mån förädla våra råvaror, kunna vi icke länge räkna på att för dem finna stor afsättning hvarken i öster eller vester, men i samma mån de blifva förädlade, måste de finna en af sina naturligaste afsättningsområden i Östersjöns hamnar, der Ryssland med sina sjutio millioner innevä-nare och sin mindre utvecklade industri ligger färdigt att upptaga våra jernvaror på sina redan byggda jernvägar. Hvem vet ock huru länge det kommer att dröja, till dess en stor handelsväg till Asien kommer att gå genom Ryssland på jernvägar?

Men oafsedt allt detta eger Stockholm äfven under nuvarande förhållanden en synnerlig betydelse, icke blott såsom en stor konsumtionsort, fabriksort och handelsort, äfven för annat än våra exportvaror, utan framför allt mähända såsom rikets hufvudstad. För nästan hvarje rikets innebyggare och icke minst för bergslagerne äro lättade kommunikationer med hufvudstaden af vigt, emedan der är sätet för Regeringen med alla dess centralstyrelser, för öfverdomstolarne, för Representationen, för Riksbanken och andra penningverk, för jernkontor och bergsskola samt mångfaldiga andra inrättningar.

För min del anser jag, i öfverensstämmelse med den mening jag redan år 1862 till Statsråds-protokollet uttalat, att en stambana från Stockholm till Köping vore lika berättigad som en dylik från Stockholm till Storvik. Om nu båda dessa ändamål kunna vinnas derigenom, att banan göres gemensam till Sevilla, hvilket icke länder till någon skada för Norrland, så måste väl detta vara bättre, än att utan någon vinst för Norrlands-banan låta bergslagsbanan göra en så stor krok som från Westerås öfver Sala och Upsala till Stockholm. Härtill kommer, att man eger anledning att antaga, det en sammanbindning emellan Sevilla och Köping kunde komma till stånd, utan att Staten behöfde mera än att till ringa del deltaga i kostnaden, hvaremot sannolikheten är vida mindre, att en jernväg emellan Sala och Köping på sådant sätt kan åstadkommas, och i detta fall skulle Sala-linien icke ens i den första anläggningskostnaden medföra besparing.

Skilnaden i vigt emellan ortintressena för de stycken af landet, som äro belägna emellan Sala och Upsala å ena sidan och mellan Sevilla och Thureberg å den andra kan icke vara stor nog för att gifva utslaget i denna fråga, der det gäller att ej genom fel i sjelfva

systemet ådraga stora och viktiga landsdelar olägenheter för all framtid. — Om ej vattnet i sjöarne Mälaren och Wetteren hindrat, hade Sverige måhända icke behöft mera än en stambana, som gått midt igenom dessa sjöars dalbottnar, från Stockholm först till Arboga och sedan till Askersund och Jönköping, der en utgrening först behöfts till Göteborg och Skåne, men just derföre att vi ej kunnat bygga midt igenom sjöarne, kan vårt jernvägssystem icke på ett tillfredsställande sätt ordnas, med mindre än en bana norr och en söder om Mälaren, samt en öster och en vester om Wetteren.

Detta är förnämsta skälet, hvarföre jag tillstyrkt Kongl. Maj:t att nu föreslå byggandet af stambanor från Thureberg till Sevilla och från Norrköping till Nässjö.

Jag anhåller om proposition å bifall till den af Friherre Funck med flera af Stats-Utskottets ledamöter afgifna reservation.

Herr Montgomery-Cederhjelm: Innan jag öfvergår till sjelfva saken, ber jag att få yttra några ord till min granne här till höger. Med all ära för den beskrifning han gjort om den ort, hvarigenom den af honom förordade banan skulle framgå, vågar jag dock bestrida, att dessa omständigheter äro sådana, som böra ensamt bestämma riktningen af en stambana; ty, såsom den föregående talaren så väl sade, vi böra icke så inlåta oss i detaljer, att hufvudsaken lemnas ur sigte. Mot Friherre Bildts yttrande vore mycket att säga, men jag vill ej dermed upptaga Kammarens tid, dock ber jag att få fästa uppmärksamheten på en del deraf. Han nämnde nemligen de adresser, som kommit honom till handa, men för min del tror jag det vara bäst, om man ej fäster för mycken vigt vid dessa adresser; bäst om representanten får i lugn öfverlägga, utan någon påtryckning, vare sig från ett eller annat håll, och lyckligt om vi haft någon fader Neptun, som i tid stäffat Eolus och vindarne, innan de fått alltför mycket uppröra vågorna.

Då jag nu kommer till sjelfva saken, så bör jag i främsta rummet fästa uppmärksamheten derpå, att den utgör en helt och hållet ny fråga. Här är nemligen icke frågan om *en* utan om *två* norra stambanor. Detta är verkliga förhållandet. Sedan nemligen genom flera komitéer blifvit utredt och erkänt, att ett jernvägsnät norr om Mälaren borde gå i riktningen Upsala—Sala—Storvik, med fortsättning vesterut till Köping—Hult-banan, kom Kongl. Maj:ts Proposition till 1862 års Riksdag, deri norra banans sträckning var bestämd och då utlagd ungefär öfver Sevilla med en bibana från Giresta till Upsala; men Riksdagen beslöt att banan skulle läggas öster om Sigtunafjärden, såsom inhemtas af Rikets Ständers skrifvelse år 1863.

Häraf synes gifvet, att Stockholm—Upsala-banan ansågs för början till en norra stambana, och då man nu kommer med ett förslag att bygga en norra stambana öfver Sevilla, är detta ett förslag att bygga en *ny* norra stambana. Detta förslag kan endast berättigas af hvad Hans Excellens Friherre De Geer nyss yttrat: att till följd af industri, folkmängd och andra förhållanden man för landets norr om Mälaren behof vore nödsakad bygga en bana vester och en öster

om Sigtunafjärden, men jag ber dock att i detta fall få yttra tvifvel om en sådan nödvändighet. När man tänker på, att hela det breda bälte af landet, som innefattar provinserna Halland och Småland, får nöja sig med *en* jernväg, borde väl *en* sådan kunna räcka till för Upland och Westmanland. Jag hoppas, att den dag måtte komma, då vi kunna tillåta oss ett så fullständigt nät, som genom den Kongl. Propositionen afses; det vore glädjande; men med tanken fästad på öfriga delarne af riket och med de anspråk på jernvägar, som yppa sig i alla orter, kan jag ej finna annat, än att det är nog för Staten att hafva *en* norra stambana, och jag har ej kunnat frångå den riktning, som vid 1862—1863 års riksdag blifvit bestämd.

Då man kommer i valet att bestämma sig för den ena eller andra bansträckningen, har man den bästa ledningen i Kongl. Maj:ts nu aflättna Proposition, och jag kan försäkra, att ingen broschyr, ingen tidningsartikel på min uppfattning af frågan verkat så mycket som just nämnda Proposition. Der säges: "De väsendtligaste skäl, hvilka talade för riktningen öfver Upsala och Sala, voro: att en sträcka af 4 mil 32,500 fot redan funnes derå färdig utöfver hvad förhållandet är å den andra riktningen", detta är ett förhållande, som ingen väl lärer vilja bestrida; "att i följd häraf äfven kostnaden för banans byggande till Storvik öfver Sala blifver lägre, än om Sevala-linien väljes", ja äfven detta är ett obestridligt faktum; "att det för framtiden vore med mindre kostnad förenadt att å en gemensam bana framföra den Norrländska och Upsala-banans trafik, än att fördela denna på två linier, hvaraf, i sådan händelse, åtminstone endera ej kunde antagas särdeles väl återgälda de kostnader, som å dessa byggnader blifvit använda", ja Stats-Utskottet beräknar ökade trafikkostnaden till ett kapital, motsvarande ungefär två millioner R:dr, samt slutligen: "att banan med sträckning öfver Upsala och Sala komme att emellan dessa städer genomlöpa en landsdel, hvilken saknade lätta kommunikationer, under det att en ganska betydlig del af området för den sydligare riktningen öfver Thureberg och Sevala vore gynnad af en ovanligt bekväm vattenkommunikation"; ja detta är så väl sagdt, att jag ej dertill vill tillägga ett enda ord. Om man nu öfvergår till Sevala-linien, så heter det: "Den trafik, som komme å den ifrågavarande banan norr ifrån, borde således ej heller ovilkorligen drifvas åt öster, vare sig för att i hufvudstaden stadna eller sjöledes gå vidare, eller att först efter en lång omväg komma till vestliga delarne af riket." Här synes verkligen, som om i den Kongl. Propositionen blifvit antaget, att det funnes ett bottenlöst svalg emellan Sala och de vestra delarne af riket, deröfver det varit omöjligt komma, men det förefinnes ju intet hinder för att tänka sig en jernväg mellan till exempel Sala—och Westerås—Köping, och för min del tror jag, att en jernväg snarare borde komma till stånd emellan Sala och Köping än emellan sistnämnda stad och Sevala, som ligger för nära Mälaren. Det må nu så vara, att det finnes mera sannolikhet för att ett enskildt bolag skulle bygga en jernväg emellan Sevala och Köping, än att ett sådant skulle anlägga en bibana emellan Sala och Köping; försök till bildande af ett bolag för sistnämnda bana har dock icke blifvit gjordt, hvadan man ej heller kan veta huru ett sådant skulle utfalla,

och i allt fall skulle den besparing, som för Staten uppkommer genom norra stambanans dragande öfver Sala, mer än väl räcka till för anläggandet af en stambana, hvarigenom det förhållande komme att inträffa, att Staten egde ett fullständigt jernbannät norr om Mälaren samt sluppe att komma i kollision med de enskilda jernvägsbolagen. Huru dessa veta att uppskörta Staten, kunna vi ju se uti Herr Wærns vid detta Betänkande fogade reservation, då han omtalar, huruledes från Köping till Götheborg, som utgör en väglängd af 33,2 mil, betales för en centner jern 33 öre, eller i det närmaste 1 öre per mil men att af denna afgift får Staten med en väglängd af 26,4 mil blott 23 öre, hvaremot Köping—Hultbolaget, hvars bana är 6,8 mil, erhåller 10 öre, och att ett enskildt jernvägsbolag emellan Sevilla och Köping lika väl skulle veta att iakttaga sin fördel, derom är jag fullt förvissad.

Hvad angår det skälet att banan, lagd öfver Sala, skulle öka väglängden från Westmanland och norra delen af Nerike till Stockholm med 4 till 5 mil, och att den rörelse nämnda orter hittills underhållit med hufvudstaden skulle draga sig vesterut, så ber jag endast att få yttra, att redan nu, då ingen jernväg finnes, exporterar Stockholm mera jern än Göteborg, och att det, enligt min tanke, är högst sannolikt, att trafiken från berörda orter kommer att gå till Stockholm sjöledes från Westerås och Köping, såsom hittills. Beträffande den omständighet att vägen blefve längre för persontrafiken, så är det af ingen betydelse, ty hvar och en vet, att man gerna gör en mindre omväg för att sedan få fortsätta sin färd på jernväg, heldre än att hela tiden resa på landsvägarne med gästgifvareskjuts. Passagerare befordras nu från Stockholm till Upsala på jernväg och derifrån till Westerås med diligens, och man far icke från Westerås öfver Enköping direkte till Stockholm öfver Staket.

I den Kongl. Propositionen säges vidare: "Genom uppoffring af nämnda summa (2,617,000 R:dr) vore dock för blifvande jernbanas byggande öfver Westerås till Köping vunnit en förkortning af inemot 2 mil och en besparing i anläggningskostnad af öfver en million riksdaler. Den derefter återstående större kostnaden för norra jernbanans framdragande öfver Thureberg och Sevilla syntes mera än väl motsvaras af de förmåner för rörelsen i allmänhet, som, enligt hvad redan blifvit anfördt, denna riktning medförde." Häri kan jag ej instämma, enär jag ingalunda kunnat finna, att rörelsen i allmänhet skulle kunna hafva mera fördel af denna linien än Sala-linien. I afseende å de strategiska skälen, så vill jag ej derpå inlåta mig utan öfverlemnar dessa till afgörande af Kammarens generaler och öfverste; dock erinrande om, att man, vid bestämmande af rikningen utaf en jernbana, icke bör låta leda sig af strategiska skäl, utan snarare af sådana som afse industriens utveckling.

Regeringen har än vidare såsom skäl för Sevilla-linien anført: "att de Upsala—Sala-linien omgifvande orter icke i industrielt hänseende vore af någon för landet särskildt framstående betydelse;" alldeles detsamma kan man säga om de Sevilla-linien angränsande orter; "att de derifrån gjorda erbjudanden af bidrag till lindring i expropriationskostnaden vore till en del mindre bestämda och i allt fall

ej förtjenta af synnerlig uppmärksamhet vid afgörandet af frågan om den ena eller andra riktningens väsentligare fördelar;“ ja, då Rege- ringen säger att det icke är af någon betydelse, så måste det väl ej heller det vara; samt att en ny jernvägssträcka af 3½ mils längd i närheten af hufvudstaden, hvarigenom denna förbundes med orter, derifrån den redan nu hemtar en stor del af sina dagliga förnöden- heter, icke kunde annat än vara gagnelig samt komma att lemna icke obetydlig nettointkomst;“ ja om en bana på Statens bekostnad bygg- des till Norrtelje, skulle ju detta också vara fördelaktigt för Stock- holm, likasom om en sådan kunde byggas till Wermdön, det lärar väl ingen vilja förneka, men deremot torde mängden draga i tvifvels- mål hvad nytta sådant skulle medföra för hela landet. Man synes hafva alldeles glömt bort de lätta kommunikationerna, som redan förut finnas emellan Stockholm och trakten till Enköping, emellan hvilken sistnämnda stad och Stockholm, så länge Mälaren är isfri, underhålles beständig förbindelse med 7 till 8 ångbåtar, och sådant hade, enligt min tanke, bort finnas i den Kongl. Propositionen antydt.

Emellertid, om man nu jemför alla dessa skäl med hvarandra: att Sala-linien är betydligt billigare; att genom norra stambanans dragande öfver Sala den fördel skulle ernås, att trafiken för framtiden komme att bedrivas på endast en linie; och att vi finge jernvä- gen dragen genom en del af landet, der inga andra utvägar till lät- tade kommunikationer finnas; så måste jag tillerkänna dessa trenne skäl för Sala-linien ett afgörande inflytande.

Till slut vill jag med några ord omnämna en sak, som jag med största glädje såge om den icke ifrågakomme, men som jag högeligen befarar skall låta höra af sig: den nemligen att alla anslag till stam- banor skulle komma att af Riksdagen afslås. Anslag måtte nu be- stämmas till huru stort eller litet belopp som helst; men derigenom att Riksdagen nu bestämmer sig för vissa stats-stambanors fortsatta byg- gande, skall man komma derhän att framdeles kunna hålla jernvägs- stormen inom sina tillbörliga gränser. Då jag under så många riks- dagar deltagit i beslut om stambanors byggande, är det för mig omöj- ligt att nu rösta för afslag å alla vidare anslag för jernvägar; och mig synes att det äfven för Riksdagen skulle blifva svårt att säga: vi stadna nu här och bygga ej vidare stambanor. Jag yrkar bifall till Stats-Utskottets Betänkande.

Herr von Stockenström: Då redan så mycket blifvit i denna sak yttradt, borde man af blott denna anledning afhålla sig från del- tagande i de mindre behagliga jernvägsstriderna, men då jag i Stats- Utskottet deltagit i beslutet, hvad den föredragna punkten af jern- vägsbetänkandet beträffar, anser jag mig skyldig att anföra de skäl, som legat till grund för min uppfattning af saken. Jag skulle myc- ket önskat, att dervid hafva kommit till samma åsichter som mina läns- kamrater, men jag har icke kunnat det. Min öfvertygelse är ej från i dag eller i går. Jag har, under den långa tid som frågan stått på dagordningen, sökt efter min förmåga sätta mig in i densamma, desto heldre som den berört de orters intresse, der jag haft mitt hem och min verksamhet, och jag har dervid efter noggrann pröfning kommit

till den åsigt, som jag nu uttalat och fortfarande vidhåller. Jag har för mig till besvarande uppställt tvänne frågor: den första, för hvad ändamål denna norra bana skall anläggas, och den andra, då två hufvudsakliga riktningar föreslagits, hvilkendera skulle blifva fördelaktigast, såväl i och för sig som med hänsyn till de utgifter, som därför komme att drabba statsverket. Svaret på den första frågan finnes uttryckt i den Betänkandet bilagda reservationen, der det heter "att den uppgift, som genom norra stambanans anläggning skall lösas, egentligen ligger deri, att hon på ett nöjaktigt sätt tillfredsställer icke blott *Norrlands* och *Dalarnes* behof af jernvägsförbindelse med hufvudstaden samt rikets södra och vestra delar, utan ock *bergslagernas* behof af ändamålsenliga kommunikationer såväl med afsättningsorterna som med de delar af landet, hvilka ega tillgång på kol, spanmål och vattenkraft till bedrifvande af jernvägsrörelse. Dertill får läggas, att Stockholm såsom rikets hufvudstad och ännu dess förnämsta handelsstad, torde böra, der sådant, utan uppoffring af viktigare intressen, kan ega rum, beredas någon fördel derigenom, att norra stambanan anlägges i en riktning, som underlättar hufvudstadens förbindelse såväl med *Norrland* och *Dalarna* som med *Vestmanland* och norra delen af *Nerike*." — Tiden är så långt framskriden, att jag ej vill trötta med att ingå i detaljer om den ena eller den andra sträckningens fördelar; jag åtnöjer mig med att förklara, att jag kommit till den bestämda öfvertygelsen, att det för *Norrland*, *Dalarna* och *Norbergs bergslag* samt de bergslager, hvilka ligga i dess grannskap, är likgiltigt, hvilkendera banan som väljes. Det gäller ju i afseende på sambandet med Stockholm allenast en skilnad i väglängd af $\frac{3}{4}$ mil. Återstår då att taga i betraktande, huru det förhåller sig med *bergslagerna i vestra Vestmanland och norra Nerike* samt med *hufvudstaden*. Jag kommer då till det resultat, att *Sevalla-linien* för dessa bergslager är $4\frac{1}{2}$ mil kortare och således fördelaktigare, om förbindelsen med Stockholm afses; men här framställer sig nu den frågan: bör denna kortare väglängd utöfva ett sådant inflytande, att man för densamma bör förbise hvad som alltid ligger emot denna riktning, nemligen att jernvägsanläggningen skulle medföra en ökad kostnad af 3 millioner och förlust uti trafikinkomster på den redan anlagda banan till *Upsala*, motsvarande räntan å minst 2 millioner R:dr? Jag ber att få närmare skärskåda denna sak. Hvad då först beträffar dessa bergslager i *Vestmanland* och *Nerike*, så hafva de hufvudsakligen tunga effekter: jern och trä, att afsätta, och dessa komma troligen i anseende till den billigare trakten att såsom hittills gå på *Strömsholms kanal* och *Mälaren*. Här har nyss från *Statsråds-banken* blifvit yttardt, att dessa sjökommunikationer icke kunna vara tillräckliga, enär det på andra ställen, såsom t. ex. i *Wermland*, visat sig, att transporten både sommar och vinter till en del egt rum på jernväg, sedan sådan blifvit anlagd, ehuru segelbara vatten stått till buds. Jag ber att i afseende å detta yttrande endast få erinra, att här icke är fråga om, att ingen jernväg skall komma till stånd, utan blott derom, huruvida en sådan behöfver vara den kortaste. Jag öfvergår nu till *Stockholms-intresset*. *Sevalla-banans* företräde har i hufvudstaden nästan blifvit upphöjdt till en trosartikel. Man har i de bekanta

adresserna sagt, att åtgärder blifva vidtagna, som leda rörelsen bort från Stockholm, i stället för att befrämja dess tillväxt, om ej denna bana kommer till stånd, att i sådant fall hufvudstadens industri, dess handel och rörelse i en snar framtid skola förtvina, om ej denna bana kommer till stånd. Denna opinion har fått ett stöd i den Kongl. Propositionen, der det heter att, om jernvägen skulle få annan riktning än den der föreslagna, rörelsen skulle "med tvång hänvisas att draga sig vester ut."

Jag ber att i afseende derå få upprepa en föregående värd talarers uppgift, vid hvilken Herrarne möjligen icke fästat all den uppmärksamhet, den förtjenar, att väglängden emellan Köping och Götheborg är 33,2 mil, samt emellan förstrnämnda stad och Stockholm öfver Halsberg för närvarande är 27,5 mil, men att afståndet emellan Köping och Stockholm öfver Sala—Upsala skulle blifva endast 18,5 mil. Är det då möjligt, att rörelsen i följd af väglängderna skulle kunna draga sig vesterut, derför att Sala-banan blir 4½ mil längre än Sevalla-linien? Nej, inträffar det, så äro orsakerna helt andra. Jern och trävaror sändas redan från Westmanland till Göteborg, och jag har mig derom bekant, att dessa effekter egentligen under de sistförflutna åren tillhört en större bruksegare, som funnit för sig fördelaktigt att med sina tillverkningar vända sig till denna afsättningsort. Klart är väl ock, att om man, såsom, då mindre goda konjunkturer äro rådande, lätt kan inträffa, fåfängt söker att försälja sina varor på ett håll, man på ett annat söker för dem en ny débouché. — Jag är fullt förvissad, att Stockholm genom Sala-banans antagande icke allenast kommer att bibehålla sitt nuvarande handelsområde både i Westmanland och andra närbelägna orter, utan jemväl skall betydligt utvidga detsamma uti andra delar af Westmanland, i Dalarne och Norrland. Så mycket än min medborgerliga pligt, så väl som mitt hjertas känsla, bjuder mig att önska all lycka och framgång åt mitt lands i så många afseenden framstående hufvudstad, vid hvilken jag derjemte är fästad af enskilda intressens band, kan jag dock icke, emot min öfvertygelse, hvarken medgifva, att Stockholms framtida väl eller ve skulle på något sätt vara beroende deraf, huruvida norra stambanan går öfver Sevalla eller Sala, eller anse mig, i egenskap af representant, ega rättighet att, för att gå till mötes hufvudstadens eller andra orters önsknings, af Statens knappa medel gifva ut millioner, som kunna besparas och lämpligare användas. Emot Sala-banan har jag hört det inkast göras, att genom dess antagande den beräknade besparingen för Statsverket af fem millioner R:dr i allt fall ej skulle vinnas, enär denna summa och några millioner dertill skulle åtgå till en bana emellan Westerås och Sevalla, hvilken ovilkorligen skulle snart nog framvingas. Om möjligheten af ett sådant framvingande må man nu hysa hvad tankar som helst, men jag tror dock att kostnaden blefve än större att anknyta Upsala-banans norra ändpunkt med Gefle, hvilket, efter mitt förmenande, blefve förr eller sednare oundvikligt, derest Sevalla-banan nu antoges. Jag vill ej inlåta mig i tvist med min gamle vän och sidokamrat angående beskaffenheten af den trakt Upsala—Sala-banan skulle komma att genomlöpa. Det förbjuder mig hans ställ-

ning i orten och hans kända samvetsgrannhet. Men jag ber dock få erinra att, då man tager i betraktande trafikförhållandena, man icke bör fästa sig allenast vid denna ort, utan med mera skäl uppmärksamma förhållandena å hela vägsträckningen emellan Stockholm och Sala å ena sidan samt emellan Stockholm och Sevala å den andra. Skulle det ock verkligen vara händelsen, att trafiken blir mindre fördelaktig å den af Herr Björkenstam omnämnda trakten, så synes man å andra sidan kunna draga i tvifvel, huruvida en jernväg, som löpte utmed Mälaren, skulle kunna uthärda täflan med sjö-kommunikationerna. Till slut, hvad beträffar de strategiska skälen, så kan jag, såsom helt och hållet obevandrad i dessa förhållanden, icke derpå inlåta mig. Dock vill jag fästa uppmärksamheten derå, att Kongl. Maj:t vid 1856 års riksdag föreslagit Sala-linien, och jag förmodar att, om Sevala-linien verkligen i strategiskt hänseende hade så stora företräden, som man nu så ifrigt framhåller, denna omständighet icke vid ett föregående tillfälle skulle blifvit af Kongl. Maj:t förbisedd.

Jag ber om ursäkt, att jag så länge tagit edert tålmod i anspråk, mine Herrar; hvilkendera opinionen skall segra är ovisst, men jag hoppas, att beslutet må lända det allmänna till fördel och varda fattadt i en lycklig stund. För min del kan jag ej, vågar jag ej iklåda mig någon del af ansvaret för hvad jag måste kalla ett slöseri med Statens medel, så litet öfverensstämmande med den sparsamhet, som iakttages och ofta måste iakttagas, när det gäller anslag, afsedda att föra landet framåt i andlig eller materiel utveckling, eller uppoffringar för att nödtorftigt vidmakthålla de krafter, som erfordras för försvaret af ett älskadt fäderneslands frihet och oberoende. Jag anhåller vördsamt om bifall till Stats-Utskottets Betänkande.

Grefve Posse: Med mycken uppmärksamhet har jag genomläst Öfverste Ericsons broschyr. Hans deri uttalade åsigt är ej min, men hvarje parti har sina skäl, hvilka jag är förvissad äro dikterade af ett verkligt och oegennyttigt intresse. För min del har jag blifvit öfvertygad om Sevala-banans företräde. Jag har blifvit det, på skäl som jag här ber att få framlägga. Det synes mig, att hvad alla åsyfta är att få en gen och lätt väg till de båda bergslager, hvarmed Stockholm bör förbindas, nemligen Norbergs och vestra Westmanlands bergslag. Det sednare ändamålet, eller förbindelsen med vestra Westmanland, fylles bäst genom Sevala-banan. För min del hyser jag det intresse för vår vackra hufvudstad, att jag vill göra allt, att den ej må förlora sitt uråldriga handelsterritorium. Vi hafva utan tvifvel en framtid med vår östra granne, då vi skola kunna lära honom "huru svenska stålet biter", men på annat sätt än hjeltesångerna beskrifva det. En hufvudstad bör, enligt min tanke, vara sätet ej blott för intellektuel bildning utan äfven för materiela intressen i större former. Detta gifver åt hufvudstaden en praktisk riktning, som är för landets utveckling af största vigt. Jemföre man i detta hänseende förhållandet i de två stora kulturländerna, England och Frankrike. London är medelpunkten för sitt lands handel, Paris ej så, hvadan äfven de politiska hvalfningarne gå i England på ett

lugnare sätt än i Frankrike. Jag anser det sålunda vara af stor vikt, icke blott att Stockholm bibehåller sitt nuvarande handelsområde, utan jemväl att detsamma utvidgas, och detta sednare sker derigenom, att vägen till bergslagen blifver så kort som möjligt — och, mine Herrar, jag kan ej fatta hvarföre Norrländingarne ifrå för Sala-banan; de få närmare till Stockholm på Sevala-vägen, och jag kan omöjligen inse hvad fördel de skulle hafva af den andra. Anser man Gefle liktydigt med Norrland, då kan jag medgifva, att Sala-banan för Norrländingarne har företräde; men det är ju ej fråga blott om Gefle. Flera andra lika berättigade städer finnas i Norrland, hvilkas fördelar man ej får förbise. Jag hade ämnat rösta för Sevala-banan och trodde denna riktnings skulle hafva utsigter för sig inom denna Kammare. Men jag har sedermera kommit att läsa en ledande artikel i tidningen "Stockholms-posten", som förordar att man bör rösta för Sala-linien, om man icke kan drifva igenom Sevala-banan, på den grund att det vore bättre att erhålla något än intet; och då jag vet att denna tidning representerar en viss opinion inom Kammaren, samt det således är fara värdt, att samma tidnings åsigt komma att göra sig gällande vid en blifvande votering, så synes det mig, att de som omfatta Sevala-banan nu göra klokast i att afstyrka allt anslag för denna Riksdag, hvarigenom uppskof vinnes och derigenom möjligen större utsigter för Sevala-linien. Ja tror detta så mycket heldre, som af samma auktoriteter blifvit frammanadt ett spöke, som den kallar "nihilismen". Jag utber mig att få skärskåda denna sak och hoppas, att det skall gå detta spöke som alla andra, nemligen att det försvinner vid belysning. Man säger, att om de s. k. nihilisterna vid denna riksdag vinna terräng, så skall vid nästa ett förfärligt jernvägsstrid uppstå. Men, jag frågar eder, mine Herrar, när tron J väl att jernvägsstriderna skola sluta? När den första kampen var utkämpad, sade man: "nu är striden slut, nu skall allt aflöpa fredligt hädanefter." Kommo så efter hvarandra Upsala-banan "öster eller vester om Sigtuna-fjärden", "Carlstad eller Norum". Och om vi nu göra slut på denna tvist, så blir nästa Riksdag strid på lif och död emellan stats- och enskilda banor. Men om nihilismen segrar, och man beslutar sig att ej gifva mera anslag till statsbanor, så är åtminstone den ena parten borta, och det blir en möjlighet att inom vissa gränser understödja anläggandet af privatbanor, då deremot statsbanorna äro en ren skänk af Staten åt vissa orter. Men, säger man: det går ej an, vi hafva lofvat och måste infria löftet. Jag har just helt nyss blifvit påmind derom. Här har ett löst tryckt blad blifvit utdeladt, som innehåller följande:

"Inom några timmar skall den nu pågående jernvägsstriden vara afslutad, och icke på många riksdagar har någon såväl i materiellt som intellektuellt hänseende så viktig fråga förevarit till afgörande. Den reducerar sig i korthet till följande:

Skola de tretiosex till jernvägskomiteén inlemnade jernvägsförslagen blifva verklighet, eller skall deras utförande uppskjutas till en obestämd framtid, minst 12 till 15 år?

Med andra ord:

Skola vi anlägga enskilda jernvägar i alla rikets provinser till en längd af 150 mil, eller skola vi för samma summa af 26 millioner utföra tvåne statsbanor af endast omkring 30 mils längd?

Svaret på dessa frågor, dikterade af kärlek till fosterlandet, kan endast blifva ett, nemligen:

Afslag på alla statsbanor, vare sig Sevala-, Sala- eller Östgöta-banan, och derpå har någon, troligen af mina grannar här på Norrlandsbanken, skrifvet med blyerts: "ty vi, som påyrka detta, hafva fått det vi önska och behöfva, och sedan bry vi oss intet om de öfriga delarne af riket."

Jag skulle dock vilja fråga dessa herrar, som så ifrigt förfäktat Norrlands intresse, hvilketdera som för dem och för nämnda landsdel är fördelaktigast, antingen att det voteras betydliga statsmedel för att bygga Sala-linien såsom stambana, eller att Staten blir i tillfälle att lemna understöd till anläggande af flera banor i Norrland.

Men, efter vi nu tala om löften och förespeglingar, så frågar jag Eder, mine Herrar, hafva ej de enskilda jernvägsbolagen fått löften och förespeglingar? Det är ej mer än ett halft år sedan Kongl. Maj:t skickade ut cirkulär öfver hela Sverige och uppmanade dem, som hade några förslag till enskilda banor, att komma in dermed till Kongl. Maj:t, och dessa förslag äro nu föremål för en särskild komités pröfning. Om på alla dessa förslag lemnas ett blekladgt nej till svar; "vi hafva inga penningar" — hvad blir väl följden? Tron I att denna storm skall kunna besvärjas med en million? Nej, mine Herrar, icke med så litet. Min tanke är den att, om vi nu afstyrka allt anslag till stambanor, allas intressen bäst tillgodoses, och jag beder, mine Herrar, att få fästa Eder uppmärksamhet på en annan sak. Det finnes många, som i likhet med mig äro öfvertygade derom att ett billigare byggnadssätt än det hittills använda kan tillämpas, nemligen genom antagande af smalspårsystemet. Vi äro nu i tillfälle att stäfja, ej jernvägsbyggandet, utan det sätt hvarpå man hitintills gått till väga vid byggandet, och komma in på en billigare byggnadsmethod. Jag tror sålunda att nihilismen, långt ifrån att vara ett spöke, tvärtom är den fana, hvaromkring alla böra sluta sig som älska fäderneslandet och vilja dess utveckling. Hvad särskildt Sevala-banan angår, så kan ett uppskof ej för densamma vara menligt. Vi hafva hört Stockholms stads styresman uppläsa en mängd adresser från hufvudstadens innevånare. Jag fäster mig ej vid dem, men jag fäster mig dervid, att, då adresserna finnas undertecknade af så framstående börsmagnater, samma nit, som nu ådagaläggas för undertecknande af petitioner, äfven sannolikt skall visa sig i att befordra hufvudstadens intresse genom anläggande af en enskild bana till Sevala. Således kan Sevala-banan ej lida på ett afslag, och detta så mycket mindre, som sanningen är på dess sida och den vinner alltid seger med tiden. Tiden är alltid sanningens och det rättas vän. Hvarje sak, som har rätt för sig, skall alltid på längden vinna terräng. Jag yrkar således helt enkelt afslag på Utskottets hemställan.

Herr Hazelius: Jag hade ej i denna fråga ämnat yttra mig, enär, då man vet att ens egna tankar blifva af många andra framburna, man icke bör förlänga tiden. Men några särskilda anledningar från de sista dagarne hafva tvungit mig att uppträda. En bland dessa är, att jag, såsom Stockholmsbo och stadsfullmäktig i denna stad, vill fritaga mig ifrån att anses hysa de ensidiga och enligt min bästa och oväldiga öfvertygelse underhaltiga skäl för Sevala-banans företräde i och för hufvudstadens handels- och näringsrörelse, om hvilket företräde man lyckats väcka enligt min tanke förvillade och förvillande meningar. Då jag likväl icke kan hafva för afsigt att öfvertygta förutfattade motsatta åsichter, har jag, med förbigående af obehöfliga utvecklingar, endast velat korteligen angifva visserligen förut bekanta, men på offentliga handlingar, såsom jag läst dessa, grundade skäl, hvarföre jag gifver Sala-banan ett obetingadt företräde. Dessa äro:

1:o. Att denna bana uppfångar rörelsen från ett större trafikområde, enär en icke ringa del af Sevala-liniens södra område ligger i Mälarens vatten;

2:o. Att, efter den vanliga beräkningen af två mil å liniernas båda sidor, Sala-linien har mera folkmängd, mera areal af åker och äng, mera skördebelopp och mera skogväxande mark;

3:o. Att en del af Sala-banan ligger nära skogsbygd, hvarigenom annars värdelösa skogsalster kunna afsättas;

4:o. Att denna trakt har behof af vägförbindelser, hvaremot ingen brist derå finnes i hela den landsdel, som Sevala-linien genomlöper och hvilken under tre mil, eller från Stäket till Ekolsund, går utmed Mälarens strand;

5:o. Att Sevala-banan skulle, under minst 7 månader, genom sin taflan söka undertrycka den stora, lifliga och inkomstgifvande rörelsen genom sjöförbindelsen på Mälaren, som kostar Staten ingenting; och då jernvägen väl skulle minska denna rörelse, men utan att kunna besegra den, skulle banans trafikinkomst derigenom väsendtligen lida;

6:o. Att Norbergs viktiga bergslag får lika långt till Stockholm öfver Sala som öfver Sevala, (ty en half mil af 14, är intet jernvägsafstånd att tala om); samt att de söder om Norberg belägna bergslagerna begagna Strömsholms kanal och Uttersbergs-banan, samt hafva största fördelen att under 7 månader begagna sjöväg till hufvudstaden, så framt bestämmelseorten ej är Göteborg. Att en jernväg från Köping ej skulle hindra dessa bergslagers utväg till Göteborg synes deraf, att de redan nu finna vägen dit, oaktadt från Arboga öfver Hallsberg är $5\frac{1}{2}$ jernvägsmil kortare till hufvudstaden än till Göteborg;

7:o. Att Sala-vägens anläggningskostnad är minst tre millioner mindre än Sevala-vägens, samt, om Statens större kostnad att underhålla trafiken på tvenne linier, nemligen Sevala-linien och den redan färdigbyggda Upsala-linien iakttoges, skulle kostnaden, enligt Stats-Utskottets beräkning, stiga till fem millioner, på hvilken besparing jag ej begriper att Sevala-liniens anhängare icke synas fästa någon vikt. Jag begagnar här tillfället att besvara den sista talaren, som sagt sig ej förstå hvarföre norrländerne gifva företrädet åt Sala-banan. Såsom representant från Norrland tror jag mig kunna

yttra att skälet är intet annat än denna besparing af fem millioner, hvarigenom de tro att banan mot Norrland blifver förr färdig;

8:o. Att genom den mindre kostnaden Sala-linien kan blifva färdig två år förr, samt trafiken der med större fördel genast börja, enär en del af banan redan är färdig;

9:o. Att Sala-banan afskär alla anspråk på Staten att bygga ännu en väg från Upsala till Falu—Geflebanan, hvilka anspråk Sevala-banan ganska naturligen skulle underhålla.

10. Att norra jernbanan redan är beslutad och med fem millioners kostnad påbegynd till Upsala, och att, om denna bana nu öfvergifves, skulle den komma att ligga uti en så kallad återvändsgränd;

11. Att hufvudstaden redan eger och utan någon Sevala-jernbana fortfarande får behålla sitt handelsområde på och utmed Mälarens kust, utan att af en bana der erhålla *framför Upsala-banan* någon annan tillförsel, än den staden får i alla fall på sjö- eller på landsväg;

12:o. Att staden deremot genom Sala-banan tillvinner sig ett nytt och vidsträckt handelsområde med jordbruks- och skogsalster, som den annars komme att sakna.

På alla dessa tolf skäl och då Sevala-banans *enda* verkliga fördelar, de, att förkorta vägen härifrån till Westerås med 4 mil, samt till Avesta med trefjerdedels mil, mångdubbelt öfvervägas af Sala-banans alla andra företräden, samt då ett bolags bildande för en jernbana från Köping till Sala ej kan blifva synnerligen svårare än från Köping till Sevala, så tror jag de öfvertygande och de öfvervägande fördelarne både för riket och för hufvudstaden, ligga på Sala-banans sida.

Rörande frågans militära del, som för mig icke är alldeles obekant, enär jag varit pliktig att åt dylika ämnen egna flerårig uppmärksamhet, vill jag blott kortligen yttra några ord. För att en jernbana skall hafva stort strategiskt värde, bör hon hafva större längd och vara flerspårig. Större längd, emedan strategiska operationer ej kunna inklämmas på korta vägsträckor. Flerspårig, emedan bantågen icke annars kunna annat än vid stationerna komma förbi hvarandra, hvilket för tågens återgång för ny hemtning verkar uppehåll. Då ett bantåg endast kan föra en bataljon eller en squadron, kan ej en större styrka skyndsamt fortskaffas på enspåriga banor, utan fortare der sjöförbindelse finnes. I Tyskland äro de stora banorna mångspåriga. Detta allt sagdt för att förminska icke för att betaga de nu ifrågavarande bandelarne sitt värde. Båda kunna göra gagn, beroende på hvarifrån vi sjelfve eller fienden komma, hvart vi eller han ämna oss. Att bestämdt afgöra deras blifvande företräde, dertill är jag icke nog dristig framtidsman. Så mycket tyckes vara säkert, att Upsala-banan snart af en öfverlägsen fiende upprifves, och öfverlägsen är alltid *vår* vid fälttågets början. Sevala-banan afstänges, då fienden tilltapper Ståkes-passet, och förstöres om han öfvergår Eriksund, eller om han går öfver Upsala-slätten till Litslena. Sigtuna-fjärden erbjuder således blott ett kortvarigt skydd. Jag tror derföre det blifva ganska svårt att öfvertyga någon i ämnet oväldig, om dessa banors rätt att få vara med om omröstningen i den stora frågan. Jag är häruti verklig nihilist.

Jag slutar med den tanken, att jag tror det för hufvudstaden vara rättare, klokare och ädlare att genom beräkning och ihärdig företagsamhet täfla med rikets andra stad, än att höja afundsfulla nödrop öfver förlorade handelsområden och såsom en rättvisa fordra, att Staten här skall mellankomma för något skötebarn. Göteborg har den stora handelsfördelen att ligga närmare världshafvet. Skulle man nu för dem af våra alster, som vilja ditskynda, till Stockholms förmån hämma denna naturliga väg? Må hufvudstaden i stället bereda sig på att få deltaga i den lysande framtid, som det vidsträckta Norrland, med sina omätliga tillgångar, bär i sitt moderssköte, och dit norra jernbanan, som jag hoppas, denna midnatt öppnar vägen. Från dess hamnar och från dess blifvande jernvägar, från förbindelsen med de omätliga och på våra alster väntande landen öster om oss, der kan hufvudstaden få den rätta, rika och stora ersättningen för hvad Göteborg genom insigtsfull omtanke oss beröfvat.

Jag tillstyrker bifall till Stats-Utskottets Betänkande.

Herr Berg: Jag betvivlar visserligen icke, att hvar och en af Kammarens ledamöter tror sig verka i denna fråga af full känsla för fosterlandets väl, ehuru mången dermed kan förena ett enskildt intresse eller en enskildt ords intresse och deraf kan taga något starkare impuls, som gör hans åsikter något misstänkta, men det torde dock icke vara ur vägen för en ledamot, som i denna fråga ej har det ringaste enskilda intresse, att yttra några ord. Jag behöfver dervid icke vara vidlyftig, emedan jag af föregående talare blifvit i hufvudsakligaste delar förekommen. Jag förenar mig företrädesvis med en värd representant ifrån Nerike, som är ledamot af Stats-Utskottet, och sluter mig äfven till hvad den siste värde talaren yttrat. I likhet med nämnde ledamot af Stats-Utskottet har jag följt Kongl. Maj:ts Proposition med uppmärksamhet och äfven noga läst de i frågan utkomna broschyrer; men jag kan icke neka till, att jag funnit de skäl, som blifvit framställda för Sala-linien, ofantligt mycket öfvervägande dem, som anförts för den andra ifrågasatta sträckningen. Något tvifvel finnes icke hos mig, att Regeringens ledamöter med opartiskhet fällt sitt omdöme i denna fråga, men jag kan dock icke finna annat än att de skäl, som äro anförda i Kongl. Maj:ts Proposition, tala lika mycket för Sala-linien och mot det slut, hvartill Regeringen kommit. Hufvudsakliga anledningen till Regeringens beslut att förorda Sevalla-linien synes mig vara det företräde, denna bana i strategiskt hänseende har framför den andra projekterade. Äfven jag har i mina unga år läst krigsvetenskap och jag är glad att, i minnet deraf, kunna med en af mina forna kamrater, som här yttrat sig, instämma i hvad han sagt om frågans strategiska sida. Om, på sätt denne värde talare yttrat, man icke bör fästa så mycket afseende vid de strategiska skälen, synas alla öfriga skäl vara tillräckligt talande för Sala-linien. Kongl. Maj:t säger i sin nådiga Proposition, att trafiken behöfver en möjlighet att utan omväg kunna vända sig i vestlig riktning, likasom det för trafiken från de vestra orterna och från Mälaren behöfves en möjlighet

att utan alltför stora svårigheter komma i beröring med den norra banan. Ja, mine Herrar, det vore visserligen en stor fördel, om från hufvudstaden kunde beredas en utfartsväg *vester ut*, men jag vill dock icke yrka derpå, ty jag är mera hufvudstadens *vän* än dess *förespråkare* och tror, att det är tids nog att bereda en sådan utfartsväg, när ökad rörelse fordrar den. För öfrigt anser jag, att det bör ligga i de orters intresse, hvarigenom Seville-banan skulle framgå, att anskaffa denna bana, men jag tror icke att detta intresse är särdeles stort och, ehuru jag icke är pessimist, har jag icke så särdeles stort förtroende för framgången af det bolag, som blifvit ifrågasatt för byggande af en bibana emellan Seville och Köping. Man har visserligen hört, att 500,000 R:dr blifvit subskriberade till en sådan bibana, men densamma skulle uppgå till en kostnad af två millioner, som skulle fyllas dels genom statsbidrag och dels genom lån, och man kan därför icke anse denna banas utförande såsom en afgjord sak. Man måste vidare komma ihåg, att, om Seville-banan komme till stånd, Staten icke skulle erhålla påräknad vinst af Upsala-banan, och den derigenom uppkomna förlust torde icke kunna sättas lägre än till 500,000 R:dr.

Jag har under mina unga år rekognoscerat i Westmanland, der vid jag äfven studerat de af mina kamrater upprättade kartor, och jag har således temligen noggrann kännedom om naturförhållandena der samt är på grund deraf öfvertygad, att en jernväg från Köping med dragning åt Westerås förbi Seville till Sala icke skulle hafva svårare terräng att genomlöpa, än en bana från Westerås till Seville. Man har sagt, att det skulle vara i bergslagernas intresse att få jernväg öfver Seville, men jag kan icke fatta detta, ty enligt min uppfattning skulle bergslagerna icke få mer än $\frac{1}{3}$ mil längre väg om Sala-linien bygges än om Seville-linien blir antagen. Om också genom den sträckning Stats-Utskottet föreslagit ifrån Sala öfver Bolandet, Brovallen och Krylbo till Storvik, vägen ifrån Norbergs bergslag blir något längre än enligt den af Kongl. Maj:ts föreslagna sträckning öfver Thureberg, Seville, Muren, Wansjö, Krylbo, Hornadal och Storvik, tror jag dock, att denna förlängning af vägen icke kan anses betydlig i jämförelse med den stora skillnaden af 5,000,000 i anläggnings- och förökad trafik-kostnad, i synnerhet som från Norbergs bergslag skulle komma att transporteras hufvudsakligen malm och för denna vara numera genom en ny uppfinning eller så kallade "ståltråds-jernvägar" finnes ett transportmedel, som icke kostar mera än 36,000 R:dr per mil och icke medför högre transport-kostnad än 1 R:dr per ton.

Man har till försvar för Seville-linien anført, att den skulle sträcka sig genom en så ovanligt bördig och för jernvägsanläggning lämplig trakt, men jag har under mina unga år såsom rekognoscerat uppehållit mig i den nu så beryktade Seville-trakten och jag minnes, att den icke var så särdeles bördig samt att vid Sagåns stränder funnos fält, som voro så vattendränkta, att de icke utan vattenaftappningar och vattenverks utrifvande kunnat odlas. Jag förlitar mig visserligen på den värde representanten från östra Westmanland, som började diskussionen i denna fråga, men jag fruktar dock, att

äfvén han har mera okulär bekantskap med den del af östra Westmanland, som ligger norr om Sala. Han har dock medgifvit, att trakten vesterut ifrån Upsala, äfvensom hela Löfsta-dalen, är ovanligt rik, och jag har således anledning tro, att de beskrifningar och undersökningar af dessa trakter, som blifvit för Riksdagen framlagda, äro fullt riktiga. Jag beklagar, att samme värde representant såsom skäl för sin åsigt framdrog ett i Stockholms Dagblad intaget yttrande, att ingen *förnuftig* menniska kan inbilla sig att genom Sevalle-liniens anläggning någon enda passagerare skulle dragas ifrån Upsala-linien"; jag beklagar, att han velat framställa en sådan sats och derigenom velat såsom *oförnuftig* döma hvarje annan olika tänkande. Jag tror, att hvar och en, som opartiskt och utan ensidighet bedömer frågan, skall finna att, om icke Upsala-banan fortsättes, den trafik, som man derå väntat norr ifrån, skall gå förlorad och sålunda den å samma bana nedlagda kostnad kunna anses vara till en stor del bortkastad. En värd representant ifrån hufvudstaden har väl icke direkt yttrat, att Upsala-banan borde fortsättas norr ut, men han har antydtt, att denna icke kunde blifva nyttig utan bibanor, hvarmed han väl åsyftat en bibana till Gefle, och Regeringens främste ledamot har uttryckligen uttalat den åsigt, att en bana borde anläggas från Upsala till Gefle. En sådan bana förutsätter, mine Herrar, en ökad utgift för statsverket af 8,000,000 R:dr, hvilken summa jag tror kunna nyttigare användas i andra delar af vårt land, der bibanor äro af stort behof påkallade. Här har vidare sagts, att man icke kan förstå, hvarföre Norrland ifrar för Sala-banan. Jag tror, att Norrland gör detta icke endast för att skaffa Gefle en inkomst, som skulle undandragas Stockholm, och att man icke bör misstänka en värd representant från Gefle, som förordat denna bana, för att handla endast ur sådan synpunkt, utan att man bör vara förvissad, att norrländingarne önska denna bana derföre, att de anse den vara för landet i dess helhet den mest gagneliga. Lifligt öfvertygad om Sala-liniens lämplighet, tror jag dock, att de till Norrland ledande jernvägar böra anläggas på ett billigare sätt än som förut iakttagits vid byggandet af stambanorna; men, som detta dock är en särskild fråga, hvilken förekommer till öfverläggning vid femte punkten af detta Betänkande, och jag då kan få tillfälle att derom uttala min åsigt, inskränker jag mig nu till att yrka bifall till Statsutskottets förslag i denna punkt.

Friherre Stjernblad: Det är sent på aftonen, och Kammarens talamod har alltför länge tröttats under denna strid om olika riktningen af en jernväg. Då jag har föga nytt att tillägga till hvad förut här yttrats, och då jag icke hyser hvarken hopp eller anspråk att vinna några nya röster för min åsigt, utan är viss att hvar och en redan bestämt sin öfvertygelse, skulle jag ej heller hafva begärt ordet, så vida icke en talare här bakom mig framställt ett yrkande, som gjort det till en pligt för mig att yttra mig. Han har nemligen yrkat rent afslag, och då detta, enligt min åsigt, är den sämsta lösning denna fråga kan få, vill jag begagna den rätt jag eger att till protokollet reservera mig emot ett sådant yrkande. Ett rent afslag

kan icke vara önskligt, ty det kan icke försvaras, hvarken ur billighetens, eller ur en god ekonomis, eller ur en lofflig klokhets synpunkt. Icke ur billighetens, ty jag hemställer till Eder, mine Herrar, om det väl kan vara billigt att, sedan en stor del af landet fått sitt behof af jernvägar fylldt, sedan andra åtminstone till vidden betydligare delar af landet med tålmod bidragit till kostnaderna härför och sedan man ingifvit dessa landsdelar icke allenast förhoppning utan gifvit dem på hand att få jernvägar, (ty byggandet af sträckorna Stockholm—Upsala och Katrineholm—Norrköping var att gifva på hand) om, säger jag, det kan vara billigt att nu helt tvärt gifva ett blekladgt nej. Jag tror det icke, jag går längre, jag tror det icke vara värdigt Representationen. Beslutet skulle icke heller kunna försvaras ur en god ekonomis synpunkt.

Första villkoret i en god ekonomi är ihärdighet. Och ådagaläges en sådan ihärdighet, om man, sedan tre fjerdedelar af vårt stambanesystem är färdigt, nu skulle sluta all byggnad, just när det är fråga om att sammanknyta redan färdiga bandelar med hvarandra och anknyta detta jernvägsnät med ett land, begåfvadt med så oerhörda resurser som Norrland, och detta till i det ögonblick, då våra jernvägar börja lemna en högst betydlig nettobehållning. Icke heller torde ett afslag vara förenligt med en lofflig klokhet. I detta fall behöfva vi blott kasta en blick på vår riksdagshistoria, och då tror jag mig icke begå någon orättvisa, om jag säger, att de blad deri, som afhandla jernvägsstriderna, icke äro de vackraste. Vid sådant förhållande är det hvarje representants pligt att inskränka dessa strider, ty de förrycka, ofta alldeles oberäkneligt, utgången af andra frågor. Önskligast vore naturligtvis om alla jernvägsstrider upphörde; så lär väl icke kunna ske, men vi böra begränsa dem så mycket som möjligt, och villkoret därför är, att vi till de en gång beslutade stambanorna lemna största andelen af det belopp vi för jernvägar kunna disponera och gifva endast en mindre del till de enskilda banorna. Man har sagt att äfven de enskilda banorna skulle vara *berättigade* till bidrag. Jag tror icke att Representationen gifvit dem något löfte derom. I minnens alla, mine Herrar, att vid förra riksdagen uttalade vi den åsigt, icke att man skulle uppmuntra enskilda banor, utan blott att, om sådana banor kommo i fråga, de skulle understödjas genom direkta anslag och icke genom lån. Den värde talare, som yrkat afslag, har gjort detta, såsom han sjelf nämnde, af det skälet, att han icke hade förhoppning om att hans åsigt skulle segra. För min del går jag en alldeles motsatt väg; jag är varm vän af Sala-linien, men skulle jag blifva satt i nödvändighet att rösta mellan Sevallalinien och afslag, skulle jag med glädje gifva min röst för Sevallalinien, just för att förekomma afslag, som icke kan medföra något gagn, men väl skada för landet.

Då jag säger mig vara vän af Sala-linien, torde det vara min skyldighet att bjuda skäl därför. Blifven icke rädda, mine Herrar, jag skall icke blifva mångordig, jag skall hvarken tala om tunnland åker eller tunnland äng, om menniskosjälar eller boskap, jag skall hålla mig till några få hufvudpunkter. Då möter mig först vigten att vidblifva ett en gång fattadt beslut. När vi 1863 beslöto bygga jern-

vägen Stockholm—Upsala och dertill lemnade anslag, utgjorde detta en början till norra stambanan; ingen ifrågasatte nemligen då, att denna jernväg skulle blifva en bibana, utan den erhöll samma bredd och styrka som öfriga stambanor. Skall man nu gå ifrån detta beslut? jag vill icke säga att man icke kan det, men därför fordras åtminstone kraftiga skäl. De skäl därför, som här äro framställda, äro icke af sådan beskaffenhet. De skäl, som tala för Upsala-banans bibehållande som norra stambanan, äro i Stats-Utskottets Betänkande särdeles klart och tydligt framhållna, men deremot synas mig skälen för Sevala-linien vara särdeles klena, det vill säga klena relativt till dem för den andra banan. Man säger, att man skall göra valet fritt för de norr ifrån kommande produkterna, att man skall sammanbinda rikets vestra delar med hufvudstaden. Nå väl, detta måste medgifvas, men hvarföre väljer man då Sevala-linien. Jo, derföre att det skall finnas större sannolikhet för bildande af ett bolag att bygga linien Sevala-Köping än linien Sala—Köping. Vi skola sålunda bygga en stambana på grund af sannolikheter. Vi kunna dock med vida mindre kostnad vinna förenämnda ändamål, och det bygd på en grund af verklighet. En ledamot af Stats-Utskottet har redan visat, huru man genom Sala-liniens antagande skulle uppnå en besparing af mera än 5,000,000 R:dr. Jag har visserligen sedermera hört en annan representant påstå, att här af 2,000,000 R:dr skulle vara något osäkra — de 3,100,000 R:dr äro alldeles gifna och kunna icke bortresoneras — men jag vågar påstå, att äfven dessa 2,000,000 R:dr äro lika bestämda, ty de grunda sig på skilnaden i trafikomkostnaderna för tvänne linier och blott en sådan, och när man, såsom vi, bygga våra jernvägar på lån, äro minskade utgifter och ökade inkomster alldeles detsamma, enär nettobehållningen tages i beräkning till annuiteterna på lånen. Anläggningskostnaden för en stambana mellan Sala och Köping skulle blifva ungefär tre och en half million, och följaktligen skulle vi för samma kostnad, som åtginge till Thureberg—Sevala-linien, kunna få Sala-banan + en bana Sala—Westerås—Köping om $5\frac{1}{4}$ mils längd, och dessutom hafva en och en half million öfver till andra banor. Alla de fördelar, som de norr ifrån kommande skulle åtnjuta genom en bana Sevala—Westerås—Köping, skulle de lika väl få genom Sala—Westerås—Köping. Men, säger man, detta skulle ske på bekostnad af vestra Westmanlands fördel, enär dess innevånare skulle få $4\frac{1}{2}$ mil längre jernväg till Stockholm. Hvad betyda väl i detta fall dessa $4\frac{1}{2}$ mil? Rakt ingenting. Granska vi nemligen förhållandena och ihågkomma att privata banor icke lära eller kunna trafikera för samma pris som Statens, så, och med beräkning af den fraktnedsättning som på Statens banor eger rum i mån af den befarna banans längd, å ena sidan, och med fästadt afseende å den förökade kostnad, som måste uppstå genom en del af väglängdens natur af privatbana, å andra sidan, så finna vi att fraktkostnaden från vestra bergslagen till Stockholm för en centner tackjern skulle å Sevala-linien uppgå till $29\frac{1}{2}$ öre, men å Sala-linien endast till 28 öre. Således försvinner ju detta förskräckliga spöke, som man sökt frammana, att Stockholm skulle förlora all trafik från bergslagen, ty icke kan jag föreställa mig, att man skall fästa afseende vid, att en och

annan resande får sitta litet längre på vägen, och för tackjærnscentnern lär väl tidsförlusten vara likgiltig. I detta fall borde väl alla skrupler vara häfda.

Fäster jag mig vidare vid ändamålet med en stambana, som måste vara att frammana och befordra produktion på båda sidor om vägen, ställer sig i detta fall Sala-linien vida fördelaktigare än den andra, som på en längd af mer än tre mil skulle komma att framdragas invid stranden af en stor och långsträckt insjö, som erbjuder den lättaste och bekvämaste kommunikation man kan önska sig och hvilken insjö sjelf på den allmänna rörelsen verkar såsom en stambana, i det den tilldrager sig trafik å ömse sidor af hela dess längd. Man skulle sålunda, om man drager norra stambanan öfver Sevilla, i sjelfva verket lägga tvänne stambanor parallelt med hvarandra och det inom hvarandras rayon.

Att dessa bägge kommunikationslinier icke skola bidraga att förkofra hvarandra, utan tvärtom blifva ifriga konkurrenter ligger, synes mig, för öppen dag.

Betraktar jag slutligen frågan ur ren norrländsk synpunkt, finnas två viktiga omständigheter, som tala för Sala-linien. Den ena, att vägstycket Upsala—Storvik är 4 mil kortare än den andra banan, och att således Norrland förr blir förenadt med det öfriga stambanenet. Den andra, att möjligheten för Norrland att erhålla hvad just Norrland behöfver, eller födoämnen, underlättas i högre grad genom Sala-linien; en bana Upsala—Storvik betingar nemligen alltid en jernbana, vare sig stam- eller bibana, vesterut från Sala öfver Westerås till Köping, och då får ju Norrland två spannmålsmarknader i stället för en.

Mycket mera vore att tillägga, men med det redan sagda torde jag hafva visat mig vara af fullaste öfvertygelse tillgifven Sala-linien. Emellertid, jag upprepar det, skulle valet endast stå mig öppet att rösta mellan Sevilla-linien och afslag, som, enligt min uppfattning, är liktydigt med öfvergifvandet af stambanors byggande, innan det en gång beslutade stambanesystemet är fullbordadt, så komme jag obetingadt att rösta för Sevilla-linien, ty jag är i främsta rummet fosterländsk. Jag yrkar bifall till Stats-Utskottets Betänkande.

Herr Leyonancker: Då jag reserverat mig mot den nu föredragna punkten i Stats-Utskottets Utlåtande N:o 19, anhåller jag att få redogöra för de skäl, som dertill föranledt mig.

Den nu förevarande frågan har varit så mycket behandlad i både tal och tryck, att jag torde härvid kunna endast i korthet yttra min åsigt. Jag vill då först och främst fästa uppmärksamheten derpå, att orterna norr om Mälaren bilda ett bredt bälte, hvars behof af kommunikationer måste vara ganska svårt att tillfredsställa medelst *en enda* jernväg. Tydligt är också för enhver, att, om denna enda jernväg drages i den riktning Stats-Utskottet föreslagit, behofvet ingalunda blir tillfredsstäldt, då hela den vestra delen derigenom blir löttlös. Deremot anser jag Regeringen hafva lyckats att i det förslag, Kongl. Maj:ts nådiga Proposition innehåller, samla nästan alla intressen.

Hufvudstaden är, säga hvad man vill, dock den viktigaste orten i hela landet, och det är tydligt, att Sevala-banan skall sätta Stockholm i en långt mera fördelaktig förbindelse med andra trakter, än som kan åstadkommas genom Sala-linien. Snart sagdt hela provinsen Westmanland har också ansett jernvägens framdragande öfver Sevala som en lifsfråga.

Om man nu ser efter hvilka de krafter äro, som sökt draga linien öfver Sala, så finner man, att Norrbottens, Westerbottnens och Westernorrlands landsting uttalat sig därför, äfvensom landstinget i Gefleborgs län. De tre förstnämnda torde icke kunna häruti hafva något särdeles intresse; då deremot det sistnämnda har ett lätt begripligt skäl, som jag icke vill klandra.

Man frågar: hvarföre är Westmanland så angeläget att få Sevala-banan? Jo därför att detta är den stora stråkvägen, som trafiken i alla tider följt; därför att dessa orter hafva viktiga och gamla affärsförbindelser, som föranleda dem att komma ned till Mälarens hamnar och till Stockholm. Man har ansett som en olägenhet, att Sevala-banan kommer närmare till Mälaren än Sala-linien skulle göra; men der en jernväg täflar med sjötransport, är det alltid den sednare som kommer till korta. Detta är en så erkänd sats, att jag icke vill mycket tala derom.

En talare har yttrat, att det skulle icke betyda särdeles mycket, om den från vestra Nerike kommande trafiken finge göra en krokväg på fyra mil för att komma till Stockholm. Det har dock ej så ringa betydelse. Om vi blott hålla oss till persontrafiken, och antaga att 10,000 personer månatligen resa den krokvägen, och till och med att de alla åka i 3:dje klassens vagnar, så gör det likväl 100,000 R:dr årligen. Det skulle vara ganska intressant att — om detta låte sig göra — beräkna huru mycken onödig kostnad som för alla hvilka resa från de södra orterna norrut förorsakats af den krok stambanan gör genom Westergötland. Det skulle säkerligen uppgå till så stort belopp, att ingen skulle vilja rösta emot anläggandet af den östra stambanan.

Man har lagt mycken vikt derpå, att Sevala-banan är dyrare i anläggning än Sala-banan, och uppgifvit skilnaden till 3 millioner R:dr. Rätteligen är det dock endast $2\frac{2}{3}$ millioner. Men denna större kostnad anser jag fullt uppvägas af Sevala-liniens större vikt, hvarom så många uttalanden skett från de respektive orterna, hvartill jemväl komma de strategiska skälen, hvilka jag måste tillerkänna den största giltighet. Med de $2\frac{2}{3}$ millionernas högre kostnad är det icke heller så farligt, om man vill tänka efter, hvilka jernvägar som ytterligare äro nödvändiga inom orterna närmast norr om Mälaren, och för att sammanbinda stambanan med Köping—Hults jernväg. Om Sala-linien bifalles, så erfordras en bana Sala—Westerås—Köping; Sevala-linien åter föranleder en bana Sevala—Westerås—Köping. Den förra är tydligen längre och fordrar större statsbidrag än den sednare, hvilken har mycket större utsigt att kunna åstadkommas genom enskild försorg, då en teckning för denna linie redan är gjord.

Jag är för öfrigt viss att Sevala-banan, äfven om den nu ej

skulle röna framgång, måste förr eller senare komma till stånd. Det är nemligen icke tänkbart, att hufvudstadens förnämsta trafik kan i alla tider komma att göra en krok af 4 mil, utan den naturligaste vägen tvingar sig nog fram till sluts.

Visserligen är jag, likasom många andra, stor älskare af sparsamhet, men jag tror det icke vara en god hushållning att af sparsamhet låta förleda sig till att göra hvad som är oriktigt eller mindre gagneligt. Det finnes efter min tanke ett annat sätt att iakttaga sparsamhet, och det är att anlägga smalspårig den bana, som framdeles kommer att gå genom Norrland, och som ganska väl kan neddragas till Sevalla.

Jag vill icke upptaga tiden med att bemöta andras här framställda påståenden. Men då man yttrat, att vi nu borde sluta upp med statsbane-systemet och öfverlåta allt jernvägsbyggande åt den enskilda företagsamheten, så får jag förklara, att jag anser detta icke vara rätt. Dertill hafva vi nu gått för långt, och vi hafva en nästan helig pligt att utsträcka stambanorna till Norrland. För 10 å 12 år sedan skulle jag gerna hafva sett, att man inskränkt sig till en enda stambana; men nu är det för sent och vore en stor orättvisa att stadna.

Jag anhåller om bifall till Friherre Funcks med fleres reservation, förbehållande mig att, när vi komma till en följande punkt, få närmare utveckla de grunder, på hvilka jag yrkar att norra stambanan måtte byggas smalspårig.

Herr Bennich: Jag har nästan en pligt att till en början något närmare förklara min personliga ställning i denna fråga, och detta af flera skäl. Redan för 8 år sedan täcktes Kongl. Maj:t förordna mig till ordförande i den komité, som då skulle afgifva yttrande om norra stambanans lämpligaste riktning. Detta Kongl. Maj:ts nädiga uppdrag innefattade förpligtelse för mig att med yttersta samvetsgrannhet undersöka hvad som å ena och andra sidan förtjenade afseende, att sorgfälligt väga skälen för den ena eller andra linien. Detta uppdrag innefattade derjemte en förpligtelse att offentligen uttala den mening, som jag på grund af sådana undersökningar kunde fatta. Några år derefter, eller 1865, behagade Stockholms stadsfullmäktige uppdraga åt mig att leda en annan komité, som skulle afgifva yttrande om norra stambanans lämpligaste riktning, med hänsyn till Stockholms behof såsom handels- och industristad. Jag hade då ytterligare anledning att genomgå denna fråga och att offentligt uttala min mening. Den, som på detta sätt fått till åliggande att göra sig fullt reda för hvarom frågan handlar och att med omsorg väga skälen å ena och andra sidan, den kan svårligen blifva likgiltig för den mening om hvars riktighet han vunnit en stadgad öfvertygelse; och jag har ej blifvit likgiltig för denna fråga, som nu föreligger till Riksdagens afgörande. Såsom representant anser jag mig också vara pligtig att öppet och oförbehållsamt uttala min mening och att, med all den värme som saken förtjenar, strida för en öfvertygelse, som är grundad på verklig och allvarlig undersökning. Dertill hörer att med hvarje hederligt medel söka åt

sin mening bereda seger; och jag har gjort detta, men ej annorlunda än med sådana medel, som anstå en hederlig man. Lyckligtvis har jag i denna sak hvarken något eget intresse eller något ortsintresse att bevaka; hvaremot det ju är helt naturligt att, med hänsigt till min personliga ställning i öfrigt, det för mig skulle varamycket angenämt att icke behöfva uppträda emot en framställning från den sida, hvars åsikter i allmänhet jag så gerna understödjer; men det angenäma måste dock alltid vika för pligten att följa sin öfvertygelse.

Redan vid denna riksdags början uttalade jag min bestämda mening, att norra stambanan borde byggas i den riktning som Kongl. Maj:ts redan för 14 år sedan föreslagit Rikets Ständer, som åtskilliga komitéer likasom Stats-Utskottet vid flere riksdagar förordat, och som slutligen 1863 års Riksdag, ehuru då i motsats mot Kongl. Maj:ts förslag, genom beslut af alla fyra stånden omfattat. Denna jernvägsriktning är också den första, som i Sverige blifvit utstakad, nemligen redan år 1845 af Grefve von Rosen och en engelsk ingenjör, och då hade ännu icke ortsintressena, så vidd jag vet, något inflytande på planen. Se der i korthet norra stambanans historik.

Hvad sjelfva saken beträffar, så hafva här nedan så fullständigt blifvit utvecklade grunderna för Salabanans företräden, att jag dervid icke egentligen har något att tillägga. Jag återoppar i detta hänseende synnerligen Friherre Stjernblads och Herr Montgomerys yttranden. En och annan omständighet ber jag dock att få tillägga. Man har som ett giltigt motiv för Sevallabanan anfört, att, i följd af landets configuration, dess stora sjöar och vattendrag m. m., det skulle vara angeläget att bygga 2:ne stambanor i vestlig riktning från Stockholm, nemligen en söder och en norr om Mälaren. Den tanken är åtminstone ej gammal. Då den stora striden utkämpades om vestra stambanans riktning norr eller söder om Mälaren, fanns det väl knappast någon som föreställde sig, att man skulle få en dylik bana på hvardera sidan af Mälaren. Tvärtom, ty då Rikets Ständer vid 1857 års riksdag beslutade vestra stambanans dragande söder om Mälaren, ansågs all fråga om en stambana längs Mälarens norra strand vara förfallen. Det är först sednare tanken derpå uppstått. Till och med vid nyssnämnda 1857 års riksdag, då det stora jernvägssystemet var framlagdt till pröfning, och på samma gång man beslöt att draga vestra stambanan söder om Mälaren, föreslogs en bana öster om Sigtunafjärden till Upsala, för att sedermera fortsättas öfver Sala till Gefle-Dala banan. Detta förslag understöddes då af Stats-Utskottet, bifölls af 2:ne stånd och föll i ett 3:dje för endast få rösters öfvervigt. Att Upsalabanan då ej ansågs så dålig och förkastlig, som man nu får höra den bedömas, inhemtas af Ridderskapets och Adels protokoller, enligt hvilka just Friherre Bildt talade för anslag åt den banan och påkallade votering derom, ehuru han tyvärr sedan ändrat sig. Att denna bana då ej helier ansågs i strid med Stockholms intressen, synes deraf, att flere representanter för Stockholm då varmt förordade densamma, och att Stockholms dåvarande styresman, Grefve Jacob Hamilton, hvars namn jag aldrig nämner utan vördnad, begärde, att densamma måtte bifallas, och att Ridderskapet och Adeln ej måtte glömma den dyrbaraste punkten i vårt

fädernesland — hufvudstaden. Jag nämnde att efter den utgång, som frågan om vestra stambanans riktning fick vid 1857 års riksdag, någon tanke på ännu en stambana vid Mälarens norra strand då icke förefanns. Det var till och med ett af skälen, och ett af de kraftigaste, för vestra stambanans byggande söder om Mälaren, att man ansåg det icke lämpligt att anlägga en jernväg så nära Mälarens strand, som en stambana norr om Mälaren skulle komma; och jag betviflar fortfarande lämpligheten deraf, att, såsom nu ifrågasättes, bygga tvänne norra stambanor, en nära Östersjöns strand och en vid Mälarens, under det att det mellanliggande stora fastlandet af Upland och norra Westmanland, som saknar vattenkommunikationer, jemväl blefve i saknad af jernväg.

Visserligen skulle Norrland, i fall det satte sitt eget intresse framför landets allmänna, genom nyssnämnda förslag blifva synnerligen tillgodosedt, men Norrland har ej så stora anspråk, då det anser fäderneslandet ej vara i tillfälle att uppföra medel för tvänne stambanor norr om Mälaren. Norrländingarne äro fast mera öfvertygade att en sådan stambana, rätt lagd, tillfredsställer alla billiga och skäliga anspråk. Och att detta verkligen inträffar med Salalinien vill jag nästan finna bevisadt, äfven deraf att denna bana icke vinner understöd, hvarken af dem, som bo vid Mälaren eller af dem vid Östersjön, ty å hvardera sidan vill man hafva sin egen väg. Det är nästan alltid så, att medelvägen möter motstånd från ytterligheterna.

Af en talare på förmiddagen, Friherre Bildt, hafva blifvit anförda en mängd omständigheter, som efter hans förmenande borde föranleda bifall till Sevalia-linien. Jag vill ej följa honom i hans långa deduktion, då åtskilliga ledamöter redan nog sysselsatt sig dermed; dock är det en och annan omständighet, som jag ej helt och hållet bör förbigå. Friherre Bildt förmålde, att det skulle vara ytterst viktigt att på vårarne, medan Mälaren ännu var frusen, de fartyg, som här lossa kol och andra produkter, kunde i Stockholm intaga bottenlast af jern, för att sedermera gå till de norrländska hamnarne och der lasta trävaror på utrikes ort, hvarigenom frakten skulle blifva billig; men att fartygen ej skulle kunna här förses med en sådan bottenlast, med mindre än att en jernväg funnes, som tidigt på våren, då Mälaren ännu är isbelagd, hitförde malm och jern från bergslagen. Friherren glömde dock härvid att, under det Mälaren ännu är frusen, gå inga fartyg härifrån till Norrland för att lasta trävaror, utan att man mycket väl hinner hemta sitt jern på Mälaren, innan det ännu är öppet vatten till Norrland. Han talade vidare om det afseende, som tanken på en stor vintertrafik på Ryssland förtjenade och hvar på åtskilliga petitionärer af arbetsklassen skulle hafva fäst uppmärksamheten. Man må icke förtänka denna arbetsklass, hvilken i allmänhet torde föga trafikera Östersjön, att den ej gjort sig närmare förtrogen med de hinder, som möta en dylik trafik under vintertiden. Men att sådana hinder finnas och icke genom någon jernväg till Stockholm kunna undanröjas vägar jag antaga vara för Kammarrens ledamöter väl bekant.

Friherre Bildt har vidare, med åberopande af petitioner från 5,000 industriens målsmän, murare och andra handverkare, på dessa vän-

ners och egna vägnar, förklarar, att Öfversten, Friherre Ericson icke är någon statsekonomisk auktoritet. Om Friherre Bildt tilltror sig att bedöma Friherre Ericsons värde i ena eller andra afseendet, må det vara hans ensak; men icke vinner detta bedömande i styrka eller tillförlitlighet genom petitionärernas mängd eller sakkunskap. Friherre Bildt uppvisade en af vår utmärkte Friherre Ericson nu upprättad karta, och jernförde densamma med den karta, som Friherre Ericson redan vid början af jernvägarnes anläggande upprättat, och ville dermed visa, huru mycket Friherre Ericson vacklat i sina åsigtter, och huru stora förändringar hans ursprungliga jernvägsplan undergått. Jag tror, att litet hvar kunde tacka Gud, om han så konsekvent hade fullföljt sina planer, som Friherre Ericson. Den skiljaktighet, som nu lagts honom till last, består deruti, att han genom sednare undersökningar funnit, att det skulle låta sig göra att framdraga en jernvägsförbindelse från Avesta till Smedjebacken, hvilket han deremot år 1856, innan trakten ännu blifvit undersökt, icke trott och hvarföre han då utlagt en vestlig utgrening af norra stambanan något sydligare från Brovallen till Frövi. I mina ögon är det ingalunda ett fel af Friherre Ericson att han, efter vunnne kannedom af förhållandena, vet att förbättra sina ursprungliga planer.

Vidare kommer jag till ett fält, som jag är mycket rädd att ge mig in på, nemligen det strategiska, der Friherre Bildt naturligen är mig och de flesta bland oss öfverlägsen; men jag har aktning och förtroende för vissa auktoriteter, och det finnes en auktoritet, som flertalet af denna Kammare tvifvelsutan ställer mycket högt, nemligen framlidne General Lefrén. Han bevistade Ridderskapets och Adels förhandlingar vid 1856 års riksdag, under striden om vestra stambanans dragande norr eller söder om Mälaren, och yttrade, med afseende å de jemväl då ofta hörda talesätten om "strategi" och "strategiska fördelar", bland annat, följande tänkvärda ord: "att jernvägar skola försvara en ort, och att de af denna anledning böra läggas mera på en ort, än på en annan, är en lära, som jag icke förstår mig på. Jernvägarnes inflytande på försvaret kan endast bestå i lättheten att transportera trupper och proviant under krigstid, men något strategiskt ingår icke deri". Han tillade, om jag minnes rätt, att, om Ridderskapet och Adeln verkligen hade ömhet för landets försvar, så hoppades han, att detta skulle ådagaläggas, när man längre fram kom till frågan om beväringens förbättring. Jag tror, att man ännu i denna stund kan åberopa detta yttrande, med anspråk på uppmärksamhet.

Jag vill icke ingå i några underordnade tvister om Sala- och Sevalle-orternas relativa företräden i bördighet, folkmängd, produktionsförmåga m. m., hvarom dock statistiska uppgifter rörande de bägge vägsträckningarne lemna för Sala-linien i det hela fördelaktiga vitsord; men jag ber att få upplysa, att äfven jag nästlidne sommar gjorde en resa från Avesta öfver Sala till Upsala, för att förvissa mig om beskaffenheten af de ödemarker, som man här så lifligt skildrat. Jag fann då ypperliga sädesfält i sin fulla fägring, och mitt intryck af denna resa var, att de flesta delar af vårt land säkerligen skulle finna sig mycket nöjda att vara så lottade, som dessa öde-

marker. Ett enda litet bevis på, huru det förhåller sig med den odlade jorden inom de tvänne med hvarandra om jernvägen täflande orterna kan jag dock ej underlåta att här framdraga. Det är icke hemtadt ur statistiska uppgifter, hvilkas värde man synes underskatta, utan från den särskilda detaljerade undersökning, som försiggått i afseende på jernvägsliniernas utstakning. Det visar sig nemligen, att för anläggning af Sevala-banan från Thureberg till Krylbo 172 kvadratref åkerjord måste exproprieras per mil, men att, för anläggning af Sala-banan från Sala till Krylbo, 181 kvadratref åkerjord per mil måste exproprieras. Således måste man expropriera mera åkerjord per mil på Sala-linien än på Sevala-linien; och det vore onekligen högst egendomligt om det endast vore en tillfällighet att jernvägen i den omtalade ödemarken träffade mera åker än i den så rikt odlade bygden.

Den siste talaren näst före mig åberopade, till förmån för Sevala-linien, opinionsyttringarne från åtskilliga trakter omkring och vester om denna linie; men jag har aldrig hört, att någon trakt, der jernväg varit ifrågasatt, icke opinerat för den linien, såsom icke blott för orten utan för hela landet af största betydelse. Deremot kunde samme talare icke förstå, att landstingen och kommunalrepresentationerna i flera delar af det aflägsna Norrland uttalat sig för Sala-linien, för hvilken de icke kunde hafva något ortsintresse. Uppfattningen kan naturligtvis vara mycket olika; men för mig är den norrländska opinionen både lättfattlig och fullt berättigad, likasom jag vågar antaga, att man företrädesvis bör skänka förtroende åt en opinion, som ej är förvillad af lokalattraktion. Samme talare tillät sig derjemte att, i afseende på Gefleborgs läns opinering, antyda ett lokalintresse, nemligen Gefle stads, hvilket äfven förut blifvit på ett och annat håll antydt. I afseende härå må det tillåtas mig erinra, att den tvist, som här egentligen är å bane, angår den södra delen af de båda linierna; men att dessa sammanfalla i sin norra sträckning ifrån Krylbo till Storvik, och att det just är från Krylbo och Norbergs bergslager, som det omtalade Gefle-intresset kan hafva något att vänta, hvarföre åtminstone jag icke kan fatta betydelsen för detta intresse af den ena eller andra liniens seger.

Det är visserligen sannt att, på sätt anmärkt blifvit, för Westerås- och Köpings-trafiken, vägen öfver Sala skulle medföra omkring fyra mils krok, och att en sådan ingalunda är utan betydenhet för dem som skola göra den, äfvensom att det naturligen vore bättre för dem att slippa kroken; men frågan gäller ju icke att bygga en ortsbana för Westerås och Köping, utan en norra stambana; och, mine Herrar, huru många delar af vårt land äro eller blifva så lyckligt lot-tade, att de ej skulle skatta sig tillfredsställda, om de hade en stambana i sin närhet, äfven med en krok på fyra mil. Hvad säges om hela vår östra kust söder om Norrköping till Carlskrona; och vår vestra kust söder om Göteborg till Helsingborg, hvilka betydliga kustorter få underkasta sig mycket större krok för att uppnå den midten af landet genomgående södra stambanan.

Jag vill ej längre uppehålla Herrarnes tid, utan får med hänvisande till de i Stats-Utskottets Betänkande anförda och de under diskussionen härstädes ytterligare utvecklade skälen för Sala-liniens

företråde, hvarom jag är lifligt öfvertygad, förklara, att jag kommer att rösta för samma bana.

Herr Statsrådet von Ehrenheim: Den ledamot af Stats-Utskottet, som först yttrade sig i afton, sade att han i Kongl. Maj:ts Proposition funnit de skäl, som bestämt honom att rösta för en annan riktning än den Kongl. Maj:t föreslagit, och han har likasom Stats-Utskottet företrädesvis fäst sig vid den jemväl i Propositionen omtalade skilnad i kostnad emellan de båda olika riktningarne. Denna skilnad har af Kongl. Maj:t beräknats till 2 $\frac{3}{4}$ million, men Stats-Utskottet höjer den till 3 millioner genom att jemföra den af Kongl. Maj:t föreslagna riktning öfver Sevilla med en från Sala utgående mindre vestlig sträckning, som icke närmar sig Norbergs bergslag och Norbergs jernväg så mycket, som den af Kongl. Maj:t föreslagna och således ej heller medför samma fördel, som denna. Stats-Utskottet har ytterligare ökat skilnaden med 2 millioner genom att kapitalisera driftkostnaden för 4 mil jernväg, som om Sevilla-banan väljes måste trafikeras utöfver hvad som blifver händelsen om banan går öfver Sala, men Utskottet beräknar ej att dessa 4 mil väl måste lemna någon bruttointkomst och att Upsala—Stockholms-banan väl ej utan ökad trafik kostnad kan upptaga den ökade rörelse, som Storvik—Sala-banan skulle tillföra den. Dessa 2 millioner kunna således komma ur räkningen.

För att vidare beräkna kostnaden för de båda vägarne fordras att erinra sig banans hufvudsyfte. Det är att förbinda Norrland med det öfriga Sverige, men det kan ej ske med en enda bana, utan denna bana måste förr eller sednare dela sig i två, en ostlig till Stockholm, en vestlig till Köping. Det är icke derföre att landet norr om Mälaren har anspråk på två banor, under det att det breda land, som utgöres af Småland, Halland och Blekinge, får nöja sig med en bana, utan det är derföre att, när banan får ett så vestligt läge som mellan Storvik och Norberg, blifver afståndet derifrån till Köping alltför ringa för att icke påkalla en förbindelse. Just derföre att icke något öfvervinnerligt svalg ligger emellan Sala och Köping, hafva alla, som yrka Sala-linien, förenat sig deruti att förutsätta en bana — stambana, säger Herr Wærn — en privatbana med statsunderstöd, säga andra — mellan Sala och Köping, hvilken bana fordras såsom ett komplement till Sala-linien likaväl som en Sevilla—Köping-bana fordras såsom komplement till Sevilla-banan. Erkänner man således att banan måste dela sig till öster och vester vid någon punkt, måste det vara en fördel att denna punkt blifver så sydlig, som möjligt, emedan samma bana då så mycket längre betjenar både den östra och vestra trafiken, och genom banans dragande till Sevilla blifver detta förhållandet 2 mil längre än om delningen ökas vid Sala. Kostnaden för en Sala—Westerås—Köping-bana blifver åtminstone 1 million högre än kostnaden för en Sevilla—Köping-bana och skilnaden i det hela således blott 1 $\frac{3}{4}$ million, om jag räknar kostnaden för de banor, som skola byggas, utan att särskildt fästa mig vid sannolikheten att den ena banan antagligen kommer att byggas af enskilda, under

under det den andra kanske måste byggas af Staten. Den fördel, som vinnes för ifrågavarande $1\frac{2}{3}$ million, är att förbindelsen mellan Stockholm och Köping blifver cirka $4\frac{1}{2}$ mil kortare än eljest och denna fördel är icke ringa, om man kommer ihåg att den kommer till godo — bland annat — all trafik från de bruk, som ligga söder om Åmänningen vid Kolbäcks å, och den som ligger utefter Hedströmmen och för sina effekter på Uttersbergs—Köpings-banan till Köping. Den blifver af ännu större betydelse, om sistnämnda jernväg blifver fortsatt till Södra Härken och Wessman—Barken-jernvägen, i hvilket fall en mycket betydlig trafik der måste uppkomma. Slutligen kommer fördelen äfven till godo all den trafik, som från Ludvika—Frövi-banan, om den kommer till stånd, skall gå till Stockholm. Det är nemligen först vid Örebro, som afståndet södra vägen är lika med afståndet norra vägen, om Sevala-linien väljes. Under sådana förhållanden synes mig förkastandet af denna sträckning och valet af Sala-linien, för att spara $1\frac{2}{3}$ million, vara en sparsamhet, som stöter på misshushållning.

Mycket har här blifvit yttradt, som skulle förtjena bemötande; men då tiden är så långt liden, så vill jag ej upptaga den ytterligare med att besvara de gjorda anmärkningarne. Endast emot en talare måste jag vända mig — den som har afvikit från de båda stridiga åsigtorna och yrkat, att man ej skulle vidare bygga några stambanor. Ett sådant beslut vore efter min tanke mycket olyckligt. Det vore olyckligt, derföre att statsmakterna, så vitt de kunna gifva några löften, lofvat en jernväg, som skulle föra norra Sverige till det södra och vestra, äfvensom en, som skall genom Östergötland förbinda det östra Sverige på en kortare väg med det södra och kontinenten; det vore dessutom i ekonomiskt hänseende skadligt och skulle medföra stora förluster, derigenom att all den byggnadsmateriel, som nu finnes, skulle blifva öfverflödigt och sannolikt med stor förlust komma att föryttras. Jag kan derföre icke annat än önska, att denna åsigt icke måtte få framgång och yrkar jag, för min del, bifall till det af reservanterne i Stats-Utskottet framställda förslag, som utom i fråga om summan öfverensstämmer med Kongl. Maj:ts Proposition.

Herr Petré:

Många ledamöter hördes nu ropa på proposition.

Herr Wærn: Jag måste främst af allt uttrycka min glädje deröfver att Konungens förste rådgifvare förklarar, att en stambana till Köping är lika berättigad som de öfriga. Det är just denna åsigt, som jag i min reservation uttalat och som jag förfäktar. Deremot kan jag ej dela den af samme högt aktade talare uttalade åsigt derom, att ingen betydelse borde tillerkännas den omständigheten, att nämnda bana under en längre sträcka går utmed Mälarens strand, emedan vid en täflan mellan jernvägs- och sjötrafik den förra alltid skulle vinna segren. Hans Excellens åberopade i detta afseende förhållandet med trafiken mellan Christinehamn och Göteborg. Förhållandet

är att jernvägstaxan för denna sträcka är 37 öre om vintern och 31 öre om sommaren, genom hvilken nedsättning jernvägen verkligen kan med fördel konkurrera med sjöfarten; men hvarföre? Jo derföre att på denna sjöväg finnas vid Trollhätte kanal en mängd slussar, för hvilkas passerande måste erläggas särdeles dryga afgifter. Eljest vore det sannerligen alldeles omöjligt. Alla försök att få någon nedsättning i denna höga kanaltaxa hafva varit förgäfvnes, ehuru det verkligen vore mycket väl om sjöfarten kunde få någon lindring. Hvad beträffar frakten på Mälaren, så kostar den från Köping till Stockholm 7 öre per centner, och alla omkostnaderna gå till 3 öre, så att det inalles blir 10 öre, såsom här förut blifvit uppgifvet; och för det priset torde, då billigaste jernvägsfrakt Staten hittills äfven för längsta afstånd kunnat medgifva varit 1 öre per centner per mil, icke några varor kunna på jernväg sändas så lång väg som 14 mil och deröfver. Ett ytterligare bevis att vattentrafiken, der den kan begagnas, alltid blir billigare, finnes just i det förhållande, att, ehuru Staten tager så låg afgift som nyss blifvit nämnt eller 1 öre per centner efter mil, hvilket från Köping till Göteborg gör 33 öre, så fraktas dock effekter, hvilka från bergslagerna nordvest om Mälaren skola till Göteborg eller eljest vesterut, först ned till Köping och derifrån sjövägen, emedan de på densamma kunna föras från Köping till Göteborg för det låga priset af 28 öre per centner. Under sådana förhållanden kan jag ej förutsätta att det på Sevala-banan skulle komma att gå något synnerligt bergslagseffekter på Stockholm annat än under den korta tid af omkring 14 dagar på våren och ungefär lika länge på hösten, då sjöfarten på Mälaren är stängd, men på Saltsjön är öppen från hufvudstaden och det derföre kan vara af stor vigt att skyndsamt få ut, i bergslagerna ännu kvarliggande, effekter. Men denna fördel vinnes redan derigenom att en jernväg blir anlagd, den må nu gå öfver Sala eller Sevala. Skilnaden mellan dessa alternativ kan endast blifva en något högre eller något lägre jernvägsfrakt, och att, för åstadkommande af en fraktbesparing af några öre per centner för hufvudstadens handel under en jemförelsevis så kort tid, uppoffra minst 3½ millioner, det torde väl vara alltför mycket begärdt. Mig synes att alla hufvudstadens billiga anspråk kunna anses tillfredsställda, då statsmakterna draga försorg om att en jernbana från Stockholm norrut finnes, utan att man behöfver kasta ut en så stor summa för att bereda en något billigare transport för hufvudstadens köpmän.

Tiden är nu så långt framskriden att jag ej längre vill upptaga den för Kammaren; men då jag blifvit direkte interpellerad om hvad Göteborg skulle sagt, i händelse man på stambanan dit hade gjort en krok till exempel åt Borås till, måste jag ännu yttra några ord. Jag tror att den ärade talaren kan på sin fråga om ändamålsenligheten af en dylik krok på en stambana få svar af hvem som helst och ej behöfva att derför vända sig till en Göteborgare. Nu har emellertid en krok skett, utan att Göteborgarne deröfver synnerligt beklagat sig, nemligen i det att banan blifvit dragen öster om Billingen i stället för vester derom, som hade varit kortare; och den ärade talaren vet kanske orsaken dertill.

Herr Casparsson: Frågan om den norra stambanans sträckning har vid denna riksdag inträdd i ett annat och mycket betydelsefullare skede, än då den förra året under en aftonstund tog Kammararens uppmärksamhet i anspråk. Då var det troligen ingen bland Kammararens ledamöter, som väntade att frågan om banans sträckning skulle bringas till slutligt afgörande. Nu vågar jag hoppas att flertalet bland Kammararens ledamöter af många skäl inser önskvärdheten deraf, att den under åtta år sväfvande frågan äntligen måtte bestämmas. Då hade fantasien på temligen lätta skäl på kartan uppdragit en linie, som icke ens var fullständigt undersökt. Nu har denna fantasi efter vederbörlig undersökning tagit bestämd form och gestalt uti en Kongl. Proposition, och om skämtets pilar då voro de vapen, som bäst öfverensstämde med situationens allvar, så påkallar den nya form, hvarunder frågan nu framträdde, användandet af helt andra vapen. Men det är icke blott frågans mera lätta behandling vid förra riksdagen, som erbjuder jämförelsepunkter. Sådana af mycket äldre datum och till ursprunget fullt jämbördiga med det nu föreliggande förslaget förefinnas uti Kongl. Maj:ts till 1856 och 1862 årens riksdagar i ämnet afgifna framställningar; och då jag tager den förstnämnda till utgångspunkt för jämförelsen, sker sådant ej blott af aktning för anciennitetens rätt, utan fastmera derföre att den hvilat på bestämda principer. Jag vill ej dermed hafva sagt att sådana skulle saknas i den nu föreliggande nådiga Propositionen. Jag vill blott erkänna min oförmåga att uttaga dem, eller om jag deruti skulle lyckats, att jag anser dem vara sådana att de ej kunna af Representationen godkännas.

Uti Kongl. Maj:ts den 28 November 1856 till Rikets Ständer aflättna Proposition uttalas följande fem hufvudgrunder, hvilka blifvit af Representationen godkända och hitintills följda vid bestämmandet af stambanornas riktning:

1:o) "Att de stambanor, som på Statens bekostnad byggas, böra framdragas förnämligast genom de orter, hvilka i anseende till sin aflägsenhet från vattenkommunikationer, af dessa icke kunna draga fördel."

Den princip, som här uttalas, är att den trakt, som förut är på kommunikationer missgynnad, skall af jernvägarne gynnas. Den princip åter, som i det föreliggande förslaget uttalas, är att den ort, som förut är gynnad af en "ovanligt beqväm vattenkommunikation", skall ytterligare tillgodoses, eller med andra ord att den, som förut är rik skall göras ännu rikare och den, som förut är fattig, skall förblifva i samma fattigdom; och (då rik och fattig i denna relationernas värld äro blott relativa begrepp) blifva relativt ännu fattigare i samma mån, som den andre blir rikare.

2:o) "Att följakteligen en stambana blott undantagsvis bör i en längre sträckning framgå parallelt med en närbelägen segelled, men deremot korsa eller beröra densamma vid sådana punkter, der den inre rörelsen antingen redan befinnes, eller kan emotses blifva för vissa orter koncentrerad".

Jag medger likaledes att undantag från denna regel kunna ske, och att således en jernväg någon gång må framdragas utmed en segelled. Men såsom här blifvit föreslaget, skulle vi få trenne jern-

vägar på sidan om tvänne segelleder. Man må åberopa exemplet från Rhen och Elbe m. m., men jag bestrider att våra Uplandsslätter kunna i folkrikhet och industriell betydelse jemföras med dessa trakter. Och dessutom är det icke nog med dessa trenne jernvägar utmed tvänne segelleder, utan vi skulle äfven, om förslaget antoges, hafva tvänne segelleder på sidan om en jernväg, nemligen, å ena sidan, segelleden från Stockholm till Enköping och Westerås, och, å den andra, segelleden från Stockholm till Upsala och Örsundsbro. Ett sådant hopande på ett ställe af kommunikationsmedel, under det andra trakter nästan helt och hållet sakna sådana, vet jag ej att något annat land vågat tillämpa, och jag anser det stridande mot så väl rättvisa och billighet, som statsklökhet.

3:o) "Att afståndet emellan stambanornas ändpunkter i möjligaste mån bör förkortas — — — dock under iakttagande, så vida sådant utan längre omvägar kan ske, att stambanorna jemväl beröra de punkter, som i följd af ett för den inre rörelsen gynnsamt läge, eller af större produktion mest äro i behof af kommunikationer och väl belägna för bibanors anslutande, hvaraf följer att en stambana icke oeftergifligen bör framgå kortaste vägen mellan dess ändpunkter, utan äfven afse rörelsens befrämjande, såväl inom mellanliggande trakter, som emellan dem och ändpunkterna".

Jag vill visst ej i industriell hänseende sätta Upsala eller Sala särdeles högt, men jag måste dock sätta Thureberg och Sevalia ofantligt mycket lägre. De förra äro hufvudorter för afsättningen och det industriella lifvet inom deras respektiva områden, men hvad betydelse Thureberg och Sevalia i detta hänseende hafva, är för mig och troligen hvarje annan fullkomligen okänt. Dessutom är det för Upsala, såsom rikets första universitetsstad, af särskild betydelse att sättas i direkt och omedelbar beröring med vestra och norra Sverige. Det är nemligen icke endast den materiella världen, som är underkastad rörelselagarne. Den andliga samfärdseln lyder samma lagar; och idéerna samt det andliga utbytet ryckas ned uti och fortplantas genom kommunikationernas starka ström. Om äfven tankeutbytet ej låter beräkna sig i centner, så tror jag dock att det i värde fullt uppväger åtskilliga af de centner viktualier eller bergslagsprodukter, som på Sevalia-linien skulle komma trafiken till godo. Om jag således och medgifver att den föreslagna sträckningen öfver Sevalia ej bestämdt strider mot den princip, som i denna punkt finnes uttalad, så snuddar den dock så nära invid den, som det är möjligt.

4:o) "Att underlätta transporten af trupper och krigsmateriel till de i strategiskt hänseende viktigaste orterna."

Här äro vi midt uppe i det strategiska skälet. Det kan ej falla mig in att uppbygga Kammaren med den strategiska visdomen hos den, som för sexton år sedan utbytt svärdet mot plogen, men jag vill i stället åberopa tre af våra generaler. Jag antager nemligen att alla våra generaler äro strateger, och jag vidhåller detta påstående tills annorlunda blifvit bevisadt.

Jag hade under förra riksdagen äran anföra 1862 års komités yttrande i frågan, uti hvilken komité en general blifvit insatt just med afseende på frågans strategiska del, och denne ansåg att jern-

vägssträckningen i allmänhet kunde afgöras oberoende af strategiska skäl.

Vid jernvägsmötet i Falun i December 1868 uttalade sig militärbefälhafvaren i 5:te militärdistriktet just af strategiska skäl för Salalinien. Jag får dock upplysa, att han, i jemförelse med den då ifrågasatta sträckningen öfver Söderfors till Margrethehill, ansåg Salalinien fördelaktigare, men att han äfven ansåg denna *i och för sig* ur strategisk synpunkt fullt tillfredsställande, framgår tydligt af hela hans anförande. Då den vestra stambanans sträckning söder om Mälaren blifvit af Ridderskapet och Adeln 1857 afslagen, reserverade sig en ledamot deremot i temligen starka ordalag, just med hänseende till landets försvar, och tillade, beträffande den föreslagna sträckningen öster om Sigtunafjärden: "Man har ansett, att den föreslagna banan öster om Sigtunafjärden ur militärisch synpunkt är obehöflig. Jag tror dock, att de militäriska skäl, som hindrade åtskillige ledamöter att rösta för banan söder om Mälaren genom Södermanland, icke bör hindra dem att votera för banan öster om Sigtunafjärden. Om några pulkor kossacker skulle kunna förstöra denna jernväg, kan man väl knappast förutsätta, att vår Regering vårdar fäderneslandets angelägenheter såsom hon hittills gjort det. Om man hastigt kan på denna bana komma fram till Stockholm, så har man också derigenom betryggat sig att kunna föra stridskrafter hit; det är detta som jag ur militärisch synpunkt främst åsyftar. Man kan på några timmar förflytta sig till Stockholm, och Uplands stridskrafter sättas i en hastig förbindelse med denna stad, på samma gång som denna förbindelse med alla andra stridskrafter norr om Mälaren underlättas. Det är således af största vigt att afgörandet af denna bana icke fördröjes."

Jag får dock tillägga, att talaren icke då *var* general, men han blef det efteråt.

Dessutom ber jag få anføra det yttrande, hvarmed en militäredamot från Stockholms-bänken beledsagade remissen af motionen angående Baggens-stäkets upprensning den 27 Januari detta år. Han yttrade nemligen: "mig synes det för öfrigt principidrigt 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."

För öfrigt finner jag det anmärkningsvärdt, att det strategiska skälet nu så starkt betonas. Fanns det då inga strategier i Konungens rådkammare, då han 1856 föreslog vestra stambanans dragande öfver Södertelje? Funnos inga strategier i Riksförsamlingen, då den 1863 beslöt norra stambanans dragande öster om Sigtunafjärden? Jag frågar detta, derföre att de strategiska "lichtkuler", som i Utskottet kastades öfver frågan, ej lemnat mig tillräcklig upplysning.

Då bevisningens träd i öfrigt står aflöfvadt, qvarstår alltid det strategiska skälet, och jag bugar mig derför, om jag ock ej kan anse det afgörande.

5:o) "Att antalet och utsträckningen af stambanorna för närvarande bör inskränkas till hvad behöfvat oundgängligen fordrar, hvaremot det torde böra åt framtiden öfverlemnas att besörja utvid-

gandet af detta stambane-system, när en högre uppdrifven produktion sådant påkallar och landets hjulpkällor medgifva större uppoffringar för kommunikationernas ytterligare förbättring“.

Då denna princip framställdes, var sparsamhet just ej något utmärkande drag hos Statsmakterna, men det oaktadt uttalas här åsigtter att så mycket som möjligt begränsa stambane-systemet. Nu deremot, då sparsamhet proklameras af den ena Statsmakten och med nästan drakonisk stränghet (åtminstone hvad försvarsväsendet beträffar) tillämpas af den andra, då framlägger Regeringen förslag om ytterligare en ny stambana. Och på hvad skäl? Jo, på det den enskilda företagsamheten måtte besparas icke fullt tvänne mils större anläggningskostnad, skall Staten ikläda sig utgifterna för öfver fyra mils längre sträckning. Detta anser jag vara att sätta det enskilda öfver det allmänna.

Ett förslag, som hvilat på sådana grunder, kan icke godkännas, och det innebär sin egen dom. Stats-Utskottet har redan uttalat den, och jag betvivlar ej att den skall af Representationen godkännas.

Jag vågar ej säga att man haft rätt att *fordra*, men man torde haft anledning *förvänta*, det Regeringen, då hon frångått de hittills följda grunderna för stambanornas sträckning; åtminstone anfört några viktiga skäl härför. Så har dock ej skett.

Den sträckning, som här blifvit föreslagen, är de gamla anspråkens väg. Jag vill ej afgöra huruvida de ej någon gång varit berättigade, men den gamla Representationen har tvänne gånger underkänt, och den nya en gång tillbakavisat dem. Skulle den nya Representationen nu godkänna dem, så vore det en så underlig ödets lek, att jag betvivlar det Shakespeare eller Holberg kunnat lemna en bättre illustration till sjelfrioniens begrepp.

Sedan jag nu granskat principerna, kunde jag lemna detaljerna å sido, men några af dem äro dock af beskaffenhet, att jag ej helt och hållet kan förbigå dem.

Uti den Kongl. Propositionen anföres:

“Att den rörelse, som intill sednaste tiden förenat vestra Westmanland, norra delen af Nerike och södra delen af Dalarne med hufvudstaden, kräfde ock, om den icke skulle med tvång hänvisas att i stället draga sig vesterut, en lättnad i förbindelsen, större än att den ens kunde anses vunnen med en jernbana, som genom en krökning uppåt Sala och Upsala blefve fyra till fem mil längre, än om vägen toges öfver Sevalle och Thureberg“.

Till en början vill jag blott anmärka, att af allt rörligt finnes intet rörligare än rörelsen sjelf, så jag tror ej man behöfver befara att den låter “tvinga sig“.

Granska vi nu den uppgift öfver afståndena, som finnes bifogad reservanternas utlåtande, så finna vi afståndet vara:

mellan Örebro och Göteborg	26,4 mil,
„ Örebro och Stockholm öfver Hallsberg	20,8 „
„ Arboga och Göteborg	31,7 „
„ Arboga och Stockholm öfver Hallsberg	26,1 „
„ Köping och Göteborg	33,2 „
„ Köping och Stockholm öfver Hallsberg	27,5 „

eller i alla dessa fall 5—6 mil närmare till Stockholm än till Göteborg från de hufvudorter, dem bergslagsrörelsen i första hand måste uppsöka. Om nu 5—6 mils kortare väg till Stockholm än till Göteborg, det oaktadt, ej hindrar rörelsen att dit öfvergå, huru kunna då de 4 å 5 milen kortare väg öfver Sevilla än öfver Sala utöfva ett så afgörande inflytande på rörelsens dragande till Stockholm; och huru kan det kallas att "intvinga trafiken i vissa riktningar", då det visar sig att den redan nu under fullkomlig valfrihet föredrager den längre vägen, om nemligen afsättningen derigenom underlättas. Jag åtminstone kan ej förklara sammanhanget härutinnan, och då jag ej heller utaf diskussionen kunnat blifva upplyst härom, så måtte hela saken vara oförklarlig.

På ett annat ställe yttras: "att de Upsala—Sala-linien omgifvande orter icke i industriellt hänseende voro af någon för landet särskild framstående betydelse."

Jag vill visst ej påstå, att dessa trakter *omedelbart* äro af någon för landet särskildt framstående betydelse, men om jernstillverkningen har någon särskild betydelse för landet och om koltillgång är för jernstillverkningen af särskild betydelse, då tror jag, att äfven dessa trakter åtminstone *medelbart* hafva någon betydelse för landet, då de genom sina skogar kunna lemna icke ringa koltillgång för jernhandteringen.

Jag vill nu ej längre taga Kammarens tid i anspråk, utan ber blott att få tillägga några få anmärkningar.

En ledamot af denna Kammare yttrade nemligen på förmiddagen att vid en broschyr, som han uppgaf skulle innehålla "smutskastning", vore bifogad en tabell, upprättad af en ledamot af Första Kammaren. Tabellen har jag undertecknat, och den står jag för, men med den äsyftade broschyrens författande har jag intet att skaffa, då jag icke ens läst den innan den utskickades. Jag ber derföre blott att få instämma i talarens egna ord, att det är skäl att "utesluta känslorna och låta fakta tala."

Talaren åberopade vidare några geologiska uppgifter, enligt hvilka trakten emellan Sala och Upsala skulle vara så betydligt underlägsen i afseende å jordmånens beskaffenhet, och i de offentliga föredrag, som blifvit arrangerade till uppbyggelse för dem, hvilkas omdöme ej besväras af de band, som sakkännedom och detaljkunskap pålägga detsamma, har man uppgifvit, att denna trakt skulle hvila på rullstens- och krosstensgrus och dylikt.

Jag visste af egen erfarenhet, att denna uppgift var något osannolikt, men gick emellertid till geologiska byrån, för att närmare efterhöra förhållandet. Der fick jag den upplysning, att skogsmarken här, liksom i allmänhet i mellersta Sverige, hvilat på berg eller gruslager, men att deremot den öppna jorden der, liksom i hela Mälaredalen, hvilat på mergel. Dess utbredning sträcker sig utesfver en gränslinie dragen från Möklinta öfver Vestra Fernebo och Ramnäs socknar ned till Köping, vester om hvilken gräns den hvarfviga leran vidtager. Det synes mig derföre, att då man anställer agrikultur-geologiska betraktelser, så bör man tillse att de ej strida emot både agrikultur och geologi. Jag kunde ännu hafva mycket att säga och hade här

tänkt uppdraga en liten kulturtafla, men då klockan nu går på tolf, kan man icke begära att Kammaren skall hafva sinne för några kulturtaflor, hvarföre det torde vara så godt att lemna dem å sido. Men skulle jag få anledning att i morgon återkomma till ämnet, så skall jag vara beredd att framlägga densamma.

Jag får emellertid yrka bifall till Utskottets Betänkande.

Ropen på proposition förnyades.

Herr Reuterswärd: Då jag begärde ordet, skedde det icke under förhoppning att kunna framdraga några nya för Sevala-banan talande skäl, utan var orsaken den, att jag ansåg min pligt vara att i denna viktiga fråga uttala min mening. Jag vill derföre nu angifva de orsaker, som mana mig att rösta för norra stambanans dragande i den af Kongl. Maj:t föreslagna riktningen. Mitt första skäl är att, då man tager i betraktande sakens ekonomiska sida, man bör taga hänsyn till de verkliga fördelar, Sevala-linien erbjuder, och deremot icke alltför mycket fästa sig vid den besparing i anläggningskostnaden, som skulle uppstå, i händelse Sala-linien komme till stånd. Jag är nemligen öfvertygad, att Sevala-linien har ett så obestriddigt företräde framför Sala-linien, att, om åt ett enskildt bolag öfverlemnades att anlägga en jernväg i den ena eller andra af dessa riktningar, bolaget säkerligen icke ett ögonblick skulle tveka att bestämma sig för Sevala-linien. Tiden torde åtminstone nu vara inne att vid anläggande af en jernväg för Statens räkning så utstaka den, att den icke allenast må kunna bära underhållskostnaden utan äfven lemna något öfverskott till gäldande af annuiteterna, och det skall säkerligen ej blifva fallet med Sala-linien. Mitt andra skäl är, att, om man betraktar frågans strategiska sida, man icke behöfver vara militär för att finna, att Sevala-linien i detta afseende har ett stort företräde framför Sala-linien. Då det tillförene streds derom, huruvida jernvägarne här i landet borde utföras af Staten sjelf eller detta bestyr borde lemnas åt enskilda, så återopade man alltid för den förra åsigten, hvilken också blef den segrande, att jernvägarne hade en så ofantligt stor politisk och militärisk vikt; men nu då Staten skall utföra en bana norr om Stockholm, synes man ej längre fästa något afseende dervid, när det gäller att bestämma riktningen. Mitt tredje skäl är, att Stockholm, landets hufvudstad och viktigaste handelsort, omfattar Kongl. Maj:ts förslag såsom en lifsfråga. Detta förundrar mig sannerligen icke, ty kommer jernvägen en gång att ligga i en för Stockholm ofördelaktig riktning, så blir det omöjligt afhjälpa de olägenheter, som deraf skola uppstå; och Stockholm såsom landets hufvudstad är mig alltför kär, för att jag skulle vilja med min röst bidraga till undergräfvandet af dess handel.

Mitt fjerde skäl är, att Westmanland redan sedan längre tid tillbaka fått löfte om en bana i ungefärligen den riktning, Kongl. Maj:ts förslag afser. Nu är tillfälle för Representationen att infria detta löfte, och jag hoppas derföre, att man i denna fråga skall fästa afseende äfven vid rättvisans fordringar. Dessa äro mina viktigaste skäl, men såsom representant för Dalarne och egendomsegare i nå-

gra af de norra länen får jag förklara, att det ligger äfven i dessa provinserns intresse att få banan dragen öfver Sevilla, då det tydligen är med deras fördel öfverensstämmande att erhålla en så kort väg som möjligt såväl till Mälarehamnarne som till Stockholm. Det förefaller mig oförklarligt, att representanterna från Norrland kunnat uttala sig till förmån för Sala-banan — en för alla ofördelaktig riktning och som särskildt för Norrland skall medföra betydliga förluster.

Slutligen ber jag att få nämna, att jag i denna fråga är fullkomligt opartisk. Visserligen har jag en egendom i Westmanland, men den är belägen 11 mil från den af Kongl. Maj:t föreslagna jernvägen, och jag torde väl således kunna få anses såsom personligt temligen ointresserad i hvilken riktning banan går. På grund af de skäl jag haft äran anföra, får jag härmed förklara, att jag instämmer i den reservation, som af Friherre Funck jemte andra afgifvits.

Herr Hasselrot: Jag har begärt ordet allenast för att förklara, det jag, hufvudsakligen på grund af de skäl, som blifvit af Hans Excellens Herr Friherre De Geer och Herr Leijonancker framhållna, kommer att gifva min röst för Sevilla-banan.

Då denna bana, enligt min åsigt, bäst tillgodoser hufvudstadens, bergslagens, Norrlands och Dalarnes samt det allmännas intresse, då derigenom kommer att vinnas en fullständig förbindelse med Köping-Hult-banan, och då densamma är af väsendtlig vigt för landets försvar i händelse af ett krig, så anhåller jag om bifall till den af Friherre Funck m. fl. afgifna reservation.

Friherre Tersmeden: I motsats till flera föregående värde talare måste jag uttala en tacksägelse för det förslag, Kongl. Maj:t i sin nådiga Proposition framställt rörande norra stambanans sträckning.

När fråga är om anläggande af en stambana, måste man väl i främsta rummet afse, att den erhåller en sträckning, hvarigenom den så mycket som möjligt må kunna uppsamla ortens trafik. I detta hänseende tror jag, att förslaget Thureberg—Sevalla vida öfverträffar det andra alternativet. Hvar och en, som känner till de olika orterna, kan nog samt bestyrka, att den förstnämnda banan komme att genomlöpa en trakt, hvarifrån en högst betydlig afsättning vore att förvänta, under det den andra banan i detta hänseende är ojemförligt underlägsen, helst den ort, hvarigenom den komme att sträcka sig, säge hvad man säga vill, icke producerar mera spanmål, än som för densammas eget behof åtgår. Nu har man under de sednare åren högt yrkat, att stambanorna skulle anläggas i sådan riktning, att de kunde göra våra bergslager något gagn, och det tyckes äfven vara allmänna meningen, att så borde ske. Jemför man då de ifrågakomma bansträckningarne med hvarandra, skall man lätt komma till den öfvertygelse, att Sevilla-banan bättre än Sala-banan tillgodoser detta ändamål.

Det har under diskussionen flera gånger blifvit yttradt, att för Norrland, Dalarne och Norbergs bergslag båda banorna vore lika fördelaktiga.

Jag medgifver, att så är förhållandet beträffande Norrland och Dalarne; men med afseende å fördelen för Norbergs bergslag äro dessa banor högst olika. Genom den sträckning, Stats-Utskottet velat gifva norra stambanan, skulle denna komma att gå betydligt längre från bergslagen än genom den af Kongl. Maj:t föreslagna sträckning, enligt hvilken stambanan komme att beröra Muren, eller just den punkt, der Norbergs bergslag lämpligast och fördelaktigast kan komma i beröring med stambanan.

Norbergs bergslag har dessutom redan nu uti Engelsbergs-banan en jernväg, som till halfva sin längd skulle kunna begagnas för en bansträckning från bergslagen till Muren; då deremot, i händelse Sala-banan beslötes och Muren således icke komme att beröras af stambanan, bergslagen skulle tvingas att söka sig väg till Avesta, hvilket icke vore öfverensstämmande med bergslagens intresse.

Då nu, till följd af den stora bruksrörelse, som finnes i Westmanland, med säkerhet torde kunna antagas, att en bana i den sträckning Kongl. Maj:t föreslagit skulle erhålla en högst betydlig trafik, men deremot Sala-banan i detta hänseende komme att visa ett mindre gynnsamt resultat, synes mig, att afseende borde fästas å bergslagens intresse. Väl säger man, att sedan Upsala-banan blifvit anlagd, norra stambanan, om den fortsattes från Upsala, skulle blifva kortare och kostnaden minskas med bortåt 3 millioner (jag tager härvid icke i beräkning de 2 millioner Stats-Utskottet genom kapitalisering af förment "trafikbesparing" trott sig kunna upptäcka, enär, såsom jag redan haft äran nämna, vida större trafikinkomst torde vara att förvänta af Sevilla- än af Sala-banan). Men man torde icke böra lemna utan afseende, att teckning för åstadkommande af en enskild bana mellan Sevilla och Köping redan är fullbordad. Jag har visserligen hört en värd talare framkasta ett tvifvel, huruvida bolaget funnes, och huruvida den felande millionen kunde erhållas. Men då jag kan försäkra, att bolaget verkligen existerar, och att ingen svårighet kan uppstå att skaffa millionen, såvida Staten anslår 500,000 R:dr, torde man kunna vara temligen öfvertygad, att om stambanan drages öfver Sevilla, kommer en bibana till Köping äfven till stånd, och derigenom vore en fördelaktig förening mellan de båda bansystemen åstadkommen. Detta åter torde förtjena så mycket större afseende, som Statens inkomst af stambanorna derigenom ovilkorligen måste ökas.

Man har förespeglat oss en jernbana emellan Sala och Köping. Emellertid tager jag för gifvet, att densamma icke skulle kunna åstadkommas af något enskildt bolag, helst icke något skäl blifvit anfördt för utsigten att få förespeglingen bragt till resultat. Således skulle väl den banan utföras på Statens bekostnad. Men kostnaden härför torde uppgå till minst det belopp, som skulle inbesparas genom norra stambanans dragande öfver Sala, och således lärer man icke kunna hemta något giltigt stöd för Sala-banan af nämnda förespeglning.

Det måste dock för hvar och en vara tydligt, att stor fördel vore att vinna genom en förening mellan stambanorna, och denna

sammanbindning kommer äfven till stånd, för den händelse Riksdagen beslutar sig för Sevalla-banan.

Hvad jag med bestämdhet kan påstå, är, att Westmanland komme att förlora på Sala-banan; och då, efter mitt förmenande, alla skäl, med undantag af den förökade kostnaden, hvarom jag redan yttrat mig, äro till förmån för Sevalla-banan, måste jag på det varmaste förordad bifall till den af Friherre Funck med flera afgifna reservationen.

Talrika och häftiga rop på proposition hördes ånyo.

Herr Björkenstam: Då klockan redan närmar sig half tolf, och jag dessutom icke finner tillstädes den ledamot, som ingått i en granskning af hvad jag på förmiddagen anförde, anser jag mig icke böra upptaga tiden med en vederläggning af hvad den värde talaren emot mig andragit; men anhåller jag att få i så mätto ändra det af mig förut framställda yrkandet om bifall till Kongl. Maj:ts förslag, att i stället måtte bifallas den af Friherre Funck med flera afgifna reservationen.

Herr Nordenfelt, Leonard Magnus: Dittills har jag alltid förordad en genare riktning och yrkat afslag såväl på Sevalla-banan som Sala-banan; nu deremot måste jag till följd af ändrade förhållanden yrka bifall till Stats-Utskottets förslag.

Jag har efter noggrann pröfning kommit till den åsigt, att Sevalla-banan skulle blifva för Statens kassa ruinös. Denna bana komme nemligen att lida af en vådlig konkurrens med sjöfarten. De många små ångbåtar, som blefve jernbanans konkurrenter, skulle tvefvelsutan bibehålla trafiken alla tider på året, då sjöfart vore möjlig, och till och med från Köping vore icke att påräkna någon betydlig gods- trafik vid andra tider, än då Mälaren vore isbelagd och Stockholms hamn öppen, emedan man icke skäligen skulle kunna sätta taxan för jernvägsfrakten från Köping till Stockholm lägre än till 20 öre per centner, hvaremot sjöfrakten nu betalas med 10 öre, och, enligt hvad tillförlitlig person meddelat mig, kan nedsättas ända till 7 öre per centner. Nu säges det, att Sevalla-banan är af så stor betydelse för Stockholm, emedan jerneffekterna alla tider på året skulle kunna komma hit och för billigare pris, än om de tagas öfver Sala. Att dessa produkter den tid af året, sådant låter sig göra, hitkomma sjöledes, torde vara uppenbart just för det så betydligt billigare fraktpriset, och om det verkligen är af så stor betydighet för Stockholms handel, att jernet hitkommer under den tid Mälaren icke kan trafikeras, då måtte väl affärsmannen vid dessa tillfällen kunna betala de 5 å 6 öre per centner jernet blefve dyrare genom fraktandet å Sala-banan.

Bergslagens intresse är ett slagord, som framhålles till fördel för Sevalla-linien, men denna bana närmar sig icke någon bergslag förr än vid Muren, hvaremot Sala-banan berör ett ganska rikt, fastän hittills föga brutet jernmalmsfält och har stor tillgång på skogseffekter, som äro så viktiga för bergslagera, till bevis hvarå må anföras.

att kol i Sala står i pris af 25 öre tunnan. För bergslagen inom Örebro län är Norrköping den närmaste hamnen. Från Frövi till Norrköping är nemligen kortare än till Stockholm, äfven om man räknar förbi Sevala.

Herr Leijonancker har uppgifvit, att jernvägsanläggning från Sevala öfver Sala till Krylbo skulle vara billigare än öfver Muren, men rätta förhållandet är, att den sednare vägen är omkring 160,000 R:dr billigare än den förra. Om Sevala-linien blir antagen, får man omkring $3\frac{1}{2}$ mil af denna jernväg omgifven af sjövikar, hvilken del kommer att lemna en högst ringa afkastning och blifva en ständig kräfta för Statens jernvägstrafik.

Få torde de vara, som hafva så hög tanke om jernvägars förmåga att frakta för godt pris som jag; men att sjötrafiken, der den icke besväras af stora omvägar, slussar eller dyra assurance, i verkligheten är billigare, visar sig blott alltför ofta, och jag vill i sådant hänseende endast erinra om förhållandet med Christinehamns-trafiken, som här ontalats, och hvilken en tid verkligen delvis hade öfvergått till jernvägen, men sedan sjöfrakten genom användande af billiga och kolbesparande ångbåtar blifvit nedsatt nu endast undantagsvis begagnar jernvägen, å hvilken frakten icke skäligen kan väsendtligen nedsättas under den nuvarande.

De emellan de båda ifrågakomna banorna liggande sädesproducerande trakternas innevärdare kunna mycket väl föra sitt öfverskott af spanmål till Sala-banan, helst då de med fördel frakta skogseffekter tillbaka till sina hem.

Utom det att anläggningskostnaden för Sala-banan blir betydligt billigare, må man jemväl betänka att, på sätt äfven Stats-Utskottet framhållit, om denna bana väljes, trafikomkostnaden för Staten blifver så betydligt billigare, enär det ligger i sakens natur, att det är kostsamare att föra samma trafikmängd på två banor än på en bana, hvarföre jag ock godkänt Stats-Utskottets beräkning i detta afseende. Man säger väl, att någon konkurrens med Upsala-banan icke genom Sevala-banans anläggande skulle uppstå, men huru man kan försvara detta påstående kan jag icke fatta, då en stor del af Westmanland redan nu om vintern trafikerar öfver Upsala till Stockholm, och då lär det väl icke heller vara att befara, att icke trafiken lika väl skulle vilja begagna jernbanan öfver Sala, såsom liggande ändå beqvämligare än den nu ligger vid Upsala.

En fråga, som förtjenar att ganska mycket uppmärksammas vid valet mellan de båda alternativen, är den om sträckningen af en bibana från Norbergs bergslag. Derest denna bibana lämpligast droges till Muren, kunde deri ligga ett skäl att vilja omfatta Sevala-banan eller draga Sala-banan till Muren; men jag har efter noggrannt studium kommit till den åsigt, att en bibana till Norberg bör utgå från trakten af Krylbo. Det är Gefleborgs län, Dalarne och Norrland, som behöfva malm, icke Westmanlands slättbygd. Det är ock de förstnämnda trakternas innevärdare och icke den sednares, som äro villiga att bidraga till byggande af ifrågavarande bibana. En bibana från Krylbo följer ock utefter malmstrecket nära $\frac{3}{4}$ mil.

Hvad beträffar sannolikheten att få en bibana till Köping utförd,

så lärer den väsendtligen bero på i hvilken grad Staten vill lemna bidrag, och med den besparing, som genom Sala-banan vinnes i anläggningskostnad, kan man med visshet åstadkomma bibanor både till Köping och till Norberg och ändock hafva öfverskott.

Jag yrkar bifall till Stats-Utskottets förslag.

Herr Rydin: I likhet med en föregående värd talare, är det från fyra synpunkter jag tager frågan i betraktande, då jag i Norrlands och Dalarnes, i bergslagens, i Stockholms och i fosterlandets intresse yrkar, att Kammaren måtte fatta ett beslut med afseende å bansträckningen och icke ansluta sig till nihilismen. En talare har förklaradt, att nihilismen vore det banér, som hade framtiden för sig. Jag hoppas, att Sverige aldrig skall komma på den olyckliga ståndpunkt, att vi låta nihilismen herrska. Ty hvad är nihilism? Jo! att man gör ingenting, att man vet ingenting och att man förstör allting. Detta är nihilismen; — derhän hoppas jag vi aldrig skola komma. Nihilism i denna fråga afser väl blott uppskof med vidare anslags beviljande för jernvägarne och speciellt att inga stambanor vidare skola byggas.

Jag frågar, om det väl kan vara skäl att undanskjuta frågan; och hvad skulle väl dermed vinnas? Jo! att alla de enskilda intressen, hvilka nu framkommit i 36 särskilda jernbanprojekt, skulle anse sig hafva fått tillståndsbevis att fritt få spekulera i jernvägar. Om dessa banbolag ställa sig att klappa på statskassans dörr, äro vi i sämre finansiell ställning, än med stambanornas antagande. Och hvad beträffar industriens höjande genom utsigt på privatbanor, är äfven detta en vansklig fråga. Ingenting torde vara farligare för landets industri, än att låta företagsamheten lockas att göra intet under väntan på dylika projekters realiserande, att göra den beroende af förhoppningar; ty, såsom ordspråket säger, den som lever af hopp, han dör af hunger. Genom att undanskjuta frågans afgörande, skulle vi derföre kunna göra landets industri den största otjenst i stället för det af nihilismen förespeglade gagnet.

Beträffande min ställning till frågan om norra stambanans sträckning skulle jag vilja citera Bellman, som låter Olaus Dumgren skriva till Baron Hummerhjelm: "Herr Baron i Östergötland och har således många vänner". Jag bor i Upsala, och Sala-banan har derföre mig till vän. Men oakadt det är klart med hvilken bana jag personligen sympatiserar, låter jag mig ej deraf bestämmas.

De skäl, som tala för den ena eller andra banan, äro dels strategiska och dels ekonomiska, dels finansiella. De strategiska äro icke, enligt hvad sakkunniga personer yttrat, obetingadt till förmån för Sevalla-banan. Olika meningar korsa sig i fråga om hvilken bana går genom de för trafik lämpligaste trakter. Jag håller mig derföre till de finansiella skälen, som äro öfvervägande för Sala-banan; och af sådan anledning röstar jag för densamma.

Herr Statsrådet Abelin:

Friherre Bildt: Jag skall icke då tiden är långt framliden och

ropen på proposition visa att Kammaren önska slut på diskussionen missbruka min rätt att yttra mig i frågan, och skall därför icke ingå i någon vederläggning af de anmärkningar, som framstälts emot de bevis, jag på formiddagen sökt framhålla till ådagaläggande af Sevalle-banans företråde, utan endast till besvarande upptaga den anmärkning, som blifvit gjord med anledning deraf, att jag till stödför min åsigt anfört, att såväl Stockholms börs som slöjdföreningen, handtverksföreningen, och arbetare- och murareföreningen uti adresser till hufvudstadens representanter uttalat ett bekymmer deröfver, att Stats-Utskottet, i strid med Kongl. Maj:ts förslag, förordat Sala-banan framför Sevalle-banan.

Anmärkningen gäller såväl adressernas värde, som deras befo-genhet.

Den förste talare, som yttrade sig i eftermiddagens plenum, förmenade, att adresserna icke hade något värde, och sökte bevisa detta derigenom att vid 1863 års riksdag, då fråga förevar om sammanbindningsbanan, opinionen i Stockholm uttalade sig för densamma, men nu deremot gått i annan riktning. Den värde talaren uppläste jemväl ett anförande, som jag vid nämnde års riksdag haft, deri jag, då jag uttalade mig för sammanbindningsbanan, stödde mig på en sådan opinionsyttring, och förmenade talaren, att jag nu skulle upp-gifvit, att sammanbindningsbanan icke vore för hufvudstaden gagnelig. Jag anhåller, att få fästa talarens uppmärksamhet derpå, att jag icke fällt något yttrande, som kunde gifva honom anledning antaga, huru-vida jag anser sammanbindningsbanan gagnelig eller skadlig för hufvudstaden. Men jag tillåter mig nu att yttra att den sammanbindningsbana, Friherre Ericson 1856 enligt denna karta utlofvade, var en helt annan, än den, som kommit till stånd, och att den förespeglade Stockholms stad helt andra fördelar, än som nu synas komma staden till del. På denna karta äro nemligen spår uppdagna till Stadsgården, till Skeppsbron, Riddarholmen, Kornhamnstorg, Nybron ja! t. o. m. till Skeppsholmen och Djurgården. Jag hemställer om sådana verkliga finnas. Till Stadsgården har väl jernvägsspår blifvit utlagdt, men för de andra har jag icke ens sett några förarbeten. Dessutom förespeglades, att banan skulle byggas för 3,000,000 R:dr och att Stockholms stad skulle lemna ett bidrag af 600,000 R:dr. Nu har emellertid Stockholms stad till sammanbindningsbanan bidragit med denna summa flera gånger om, utan att man därför fått de utlofvade fördelarne. Det är mig sagt, att banan kostat Staten mer än dub-belt hvad det primitiva kostnadsförslaget upptog. Om en omvexling i opinionen om sammanbindningsbanan inträdt, lärer väl den rätta grunden få sökas deri, att de fördelar, som förespeglades oss för ett bestämdt pris, icke kommit oss till godo, ehuru vi fått betala ut en flerdubbelt större summa, än man ursprungligen afsett.

Vidare yttrades, att opinionsyttringarne voro obefogade och att Representationen borde vara befriad från dem. Jag kan dock icke finna, att de på något sätt äro obefogade. Tvärtom äro de, efter min åsigt, ett uttryck af ett konstitutionellt lif i vårt samhälle. Jag vet alltför väl, att en riksdagsman icke kan bindas af andra föreskrifter, än dem grundlagen innehåller, och att han således ingalunda

kan bindas af en sådan adress. Men är den åsigt, som i adressen uttalas, öfverensstämmande med hans egen, då kan jag i sanning icke se något skäl, hvarför han icke skulle emottaga den och frambära den. Den innehåller ju då ett uttalande från dem, som han representerar, om likstämmighet i åsigt och måste der gifva stöd åt hans egen. Det hade derföre varit orätt af mig, då dessa adresser till mig framburos, att, när jag gillade de deri uttalade åsigtarna, icke mottaga dem. Om deremot åsigtarna icke varit öfverensstämmande med mina, då hade jag ej mottagit adresserna, men jag hade öppet gifvit de aktningvärdade och framstående männen inom hufvudstaden, som öfverlemnade dem till mig, till känna de skäl, som hindrade mig ifrån att instämma uti deras åsikter och således hindrade mig ifrån att göra mig till deras organ.

Man har vidare sagt, att dessa adresser från en mängd näringsidkare i Stockholm tillkommit temligen lösligt, och Friherre Raab till och med antyde, att han med lätthet kunnat skaffa sådana för sin åsigt. Adressernas värde beror emellertid just på det sätt, hvarpå de tillkommit, och i förevarande fall lärer väl ingen vilja förneka, att icke denna jernvägsfråga redan så länge ventilerats, att ju ett säkert omdöme kunnat bildas sig. Redan i början på 1850-talet uttalade sig Stockholms börs för den åsigt att jernbanan borde gå ungefär så som Kongl. Maj:t nu föreslagit. Derefter har sedan 1865, då en komité, som hade den lyckan att erhålla Herr Bennich till ordförande, ned-sattes, denna bana utgjort föremål för hufvudstadens uppmärksamhet. Det är sannt, att denna komité uttalade sig under denna sin ordförandes ledning för Sala-banan, men sedan frågan undergått mycket noggrann behandling hos stadsfullmäktige och af dem diskuterats fullständigt, blef deras beslut, utan meningsskiljaktighet, till förmån för Sevilla-banan. Stadsfullmäktige framburo till Kongl. Maj:t sin åsigt, och Kongl. Maj:t aflät derefter till Riksdagen en Proposition, deri samma åsigt gillades. Den åsikten vann äfven Stats-Utskottets riksgäldsafdelnings bifall, och det var så mycket mer skäl att antaga, att den skulle hafva framgång i Utskottet, som just samma linie af förutgående Stats-Utskott blifvit förordad.

Frågan hade således länge varit följd med stor uppmärksamhet, hvilket också gjorde att Stats-Utskottets beslut verkade såsom en elektrisk gnista på dem, som för Stockholms skull fästat förhoppningar vid Sevilla-banan. Deraf åter framkallades dessa adresser, och det går derför icke an, att tala om deras lösliga tillkomst eller med en förnäm axelryckning om arbetarens ringa insigt vid bedömande af dessa frågor.

Jag måste förklara, att jag anser deras auktoritet, som under-tecknat adresserna, icke på något sätt vara underlägsen Friherre Ericsons auktoritet i den statsekomiska delen af jernvägsfrågan, ty alla dessa personer beröras mer eller mindre af näringslivet i hufvudstaden, och känna säkerligen dess fordringar bättre än Friherre Ericson.

Det har vidare blifvit sagdt, att uti adresserna skulle yttrats, att, om Sevilla-banan föredroges framför Sala-banan, skulle en vintertrafik med Ryssland kunna åstadkommas. Något sådant yttrande

förekommer dock icke i någon af adresserna och arbetareföreningens adress, som man härvid särskildt utpekat, innehåller härom följande ord:

“Äfven synes oss, att ingen borde kunna tillsluta ögonen för att, utom de hittills vanliga afsättningsorterna för våra natur- och industrialster, särdeles den viktigaste, jernet, Ryssland nu äfven börjar blifva en af stor vikt och skall utan tvifvel i en icke så särdeles långt aflägsen framtid blifva den aldra viktigaste, samt att Stockholm då både bör och *skall* blifva den viktigaste mellanhanden. Från denna enda synpunkt betraktad, anse vi en jernbana, som sammanbinder hufvudstadens ypperliga hamn med de flesta och rikaste bergslagera, vara en af de viktigaste i vårt land. Ryssland är ett af våra närmaste och för vår handel bäst belägna grannländer. Det är också dit vi hädanefter måste rikta våra blickar, men icke på samma sätt som våra förfäder, för att strida och utgjuta blod, utan för att med dess folk börja en ädlare kamp på samhälls- och den menskliga utvecklingens bana. Likasom föreningen önskar alla egna medborgares andliga och timliga väl och förkofran, så önskar den också en mera broderlig förening emellan de nationer, som hittills mest betraktat hvarandra med Cainsögon. Den vill icke att Sveriges innevänare längre skola hållas på afstånd från sin mest naturliga granne i öster. Den vill med all makt arbeta på qväfvandet af det ännu icke alldeles släckta nationalhat, som hittills hållit dessa tvänne folk i fiendskap med hvarandra, men den fordrar också som en billighet och rättvisa att från alla håll och särskildt af Riksdagen göres hvad göras kan, för att närma oss till dessa våra fordna fiender och låta oss mötas på de fält, der nutidens hjeltar i upplysningens och den verkliga frihetens tjänst vinna sina för menskligheten *nyttiga* segrar.“

Detta är ju, fastän i andra ordalag sagdt, detsamma, som Hans Excellens Herr Friherre De Geer för en stund sedan yttrade. Hans instämmande i arbetarnes åsichter är säkerligen både för dem och mig af högre värde än deras omdöme, som klandrat dessa åsichter.

Slutligen beder jag min aktade vän Herr Bennich, som tyckes efter sina åsichter tolka de, som jag, vid föregående tillfällen då jernvägsfrågan diskuterats, uttalat, att han ville af Friherre Raab, som ur några riksdagsprotokoller uppläst några lösryckta delar af mina yttranden, låna dessa riksdagsprotokoll och läsa mina yttranden i sin helhet, han skall då finna att jag både uttalat mig för och röstat för jernvägsträckningen norr om Mälaren i samma riktning som jag nu förordar. Jag vill sjelf ej uppläsa dessa yttranden, då de i denna fråga ej kunna hafva något värde för den ärade Kammaren.

Herr Rettig: Då så många talare redan utvecklade de skäl, som fordra norra stambanans dragande öfver Sala, vill jag ej upptaga Kammarens tid med att åter upprepa dem, utan inskränker mig att anhålla om proposition på bifall till Stats-Utskottets förslag.

Grefve Posse: Jag vill blott till besvarande upptaga två talares yttranden. En talare har sagt, att han ville gå en motsatt väg emot mig.

mig. Han ville, om den linie för hvilken han kämpade icke blefve antagen, heldre hafva den andra linien än ingen, och han uppställde min åsigt såsom motsatsen härtill. Han har helt och hållet misstagit sig. Jag vill hafva Sevala-vägen, men anser ett uppskof befordra denna väg och yrkar därför uppskof.

Till denne talare, som i allmänhet är känd för en klok man, hemställer jag, om icke klokheten bjuder ett sådant handlingsätt. Om två personer slåss om ett köttstycke, och den ene icke kan få det, så är det väl klokt af honom att hindra motståndaren att taga det.

Den andre talaren yttrade, att en nihilist är en person som icke vet något, icke kan något, och icke vill något. Som denne talare är Upsala-professor, böjer jag mig ödmjukt för de två första beskyllningarne. Icke lär jag veta eller kunna något, åtminstone i jämförelse med de stora insigter och den djupa omdömesförmåga han besitter, helst han lär, efter hvad jag hört berättas, vara direktionsledamot i ett spirituellt eller spirituöst bolag, jag vet icke rätt hvilket; men hvad viljan angår, svarar jag, att om han vill påstå, det en nihilist icke vill något, så misstager han sig. Nihilismen är icke motståndare till jernvägarne, utan vill blott, att man skall beträda ett annat system än det hittills följda i afseende å deras byggande, att man skall stäffa statsbanesystemet och gå in på en annan väg, som mera öfverensstämmer med industriens sanna fördel. Jag får således bestämdt protestera mot, att jag och de andra, som omfatta nihilismen, derigenom skulle vara fiender till jernvägsbyggnader. Tvärtom tror jag, att om denna åsigt vinner framgång, skola jernvägsbyggnaderna uppnå en ännu större utsträckning, och jag kan icke föreställa mig, att Regeringen skulle skickat ut sin uppmaning till enskilda att komma in med förslag till privata banor, om icke meningen dermed varit att detta system hädanefter skulle följas vid våra jernvägsbyggnader.

Då jag således blott omfattar den idé, som Regeringen redan uttalat, borde jag väl ej derigenom vara utsatt för så hårda beskyllningar som jag här fått mottaga. Jag vidblifver mitt förra yrkande.

Grefve Mörner, Carl Göran: Så länge frågan om riktningen af norra stambanan var en öppen fråga, det vill säga innan jernvägen till Upsala var byggd, var jag anhängare af Sevala-linien med en bibana till Upsala; men sedan jag i denna fråga blifvit besegrad och frågan nu är om fortsättning af den redan påbörjade norra stambanan, kunna de skäl, som förut talade för andra sträckningar, icke förtjena så stort afseende, att man skulle kasta den finansiela delen af frågan alldeles öfver bord; och jag måste därför numera sluta mig till deras åsigt, som anse, att banan bör fortsättas från Upsala till Sala. Man har sagt, att från orternas sida större uppoffringar skulle vara att vänta för Sevala-linien än för den andra, men jag vet icke, hvarpå detta påstående stödjer sig; icke är det på Kongl. Maj:ts Proposition och icke på Stats-Utskottets Betänkande, ty deri säges, att erbjudanden till lindring i expropriationskostnaden blifvit gjorda af dem, som bo utmed Upsala—Sala-linien, men icke ett ord

derom, att de utmed den andra linien boende gjort enahanda erbjudanden. Men då jag nu säger, att jag för det närvarande sluter mig till dem, som anse, att stambanan bör fortsättas till Sala, måste jag dock göra det förbehåll, att jag anser frågan om jernvägens sträckning vara mindre viktig än frågan, *huru* man vill bygga, och det var derföre jag under förmiddagens sammanträde tog mig friheten framställa det förslag, att man *först* borde bestämma sig för *byggnadsättet*, så att, innan man öfvergick till frågan om de ifrågavarande banornas *riktning*, man skulle veta, hurudana banor man ville bygga. Denna fråga blef dock undanskjuten, och jag skulle derföre, om jag nu bifölle Stats-Utskottets förslag, riskera att, om Sala-linien slutligen segrar, min åsigt, att vi böra bygga sparsamt, kommer att ligga i minoriteten, då vi komma till denna fråga. Då jag sålunda anser denna fråga viktigare än den om riktningen, följer deraf, att jag af Kammararens beslut på förmiddagen angående föredragningsättet anser mig förhindrad för det närvarande att anslå några medel till den ena eller andra banan.

Man har påyrkat fortsättningen af de bredspåriga stambanorna, på det att sammanbindningsbanan måtte medföra påräknad nytta. Denna bana har redan kostat 7 millioner, och om man nu skulle för dess skull fortfarande använda ett dyrbart byggnadsätt och derigenom ådraga landet en ytterligare, eljest onödig kostnad af åtta millioner, synes man gå nog långt.

Uti en bland Riksdagens ledamöter utdelad handling har Jernvägsbyggnadsstyrelsen sökt ådagalägga, att föga besparing skulle uppstå genom användande af smalspåriga jernvägar, och samma Byggnadsstyrelse har vid förra riksdagen afgifvit ett utlåtande, derin ansett, att jernvägar i norra orterna kunna byggas för 400,000 R:dr per mil, under det att andra banor uppgå till en kostnad af 800,000 R:dr per mil. Huru är det då möjligt, att en bana i en så gynnsam terräng som i Upland och Westmanland skulle komma att kosta så ofantligt mycket som ifrågasatt blifvit? Jag är öfvertygad, mine Herrar, att, om Jernvägsbyggnadsstyrelsen försvunne och Staten läte de banor, som beslutats, utföras genom ackord med enskilde personer, skulle den så sitt stambanesystem fullbordadt för långt bättre pris än hittills. Då det visar sig, att på smalspåriga banor trafiken kan vara tre gånger större än den för närvarande är på Statens bredspåriga banor, så tror jag, att man kan för all tid vara vara nöjd dermed. Man rustar, mine Herrar, icke gerna ut en krigsman med en rustning, som är dyrbarare än behofvet kräfver, ty den blifver då en börda. Af dessa skäl, och då jag anser det vara af stor vikt, att man norr om Mälaren iakttager ett mera sparsamt byggnadsätt, finner jag mig förhindrad att biträda Stats-Utskottets förslag i denna punkt och yrkar afslag.

Herr Wallenberg: Med anledning af den så hastigt påkomna sparsamhetsandan, tager jag mig friheten fråga, hvarföre de herrar, som nu yrka afslag på allt, som påfordra sparsamhetsmetoden vid jernvägars anläggning, slut på stambanor o. s. v., hvarföre, säger jag, dessa herrar icke begagnat sin motionsrätt vid början af riksdagen

och då afgifvit ordentliga motioner i ämnet. Att nu komma fram med detta synes mig vittna, att man vill något annat än hvad man uttalar, att man vill — som det heter — sätta sig i efterhand. Jag tror att man bör bestämma sig efter öfvertygelse, och minst tillkommer det denna Kammare att icke öppet uttala hvad den tänker i detta ämne. Jag yrkar bifall till Kongl. Maj:ts Proposition.

Sedan öfverläggningen, emot hvars slut ropen på proposition blefvo allt talrikare och häftigare, härefter förklarats fulländad, yttrade Herr Grefven och Talmannen, att derunder hade yrkats, dels att Stats-Utskottets hemställan i den förevarande punkten måtte bifallas; dels att Kammaren, i enlighet med den reservation, som af Friherre Funck med flere emot punkten afgifvits, för sin del skulle fatta ett så lydande beslut: "att Riksdagen för år 1871 beviljar en million Riksdaler för anläggning af en bana, hvilken, utgående från Thureberg på Stockholm—Upsala-banan, skall sträcka sig öfver Sevalle, Wansjö och Krylbo till Storvik på Gefle—Dala-banan;" och dels slutligen att Utskottets hemställan skulle af Kammaren afslås.

Härefter framställde Herr Grefven och Talmannen först proposition på bifall till Utskottets hemställan, hvarvid svarades talrika och starka ja och nej i blandning, sedermera proposition på antagande af det förslag, som af Friherre Funck med flere reservanter blifvit afgifvet, då svaren likaledes utföllo med talrika och starka så väl ja som nej, och slutligen proposition på afslag å punkten, hvilken proposition besvarades med talrika nej, blandade med ja; hvaruppå och efter det proposition på bifall till punkten förnyats samt med talrika och höga så väl ja- som nej-rop besvarats, Herr Grefven och Talmannen förklarade sig nu hafva funnit ja öfvervägande.

En mängd ledamöter ropade på votering.

Efter förmälan, att Kammaren egde att afgöra, hvilketdera af de öfriga yrkandena skulle utgöra kontrapositionen vid den blifvande voteringen, hemställde Herr Grefven och Talmannen, att såsom kontraposition skulle antagas det af Friherre Funck med flere framställda förslag, och då dervid svarades talrika ja, blandade med många nej, förklarades ja hafva varit öfvervägande.

Med anledning deraf, att af många ledamöter yrkades votering om kontrapositionens innehåll, uppsattes, justerades och anslogs följande voteringsproposition:

Den som vill, att vid blifvande votering om bifall till 3:dje punkten i Stats-Utskottets Utlåtande N:o 19, kontrapositionen skall innehålla antagande af det förslag, som finnes framställt i den af Friherre Funck med flere afgifna reservation, röstar

ja;

Den det ej vill, röstar

nej;

Vinner nej, antager Kammaren till kontraposition vid voteringen afslag å den ifrågavarande 3:dje punkten.

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

Ja — 78;

Nej — 36.

Uppsattes, justerades och anslogs en så lydande voteringsproposition för hufvudvoteringen:

Den, som bifaller Stats-Utskottets hemställan i 3:dje punkten af Utlåtandet N:o 19, röstar

ja;

Den det ej vill, röstar

nej;

Vinner nej, antager Kammaren det förslag, som finnes framställt i den af Friherre Funck med flere mot den ifrågavarande punkten afgifna reservation.

Vid denna voterings utgång befunnos rösterna hafva utfallit sålunda:

Ja — 70;

Nej — 44.

Uppå härefter gjord proposition uppskjöts den vidare föredragningen af Stats-Utskottets Utlåtande N:o 19 till nästa sammanträde.

Kammaren åtskiljdes kl. $\frac{1}{2}$ på natten.

In fidem

O. Brakel.