

sig kl. $\frac{3}{4}$ 11 f. m. å Kongl. Slottet, för att derifrån i procession afgå till Riddarholmskyrkan.

Sedan Herr Grefven och Talmannen svarat, att Kammaren skulle efterkomma den nådiga inbjudningen, afträdde Herrar Öfverste-kammarjunkare.

Kammaren åtskiljdes kl. $\frac{1}{4}$ 3 e. m.

In fiden
O. Brakel.

Lördagen den 22 April 1871.

Kammaren sammanträdde kl. 10 f. m.

Justerades protokollet för den 13 dennes förmiddagen.

Föredrogs ånyo Stats-Utskottets den 8 och 12 dennes bordlagda Utlåtande N:o 42, i anledning af väckta förslag dels om beviljande af anslag till stambanor, dels om uppgörande och fastställande af plan för enskilda jernvägsanläggningar samt anvisande af statsbidrag till dylika anläggningar.

Grefve af Ugglas: Detta betänkande skall naturligtvis punktvis föredragas, med anledning hvaraf jag anhåller att få fästa uppmärksamheten å sjetten punkten. Den innehåller Utskottets utlåtande i afseende på understödjandet af enskilda jernvägar och sammanfattar icke allenast frågan om det belopp, som skall dertill anvisas, tiden under hvilken detta skall utgå, de vilkor, som enskilda böra underkasta sig för att få åtnjuta understöd, och slutligen frågan om sjelfva

understödsättet. Herrarne torde inse att i fall allt detta skall i ett enda sammanhang behandlas, så skulle en sådan oreda i diskussionen uppkomma, att jag knappt kan fatta, huru man slutligen i propositionen skall kunna skilja emellan de olika meningarne. Jag anser derföre, att det är nödvändigt att i denna punkt vid föredragningen skilja mellan de olika littera. Dervid yppar sig dock en svårighet att taga hvarje littera för sig. I litt. A) har Utskottet hemställt, att Riksdagen ville till Kongl. Maj:ts disposition ställa en summa af femton millioner riksdaler till understöd af enskilda jernvägsanläggningar, och i litt. B), som kommer efteråt, har Utskottet åter värdjat till Kongl. Maj:ts proposition och föreslagit understöd åt andra slags jernvägar. Den Kongl. propositionen åter sammanför i en summa hela det belopp, som skulle ställas till Kongl. Maj:ts disposition, och i fall denna sättes emot föredragningen af litt. A), så måste diskussionen behandla hvad Utskottet föreslagit både under litt. A) och under litt. B), hvarföre det enligt min tanke är nödvändigt att vid föredragningen sammanslå dessa båda littera.

Öfvergår jag nu till små-littera, så finner jag, att i litt. a) och b) afhandlas de skyldigheter, som ett bolag måste underkasta sig för att komma i åtnjutande af understöd. Bestämmelserna derom återfinnas i Kongl. Maj:ts proposition under punkten 1). I fall nu litt. a) skulle ensam företagas, så följer deraf, att vi ledas in på Kongl. Maj:ts proposition, och om vi då gilla densamma i den nyssnämnda punkten, så måste litt. b) förfalla utan att någonsin hafva blifvit föredragen. Det är således nödvändigt att äfven litt. a) och b) föredragas gemensamt, endast med uteslutande i litt. b) af bestämmelsen om, att en fjerdedel af aktiesumman skall vara tecknad, för att någon skall vara berättigad att erhålla understöd, emedan detta beror på de under litt. c) och d) föreslagna bestämmelserna om understödsättet. Dessa sednare åter angå som sagdt understödsättet och böra naturligtvis äfven i ett sammanhang behandlas. Sedermera kommer litt. e), som motsvarar Kongl. Maj:ts proposition i 5:te punkten, litt. f), som motsvarar samma proposition i 7:de punkten, och slutligen återstår bestämmelsen under litt. C).

Min hemställan är således att föredragningen måtte så ske, att först tagas gemensamt litt. A) och B), sedermera i ett sammanhang litt. a) och b) med uteslutande af den i sistnämnda moment förekommande bestämmelsen att aktieteckningens belopp skall uppgå till minst en fjerdedel af anläggningskostnaden; derefter äfven i ett sammanhang litt. c) och d), jemte den från momentet b) undantagna bestämmelsen, samt slutligen hvar för sig de öfriga litt. e), f) och C).

Friherre Funck: Det är alldeles klart, att då en punkt, som innehåller en mängd momenter, skall föredragas, så möta alltid stora svårigheter att göra det i samma ordning, som momenterna äro uppställda, ty då dessa naturligtvis hafva sammanhang med hvarandra, så kan, i händelse en punkt tidigare blir bestämd, detta verka på de efterföljande, och ännu värre blir saken, om, såsom här är fallet, den punkt, som skall föredragas med sina många momenter, har sin mot-

svarighet i en Kongl. proposition. Jag är derföre af samma mening som den siste talaren. att det skulle lända till stor reda om föredragningen skedde på sätt han föreslagit. Jag förutser i annat fall stora svårigheter vid propositionen, hvarom vi hafva erfarenhet från punktens föredragning inom Utskottet. Då jag tror, att dessa skulle undvikas genom antagande af det föreslagna föredragningssättet, så får jag anhålla om bifall till Grefve af Ugglas förslag.

Friherre Raab, Adam: Jag får uppriktigt säga, att jag vid föregående tillfällen, då föredragningsordningen blifvit omkastad, haft en viss svårighet att följa med, och att jag nu befarar detsamma, i fall Kammaren beslutar en dylik förändring. Jag ber emellertid vördsamt att få fästa uppmärksamheten uppå, att då förslaget i litt. c) innehåller bestämmelserna om understödssättet, i hvilket afseende Utskottsmajoriteten har föreslagit anslag af en fjerdedel af anläggningskostnaden, så hade jag föreställt mig, att detta sannerligen borde hafva varit det första som blifvit afgjort, emedan just den omständigheten, huruvida man skall understödja genom anslag af en fjerdedel eller lån af två tredjedelar, i väsentlig mån kommer att bestämma beslutet, om huru stor summa man årligen vill anslå till jernvägsbyggnader. I bevisningen häraf behöfver jag ej vara vidlyftig, då det är alldeles klart, att om vi gifva en million att utgå såsom anslag till en fjerdedel af anläggningskostnaden, så förutsätter detta att penningar för de öfriga tre fjerdedelarne skola finnas hos aktie-tecknarne, hvaraf blir en följd, att man kommer att bygga jernvägar för 4,000,000 R:dr om året, men om jag lånar ut en million R:dr såsom två tredjedelar af anläggningskostnaden, så medför detta, att jernvägar komma att byggas för endast 1,500,000 R:dr årligen. Dessa omständigheter äro tydligen af största vikt vid beslutet angående det belopp som bör anslås, och jag önskar derföre att detta först blefve afgjort, hvarföre jag vördsamt får anhålla, att mom. c) under litt. A) måtte sättas först vid föredragningen.

Grefve af Ugglas: Jag ber att få fästa den siste talarens uppmärksamhet på, att då han yrkat, att litt. c) skall särskildt först föredragas, så har han förbisett att den står i ovilkorligt sammanhang med litt. d). Detta sednare moment innehåller nemligen, att "så snart nettobehållningen af trafiken å sålunda understödd jernväg öfverstiger fyra och en half procent af anläggningskostnaden, skall staten ega under all framtid uppbära hälften af det öfverskjutande beloppet", hvaraf tydligen framgår att bestämmelsen i detta moment står i nödvändig sammanhang med frågan om understödssättet, och att således litt. c) och d) böra följas åt. Hvad åter det angår att sätta litt. c) och d) främst, så är det visserligen sannt, att hufvudstriden kommer att röra sig kring dessa punkter, men jag anser det icke nödigt att i och för detta omkasta föredragningssättet mer än behovet oundgängligen påkallar, ty hvarje sådan omkastning måste alltid för de ledamöter, som icke förut varit i tillfälle att närmare sätta sig in i

frågorna, medföra ett slags villervalla. Då det dessutom icke kan nekas, att föredragningen må bli hurudan som helst, de säkerheter för vilkorens uppfyllande, som omtalas under litt. a) och b), och hvilka Kongl. Maj:t i sitt förslag begränsat till de gamla vilkoren, att arbetsplanen skall fastställas af Kongl. Maj:t och bolaget vara underkastadt kontroll, hafva sin tillämpning på bolagen hurudant understödssättet än må blifva, så finner jag ingen nödvändighet att så omkasta föredragningen. Jag anser det derfore angenämast och bäst att så mycket som möjligt följa den ordning, som Utskottet iakttagit, och anhåller om proposition på mitt förslag.

Friherre Raab: Om den siste talaren icke ansett såsom alldeles nödvändigt att vidtaga den af mig föreslagna förändringen, så har han dock erkänt, att den är ändamålsenlig, derigenom att han medgifvit, att litt. c) innehåller just det, som i föreliggande förslag utgör hufvudsaken. Hvad åter beträffar hans yrkande att litt. c) och d) måtte tagas tillsammans, så har jag ingenting deremot utan går gerna in på hans förslag, men jag afstår icke från mitt yrkande, att vi i främsta rummet skola afgöra hufvudsaken, hvilken, såsom Grefve af Ugglas sjelf medgifvit, ligger i litt. c) och innefattar frågan om understödet skall lemnas såsom anslag eller lån. Jag får således yrka, att när 6:te punkten förekommer, litt. c) och d) må först föredragas i ett sammanhang och sedan de öfriga littera i samma ordning, som Grefve af Ugglas föreslagit, det vill säga först litt. A) och B) i ett sammanhang, dernäst litt. a) och b) likaledes i ett sammanhang och slutligen hvar för sig litt. e), f) och C).

Sedan öfverläggningen angående sättet för utlåtandets föredragning härefter förklarats slutad, yttrade Herr Grefven och Talmannen, att i afseende derå hade föreslagits dels utaf Grefve af Ugglas, att Utlåtandet skulle punktvis företagas till afgörande, dock med iakttagande deraf, att de under 6:te punkten intagna förslag behandlades i följande ordning, nemligen: 1:o) momenten stora A och B i ett sammanhang; 2:o) momenten lilla a och b, jemväl tillsammans, dock med undantag af den i sistnämnda moment förekommande bestämmelsen, att aktieteckningens belopp skall uppgå till minst en fjerdedel af anläggningskostnaden; 3:o) momenten lilla c och d jemte den från momentet b undantagna bestämmelsen; 4:o) momentet e; 5:o) momentet f; och slutligen 6:o) momentet stora C; dels ock utaf Friherre Raab, att utlåtandet måtte punktvis genomgås, med iakttagande deraf, att vid 6:te punktens behandling momenten lilla c och d i ett sammanhang först förekomme, derefter momenten stora A och B, tillsammans med hvarandra, och sedermera de öfriga stadgandena, hvart för sig, i enlighet med Utskottets uppställning.

Härefter framställde Herr Grefven och Talmannen först proposition på bifall till det utaf Grefve af Ugglas i förevarande hänseende gjorda förslag, hvarvid svarades många ja och nej i blandning, samt sedermera proposition på antagande af Friherre Raabs förslag, då svaren likaledes utföllö med många så väl ja som nej;

hvaruppå och efter det proposition å bifall till Grefve af Ugglas' förslag ånyo blifvit framställd samt med många både ja och nej besvarad, Herr Grefven och Talmannen förklarade sig nu hafva funnit ja öfvervägande.

Friherre Raab begärde votering.

Uppsattes, justerades och anslogs följande voteringsproposition:

Den som vill, att Stats-Utskottets Utlåtande N:o 42 skall punktvis företagas till afgörande, dock med iakttagande deraf, att, vid behandling af 6:te punkten, stadgandena under stora litt. A och B i ett sammanhang först förekomma, derefter stadgandena under lilla litt. a och b gemensamt, dock med undantag af bestämmelsen om aktieteckningens belopp af minst en fjerdedel af anläggningskostnaden, sedermera stadgandena under lilla litt. c och d och i sammanhang dermed den från litt. b undantagna bestämmelsen, och slutligen, hvart för sig, momenten litt. e och f samt stora litt. C, röstar

Ja;

Den det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, kommer Utlåtandet att punktvis föredragas, med iakttagande deraf, att vid 6:te punktens behandling litt. c och d gemensamt först förekomma, derefter stora litt. A och B i ett sammanhang och sedermera de öfriga stadgandena särskildt i enlighet med Utskottets uppställning.

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

Ja — 48.

Nej — 41.

1:sta punkten.

Herr Statsrådet Bergström: Frågan, huru stort belopp under den närmaste framtiden kan och bör årligen afses för byggandet af jernvägar, så väl statens som enskilda, bör för hvar och en, som vill fatta ett välgrundadt beslut i de efterföljande punkterna, vara fullt utredd. Denna fråga har naturligtvis icke kunnat af Stats-Utskottet lämpligen uppställas så, att den blefve föremål för ett beslut af Riksdagen; men såsom jag nämnde, är det med afseende på det beslut, Kammaren går att fatta, af stor vikt, att densamma förut är besvarad.

Den har blifvit på olika sätt besvarad. Den så kallade Jernvägskomitén ansåg, att 4,000,000 R:dr vore det belopp, som under den närmaste framtiden kunde och borde användas för jernvägsbyggnader; Stats-Utskottet har antagit 4,300,000 R:dr såsom den summa, hvilken för ändamålet borde afses; Kongl. Maj:ts Regering har föreslagit 5,000,000 R:dr och har härutinnan funnit understöd hos en ledamot af Stats-Utskottet, nemligen Herr Key; några reservanter

inom samma Utskott, nemligen Herr Carl Ekman och de, som med honom instämt, hafva föreslagit 5,300,000 R:dr och slutligen har Herr Nordenfelt ansett 5,500,000 R:dr såsom det lämpligaste beloppet. Redan den omständigheten, att Regeringen i sin beräkning håller medelvägen, talar för, att dess åsigt är den riktiga; ty i fråga om relativa sanningar befinnes oftast den, som intager midten, vara den sannaste. Med en så allmän sats lär man väl dock ej låta sig nöja och därför vill jag genom beräkningar söka visa, att Regeringens åsigt i detta fall hvilat på goda grunder.

Man kan vid frågans undersökning bedöma henne ur flera olika synpunkter. En ytterst viktig är den, huruvida man kan utan afsaknad för näringarne undanrycka arbetskrafter och kapital från dessa och i stället använda dem för jernvägsbyggnader. I den delen har jag yttrat mig till statsrådsprotokollet den 9 Januari innevarande år samt hänvisar nu till hvad jag der sagt, och vill blott erinra, att jag sökt bjuda skäl för att 5,000,000 R:dr icke äro ett för högt belopp. Den synpunkt emellertid, hvarifrån man nu närmast bör bedöma denna fråga, är, huruvida man utan allt för stora uppoffringar från statens sida kan tillvägabringa detta belopp. Dervid ankommer det ytterst på hvilka grunder man tager till utgångspunkt. I fråga om dessa grunder hafva åsigtterna, sedan det nya representationssättet infördes, ganska betydligt vexlat. 1867 års Riksdag, hvilken icke kan fritagas från böjelsen att reagera mot det dittills följda, finanssystemet, uppställde den grundsats, att under år 1868 icke borde byggas jernvägar för högre belopp än det, hvartill den behållna trafikinkomsten under samma år lemnade tillgång. Då denna antogs uppgå till 2,000,000 R:dr, så fick byggnadskostnaden sjunka ned till nämnda belopp. Jag tror, att det för vårt land var lyckligt, att denna grundsats icke förr uppkommit, och att den icke heller sedermera blifvit tillämpad. Vid 1868 års riksdag uppställde Stats-Utskottet åter en annan grundsats, som i allmänhet blifvit gillad inom Riksdagen, och som äfven numera torde i viss mån äga sitt berättigande. Utskottet yttrade nemligen den mening, att för jernvägsbyggnader icke borde afses och genom upplåning anskaffas högre belopp, än att det kunde amorteras genom medeltillökningen i den behållna trafikinkomsten. I detta hänseende var likväl 1870 års Stats-Utskott grundsatsen icke fullt trogen, utan föreslog till användande under 1871 ett belopp, ungefär motsvarande medeltalet af hvad som tillsammans under nästföretgående tre år för fortsättande af statens jernvägsbyggnader användts, hvadan och den till jernvägsbyggnader disponibla summan sjönk ned till 3,160,000 R:dr.

Om jag nu ställer mig på samma grund, som Stats-Utskottet år 1868 intog, så följer i ordningen att undersöka, huru högt man kan uppskatta årliga medeltillökningen i den behållna inkomst, som genom jernvägstrafiken tillflyter staten. Lyckligtvis finnas för detta ändamål att tillgå beräkningar, uppgjorda vid 1867 års riksdag, och bifogade dåvarande Stats-Utskotts utlåtande N:o 61, hvilka beräkningars pålitlighet genom erfarenheten blifvit pröfvad. De äro af intresse jemväl i det afseende, att de uppgjorts från i viss mån olika

synpunkter; och jag anhåller nu att i största korthet få göra en framställning af deras innehåll.

De beräkningar, som vid nämnda riksdag framlades, voro uppgjorda af Chefen för statens jernvägsbyggnader Öfverste Beijer och Chefen för statens jernvägstrafik, Herr Troilius. Den förre börjar sina beräkningar, icke såsom i jernvägskomiteéns betänkande pag. 63 finnes uppgifvet med år 1867, utan med år 1868, för hvilket år han beräknar en bruttoinkomst af 60,000 R:dr per banmil. Då 100 mil nämnda år skulle vara trafikerade, uppkomme således en bruttoinkomst af statens hela jernvägstrafik uppgående till 6,000,000 R:dr. Öfverste Beijer beräknar vidare hvarje års tillökning i inkomst till 5 procent af inkomsten under nästföretgående år. Enligt denna grund skulle bruttoinkomsten utgöra för år 1869 6,300,000 R:dr och för år 1870 6,615,000 R:dr. Herr Troilius åter börjar sin beräkning, icke, såsom i jernvägskomiteéns betänkande på anförda ställe finnes uppgifvet, med år 1868, utan med år 1867, men utgår, äfven han, från en bruttoinkomst af 60,000 R:dr per banmil. Då år 1867 97 mil voro trafikerade, så borde, enligt hans beräkning hela trafikinkomsten för detta år uppgå till 5,820,000 R:dr. Sedermera antager han en årlig tillökning af 290,000 R:dr, till följd hvaraf hela trafikinkomsten år 1868 skulle utgöra 6,110,000 R:dr, år 1869 6,400,000 R:dr och år 1870 6,690,000 R:dr. Vill man nu se till, huru dessa förutsägelser förhålla sig till verkligheten, så finner man, att år 1867 har Herr Troilii beräkning i verkligheten blifvit öfverträffad. Han hade nemligen, såsom nyss är nämnt, beräknat inkomsten till 5,820,000 R:dr, hvar emot den faktiskt utgjorde 6,017,049 R:dr. För år 1868 har Öfverste Beijers beräkning af 6,000,000 R:drs inkomst i verkligheten blifvit öfverträffad med 161,079 R:dr och Herr Troilii med 51,079 R:dr. År 1869 understego de verkliga bruttoinkomsterna något hvad som blifvit beräknadt; men 1870 års enahanda inkomster, som uppgingo till 6,791,192 R:dr, öfverstego med ganska betydliga belopp så väl Öfverste Beijers som Herr Troilii beräkningar.

Vill man vidare se till, huru det förhåller sig med nettoinkomsten, så har densamma beräknats för år 1867 af Herr Troilius till 1,100,000 R:dr samt för år 1868 af Öfverste Beijer till 2 millioner R:dr och af Herr Troilius till 1,566,000 R:dr, men äfven i detta hänseende hafva deras beräkningar blifvit i verkligheten öfverträffade. Dervid bör dock den anmärkningen göras, att under åren 1867 och 1868 användes af trafikinkomsterna utomordentligt höga belopp för nybyggnader och nya inventarier; och då dessa belopp i sjelfva verket utgjorde en del af behållna inkomsten, så böra de vid inkomstberäkningen läggas till de belopp, som blifvit levererade till statsverket. Med tillämpning af denna beräkningsgrund utgjorde verkliga netto-behållningen år 1867 2,366,149 R:dr och år 1868, ett särdeles ogynnsamt år, 1,934,745 R:dr. Hvad åren 1869 och 1870 angår, så hafva de summor, som under dessa blifvit levererade till Statskontoret, oberäknadt det, som blifvit användt för nybyggnader och inventarier, högst betydligt öfverstigit de nyssnämnda Herrarnes beräkningar, nemligen för år 1869: Herr Beijers beräkning med 343,837 R:dr och Herr Troilii med 691,837 R:dr, och för år 1870: Herr Beijers

med 710,661 R:dr och Herr Troilii med 971,661 R:dr. Mig synes att, då det förflutna visar sådana resultat, kan man utan tvekan lägga samma beräkningar till grund för framtiden, och jag tror äfven, att få fall inträffa, då man har lyckan att kunna bygga på så goda förutsättningar som i detta fall. Utsträcker man nu kalkylen ända till år 1884 och tillika iakttager, att under denna tid nordvestra, norra och östra stambanorna skola hafva blifvit fullbordade, så skulle man, enligt chefens för Byggnadsstyrelsen beräkningsgrund, år 1884 hafva kommit till en nettoinkomst af 7,200,000 R:dr, motsvarande en medeltillökning under de fjorton åren 1871—1884 af 356,785 R:dr, hvilket efter 5 procents ränta utgör annuiteten å ett kapital af 5,900,000 R:dr i jernadt tal. Enligt Herr Troilii beräkning skulle nettoinkomsten år 1884 utgöra 6,000,000 R:dr; han har således i det närmaste kommit till samma resultat som komitéen eller till en årlig medeltillökning af 308,000 R:dr, hvilket ungefär motsvarar annuiteten på ett kapital af 5,100,000 R:dr.

Jernvägskomitéen har jemväl tillämpat en annan beräkningsgrund. Den har nemligen med ledning af officiela berättelser funnit, att årliga medeltillökningen i inkomst per banmil under åren 1862—1869 utgjort 2,300 R:dr och med uteslutande af åren 1870 och 1871 antagit, att under de 13 derpå följande åren 1872—1884 den årliga medeltillökningen i sin helhet skulle uppgå i rundt tal till 308,000 R:dr, eller exakt 308,423 R:dr, motsvarande efter 6 procent en annuitet af 5,140,000 R:dr.

Härvid har komitéen, såsom den sjelf anmärkt, likväl icke tagit i betraktande de återbetalningar, som under denna tid skulle göras å försträckningar, som blefve lemnade åt enskilda jernvägsbolag, icke heller den utdelning, som skulle tillkomma staten, ifall systemet af anslag utan återbetalningsskyldighet tillämpades för sekundärnätets banor; icke heller den så att säga inormala stegring i inkomst, som blir en följd deraf, att stora stambanor i sin helhet öppnas för trafik. I detta afseende ber jag att få erinra hurusom, sedan hela vestra stambanan år 1862 öppnats för trafiken, nettoinkomsten per banmil följande året steg med 5,000 R:dr. Då den normala stegringen var 2,300 R:dr, så vållade följaktligen öppnandet af denna bana i sin helhet en stegring af 2,700 R:dr per banmil. Södra stambanan öppnades år 1864, och följande året uppgick den ökade inkomsten per banmil till 7,000 R:dr, hvilket, då den normala stegringen är 2,300 R:dr, gör en ökad inkomst till följd af denna banas öppnande af 4,700 R:dr per banmil. Då under den period, som nu stundar, nordvestra stambanan skall öppnas i år, samt östra och norra stambanorna enligt Regeringens förslag år 1876 och enligt Stats-Utskottets år 1878, så skall under denna tidrymd enligt min tanke en extraordinär stegring i inkomsterna inträffa, fullt jemförlig med den, som förorsakades af vestra och södra stambanornas upplåtande för trafiken. Slutligen har komitéen alldeles icke tagit i beräkning den stegring, som vållas deraf, att enskilda bibanor sluta sig till stambanennätet, i hvilket afseende Herr Key har lemnat åtskilliga statistiska fakta i sin reservation, hvartill jag inskränker mig att hänvisa. Ett enda trafikfaktum ber jag att få återropa. Det är af helt ny datum och

och angår Christianstad-Hessleholms jernväg. Den inkomst, som från denna bana tillföres stambanorna för frakten af bränvin, uppgick år 1870 till 71,693 R:dr 77 öre, hvilket exakt motsvarar 9,95 procent af det lånebidrag af 720,000 R:dr, som staten lemnat denna bana och hvarå den erlägger vilkorad ränta. Nu kan man säga, att en del af detta bränvin i alla händelser hade kommit att fraktas på stambanorna, men jag vågar påstå, att största delen deraf icke kommit dit, om ej denna bana funnits, ty dels är Christianstad hufvudorten för bränvinshandeln i denna del af landet, och dels skulle i sådant fall varan hafva blifvit fraktad sjövägen från Åhus till Stockholm. Det är genom nedsättning i frakterna och aftal emellan de särskilda trafikstyrelserna, som denna artikel blifvit vunnen för stambanorna.

Det är således tre stora faktorer, som komitéen och Stats-Utskottet icke tagit i betraktande. Vidare, oaktadt komitéen erkänner, att den årliga tillökningen i inkomst skulle kunna amortera ett kapital af 5,000,000 R:dr, så har den för att kunna nedsätta denna summa till 4 millioner afräknat 20 procent af uppskattade tillökningen. Likaledes har Utskottet för att vinna sitt mål, eller kapitalets bestämmande till 4,300,000 R:dr, afprutat 15 procent.

För att ytterligare visa, att 5,000,000 R:dr icke är ett för högt belopp, hänför jag mig till några beräkningar, som blifvit i år gjorda. Dessa, hvilka haiva blifvit verkställda af Herr Troilius, finnas bifogade Herr Ekmans motion, der Herrarne sjelfva kunna läsa dem. Jag vill endast i korthet hänvisa till, att der beräknas årliga medeltillökningen per banmil till 2,400 R:dr, men om man pröfvar denna beräkning mot verkligheten, så visar det sig, att under de fyra sista åren 1867—1870, oaktadt under denna tid inföll det särdeles ogynsamma året 1868, den verkliga medeltillökningen per banmil utgjorde mer än dubbelt så mycket. Jag vågar således hålla före, att regeringens beräkning af 5,000,000 R:dr, såsom det belopp, hvilket årligen bör afses för byggande af jernvägar, är den rätta; och skulle någon ändring deruti böra ske, så anser jag, att den bör gå i motsatt riktning mot Utskottets förslag, nemligen antingen till 5,300,000 R:dr, såsom Herr Ekman föreslagit, eller till 5,500,000 R:dr, såsom Herr Nordenfelt påyrkar.

Jag har i mitt anförande till statsrådsprotokollet uttalat min åsigt, att i landet finnes mycket ledigt kapital, som längtar efter användning, och jag har tillika vid pröfningen af mångfaldiga förslag till aktiebolagsordningar haft tillfälle att se, att den användning, som nu gifves kapitalet, icke alltid är den sundaste; jag håller före att en vida sundare beredes genom byggandet af jernvägar.

Att bygga stambanor långsamt ländar, enligt mitt förmenande, staten till förlust. I detta hänseende vill jag åberopa de beräkningar som äro gjorda af Chefen för Jernvägsbyggnadsstyrelsen, Öfverste Beijer, och som finnas bifogade Herr Ekmans m. fl. reservation. Han har der framställt flera alternativ, men dock icke i sin tabell upptagit det, som skulle öfverensstämma med Kongl. Maj:ts förslag, hvarföre jag låtit uppräta ett sådant. Deraf framgår, att Utskottets

alternativ vållar staten en förlust i räntor och faux fraix, som med 490,000 R:dr öfverstiger den förlust i enahanda afseende, som blefve en följd af antagande utaf regeringens förslag. Vidare får jag fästa uppmärksamheten derpå, att förutsättningen för mitt antagande, att samfälda byggnadskostnaderna för norra och östra stambanorna skulle kunna minskas med 1,048,000 R:dr, är den, att arbetet utföres någorlunda skyndsamt. Det visar sig ock, att konjunkturerna för ett hastigt byggande äro särdeles gynsamma; vi hafva nemligen tillgång till en korps väl öfvadt manskap och dugligt arbetsbefäl, hvarjemte railspriserna äro ovanligt låga, i det de uppgå till endast 5 R:dr 50 öre per centner, hvilket, med afseende på den stora mängd, som åtgår, gör en högst betydlig besparing. Vidare är att märka, att om det belopp, som Kongl. Maj:t föreslagit, icke får användas, så förfelas det afsedda målet, att bandelen Norrköping—Linköping skulle kunna möjligen med någon anticipation å 1873 års anslag fullbordas under år 1872. Jag kan icke heller gilla, att Stats-Utskottet anvisat lika belopp för begge stambanorna, fastän de efter den skedda utredningen kosta något olika. Östra stambanan blir nemligen något dyrare än den norra, och då jag anser, att de böra följas åt i nöd och lust, samt förty, liksom de påbörjas på samma gång, jemväl samtidigt fullbordas, så har jag tillstyrkt, att man från början måtte årligen tilldela östra stambanan ett större anslag än den norra.

På grund af hvad jag nu anfört, får jag hemställa, att Kammarren måtte bifalla Kongl. Maj:ts proposition, så vidt den rör byggnadet af stambanor.

Herr Leijonanecker: Uti den af mig afgifna reservation har jag tagit mig friheten föreslå, att Riksdagen för närvarande icke måtte bevilja något anslag för fortsättandet af norra stambanan, samt hos Kongl. Maj:t i underdånighet anhålla, att användandet af den million, som vid förra riksdagen beviljades för påbörjandet af nämnda bana, måtte uppskjutas. Skälen till denna åsigt hafva helt och hållit varit ekonomiska. Det är nemligen, såsom Kammarren vet, en fråga, som pågår för närvarande med mycket allvar, att bygga *en* jernväg vester och *en* öster om den beslutade norra stambanan. Om dessa båda jernbanor komma till stånd, så lärer väl ingen kunna påstå, att en stambana emellan dessa båda privatbanor kan vara af behöfvat påkallad och jag är fullkomligt öfvertygad, att om vid förra riksdagen hade varit definitivt afgjordt det dessa begge privata banor skulle byggas, så skulle få hafva röstat för att midt emellan dessa anlägga en stambana, äfven om man varit öfvertygad om, att den riktning, som blifvit bestämd för denna stambana, varit bättre än den riktning som de privata banorna skola få. Vid alla riksdagar, der denna jernvägsfråga blifvit behandlad, har fråga varit att kunna förbinda Stockholm med Gefle—Dala-jernvägen och jag har för min del alltid varit af den åsigt att en sådan förbindelse är nödvändig. Tvisten har gällt om banan skulle sträckas från Upsala till Margretheshill, eller från Upsala öfver Sala till Storvik eller om den skulle gå öfver Sevilla till Storvik. Alla dessa tre banor hafva hvar sin fördel och frågan om den enas eller andras

företråden har jag nu icke lust att upptaga, men jag tror icke att någon af de banor, mellan hvilka striden gällde, har ett så afgjort företräde att man bör, för att få den ena eller andra, uppoffra högst betydliga summor. Fråga har nu uppstått, att ett enskildt bolag skulle anlägga en jernbana från Stockholm till Norbergs bergslag. Att denna bana hufvudsakligen skulle komma att göra samma nytta, som en bana från Upsala öfver Sala till Norberg, är säkert. Frågan är då, om det icke vore skäl att bespara en så betydlig utgift, som minst fem millioner, detta nemligen om endast stambanan från Storvik till Krylbo blefve erforderlig, eller möjligen hela den för sträckningen emellan Upsala och Storvik beräknade kostnad. Jag anser det vore ett mycket giltigt ekonomiskt skäl att tillsä, det man icke onödigtvis uppoffrar fem till tio millioner på ett företag, som genom förändrade förhållanden icke vidare är af behovet påkalladt.

Om de privata banorna vore absolut beslutade och arbetet påbörjadt, så skulle jag icke tveka att föreslå, det byggandet af statens bana helt och hållet indrogs; men som dessa banor icke ännu blifvit så definitivt beslutade att jag är förvissad om deras anläggande, har jag inskränkt mig att föreslå ett uppskof till nästa Riksdag, på det att bolagen måtte få tid att visa om de verkligen komma till stånd och på det att Kongl. Maj:t i så fall måtte afgifva proposition huruvida det kan vara skäl att en stambana af staten bygges midt emellan de båda privata banorna. Jag vet mycket väl att många invändningar göras emot min åsigt och jag har ej räknat på att kunna drifva den igenom, men det är hvarje ledamots i Stats-Utskottet pligt att tillse att de besparingar, som möjligen kunna göras, blifva föreslagna. Jag vet att den s. k. grava anmärkning göres, att det skulle vara ett återkallande af föregående Riksdags beslut att antaga mitt förslag. Det är det visserligen, men jag erkänner öppet att jag anser riktigt att, när förhållanden inträffat, som göra ett föregående beslut antingen skadligt eller obehöfligt, man icke då kvarblifver vid ett sådant beslut. I en ren ekonomisk fråga synes en sådan frihet att återtaga ett beslut vara af högst ringa eller ingen fara. Förhållandet kan vara olika om det är en ren politisk fråga, men äfven dervidlag kan det vara en pligt att återtaga ett beslut. För några få dagar sedan hafva vi tagit ett steg vida betänkligare än detta och det var när Riksdagen tydligen uttryckte sin opinion, att skiljandet af flottan i två korpser varit oriktigt och att Riksdagen dertfore ansåg rådligt att de ånyo borde sammanslös. Detta var en organisationsfråga, som, efter mitt sätt att se, var vida ömtåligare än denna. Jag drog mig mycket mer då än nu att frånga ett förut fattadt beslut, men då sammanslagningen af dessa korpser syntes mig vara behöflig, tvekade jag icke att med min röst medverka dertill, att ett felaktigt beslut blef rättadt så fort som möjligt. Om här vore fråga om att på något sätt söka förhindra en sammanbindning emellan Stockholm och Gefle—Dala-jernvägen, så skulle jag ej tala eller rösta för en sådan strävan, men här är icke fråga om något annat, än om denna jernvägsförbindelse skall åstadkommas af staten eller genom ett enskildt bolag. Blott förbindelsen åstadkommes, är ändamålet vunnet. Jag vet att

det varit nödvändigt att gå in på stambanors byggande, men nu synes det vara goda skäl för att sluta så fort som möjligt. Jag anser det för en vinst för staten att icke ligga uti industriela företag, och vi hafva nu genom den erfarenhet, femton års jernvägsbyggande lemnat, kommit derhän, att privatbolag nu kunna företaga sådana affärer enär de nu kunna kalkyleras med ganska stor säkerhet. Det är sannt att något privatbolag icke bildat sig för anläggandet af bana emellan Storvik och Krylbo, men skälet dertill kan icke vara något annat än det, att, då staten beslutat sig för att bygga en bana emellan dessa begge ställen, det icke varit rimligt att ett enskildt bolag skulle bilda sig för att bygga bredvid statens bana. Skulle deremot staten besluta att icke bygga denna bana, så är intet tvifvel underkastadt att ett privatbolag snart skulle bilda sig för utförande af denna bana, som säkerligen skulle blifva mycket renderande. Äfven om denna del af banan skulle stadna i statens hand, så vore dermed ingen olycka skedd, men om man deremot kunde slippa en bana från Krylbo till Sala, så kunde derigenom en besparing göras af fyra och en half eller fem millioner, som kunde användas vida nyttigare än till att tvinga allmänheten att åka öfver Sala. Det är således af rent ekonomiska skäl, af besparings-skäl för statsverket, som jag tagit mig friheten föreslå ett uppskof med norra stambanans byggande, och jag kan icke se någon våda, hvarken för allmänna rörelsen eller för statsverket eller för Riksdagens förmenta konsekvens, i att icke vidhålla ett beslut, om förhållandena visat att detta beslut är obehöfligt. Jag yrkar derföre bifall å det förslag till beslut jag i min reservation emot första punkten af Utskottets utlåtande uppställt.

I sammanhang med min reservation angående norra stambanan har jag äfven reserverat mig mot Utskottets förslag i andra punkten samt ansett att för år 1872 borde beviljas tre millioner till fortsättandet af arbetena å östra stambanan. Jag har gjort det emedan jag anser att man icke bör öfver höfvan minska anslaget till redan påbörjade stambanors byggande och jag ber att få yttra några ord om min åsigt angående de belopp, som böra för stambanor anslås. Jag har aldrig instämt och kan aldrig instämma i de grunder för bidrag till jernvägsanläggningar, som af Stats-Utskottet vid flera riksdagar blifvit följda, att man nemligen skall taga vissa inkomster och anvisa till vissa utgifter. Jag trodde att vi skulle vara helt och hållet från denna falska princip, hvilken för öfrigt icke kan konsekvent tillämpas, ty skulle den tillämpas och medföra någon nytta, så skulle man direkt anvisa den bestämda inkomsten till den bestämda utgiften, och om inga inkomster funnos, så kunde icke heller några utgifter ifrågakomma. Hufvudsaken är att tillse, att statens inkomster räcka till för de utgifter som beslutas. Jag tror således att det är en fullkomligt falsk princip, som Stats-Utskottet sökt göra gällande och som blifvit en slags trosartikel, som kan göra ganska ondt, om den får verka derhän, att anslag kommer att beviljas under hvad behofvet kräfver och tillgångarne i sjelfva verket medgifva. Jag kan icke på allvar ifrågasätta, att en annuitet af femtio till sextio

eller sjuttio tusen riksdaler mer eller mindre skall afgöra jernvägarnes skyndsammare eller långsammare byggande. Det kan visserligen inträffa sådana förhållanden att sextio tusen riksdaler icke kunna åstadkommas, men ingen lär väl kunna säga att så nu är fallet. Jag fruktar ej för en i större skala utsträckt jernvägsbyggnad och jag säger på förhand, att om beslutet blifver, att på två stambanor skall byggas under 1872, jag då kommer att rösta för Kongl. Maj:ts proposition och tillochmed icke skulle hafva någon betänklighet att rösta för ett ännu högre anslag.

Jag förbisåg nyss, då jag talade om att byggandet af norra stambanan borde uppskjutas, att nämna några ord angående den farhåga, som blifvit uttalad inom denna Kammare, att det skulle kunna inverka på östra stambanan om min reservation blefve bifallen, sålunda att denna bana icke skulle erhålla bidrag. Ja! det är ett sådant spöke, som uppställes i alla riksdagsfrågor, men jag betvivlar att en enda representant inom denna Kammare skulle af sådan anledning rösta emot östra stambanan. Möjligt är att inom Andra Kammaren därför finnes en majoritet, men så många skulle utan tvifvel vara af motsatt åsigt att en gemensam votering skulle gifva ett utslag för östra stambanan. Jag vill icke uppehålla Herrarne längre utan anhåller om proposition å min reservation, med förbehållen rätt att, derest under diskussionen någon med min likartad åsigt skulle framställas under en annan form, jag då må kunna, derest jag så finner nödigt, instämma deri.

Friherre Bildt: Sedan Riksdagen för ett år sedan beslutat norra stambanans riktning, så kan det synas som om det vore alldeles klart, att man för närvarande icke hade något annat att göra, än att bestämma det belopp, som man ville bevilja för påbörjandet och fullföljandet af byggnadsarbetena på denna bana. Den siste talaren har likväl, såsom mig synes, på ganska riktiga grunder satt i fråga, huruvida det af Riksdagen nästlidet år fattade beslut bör vidhållas, sedan den grund, på hvilken detta beslut hvilade, ej mera finnes. Att detta är förhållandet torde jag kunna enklast och lättast bevisa genom den fråga, jag nu ämnar ställa till Kammarens ledamöter, nemligen huruvida det skulle funnits särdeles många bland oss, mine Herrar, hvilka, i fall vid frågans afgörande för ett år sedan två bolag verkligen funnits bildade med ändamål, det ena att anlägga en jernbana mellan Upsala och Margretheshill, och det andra en bana mellan Tureberg—Stäket—Bergslagen, med bibana till Köping, skulle hafva röstat för att staten skulle kasta ut tio miljoner på denna norra stambana, som i sjelfva verket endast är en kompromissbana. På det att man må blifva i tillfälle att bedöma huruvida Kammaren längre eger den valfrihet i fråga om denna bana, hvilken jag föreställer mig att Kammaren eger, skall jag tillåta mig att med några få ord i minnet återföra våra stambanors uppkomst och utveckling. Jag var med för tjugo år sedan, då inom representationen till afgörande förekom frågan huruvida byggandet af jernvägarne skulle verkställas af staten eller öfverlätas åt enskilde. Det var egentligen två skäl, som föranledde beslutet att byggandet skulle

ske för statens räkning. Det ena var, att dessa stora jernvägar, som hade ett politiskt ändamål, icke annat än genom statens försorg kunde blifva utförda eller åtminstone icke anlagda i något så när den riktning, som staten i politiskt hänseende ansåg fördelaktigt, enär om jernvägsanläggningarna utförts af enskildt bolag, statens intresse naturligtvis fått stå tillbaka för det enskilda. Det andra skälet var, att då enskilda jernvägar icke kunde byggas utan högst betydliga statsbidrag, vare sig under form af lån eller direkta anslag, så ansåg man fördelaktigare, att staten sjelf öfvertog hufvudbanornas byggande och derigenom kom i tillfälle att vid deras anläggning taga hänsyn i första rummet till hvad som ansågs klokast i politiskt hänseende, de enskilda intressena fingo komma i andra rummet. Man ansåg då att de banor, hvilka borde komma i fråga att af staten byggas, voro: en från Stockholm till Göteborg, en till sydliga Sverige, en till Norge och en norrut. Dessa banor utstakades med hänsyn i främsta rummet till statens behof af snabba förbindelser och först i andra rummet till industriens kraf; hvilket likväl ej hindrar att välgrundade anmärkningar kunna göras mot dessa banors sträckning.

Med den utveckling jernvägsfrågan under tiden erhållit i vårt land, hafva de enskildas anspråk, att få stambanorna lagda med afseende å deras intressen, allt starkare framträdt och de politiska och militära ändamålen hafva fått träda i bakgrunden. Kongl. Maj:t föreslog sistlidet år Riksdagen att något afvika från den först uppgjorda planen för norra stambanans riktning och låta banan gå inne i landet till Gefle—Dala-jernvägen.

Kongl. Maj:t ansåg nemligen att denna bana skulle blifva i ekonomiskt hänseende fördelaktigare, emedan den komme att mera närma sig Bergslagen. Vid behandlingen af denna fråga vid förra Riksdagen stadnade likväl denna i det beslut, att anslag beviljades, icke för den af Kongl. Maj:t begärda riktningen, utan för linien Upsala—Sala—Storvik, hvilken sträckning Riksdagen ansåg böra tillerkännas företrädet, dels på grund af den minskning i anläggningskostnaden af något öfver 3 millioner riksdaler, som derigenom skulle uppkomma, dels ock på grund af den ökade trafik, som derigenom skulle beredas åt den redan färdigbyggda bandelen emellan Stockholm—Upsala, hvilken tillökning beräknades till 120,000 R:dr årligen, motsvarande ett kapital af 2 millioner riksdaler. Denna besparing af 5 millioner ansåg Riksdagen vara af en så väsentlig betydelse, att hvarken de strategiska eller ekonomiska skäl, hvilka Kongl. Maj:t hade accentuerat, såsom talande till fördel för Sevallabanen, kunde uppväga densamma. Detta är den historiska gången af våra stambanor och särskildt af den norra stambanans uppkomst.

Vi finna således att det var på grund af rent ekonomiska skäl, eller den nyssnämnda besparingen af 5 millioner riksdaler, som Riksdagen, nästlidet år, beslöt den då antagna bansträckningen. Åtminstone uppgifves detta skäl i den underdåniga skrifvelsen till Kongl. Maj:t. Då emellertid enskilda bolag blifvit bildade, som utan någon uppoffring från statens sida vilja bygga *en* bana från Upsala till Margretheshill och *en* bana från Stockholm öfver Sevala till

Bergslagen och således det ändamål, hvilket hufvudsakligen afsågs med den vid förra Riksdagen beslutade banan, komme att vinnas på ett fullständigt sätt och utan någon uppoffring från det allmännas sida, så har ju grunden för det förra beslutet ramlat, hvadan jag anser frågan vara fri. Man hör väl somliga påstå, att Riksdagens beslut äfven i en rent praktisk fråga såsom denna skulle vara orubbliga, ja nära nog heliga, så att man ej finge vidröra den med tankar än mindre med ord. Något så orimligt kan dock ej gerna antagas på allvar. Det är med denna uppfattning som jag hemställer, om det kan vara rimligt att för närvarande bevilja något anslag till norra stambanan.

Kongl. Maj:t har föreslagit att för denna bana skulle anvisas ett belopp af 10 millioner. Dessa representera en utgift af 600,000 R:dr om året. Men om en jernväg bygges i dessa trakter, så tror jag icke att man, på det sätt staten bygger sina jernvägar, bör kunna antaga nettoafkastningen till mer än 3 procent. Staten får således vidkännas en årlig utgift af 300,000 R:dr, hvilket belopp, kapitaliseradt efter 6 procent, visar en effektiv förlust af 5 millioner riksdaler. Hvarföre skall staten nödvändigt kasta bort dessa 5 millioner, då det ändamål, som med denna bana afses, står att vinna på annat sätt. Vi torde alla vara öfverens derom, att det egentligen borde vara två banor från Stockholm norrut, den ena direkt till Norrland och den andra till Bergslagen, samt att de begge intressen, som dessa banor representera, icke kunna genom en bana tillgodoses.

Härtill kommer, att de politiska och militära syften, hvilka afsågs med norra stambanan, vinnas på ett helt annat och bättre sätt genom de båda enskilda banorna, än genom den af Riksdagen beslutade. Om de politiskt-militära skälen icke hade någon klang vid förra riksdagen, så måtte de väl hafva en något högre betydelse nu, då hela nationen vaknat upp till medvetande om nödvändigheten att ordna vårt försvarsväsende; och i fall staten kan få de strategiska ändamålen bättre tillfredsställda genom en enskild bana, än genom att bygga sjelf, så förstår jag verkligen icke hvarföre staten ändå vill bygga denna. Det kan finnas ett skäl, hvilket jag enskildt hört uppgifvas, nemligen att man ej kan veta, om det är så särdeles mycket bevändt med dessa enskilda bolag, då de ännu icke börjat bygga sina banor. Den talare, som före mig hade ordet, ansåg ock, att man af nyssnämnda anledning icke borde inställa, utan endast uppskjuta påbörjandet af Upsala—Sala-banan till efter nästa riksdag.

Jag är part i denna fråga, då jag ej endast är aktieegare, utan äfven tillhör interimsstyrelsen för det ena bolaget, men jag är också derigenom i tillfälle att meddela några upplysningar angående detta bolags existens. Enligt det af Kongl. Maj:t för detta bolag fastställda reglemente är detsamma att anse såsom lagligen bildadt, så snart två millioner blifvit tecknade; och dessa äro redan tecknade, till och med något mera. Bolagets vedersakare hafva dock sagt, att de icke ansågo det vara allvarligt menadt eller att bolaget verkligen existerade, förr än 10 procent blifvit inbetalda; och ehuru bolaget består af honnett folk, hvilka icke anse det som en förnärmelse för deras ära att i en utkommen broschyr sägs att bolaget är en humbug, och

att icke någon tecknat sig för aktier i afsigt att bolaget skulle komma till stånd, ansåg styrelsen likväl, att, då man i dessa jernvägsstrider icke får gälla för hvad man är, utan att man med penningar i hand måste bevisa sitt allvar, sig böra från aktietecknarne infordra en kontant inbetalning af tio procent och deras förbindelser på återstående nittio procent. Af en rapport, som styrelsen i dag till Kongl. Maj:ts ingifvit, visar sig, att ett belopp af 161,910 R:dr blifvit inbetaldt.

Härtill bör man lägga hvad som belöper på de kommuner, som tecknat aktier, och hvilka fått anstånd med inbetalningen, enär de ännu icke hunnit erhålla Kongl. Maj:ts tillstånd att upptaga de lån, som skulle användas till aktieinbetalningarne. Hvad beträffar förbindelserna på de återstående 90 %, så hafva de alla blifvit aflemnade, med endast några högst obetydliga undantag, föranledda af sjukdom, bortresa eller dylikt. Då detta bolag således eger en verklig fond af öfver två millioner, så torde det väl vara ganska påtagligt att för hvar och en, som ej vill förvränga förhållandet, bolaget existerar.

Hvad angår det andra för byggande af Upsala—Margrethillbanan bildade bolaget, så är äfven dess existens lika betryggad och lika säker. Faktum är således, att dessa bolag finnas. Men äfven om man, lika med Herr Leijonancker, skulle anse att representationen icke har rätt att anse dessa bolags verklighet konstaterad, förr än bolagen börjat bygga sina respektiva banor. så bör man väl ock lika med honom utgå från den synpunkten, att det för staten är fördelaktigast att åtminstone uppskjuta påbörjandet af arbetena på nu ifrågavarande del af den norra stambanan, till dess sig visat, huruvida enskilda jernvägsbolag, utan statens betungande, kunna uppfylla de med norra stambanan hufvudsakligen afsedda ändamål. Jag vill emellertid icke sträcka mina anspråk längre än till ett bifall till Herr Lejonanckers reservation.

Herr Leijonancker har äfven talat om det belopp, som borde beviljas för östra stambanan. Jag instämmer gerna uti hvad han i det afseendet yttrade, men då frågan om denna bana icke förekommer förr än i nästa punkt, så inskränker jag mig för det närvarande till att instämma i hans förslag i afseende på den nu föredragna punkten.

Herr von Koch: Såsom motionär anser jag mig böra säga några ord i denna punkt. Jag är nästan i allo förekommen af Herr Leijonancker, med hvilken jag förenar mig. Då jag själf är okunnig i dessa frågor, likasom i militärfrågor, så måste jag lita på de sakkunnige, till hvilka jag lyser mesta förtroendet. I afseende på den ena eller andra banans företråde i *strategiskt* hänseende har jag ofta hört så olika omdömen af Herrar militärer, att jag ej rätt vågar lita på deras omdöme, då de äro förespråkare af vissa för dem eller deras kommittenter angenäma banor. Men det är *en* militärperson, till hvilken jag sluter mig dels på grund af den stora personliga aktning jag för honom lyser och dels till följd af det stora ansvar, som i denna fråga åligger honom. Han förklarade vid förra riksdagen, att han skulle hafva föredragit Sevilla-linien såsom fördelaktigare i strategiskt hänseende. Då jag nu mer än förr är af den åsigten, att man vid

bestämmandet af stambanornas riktning i främsta rummet bör tillse, hvilken som är *fördelaktigast med afseende på vårt försvar*, så anser jag mig, så länge ännu något hopp finnes, böra verka för att den bana, som bäst uppfyller detta ändamål, må komma till stånd. Jag gör det i år mycket ifrigare än förr, enär jag ej förut varit lika rädd som nu efter slaget vid Sedan. Nu är det med mig som med den gamle romaren, hvilken icke upphörde att ropa: "Delenda est Carthago". Ej så till förståendes, som jag skulle vilja förstöra någon af Sveriges möjliga fiender, eller ens återvinna en tum af hvad de oss fräntagit. Nej, icke heller vill jag inom dessa väggar yttra ett ord, som skulle kunna sära den ömtålgaste af dem, som skulle kunna blifva våra fiender. Jag vill endast följa den gamla romarens exempel på det sätt, att jag ämnar ständigt upprepa, att "*Sverige måste försvaras*". Detta skall blifva mitt fältrop, så länge jag lefver. Jag är fast öfvertygad, att vi kunna det, om vi *alla*, ja äfven med afdrag utaf de få feqa och föraktliga, vilja. Jag älskar att tro att de öfriga tör detta stora ändamål äro villiga att uppoffra allt.

För min del vill jag icke begära en skilling för en enskild bana, förrän de banor, som ur försvarets synpunkt kunna vara nödiga, blifvit anlagda. Utskottet har i en följande punkt afstyrkt bifall till en af mig motionerad bana från Carlskrona öfver Emmaboda till Wexjö. Jag har vid flera föregående tillfällen sagt, att denna bana är för befolkningen i den ort jag tillhör, åtminstone för oss jordbrukare, alldeles likgiltig, enär den icke skulle bereda oss annan fördel än att vi kunde komma litet fortare till Stockholm, men ej är detta ett skäl för att bygga en jernväg. Behöfdes icke denna bana för försvaret, så skulle jag aldrig hafva förordat densamma. Sedan det nu emellertid är något hopp, att denna bana kan blifva bygd såsom enskild bana i stället för statsbana, så låter jag frågan helt och hållet förfalla vid denna Riksdag. Men om jag lefver till en annan riksdag och denna icke till dess kommit till stånd på enskild väg, så väcker jag åter då motion om dess anläggande såsom *statsbana*. På samma sätt tänker jag äfven understödja de öfriga af chefen för Landtförvars-departementet föreslagna banorna. Och just för att bereda möjlighet för att få den i strategiskt hänseende vigtiga mäljarbanan till stånd, så kommer jag i dag att yrka, hvad jag redan vid riksdagens början yrkade, nemligen uppskof med anläggningen af den vid förra riksdagen beslutade norra stambanan, på sätt Herr Leijonancker i sin reservation föreslagit.

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

Friherre Funck: Då jag under flera år, dels såsom ledamot af Stats-Utskottets Riksgäldsafdelning och dels äfven såsom ledamot af Jernvägskomitéen deltagit i handläggningen af de frågor, som nu föreligga, tror jag det vara icke allenast min rättighet, utan äfven min pligt att söka försvara den åsigt, i hvars grundläggande jag deltagit. Jag måste då rätt mycket beklaga, att jag ser mig tvungen att i någon mån uppträda mot chefen för Civil-departementet, men jag

skattar mig lycklig att åtminstone i afseende på utgångspunkten kunna helt och hållet instämma med honom. Jag ber nemligen att få taga fasta på de ord, som Herr Civilministern här nyss yttrat, då han medgifvit riktigheten af den grundsats, som af 1868 års Stats-Utskott uttalats, att man icke borde utsträcka upplåningen af medel för fortsättning af jernvägsbyggnaderna längre än att tillökningen i trafikinkomsterna kunde betäcka de för upplåningen nödiga annuiteter. Jag tror mig sålunda icke behöfva yttra något till försvar för samma åsigt. Den har äfven sedermera blifvit temligen konsekvent tillämpad och den enda afvikelse derifrån, som egt rum, har varit föranledd af mellankommande omständigheter, som icke kunnat förutses. Om således denna utgångspunkt är den rätta, ligger mycken vikt uppå, att man söker göra beräkningarne öfver stegringen i trafikinkomsterna så riktiga som möjligt, och jag går ett steg ännu längre, i det jag anser det vara klokt och försigtigt, att man icke gör dessa beräkningar för höga, utan snarare för låga.

I detta afseende har Herr Civilministern tagit hänsyn till de beräkningar, som hittills blifvit uppgjorda, och dervid börjat med den promemoria, som ingafs till Stats-Utskottet vid 1867 års riksdag, af cheferna för Jernvägstrafikstyrelsen och statens jernvägsbyggnader. Jernvägskomitén har i sitt utlåtande uppgjort sina beräkningar, hvilka väl stämma öfverens med nämnda promemoria och äfvenledes med de beräkningar, som af chefen för Trafikstyrelsen framlagts till denna Riksdag på grund af sednaste årets erfarenhet. Men Jernvägskomitén trodde sig böra nedsätta denna summa på grund af de skäl, som i komitéens betänkande finnas angifna.

En omständighet, som Herr Civilministern ansett att komitéen icke beaktat, är de stora stegringar i trafikinkomsterna, som uppkomma vid förening af några större jernvägslinier, och som skulde kunna anses såsom normala; men i afseende härå får jag anmärka, att komitéen verkligen beräknat medeltalet af dessa stegringar.

Efter detta lilla företal ber jag att få öfvergå till sjelfva beräkningarne. De beräkningar, som 1867 uppgjordes af cheferna för Jernvägstrafik- och Jernvägsbyggnadsstyrelserna, utgingo, såsom Herr Civilministern anført, från bruttoinkomsterna och stegringen i dem, hvilken utgångspunkt jag äfven tror vara den enda rätta, emedan det är tillökningen i trafik, som grundlägger nettointkomsten. Vid innevarande riksdag har Chefen för Trafikstyrelsen framlagt andra beräkningar, grundade på nettobehållningen, och i dessa har sålunda följts samma grund, som af komitéen blifvit antagen. Om jag då tillser, huru med stegringen i bruttotrafikinkomsterna förhåller sig, dervid jag måste vara berättigad att såsom tillförlitliga anse de siffror, som af Chefen för Trafikstyrelsen upptagits i hans sista beräkningar, så finner jag, att under perioden 1863—1870 bruttoinkomsten i medeltal stigit med endast 3,177 R:dr per banmil, och, om man beräknar utgifterna till 50 procent, får man en normal tillökning i nettovinsten af omkring 1,600 R:dr per banmil. Den vida högre tillökningen i nettobehållning härleder sig deremot icke så mycket från tillväxt i trafikinkomsterna som ifrån de högst berömvärda besparingar, som blifvit gjorda i trafikkostnaderna och särskildt under år 1869 till en sådan

grad, att under detta för trafiken ogynnsamma år uppstått ett högst betydligt plus i nettobehållningen. Man kan dock icke fortfarande beräkna en lika stark minskning i utgifterna som den, hvilken hittills fortgått och för hvilken man måste vara Trafikstyrelsen tack-sam. Det finnes ingen sannolikhet, att bruttoinkomsterna skola framdeles stiga i större proportion än hittills, men det är dock att märka, sasom äfven Chefen för Trafikstyrelsen påpekat, att den största behållningen förekommit de år, då nya stambanor blifvit öppnade för trafik, såsom 1863 till följd af vestra stambanans fullbordande det föregående året och 1865 till följd af södra stambanans fulländning året förut. Jag hemställer dock, om man kan beräkna, att öppnandet af nordvestra stambanan skall medföra någon starkare tillökning i trafikinkomsterna, och jag vågar tro, att i denna Kammar icke finnas 10 ledamöter, som göra sig en sådan förhoppning. Deremot är det att hoppas, att, då norra och östra stambanorna blifva öppnade för trafik, inkomsterna skola erhålla en betydligare tillökning, om än icke i samma grad som vid de redan färdiga stambanornas öppnande.

Det är svårt att i en debatt handtera siffror, isynnerhet för den, som icke har förmågan att klart uttrycka sig, men jag är förvissad om, att hvar och en, som tager i betraktande den af mig nu åberopade promemoria, skall gifva mig rätt. Om den åsigt, som chefen för Civildepartementet och Jernvägskomitén använt såsom utgångspunkt, var riktig år 1868, då den först framställdes, så hemställer jag dock, om den icke för det närvarande har ännu större befogenhet och om icke i dessa tider, då stora ansträngningar måste göras för ordnande af vårt försvarsväsende samt det är nödvändigt att göra nödiga besparingar, för att icke behöfva öka beskattningen, det är klokt att ställa så till, att man icke behöfver låna för att betäcka annuiteterna å de belopp, som användas till jernvägsbyggnader. Det är på dessa grunder, som jag anhåller om bifall till Utskottets förslag samt det belopp, som Utskottet föreslagit.

Herr Civilministern har anmärkt den skillnad i belopp, som förefinnes emellan komitén och Stat-Utskottet, i det komitén ansett att för enskilda jernvägar borde användas 1 million, under det att Utskottet tillstyrkt ett anslag af 1,300,000 R:dr. Komitén har varit försigtigare än Utskottet af det skal, att resultatet af 1869 års trafikrörelse icke var för komitén bekant, då deremot Utskottet haft tillfälle att beräkna densamma och derigenom kommit till det resultat, att summan borde höjas. Hvad åter norra och östra banorna beträffar, så medgifver jag det ekonomiskt riktiga deruti att ej bygga alltför långsamt och vore således benägen bifalla de högre anslagsbelopp, Kongl. Maj:t föreslagit, om ej denna förhöjning nödvändiggjorde en högre upplåning än jag, för min del och i enlighet med ofvan antydda grundsats, anser ändamålsenlig. Att åter lägga anslagsbeloppet endast på endera af dessa banor, vore ännu mera ekonomiskt rätt, men som Herrarne torde känna, hafva den norra och den östra stambanan blifvit sammanförda likasom siamesiska tvillingarne, hvilka icke kunna åtskiljas, utan att den enas uppkomst förorsakar den andras och den enas död medför den andras. Om

någonsin satsen "fraternité ou la mort" varit tillämplig, så är den det i afseende å dessa banor, och det yrkande, som blifvit framställt, att den ena banan skulle erhålla större anslag än den andra, anser jag mig bäst kunna besvara med: "timeo Danaos et dona ferentes".

Då fråga blifvit väckt om ett uppskof med norra stambanans utförande, anhåller jag att äfven derom få yttra några ord. Under förra riksdagen, då jag deltog i Stats-Utskottets handläggning af frågan om norra stambanan, var jag anhängare af Sevalle-linien, och jag har derföre varit tveksam om jag ej borde instämna i ett beslut i den riktning, som Herr Leijonankers reservation innehåller. Såsom mig synes, är dock fråga nu väckt icke endast om upphäfvande af sista Riksdagens, utan äfven att rubba derföret fattade beslut, emedan man allt ifrån det jernvägsbyggnaderna börjades varit ense om, att en stambana norrut borde utföras och fortsättas ända till Gefle—Dala-banan. Om frågan vore öppen, skulle jag visserligen vara benägen för modifikation i förra Riksdagens beslut, men jag får till stöd för min åsigt, att så icke är fallet, hänvisa till hvad chefen för Civildepartementet yttrat till statsrådsprotollet för civilärenden den 16 December nästlidna år, och som återfinnes i Kongl. Maj:ts nädiga proposition angående statsverkets tillstånd och behof, Bilagan N:o 5 b) pag. 12.

Häraf synes sålunda, att vissa bestämmelser blifvit af Kongl. Maj:t fastställda för den bana, som skall börja vid Upsala och fortsättas till Sala, och jag anser oss derföre icke berättigade att förut-sätta, det en förändring vidare är möjlig. Jag får af nu anförda skäl anhålla om bifall till Utskottets förslag i alla delar.

Grefve von Platen: Att det är en alltid ansvarsfull och ofta ganska betungande skyldighet för Riksdagen att utfinna och anvisa de behof, som för statens bästa måste fyllas, läser af ingen förnekas, men jag tror, att det lika litet står till att förneka, att det är en skyldighet för Riksdagen att icke använda statens medel på ett sätt, som statens behof egentligen icke tarfvar, eller för ändamål, som på ett för staten mindre betungande sätt kunna fyllas. Det var under utgående ifrån dessa grunder, som jag vid förra riksdagen gjorde allt hvad jag kunde för att motverka det beslut af Riksdagen, hvarom nu egentligen är fråga. Jag sökte motverka detta beslut derföre, att jag var fullt öfvertygad, att enskilda bolag skulle komma att bildas för utförande af jernvägar i ifrågavarande riktning, som på ett fördelaktigare sätt för det allmänna skulle uppfylla ändamålet med desamma. Om detta var min skyldighet vid förra riksdagen, har jag nu fått så mycket starkare skäl dertill, emedan sedan dess bolag för utförande af ifrågavarande jernvägar verkligen bildats, och jag får erkänna, att jag icke skulle tillåtit mig att göra en sådan anspelning på allvaret hos det ena eller andra af dessa bolag, som här af en ledamot blifvit gjord i afseende å ett af dessa bolag. Men då, såsom sagdt, jag anser nödigt att hushålla, anser jag dock, att sådant ingalunda bör ske oberoende af det mål, man vill vinna. Här har redan förut blifvit på ett så särdeles förtjenstfullt sätt utveckladt det mål, som på ena eller andra sättet skulle kunna vinnas, att jag

icke i detta afseende vill upptaga Kammarens tid. Men jag vill hemställa till hvar och en, om icke, då frågan fått en så förändrad ställning som den nu fått, landet skulle anses vara mera betjenadt med en jernväg mellan Upsala och Margrethill samt en bana till Sevala vesterut än med en bana till Sala och Störvik. Åtminstone är min uppfattning sådan, och jag anser derföre, att man icke bör vidhålla det beslut i afseende å norra stambanans sträckning, som blifvit fattadt. Jag vet visserligen, att deremot framstälts en sats, som ej heller jag vill frångå, eller att man alltid bör vidhålla ett beslut, som man en gång fattat. Jag hemställer dock, huruvida icke man kan anse att förändrade omständigheter böra tagas i betraktande. isynnerhet då fråga icke är att använda egna medel utan till största delen andras, och om, derest man beslutat att göra en utgift för en myndlings räkning, men sedermera finner, att denna utgift icke behöfves, man skulle kunna stå till svars för sig sjelf, om man ändock gjorde denna utgift.

Såsom sagdt vidhåller man mycket strängt att icke vilja frångå ett förut fattadt beslut. Jag kan dock icke neka till, att det förefaller mig något besynnerligt, att man vill sätta den östra och norra stambanan i samma kathegori, ehuru samma förhållande med dem ingalunda eger rum, enär, under det att Kongl. Maj:t gillat för den östra stambanan uppgjorda arbetsplaner, ingenting sådant blifvit åtgjordt i och för den norra stambanan; och det förvånar mig, att man kunnat använda ett så oegentligt uttryck som *fortsättande* af den norra banan, då densamma ännu icke blifvit påbörjad. Om man skulle vilja skämta i ett så allvarligt ämne som detta, skulle man kunna säga, att, om norra stambanan fortsattes på samma sätt som hittills, gör det ingenting. Då man nu synes vara så angelägen att för konsekvensens skull vidhålla sitt förut fattade beslut och utföra Salalinien, förefaller det mig något besynnerligt, att, då man vid förra riksdagen endast på grund af den lägre kostnaden frångick Kongl. Maj:ts proposition angående utförande af Sevallalinen, man nu icke synes följa samma princip, då fråga är att utföra en jernväg norr och vester ut, för hvilken staten icke skulle behöfva vidkännas någon större uppoffring, utan endast behöfva bevilja ett låneunderstöd med några få års räntefrihet. Här är nu fråga om att bespara staten en utgift af 5 å 6 millioner, och jag tror det vara skäl att se till, huruvida man icke skulle kunna bespara staten denna utgift, i synnerhet i en tid sådan som denna, då stora behof måste fyllas i och för ett tidsenligt ordnande af vårt försvarsväsende samt för vinnande af flera andra viktiga statsändamål. På Riksdagen kommer att hvila ett tungt ansvar, om de, som komma att bygga ifrågavarande bana, vid dess utförande blifva tvungna att bortse från statens intresse och uteslutande fästa sig vid sitt eget.

Jag vill icke längre uppehålla Kammaren, då jag vet, att flere talare anmält sig, som ega större förmåga än jag att utveckla de skäl, som tala för den åsigt, jag i denna fråga hyser, utan inskränker jag mig till att instämma i första punkten af Herr Leijonackers reservation.

Herr Reutersvärd: Det är med afseende å de förändrade förhållanden, som inträffat sedan förra Riksdagen fattade sitt beslut angående riktningen af norra stambanan, som jag tager mig friheten att yttra några ord.

Flere föregående talare hafva påpekat hvilka dessa förhållanden äro och äfven sagt, hvilket vi alla påminna oss, att majoritetens vid förra riksdagen kraftigaste skäl för norra stambanans läggande i den beslutade riktningen var den finansiella sidan af saken och detta skäl har nu, efter mitt förmenande, helt och hållet bortfallit, sedan det är konstateradt att tvänne bolag bildat sig i ändamål dels att bygga en bana från Stockholm öfver Sevilla till Bergslagen och dels att fortsätta norra stambanan från Upsala till Margretheshill.

För min del hyser jag icke den ringaste betänklighet att detta bolag icke skulle hafva fullt allvar med sin teckning och således komma till stånd, och jag skulle därför ansett det i högsta måtto oklokt af staten att, åtminstone för det närvarande, lägga en konkurrerande stambana emellan dessa båda banor. Om, såsom antagligt är, Upsala—Margretheshill-banan kommer till stånd, så har Stockholm—Upsala-banan nått sitt mål och blifvit ett helt för sig, hvilket den icke gör om Riksdagens förut fattade beslut vidhålles.

Den siste talaren har ganska riktigt påpekat, att, om detta bolag icke kan påräkna understöd af staten, det måste bygga banan med uteslutande afseende på sina egna intressen, och detta anser jag skulle vara en stor olycka för landet.

Då jag önskar att man genom ett nu fattadt beslut må visa, att man verkligen hyser allvar med en jernväg norr om Mälaren och då det åtminstone finnes en sträcka, som icke är omtvistad, nemligen den emellan Krylbo och Storvik, så anser jag för min del att för påbörjande af denna sträckning icke allenast borde användas de förut till norra stambanans fortsättande anvisade medel, 1,000,000 R:dr, utan derutöfver anslås ett belopp af 1,500,000 R:dr.

Beträffande det andra bolaget veta vi att detta redan bildat sig, att dess bolagsordning är fastställd, att teckning af minimibeloppet är fulländad och att 10 procent deraf inbetalts, med undantag endast för de kommuner, för hvilka Kongl. Maj:ts tillstånd att upptaga lån ännu icke hunnits meddelas.

Således kan man med visshet antaga, att äfven detta bolag kommer till stånd och då detsamma ämnar att lägga sin bana i den riktning, som Kongl. Maj:t förut förordat och som i politiskt och strategiskt hänseende otvifvelaktigt är den fördelaktigaste, så torde det väl vara skäl att tills vidare låta med anläggningen af den omtvistade delen anstå.

Med anledning häraf anhåller jag om proposition på följande förslag:

“att, jemte de för innevarande år till norra stambanans påbörjande anvisade medel, hvaraf hittills icke något utgått, Riksdagen för år 1872 beviljar 1,500,000 R:dr, att användas, om Kongl. Maj:t så pröfvar skäligt, på sträckningen mellan Storvik och Krylbo“.

Grefve af Ugglas: Jag anser mig skyldig tillkännagifva för

Kammaren, att jag i Utskottet delade Herr Leijonackers mening, och, om jag detta oaktadt icke deltagit i hans reservation, så är det derföre, att hos mig finnes och alltid har funnits tvekan att rubba ett beslut, som en föregående Riksdag fattat. Jag anser nemligen att det skall finnas särdeles talande skäl för en sådan åtgärd och det är också derföre, som jag vid föregående tillfällen, t. ex. då fråga var om Wermlandsbanan, sökt upprätthålla de fattade besluten, äfven om de, såsom i nyssnämnda fråga var händelsen, utfallit emot mina åsikter.

Jag kan dock icke neka att sedan sista riksdagen omständigheter här inträffat, hvilka äro af en särdeles beaktansvärd natur. Det har nemligen bildat sig två särskilda bolag, ett på hvar sida om statsbanan, hvilka skulle icke allenast lika bra utan bättre uppfylla hvad staten med sin stambana äsyftar, och hvilka dessutom skulle komma att konkurrera med den beslutade norra stambanan samt än ytterligare nedsätta dess inkomster, som jag aldrig trott skulle komma att blifva särdeles stora, med undantag å en bandel.

Det är sådana förhållanden, som jag tror man måste beakta. Vi skola ihågkomma, att ett af hufvudskälen för den sträckning, som förra Riksdagen beslöt, var att densamma skulle medföra mindre kostnad. Nu äro likväl förhållandena så förändrade att, om staten afstod från att bygga för egen räkning och understödde dessa enskilda jernvägsföretag, en besparing af flera millioner skulle uppkomma; och jag är öfvertygad att, om dessa bolag förra året hade varit bildade, det beslut, som då fattades, aldrig kommit till stånd. Skälen äro så starka, att hvar och en måste medgifva, att de vid förra riksdagen skulle varit afgörande, och jag frågar derföre om det nu kan vara lämpligt att vidhålla ett sådant beslut.

Detta ur statens synpunkt. Men det finnes äfven en annan synpunkt, från hvilken denna fråga bör betraktas, nemligen det enskilda intressets. Ty det är gifvet att, hafva båda statsmakterna fattat ett beslut, hvilket sålunda bör anses vara orubbligt, så skola af enskilda personer på detta beslut kunna byggas förutsättningar och grundas hvarjehanda industriella företag, hvilka, om grunden, hvarifrån de utgått, rubbas, blifva förlustbringande för den enskilde.

Men äfven i detta fall måste jag medgifva, att de betänkligheter, som jag härutinnan kan hysa, äro obetydliga. Det kan åtminstone icke hafva varit särdeles klokt af någon att endast på den lösa förutsättningen, att Kongl. Maj:t skulle komma att sanktionera förra Riksdagens beslut, vidtaga några åtgärder i den riktning jag antydt. Men då man först af Kongl. Maj:ts proposition till denna Riksdag kunde se, att Kongl. Maj:t ämnade sanktionera förra Riksdagens beslut, och då arbetsplanen icke förr än i år blifvit uppgjord, samt den tid, som derefter förflutit, är helt kort, anser jag att äfven från det enskilda intressets synpunkt något hinder icke möter att frågå det fattade beslutet.

Jag medgifver att en del af denna bana skulle, om beslutet upphäfdes, se sina förhoppningar gäckade, nemligen sträckan emellan Krylbo och Storvik. rörande hvilken Herr Reutersvärd framställt yrkandet i enlighet med den af honom afgifna reservation. Jag skulle för min del

icke hafva haft något emot att sluta mig till denna reservation, derest jag icke funnit det besynnerligt att utgå från en så enstaka punkt som Krylbo. Jag kan icke tro, att denna bana bör kunna anknyta sig till någon annan än Gefle—Dalabanan och derföre vill jag icke att man för statens räkning skall börja en stambana utgående från Krylbo. Men jag får fästa uppmärksamheten på att Krylbo—Storviksbanan är den enda delen af den här föreslagna jernväg, som torde blifva vinstgifvande, och så vinstgifvande, att hvarje enskildt bolag, som bygde densamma, derpå skulle hafva förtjenst.

Då jag anser att staten med frikostig hand bör understödja de enskilda jernvägsbolagen, tror jag icke att de enskilda intressena komma att något lida genom den nu ifrågasatta förändringen.

Det är af dessa skäl och då jag anser det ur statens synpunkt vara rätt att frångå det fattade beslutet, helst den enskildes rätt icke derigenom i någon beaktansvärd grad kan komma att såras, som jag ansluter mig till Herr Leijonanckers förslag.

Herr Ekman Carl: Den förste talaren, hvilken från statsrådsbänken öppnade diskussionen angående denna punkt, började med att undersöka den frågan, för hvilket årligt belopp stambanor och enskilda banor skulle kunna byggas. Det är denna samma fråga, som äfven jag haft för älsigt att först underkasta en granskning, men jag anser det, efter den noggranna utredning, som redan af den förste talaren blifvit åstadkommen, vara öfverflödigt att nu mycket fördjupa mig deri. Det är blott i en del af hvad han yttrat, som jag i någon mån skiljer mig från honom, och detta kan måhända bero deraf, att jag icke rätt uppfattat hans ord.

Då han talat om den älsigt, som vid föregående riksdagar vunnit understöd, nemligen, att man icke borde utsträcka jernvägsbyggandet längre än att annuiteterna på den derför verkställda upplåningen kunde med en stigande trafikinkomst af stambanorna betäckas, har jag tyckt mig deri finna ett alltför obetingadt erkännande åt denna princip. På det man emellertid icke i en framtid må kunna, till stöd för en sådan älsigt, åberopa, att densamma blifvit utan all anmärkning af Riksdagen godkänd, så ber jag att här få uttrycka min mening, att de upplåningar, som verkställas för att befrämja jernvägsanläggningar, vare sig stambanor eller enskilda, icke allt för mycket till beloppen böra rätta sig efter en beräkning af den stigande inkomsten af stambanetraffiken, detta i synnerhet om Riksdagen skulle besluta att lemna understöd åt enskilda jernvägar i form af lån. Ty om staten utlånar till enskilda, emot full säkerhet och ränta, och dessa penningar småningom återbetalas till staten, kan jag icke finna, att dessa låneförsträckningar hafva något att göra med den växande trafikinkomsten af stambanorna, enär staten då eger motsvarande tillgång i räntebärande fordringar för den upplåning, som staten sjelf verkställt för de enskilda jernvägarnes understödjande.

För öfrigt har min granne här på bänken yttrat betänkligheter beträffande de uppgjorda beräkningarne, som finnas vidfogade min reservation.

Jag

Jag tror att samma omtanke, som på ett så berömvärdt sätt blifvit af trafikstyrelsen under de sednare åren ådagalagd, att minska utgifterna vid jernvägsförvaltningen, äfven framdeles skall komma att göra sig gällande och jag fruktar derföre icke, att bygga mina beräkningar på de af chefen för nämnda styrelse i hans kalkyl upptagna inkomstbelopp, helst det icke kan förutsättas, att den person, som bär ansvaret för resultatet af jernvägstrafiken, skulle hafva underlåtit tillse, att beräkningarna blifvit tillförlitligt uppgjorda. För öfrigt, då min ärade granne vändt sig direkte till chefen för jernvägstrafiken, är jag öfvertygad, att han sjelf skall försvara sina beräkningar.

Jag ber nu att få öfvergå till frågan om sträckningen för norra stambanan; och emedan jag nu förordar ett fortgående i byggandet af norra stambanan i den riktning, som af förra Riksdagen blifvit beslutad, men jag förut tagit del i de framställningar, som vid 1867 års riksdag gjordes i denna Kammare, för att hos Kongl. Maj:t begära utredning, huruvida icke den Nordvestra stambanan skulle kunna med större fördel anläggas i annan riktning, än som dessförinnan var beslutad, ber jag att få anmärka, att det var en väsentlig olikhet i förhållandena då och nu. Det var en annan representation, som hade beslutat riktningen af Nordvestra stambanan och man visste väl, att, om icke ett tillfälligt yrväder inträffat, beslutet blifvit helt annat än det blef. Det var i alla fall då icke fråga om att verkställa förbindelsen med brödralandet medelst en *privat-bana*, hvilket åter i afseende på den norra nu ifrågasättes.

Emellertid blefvo vid 1867 års riksdag de åsigtter jag då uttalade icke gillade. Jag har böjt mig för Riksdagens beslut i frågan och ansett, att, då en åtgärd, sådan som den år 1867 föreslagna, ansågs betänkelig, den nu ifrågavarande måste ännu mera vara det. Det är nemligen nu alldeles samma Riksdag, som förra året beslöt denna bana, hvilken skulle upprifva beslutet. Vid förra riksdagen tillhörde jag den mening, som ansåg att norra banan lämpligast borde anläggas i den riktning Stats-Utskottet då föreslagit, och detta af det skäl, att jag tror den vara i militäriskt hänseende af ganska stor vigt. Jag kan emellertid icke föreställa mig, att, om denna dess egenskap skulle tillmätas en mycket stor vigt vid frågans afgörande, vi icke då, vid mottagandet af Kongl. Maj:ts proposition om jernvägsbyggnader vid innevarande riksdag, skulle i densamma hafva funnit något uttalande derom.

Det är visserligen sannt, att Kongl. Maj:t ännu icke sanktionerat norra stambanan i den riktning förra riksdagen beslöt, men, såvidt jag af tillgängliga handlingar kunnat inhemta, läser det icke finnas någon anledning att antaga, att Kongl. Maj:t, af det skäl som nyss nämnts, skulle anse sig hindrad att meddela sanktion å den beslutade riktningen.

Nu säger man, att det föreligger så väsentligt olika förhållanden. Man har frågat Kammaren, huruvida den skulle hafva velat vid förra riksdagen besluta denna bana, om förhållandena då varit desamma som nu. På denna fråga får hvar och en svara för sig sjelf, men jag ber få säga, att jag för min del alltid varit öfvertygad, att alla

de delar af landet, der en anseeligare bruksrörelse bedrifves, äro i behof af förbindelser med stambanenätet. Jag var således vid förra riksdagen öfvertygad om nödvändigheten för den förnämsta af landets bergslager, att få en enskild jernväg, och det förvånar mig således icke att ett bolag uppstått, för att bygga den från Upsala till Margrethehill, eller annan lämplig punkt vid Gefle—Dalajernvägen. Jag önskar detta bolag all möjlig framgång och anser detsamma kunna hafva berättigade anspråk på understöd från statens sida, lika väl som andra enskilda jernvägar.

Hvad den andra banan beträffar, för hvilken också ett enskildt bolag bildat sig, kan jag icke tillmäta densamma så stor vikt som den förra, men jag anser den dock vara af den betydelse, att jag skulle önska äfven den understöd, så framt det visar sig, att detta bolag står fast vid sin teckning, äfven i händelse ingen förändring sker i det med afseende på norra stambanan en gång fattade beslutet.

Men äfven om de båda nyss omnämnda enskilda jernvägsbolagen skulle vidblifva sin aktieteckning, så ser jag häruti icke något skäl hvarför Riksdagen nu skulle besluta ett uppskof med fortsättningen af norra stambanans byggande öfver Sala. Ett uppskof med byggnaden innebär redan något understöd åt dem, som vilja upphäfva förra Riksdagens beslut, och är af detta skäl betänkligt, men det aflägsnar äfven den tidpunkt, då de orter, som påräkna gagn af den norra stambanan, komma i åtnjutande af de dem genom beslutet tillförsäkrade fördelar och slutligen kunde det blifva ett farligt prejudikat, ledande dertill, att i en framtid, när vid riksdagen två äsigter täflat med hvarandra, fåtalet söker att, genom åtgärder, som måhända ej äro lika allvarligt menade, som jag förutsätter vara fallet med de, nu ifrågasvarande enskilda bolagens teckningar, för obestämd tid undanskjuta utförandet af flertalets beslut. På dessa grunder anser jag derföre, att uppskof ej bör bifallas.

Jag tillåter mig ock fästa uppmärksamheten derpå, att Norrland fått löfte om en *stambana* från Stockholm till Gefle—Dala jernväg och att det ingalunda är likgiltigt om detta löfte infrias, eller om förbindelsen emellan de båda punkterna kommer att utgöras af en stambana till någon del af vägen och för resten af enskild jernväg. Den ifrågasatta enskilda jernvägen, ifrån någon punkt på stambanan emellan Stockholm och Upsala till Engelsberg, derifrån en jernväg med tre fots spårvidd finnes anlagd till Norberg, skulle dessutom erbjuda en allt för besvärlig kommunikation och det finnes ingen visshet att enskild jernväg sedermera blir anlagd emellan Norberg och någon punkt på Gefle—Dala jernväg. Väl har en talare antagit, att detta sistnämnda stycke jernväg skulle blifva af enskildt bolag bygd, när god inkomst deraf kan påräknas. Jag anser det icke osannolikt, då denna jernväg är oundgängligen nödvändig för den bruksrörelse som bedrifves i de norra delarna af landet och som hufvudsakligast grundar sig på malmtillgången i Norberg. Men under sådana förhållanden kan jag icke inse hvarföre staten skall afsäga sig förmånen, att låta denna del af jernvägen ingå uti stambanesystemet, när det väl måste anses önskvärdt att deri äfven förekomma delar, som lemna en god afkastning.

Man har vidare talat om att, i fall dessa båda erskilda jernvägar komme till stånd, inkomsten af den då midt emellan dem anlagda stambanan skulle blifva ganska obetydlig. Jag är i detta hänseende af motsatt åsigt. Jag har nyss sagt, att jag anser Norberg—Storviksbanan blifva en mycket vinstgivande bana och jag tror, att just derigenom äfven ökad vinst skall tillskyndas öfriga stambanor, emedan hela den genomgående trafiken kommer dessa till godo.

Jag vågar därför vara af den fasta öfvertygelse, att jag icke tillstyrker något dåligt användande af statens medel, då jag förordar fortsättandet af den väg riksdagen beslutat. I en fråga sådan som denna, som har varit så ifrigt bearbetad, tror jag icke, att en diskussion derom åstadkommer mycken verkan, då man icke läser kunna rubba det beslut, som hos en och hvar redan torde vara stadgadt och jag slutar därför, med anhållan om proposition på det yrkande jag i min reservation framställt.

Herr Hasselrot: Då den ort, jag representerar, ej beröres af denna bana, och jag ej har något enskildt intresse angående den sträckning, densamma kommer att erhålla, kan jag fullt opartiskt bedöma förevarande fråga. Jag finner då påtagligt, när jag betraktar saken ur synpunkten af statens intresse, att man ej bör stanna i något annat beslut, än det, som innefattas i Herr Leijonankers, Utskottets betänkande bifogade, reservation.

Det är klart, att de, som vid förlidne riksdag röstade för Salabanen, för denna sin åsigt hade goda och giltiga skäl. Detta har jag aldrig betviflat. Det hufvudsakligen bestämmande var dock det, att man genom antagande af denna bana skulle erhålla visshet derom, att Norrland skulle få en jernväg och sättas i förening med det södra Sverige. Vid samma riksdag hörde jag ock en ledamot från Stockholmsbänken, som då stod i spetsen för Regeringen, uttala den åsigt, att Norrland ej kunde vara belåtet med endast *en* jernväg, utan att dess behof af förbindelser med den öfriga delen af riket kräfde två sådana, en från Upsala ginaste vägen till Gefle öfver Margrethill och en mera vestlig i den riktning, Regeringen föreslagit öfver Sevalle, Krylbo och Storvik. Staten hade emellertid ej makt att bygga *två* banor, och man stadnade därför i det beslut att anlägga endast en jernväg åt Norrland, *en mellanbana* öfver Sala.

Nu frågar jag, om vi stå på samma ståndpunkt i närvarande stund, som då detta beslut fattades. För närvarande äro bildade två bolag, ett för byggande af jernvägen Upsala—Margrethill—Gefle, ett annat för anläggande af en bana öfver Sevalle—Krylbo. Denna sistnämnde jernväg skulle väl ej komma att sträcka sig ut till Storvik, men på de skäl Grefve af Ugglas andragit, finner jag, att det ligger i sakens natur, att en förlängning af denna bana dit kommer till stånd, vare sig att den åstadkommes genom Gefle-Dala jernvägsbolag eller något annat. Emellertid anser jag såsom fullkomligt visst, att vi kunna påräkna två vägar till Norrland, en öfver Margrethill till Gefle, samt en öfver Sevalle och Krylbo till Storvik. Vid sådant förhållande synes det mig ej vara rimligt, att Staten skall kasta bort tio millioner för att bygga jernväg mellan dessa

båda banor, en uppoffring så mycket olämpligare som banans trafikerande, till följd af den betydande konkurrens, som komme att ega rum, med säkerhet kan antagas ej kunna ske utan stor förlust. Att ett sådant förfarande från Statens sida bör undvikas, förefaller mig så axiomatiskt klart, att derom ej borde behöfva blifva något tal. Staten skulle nemligen kasta bort tio millioner på *en* bana för att förhindra uppkomsten af *två* andra, hvilka hvar för sig äro för Norrland fördelaktigare än den mellanliggande Salabanan.

Nu är här ej heller fråga om upphäfvande af förra Riksdagens beslut; afsigten är endast att uppskjuta med ifrågavarande banas byggande ett år, på det att man må få visshet om, huruvida dessa bolag komme att fullgöra sina åtaganden. Om det då visar sig, att de detta göra, blir det nästa Riksdag, som kommer att besluta, huruvida det bör byggas en ytterligare jernbana emellan dessa begge vägar eller ej. Skulle det åter visa sig, att dessa bolag ej fullgöra sina åtaganden, skulle naturligtvis, alltid det vid förra riksdagen fattade beslutet vidblifvas. Således är det nu ej fråga om fattande af beslut, utan endast att se tiden an. Om en enskild man fattade ett beslut att ingå i ett byggnadsföretag, men det visade sig att, till följd af inträffade förhållanden, företaget skulle medföra ovilkorlig förlust, skulle han handla klokt, om han, för det att han en gång fattat ett dylikt beslut, skulle bygga sig sjelf till skada? Jag tror, att Staten i förevarande fall bör handla lika klokt som den enskilde och ej kasta ut penningar onödigtvis, utan se tiden an, för den händelse vi kunna få två vägar till Norrland, hvilka blifva för denna provins vida nyttigare än en enda, och derigenom bespara oss kostnaden att bygga en mellanliggande väg, som kunde antagas blifva utan allt ändamål.

Men, säger man, upphäfvande af beslutet om Sala-liniens byggande skulle medföra förlust för Staten, derigenom att den komme att gå i mistning af inkomst, som genom trafiken på denna bana kunde beredas. Det har dock visat sig, att den vinst, jernbanorna lemna, består i de fördelar, landet skördar genom lättare kommunikationer. En enda bana, nemligen Gefle—Dala, har lemnat någon direkt behållning åt sina delegare; detta har ej varit förhållandet med Statens banor; således torde detta inkast få förfalla och ej böra föranleda till bortkastande af 10 millioner. Man säger vidare, att frågan ej skulle vara öppen, emedan Kongl. Maj:t redan förordnat om en arbetsplan; en sådan lærer dock ej ännu vara af Kongl. Maj:t fastställd, således torde det stå Kongl. Maj:t öppet, att ej fastställa en sådan plan, om Riksdagen inkommer med underdånig anhållan att banans påbörjande måtte uppskjutas ett år.

På dessa skäl instämmer jag med Herr Leijonancker och anhåller om bifall till hans förslag.

Herr Bennich: Jag befinner mig i samma lyckliga belägenhet som den siste talaren, att ej hafva något enskildt intresse vid denna fråga, och följaktligen tror jag mig kunna bedöma den lika opartiskt som han, kanske med mera sakkännedom, emedan jag länge befattat mig med undersökningar af densamma.

Till en början anhåller jag att få fästa uppmärksamhet på hvad det förslag, som framstälts i Herr Leijonankers reservation innebär. Det gäller ej blott ett tillintetgörande af förra Riksdagens beslut, det gäller att upphäfvva konsekvensen i alla föregående riksdagsbeslut i detta afseende. Redan vid 1856—1857 årens Riksdag, då Rikets Ständer beslöto, att vestra stambanan skulle dragas söder om Mälaren, innefattade detta beslut ett bestämdt förkastande af den tanken, att en bana skulle byggas på Mälarens norra strand. Och den tiden voro till och med Stockholms representanter varma anhängare af banans dragande söder om Mälaren. År 1863 beslöto då varande Rikets Ständer, alla 4 ständer enhälligt, att norra stambanan skulle påbörjas från Stockholm öster om Sigtunafjärden till Upsala, med tydligen angifven fortsättning öfver Sala. År 1870 veta vi, att Riksdagen definitivt beslöt denna fortsättning och dertill beviljade anslag, I alla föregående beslut har den tanken sålunda blifvit tydligen inlagd, att en norra stambana skulle byggas och att densamma icke skulle följa Mälarens norra strand, utan genomgå det inre landet öfver Upsala och Sala. Det är således ej blott ett den sista Riksdagens enstaka beslut, utan sjelfva grundtanken i alla de föregående i detta hänseende fattade, som skulle tillintetgöras genom den åtgärd, hvartill reservanten syftar. Men om ock besluten vore aldrig så många och sins emellan följdriktiga, skulle jag dock, för min del, ej motsätta mig ett tillintetgörande af dem, så vida statens och landets sanna fördelar derigenom verkligen biefve tillgodosedda; men detta vågar jag i förevarande fall betvifva och bestrida.

Statens intresse måste vara att fullfölja en stambana genom det inre af landet i riktning norrut, för att äfven de norra orterna må tillgodogöras fördelarne af ett sådant kommunikationsmedel, och staten har ej rätt att åsidosätta den ena hälften af landet, sedan den andra hälften blifvit väl tillgodosedd. Man har ock hittills erkänt rättmätigheten af dessa de norra orternas anspråk, och de ansågos tillfredsställda genom förra Riksdagens beslut om norra banans dragande öfver Sala.

De norrländska orternas intressen kräfva nemligen först och främst en lätt och beqväm kommunikation icke blott med Stockholm och Upsala, utan äfven med Norrlands öfriga gamla handelsplatser, som finnas grupperade i södra Dalarne och inom Westmanland; vidare en dylik förbindelse med Norbergs grufvefält för att ur dess rika malmtillgångar förse sig med det oundärliga råmaterialet för jernindustrien i de norrländska skogsdistrikten, och slutligen en jernväg, lagd i sådan riktning, att den norrländska trafiken må kunna utan konstlade och kostsamma omvägar söka både landets östra kust och dess vestra. Alla dessa syften afsågos med den Sevilla-bana, som var af regeringens sista riksdagen föreslagen, likasom de i ännu högre grad uppnåddes genom den Salabana, Riksdagen beslöt.

Men jag hemställer, huru dessa behof skulle tillfredsställas, om det komme att byggas två sådana banor, som de, enligt Herr Leijonankers förutsättning, af enskilda bolag beslutade. Den ena, gående från Gefle eller dess närhet direkt på Upsala, skulle väl sätta Norrland i förbindelse med sistnämnda stad och hufvudstaden, men helt

och hållet utesluta Norrland från förbindelsen med dess öfriga gamla handelsplatser, äfvensom från förbindelsen med Norbergs bergslag. Denna bana skulle ock endast på det sätt bereda Norrland kommunikation med vestra Sverige, att trafiken hänvisades att taga omvägen ända ned till Tureberg. Vid sådana förhållanden lär banan Margrethill—Upsala omöjligen kunna tillfredsställa de stora norrländska intressen, hvilka man säger sig vilja se till godo. Men — förmenar den siste talaren — dessa intressen skola blifva fullt tillmötesgångna genom den projekterade enskilda banan öfver Sevala, hvilken han trodde skulle gå till Krylbo. Denna hans förmodan måste dock hvila på ett misstag, ty den bana, som skulle byggas af det bolag han omförmålt och för hvilket bolag med dess delegare jag hyser största förtroende, är ämnad att gå efter Mälarens norra strand, icke till Krylbo utan till Engelsberg.

På denna väg får Norrland således icke någon kommunikation med Norbergs bergslag och Sveriges vestra kust annat än på omvägen öfver Tureberg. För den direkta kommunikationen mellan Norrland och nämnda orter skulle således ytterligare erfordras en Storvik—Krylbo—Norbergs-bana. En sådan bana har dock ännu ej något bolag erbjudit sig att bygga. Men, om man ock antager, att en stambana der komme till stånd, så skulle norrländska trafiken till Norberg och vidare söder och vester ut, på sätt en föregående talare redan anmärkt, komma att först gå öfver en stambanebit mellan Storvik och Krylbo, sedan öfver en privatbana emellan Krylbo och Norberg, sedermera på en före detta hästbana emellan Norberg och Engelsberg och slutligen på privatbanan från Engelsberg till Sevala, samt följaktligen komma att gå i en stor cirkel för att uppnå sitt mål.

Jag tror ej, att någon, som undersöker dessa förhållanden, kan komma till den öfvertygelsen, att härigenom Norrlands intressen skulle tillfredsställas på något liknande sätt, som genom den väg, hvilken, i öfverensstämmelse med förra Riksdagens beslut, bör anläggas.

Då nyssnämnda beslut fattades, anfördes för detsamma, utom andra viktiga omständigheter, äfven ekonomiska skäl, men de funno döfva öron hos alla Sevala-liniens anhängare. Det betydde då för dem ingenting, att 6 millioner R:dr bortkastades, blott man kunde vinna sitt mål, Sevala och icke Sala. Nu åter är det på det hållet de ekonomiska skälen synas hafva vunnit gehör, och det derföre, att enskilda bolag erbjuda sig att tillskjuta medel för banors byggande, naturligtvis med större eller mindre bidrag af staten. Nu anser man ekonomiska skäl tala för upphäfvande af förra Riksdagens beslut. Men se vi till, huru det förhåller sig med de ekonomiska fördelarne, tror jag, att de ej betyda mycket.

För Margrethill-banan begäres ett lån af 3,226,000 R:dr, för Sevala-banan 5,000,000 R:dr; lägger man dertill kostnaden för byggande af en Storvik—Krylbo—Norbergs-bana 5,212,000 R:dr kommer man till en kostnad af 13,438,000 R:dr. Det säges väl att staten ej skall bekosta allt detta, då en del endast blefve lån, som skulle i sinom tid återgåldas; men så finge också staten blott eganderätt till en liten del i dessa banor; och ser man saken icke blott ur inskränkt

statskassesynpunkt, utan mera från en allmän statsekonomisk ståndpunkt, och med hänsyn till landets intresse i dess helhet, så lär svårigen kunna förnekas, att under hvad form kostnaderna för kommunikationsliniers upprättande utgå, dessa kostnader, i mån af sin storlek medtaga befintliga kapital och, om de nedläggas på mindre ändamålsenliga företag, blifva för samhällsutvecklingen hämmande. I ena fallet skulle här, oberäknadt enskildes betydliga tillskott, staten komma att bidra med 13,400,000 R:dr; men i det andra med allenast 9,600,000 R:dr. En skilnad af flera millioner uppstår således, hvilken skilnad visserligen icke för den, som ser saken ur verklig ekonomisk synpunkt, bör tala för upphäfvande af beslutet om Sala-linien.

Samme talare, som förr aldrig lyssnat till ekonomiska skäl, anmärkte dessutom, att det väl måtte vara likgiltigt för Norrland, om det har en stambana eller enskild bana att trafikera. Jag tror ej detta vara likgiltigt, och detta af det skäl, att stambanorna trafikeras för billigare pris än privatbanorna. Dessa sistnämnda måste sätta sina taxor så höga, att de skörda en vinst och komma i tillfälle att göra utdelningar till aktieegarne. Staten åter ser på helt andra syften, än att få hög ränta. Det är följaktligen ej likgiltigt för en ort att erhålla en stambana eller privatbana. Detta tyckes i öfrigt striderna om stambanorna tillräckligt hafva ådagalagt.

En annan talare behagade kalla Salabanen för en kompromissbana. Jag vet ej hvad han dermed afsåg, men, så vidt jag förstår, hafva vi aldrig kommit till någon kompromiss i dessa frågor, utan hvar och en har voterat efter sin mening.

En ärad talare på Uplandsbanken anmärkte till stöd för upphäfvande af föregående Riksdags beslut, att, om man för en myndlingsräkning nedlagt penningar i ett företag, skulle man illa bushålla med myndlingens penningar, om man, för den händelse att företaget kunde utan vidare utgifter för myndlingen tillvägabringas, ej begagnade första tillfälle, som erbjöd sig, för att utgå ur företaget. Jag vågar säga, att jernförelsen ej är fullt riktig — alla liknelser halta. Om jag hade för min myndlingsräkning nedlagt kapital på ett sådant företag som en jernväg, hemställer jag, om det kunde vara att handla i myndlingens — här statens — intresse, om jag, i stället att fullfölja företaget, understödde konkurrensbanor, som skulle löpa i jernbredd med myndlingens. Jag tror, att ett sådant handlingssätt ej kunde anses välbetänkt.

Vidare ber jag att få besvara en fråga, som framställdes af en aktad talare från Stockholms län: huruvida Kammaren förra riksdagen skulle hafva fattat ett sådant beslut som skedde, derest de två nu omförmälda bolagen då existerat? — Jag svarar för min del alldes obetingadt: ja! Ty jag är förvissad, att hvarken Sevalla- eller Margrethill-banan, hvar för sig eller tillsammans, kunna tillfredsställa de behof, hvilkas uppfyllande med norra banan åsyftas.

Det har blifvit återopadt, att Stockholms kommun skulle hafva ett så stort intresse i Sevalla-linien, och man har verkligen lyckats åvägbringa en opinion i den riktningen. Jag tillåter mig i detta hänseende återöpa en man, hvilkens omdöme allt mer och mer skall

vinna erkännande, och hylken i denna fråga var mera bevandrad än någon af oss, nemligen Öfverste Ericson, som, då striden förra riksdagen förevar i denna fråga, utdelade en af honom undertecknad broschyr, deri han efter att hafva ådagalagt landets allmänna behof och fördelar af en jernväg, just i den riktning utlagd, som Riksdagen då beslöt, avslutar sitt arbete med följande ord: "Sedan ofvanstående var nedskrifvet, har jag med uppmärksamhet genomläst de inom hufvudstaden cirkulerande till dess representanter ställda adresser, dels från medlemmar af Stockholms börs, dels från slöjdföreningens styrelse m. fl. Jag vänder mig nu särskildt till dem, som under-tecknat dessa adresser, och beder dem med oväld genomläsa hvad jag här ofvan yttrat. Utan tvifvel skola då alla, som ej beherrskas af förutfattade meningar, lika med mig inse, att de linier jag nu föreslagit, i vida högre grad komma att uppfylla de önskningsar, som i adresserna finnas uttalade, än hvad linien Tureberg—Sevalla—Westerås—Köping någonsin kan komma att göra, och jag vågar fortfarande påstå, att hufvudstadens intresse endast i det fallet sammanstämmer med hela landets, att Sala-linien väljes i stället för Sevalla-linien".

På grund af hvad jag anført är det min fulla öfvertygelse, att de förhållanden, som inträffat sedan sista riksdagen, ej i någon mån böra eller kunna rubba Riksdagens mening om hvad här är att göra. Hvad slutligen angår beloppet af det anslag, som nu för Sala-liniens fortsättning skall beviljas, så synes det mig väl i hög grad önskligt, att arbetet kunde fortgå i den utsträckning, Kongl. Maj:t föreslagit, och naturligtvis kan jag ej annat än helst se om det af Kongl. Maj:t äskade anslag blefve af Riksdagen beviljadt; men i värsta fall måste dock Norrlands representanter vara belätne med Stats-Utskottets förslag, hvilket jag anhåller åtminstone måtte bifallas.

Herr Casparsson: Då förra Riksdagen, efter 7 års uppskof, hvarunder frågan fått tid att mogna, omsider beslöt fortsättandet af den norra stambanan från Upsala öfver Sala och Krylbo till Storsvik, så torde, så vidt man får döma af diskussionen, de dervid afgörande skälen hafva varit dels vidhållandet af den princip, hvilken statsmakterna en gång för bestämmande af stambanornas riktning antagit och godkänt, dels ock den relativt billigare anläggningskostnaden. Hafva då dessa skäl under det år, som förflutit, försvagats eller bortfallit? Nej! Det förra skälet kvarstår orubbadt, vitsordadt af en ständigt växande trafikinkomst, och det sednare förstärkt derigenom, att den i fjol beräknade anläggningskostnaden blifvit nedsatt med öfver 2½ million, utan att trafikförmågan väsendtligen förminskats. Hvilka skäl hafva då tillkommit för att Riksdagen, lik en skoigosse som fått baklexa, nu skulle frånträda detta beslut? Jo, enskilda bolag hafva uppkommit, hvilka, praktiskt tillämpande ordspråket: "gäfvor och gengäfvor underhålla vänskapen", tillbudit sig, att om staten vill hjälpa dem, så skola de hjälpa staten att fortsätta norra stambanan, n. b. i en helt annan *riktning* och till en helt annan *slutpunkt*, än den Riksdagen beslutit. Såsom skäl härför har anförts, att statsverket derigenom skulle besparas en stor utgift, och

att tillfälle för staten derigenom uppstode att ytterligare bispringa enskilda banor. Jag vill icke i allmänhet tvista om axiomatiska sats; men då sats framställas såsom axiomatiska, hvilka böra bevisas, då händer det ibland, att jag har ett inkast att göra. Jag tror derföre, att den första frågan är att undersöka, om det verkligen skulle medföra någon besparing för staten att nu öfvergifva byggnad af den norra stambanan. Jag har sökt i det fallet att uppställa för mig, hvilka de banor äro, som erfordras såsom ersättning för denna stambana, och hvad dessa banor skulle komma att kosta. Först och främst kommer då den så kallade bergslagsbanan med påräknadt lånebidrag af staten till $\frac{3}{4}$ af anläggningskostnaden af 5 millioner och Upsala—Margrethill-banan med ett lånebidrag af 3,226,000 R:dr; sedan kommer, visserligen icke för närvarande, men utan tvifvel inom en snar framtid, banan Storvik—Krylbo, som skulle erfordra ett lånebidrag af 2,836,000 R:dr; således samma statsbidrag för dessa enskilda banor, som skulle ersätta norra stambanan, 11,062,000 R:dr, under det den norra stambanan skulle komma, efter de sista beräkningarne, att kosta 9,688,000 R:dr; och om man då dertill lägger kostnaden för banan Köping—Westerås—Sala, 1,954,666, så blir det summa 11,642,666 R:dr. Således skulle derigenom, till bispringande af öfriga enskilda jernvägsanläggningar, kunna användas skilnaden eller 580,666 R:dr, som således komme att utgöra den egentliga utdelningen vid arfskiftet efter den afifvade norra stambanan. Om deremot, såsom Stats-Utskottet föreslagit, understödet skulle lemnas såsom anslag till $\frac{1}{4}$ af anläggningskostnaden, skulle efter samma beräkning dessa tre banor behöfva endast 4,263,500 R:dr. Då är åter frågan, hvilket är för staten fördelaktigast, antingen att lemna detta anslag af 4,263,500 R:dr på de af Utskottet föreslagna villkor, eller att använda 9,688,000 R:dr till anläggande af en stambana, hvaraf staten sjelf eger att uppbära trafikinkomsterna? Svaret å denna fråga är beroende på hvad norra stambanan kan inbringa. Det är naturligtvis omöjligt att med bestämdhet säga detta, men jag har här i min hand två för frågans bedömande ganska värderika dokumenter, det ena bergslagsbanans interimsstyrelsens skrifvelse till Kongl. Maj:t den 13 Februari 1871, det andra Upsala—Margrethills aktiebolags finansplan, hvilka handlingar i detta afseende lemna goda upplysningar. Dessa komma till det resultat, att bergslagsbanan skulle gifva en behållen inkomst af 28,350 R:dr och Upsala—Margrethill-banan 29,600 R:dr per banmil. Då är frågan: kan norra stambanan beräkna en sådan trafik som dessa banor? Detta beror åter på de villkor hvarunder denna bana kommer att arbeta. Jag vill då först anställa en jämförelse mellan stambanan från Upsala till Krylbo och bergslagsbanan, hvilka äro utstakade nästan jemnlöpande med hvarandra på ett afstånd af omkring 2 mil. Jag vill då först och främst erinra, att bergslagsbanan har att uthärda en konkurrens med sjöfarten å Mälaren och Strömsholms kanal, hvilket stambanan icke har. Jemföres sedan banornas byggnadssätt, så visar sig, att å stambanan minsta krökningsradien är 1,500 fot, men å bergslagsbanan 1,000 fot; skenvigten å stambanan 22,75 skålpund per fot, men å bergslagsbanan 16 skålpund per fot; största stigningen å stambanan

1:100, men å bergslagsbanan 1:60; dessa af mig nu anförda siffror äro hemtade ur Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utlåtande. Styrelsen öfver allmänna väg- och vattenbyggnader, som eljest synes se bergslagsbanan i förhoppningarnes mest strålände ljus, yttrar dock om densamma: "På större delen af sträckningen mellan Hemmingsbo och Engelsberg har deremot i följd af markens mycket brutna och oländiga beskaffenhet undersökningsförrättaren måst utlägga balanslinier, med lutningar af ända till 1 på 60 i riktning både till och från Engelsberg; hvarjemte förekomma många krökningar, af hvilka flera med endast 1,000 fots radie. För transporten af bergsbrukets alster blefve detta verkligen ganska betungande". Jag tror således, att den beslutade norra stambanan beträffande så väl trafik som trafikförmåga kan fullt mäta sig med bergslagsbanan. Derefter vill jag jemföra banan Krylbo—Storvik med Upsala—Margrethill-banan. Båda afse att upptaga den genomgående Norrlandstrafiken, hvarjemte den sednare skall besörja malmtransporten mellan Dannemora grufvor och masugnarne, medan den förra kommer att frakta malmen från Norbergs bergslag med dubbelt så stor brytning för det närvarande och möjlighet att, i mån af lättade transporter, kunna ferdubblas. Jag tror således att jemförelsen icke öfverdrifves, om jag antager att trafiken bör blifva åtminstone lika stor på sträckningen Krylbo—Storvik som på Upsala—Margrethill-banan. Tillämpar jag nu de beräkningar för den behållna inkomsten, som af dessa bolag blifvit uppgjorda, jemväl å stambanan, så visar sig, att banan Upsala—Sala—Krylbo med en längd af 8,88 mil skulle efter 28,350 R:dr per banmil lemna en inkomst af 251,748 R:dr och att banan Krylbo—Storvik, 5,35 mil, skulle efter 29,600 R:dr per mil lemna en inkomst af 158,360 R:dr, summa 410,108 R:dr eller 4,23 procent å 9,688,000 R:dr. Tillägger man här, på sätt Utskottet beräknat, en årlig tillväxt i trafikinkomsterna af 2,400 R:dr per mil, eller för hela sträckningen 34,152 R:dr, så visar sig att redan på 5:te året efter anläggningen skulle stambanan lemna en behållen inkomst af öfver 5½ procent på anläggningskostnaden, som än vidare komme att stiga. Mot denna beräkning kan man möjligen invända, att den är tagen alldeles för hög, och jag vill medgifva det; men detta inkast bör åtminstone icke komma ifrån motståndarne till norra stambanan, ty då underkänna de på samma gång värdet af sina egna beräkningar. Vill man uppställa en mera anspråkslös grund och beräkna trafikinkomsterna första året blott till 17,000 R:dr per mil, eller ungefär hvad Stockholm—Upsala-banan lemnat i inkomst under de första ogynnsamma åren efter dess öppnande, och om man dertill lägger den tillökning i trafikinkomsterna, som Utskottet beräknat, så kommer man till det resultat, att på 10:de året uppstår räntevinst, när man beräknar att kapitalet, som staten upplånar, kostar 5½ procent. Jag lemna emellertid dessa beräkningar i sitt värde; de kunna naturligtvis icke vara annat än approximativa, men när man å andra sidan talar om "den stora besparingen" för staten, så borde man bevisa detta, i stället för att axiomatiskt antaga det.

Här har af en talare på Stockholmsbänken blifvit omnämnd en broschyr, som utdelats bland Kammarens ledamöter. Jag har verk-

ligen också påträffat åtskilliga uttryck och uppgifter i densamma, hvilka jag icke kan godkänna; och jag fick först i går veta dess ursprung. Men här har äfven meddelats en annan broschyr, benämnd "Bergslagsbanan", hvilken skall utgöra en vederläggning af den föregående med titel "Om den s. k. Bergslagsbanan". Den är i allmänhet ganska bra, det kan icke nekas, utom hvad angår det faktiska. Då emellertid meningen med dessa faktiska uppgifter torde vara att *upplysa* Riksdagen, må det äfven vara tillåtet att diskutera och analysera dem; och då jag icke i allt kan gilla desamma, vill jag med några ord beröra den. Jag får i det fallet tillämpa det gamla bekanta Kellgrenska uttrycket "om det ej ledsnar Er att höra, så tör det roa Er kanske". Här förekommer då först på sidan 8 en uppgift "att Dannemorabanan skulle gifva Norrland 6 mil kortare väg söderut än öfver Sala och Storvik". Om man ser efter den uppgift om väglängden, som finnes dels i den Kongl. propositionen och dels i finansplanen för Dannemorabanan, så visar sig, att banan Upsala—Storvik är 14,23 mil och banan Upsala—Margrethehill 11,36 mil; således blott en skillnad af 2,87 mil.

Vidare förekommer på pag. 9, att "det är känt och erkänt, att privatbanor byggas och trafikeras billigare än statsbanor, men en bana, som billigare bygges och trafikeras, måste äfven kunna lemna billigare frakt. *Detta är skälet, hvarför man nu öfrer allt, utom i Sverige, upphört att bygga statsbanor*". Ser man emellertid efter i Trafikstyrelsens berättelse för år 1869, finner man att vid statsbanorna hafva utgifterna i förhållande till inkomsterna uppgått till 55,7 procent, då de deremot på de enskilda banorna, som stå i samband med statens, uppgått till 57,4 procent. Broschyrförfattaren har åtminstone i detta fall varit konsekvent, ty från en falsk premis har han mycket riktigt kommit äfven till en falsk konklusion. Hvad andra länders beträffar, är min erfarenhet icke stor i detta fall, men det vet jag, att åtminstone i Norge har man icke upphört att bygga stambanor.

Författaren åberopar derefter förhållandet med Herrljunga—Wenersborg—Uddevallabanan och säger: "Från Herrljunga fraktar Wenersborgsbanan gods billigare till Uddevalla än statens jernväg till Göteborg. då priset är samma och förstnämnda bana 14 procent kortare." Ser man emellertid på inkomsterna vid denna bana, så utgjorde dessa 1867 0,53 procent, 1868 1,06 procent och 1869—1,86 procent och om således denna bana haft billigare frakter, så tyckas de åtminstone icke haft något välgörande inflytande på trafikinkomsterna. Skulle nu bergslagsbanan frakta ännu billigare, så fruktar jag, att inkomsterna skulle blifva derefter, men det är en sak, som icke angår mig, utan bolaget. Sedan upplyses, att den dubbelt längre Sevallabanan kan frakta ännu billigare, isynnerhet då dess anläggningskostnad blir 25 procent lägre, än för Wenersborgsbanan. Hvad kostar då Wenersborgsbanan? Jo, den kostar 528,839 R:dr per mil. Skulle nu Sevallabanans anläggningskostnad vara 25 procent billigare, så skulle den blifva 396,630 R:dr. Men på nästa sida uppgifves den till 430,000 R:dr per mil.

Om Salatrakten har författaren sagt, att dess silfver nu för ti-

den lätt kan föras i fickan af en resande. Ehuru det visserligen icke kan inverka mycket på trafiken, roade det mig dock, att af Kommersekollegii berättelser taga reda på förhållandet; och fann jag att vid Sala grufva silfvertillverkningen år 1868 uppgått till 2,299 skålpund och 1869 till 2,200 skålpund. Den för mig okände broschyrförfattarens fickor tyckas således i detta afseende vara lika rymliga som hans beräkningar. Vidare säger han, att Salatraktens jernmalmer hufvudsakligen hägra vid riksdagarne; men jag undrar om det äfven hägrar i Kommersekollegii berättelser, ty desamma utvisa, att 1867 brötos 65,000 centner, 1868—55,000 centner och 1869—56,000 centner; det är visserligen icke mycket men alltid något.

Till slut uppgifver författaren att "samtliga enskilda lokomotivbanor i Sverige uti medeltal gifvit en nettobehållning af öfver sju procent". Detta är onekligen ett mycket vackert resultat; men ser man närmare efter huru han fått denna siffra, så visar sig, att han sammanslagit både sådana enskilda banor, som stå i samband med statens, och öfriga enskilda lokalbanor, hvilka, med undantag af Gefle—Dalabanan, icke hafva större längd än högst 1,65 mil. På detta sätt kommer han till denna siffra af 7 procent, men ser man efter i Trafikstyrelsens berättelse huru stor trafikinkomsten varit på enskilda banorna, som stå i förbindelse med statsbanorna, så uppgår den för 1869 till 2,96 procent under det statens lemnat 3,34 procent. Det kan icke nekas att författaren är utmärkt lycklig i sina vändningar, utom i afseende på det faktiska, ty der hänger han upp sig. Han befinner sig på detta område i samma belägenhet som en tentandus i historien, som också var mycket skicklig utom i det faktiska och som på examinatorns anmärkning, att han icke kände några årtal eller siffror svarade: "jo, det gör jag visst, men jag har bara litet svårt att passa in dem". I allmänhet är det icke alltid så lätt att träffa det rätta uttrycket för tanken och denna svårighet växer iden mån tankarne, som skola uttryckas, äro sköna, men jag kan icke undgå påpeka hurusom förfaktarne af Sevallabanan härutinnan hafva en särdeles otur. När man af ekonomiskt-patriotiskt-strategiska skäl vill motarbeta en bana, och officiella myndigheter med officiella siffror styrka, att den trakt densamma genomlöper är i afseende på folkmängd fullt jemförlig med de bäst befolkade trakter i riket, med undantag kanske af Skåne, så använder man om denna trakt uttrycket: "ödemark". När man sedan vill befrämja anläggandet af en bana i en annan riktning, och påstår att den trakt, densamma skall genomgå, är så jemn, att der knappt finnes en sten, således långt mindre ett berg och ännu mindre någon bergslag, så använder man likväl om denna bana benämningen "*bergslagsbana*". När man vidare vill förhindra fortsättandet af en bana, som blifvit beslutad för 8 år sedan och trafikerad redan på det 6:te, då använder man, såsom i en afgifven reservation förekommer, om denna *fortsättning* benämningen "*norra stambanans påbörjande*". Till och med när man skall till Kongl. Maj:t aflåta en underdånig skrifvelse, råkar man ut för samma otur. Uti interimstyrelsens för Stockholm—Westerås—Bergslagens jernvägsaktiebologs underdåniga skrifvelse, som är daterad den 13 Februari 1871, står det å 5 sidan 2 raden uppifrån "under inneva-

rande års nio första månader har inkomsten för dessa banor (statens) ökats med mer än 10 procent utöfver hvad den utgjorde under samma tid föregående år.“ Det är verkligen en ovanlig divinatorisk förmåga. Nu skall man kanske säga att detta naturligtvis är ett blott skriffel och att den underdåniga skrifvelsen var uppsatt redan i fjor. Jag trodde så först också, men det är omöjligt, när man på sidan 2 får den upplysning att bolaget konstituerades först den 28 Januari 1871, då på samma gång interimsstyrelsen utsågs; och att en styrelse kan uppsätta en skrifvelse, innan den ens finnes till, är lika omöjligt som att ett barn kan födas före föräldrarne.

Här har både inom denna Kammare och af enskilda personer utom Kammaren blifvit ifrågasatt, huruvida Kongl. Maj:t skulle hafva sanktionerat förra Riksdagens beslut angående den norra stambanans fortsättande. Jag var också först tveksam i detta afseende och vände mig derföre till en jurist för att höra hans tanke; men han blef nästan ond och frågade mig, kan ni ifrågasätta, att Kongl. Maj:t skulle vilja begagna sig af advokatyr? Jag teg och stoppade tillrättavisningen på mig. Hvad som emellertid är säkert är, att Kongl. Maj:t ännu icke anbefallt arbetets påbörjande, och orsakerna härtill äro ej Riksdagen meddelade. Kongl. Maj:t har härutinnan varit i sin höga rätt, och inför denna höga rätt böra gissningarnas spörsmål tiga; men Riksdagen är också i sin goda rätt, då den *vidhåller* sitt en gång fattade beslut; och en representation, som utan *tvångande nödvändighet* frånträder ett af densamma efter *mogen* öfverläggning fattadt beslut, den bjuder icke någon aktning; och jag tillägger med djup öfvertygelse; den förtjenar heller ingen aktning.

Jag får yrka bifall till Stats-Ütskottets betänkande.

Herr Montgomery-Cederhielm: Denna fråga är så vidlyftigt diskuterad, att det är nästan omöjligt att derom säga något nytt. Jag skulle fördenskull icke hafva begärt ordet efter en så lång diskussion, om jag icke uppfordrats genom en direkt fråga af en ärad ledamot här midtöfver. Svaret på denna fråga är derjemte betecknande för hvars och ens ståndpunkt i saken. Han frågade nemligen, om någon vid förra riksdagen, i händelse de omständigheter, som nu förefinnas, äfven då existerat, skulle hafva röstat för Salabanen. För min del svarar jag derpå obetingadt, att jag, som förra riksdagen röstade för Salabanen, skulle hafva handlat precis på samma sätt, om de *nu* förhandenvarande omständigheterna då förefunnits. De omständigheter hvarom man talat äro, att fråga uppstått, att enskilda bolag skulle bygga tvänne jernvägar, den ena från norra stambanen öfver *Sevalla* till *Engelsberg* och den andra från *Upsala* till *Margretheshill*. Hvad beträffar *Sevallabanen*, eller såsom den numera riktigare kallas *bergslagsbanan*, så uppfyller den icke i något hänseendet syftet att vara en stambana för Norrland. Den skulle kunna blifva det till någon del, om den hade blifvit utsträckt öfver *Krylbo* till *Storvik*, hvilket stycke likväl icke finnes upptaget i förslaget, och hvilket då skulle tänkas antingen som en enskild bana eller en stambana; men i sednare händelsen skulle det vidunderliga förhållandet inträffa, att en stambanestump skulle sammanbinda två

enskilda banor. I alla fall uppfyller den, såsom redan är visadt af Herr Bennich, icke ändamålet att vara den bana, på hvilken man hade lättaste kommunikationen med Norrland.

Ser man åter på *Margretekillsbanan*, så uppfyller den detta ändamål ännu mindre, och jag tror således, att dessa omständigheter icke här böra inverka till någon rubbning i det en gång fattade beslutet.

Då detta är min öfvertygelse, måste jag derjemte fästa uppmärksamhet på de olägenheter, som skulle kunna uppstå, om man gjorde en ändring i det förra beslutet. Det gäller här icke någon obetydlig fråga. Den har fordrat många år, innan den har kunnat bringas till slut; den har fordrat långa öfverläggningar inom representationen och beslutet har tillkommit efter en mogen, omsorgsfull pröfning. Att nu ändra detta beslut, eller att här medgifva ett uppskof med detta besluts sättande i verket, är något, som jag för min del på det kraftigaste måste afstyrka. Jag vill hemställa, om det kan vara önskvärdt, att denna fråga längre hålles *in suspensio*: om det kan vara lämpligt, att vi skola återkomma till de agitationer, som på ett så olämpligt sätt förekommo vid denna frågas behandling vid förra riksdagen; om det kan vara skäl, att denna fråga ännu skall vara öppen för att sprida oro och splittring inom representationen. Innan jag skulle kunna bifalla ett sådant förslag måste jag för min del hafva hört mycket mera talande och bindande omständigheter och skäl, och jag får derföre anhålla, att vid detta tillfälle endast få instämma i Stats-Utskottets förslag. dertill jag yrkar bifall.

Herr Caspersson: I ett konstitutionellt samhälle utgör representationen sambandet emellan Regeringen och folket. Det är således af yttersta vikt, att Representationen intager den ställning, att den kan tillvinna sig förtroende af folket och tillit af Regeringen. Detta kan, enligt min tanke, icke ske på annat sätt, än att den fattar sina beslut efter mogen öfverläggning och på goda skäl, samt sedan vidhåller dessa beslut. Om Representationen fattar beslut af den beskaffenhet och på så dåliga skäl, att den genast derefter måste öfvergifva dem: om man finner, att enskilda intressen inverka på representationens beslut, då är det slut med förtroendet. Dessa skäl äro för mig så afgörande, att jag, äfven om andra icke finnes, skulle hafva motsatt mig upprifvandet af det förra beslutet, isynnerhet då frågan är af den beskaffenhet, att den vid flera särskilda tillfällen och till och med af två olika representationer blifvit grundligt diskuterad i dess minsta detaljer och först efter långa strider slutligen afgjord. Jag tror derföre, att det icke vore väl att öfvergifva det en gång fattade beslutet. Frågar man, hvilka skäl skulle finnas för att frångå detta beslut, så ställer sig frågan på det sättet, att, sedan både Rikets Ständer och nuvarande Riksdagar efter grundlig öfverläggning fattat beslut om hvad de ansett vara för landet nyttigt, så hafva sedermera tillkommit tvänne enskilda bolag, som finna det för sig nyttigare att beslutet ändras och går i en annan riktning. Är det då Riksdagen som bör vika för dessa bolag och afstå från hvad den ansett vara för landet nyttigt? Man har uppstått den satsen, att det icke vore skäl för staten att anlägga en konkurrensbana emellan två an-

dra banor. Detta förefaller mig besynnerligt: Staten hade likväl börjat bygga och trafikera sin bana, innan de omnämnda bolagen bildades. Man förbiser icke endast den gamla satsen: "*prior tempore, potior jure*", som äfven här synas böra ega sin tillämpning, utan äfven att det är de enskilda intressena, som böra vika för statens och icke tvärtom. Man säger, att förra Riksdagens beslut endast föranleddes af önskan att göra en besparing. Då jag biträdde förra Riksdagens beslut, ansåg jag besparingen af en mindre summa icke vara af den vikt, att landets intresse därför borde lemnas å sido, utan mitt omdöme grundade sig på viktigare skäl än besparing af en jemförelsevis mindre summa. Det har redan af föregående talare blifvit visadt, hvilka fördelar den beslutade banan skulle medföra i jemförelse med dem, som föreslagits att byggas af enskilda bolag. Men härtill kommer också, att de enskilda bolagen åtaga sig att bygga banorna under förutsättning, att staten skall understödja dem, under det de helt öppet angifva att de äro konkurrensbanor, men vid sådant förhållande finner jag ganska tvifvelaktigt, om staten skall finnas villig att för dem göra uppoffringar, endast för den tvifvelaktiga förmånen att erhålla konkurrenter.

Jag har i ganska många punkter blifvit förekommen af föregående talare, och jag vill icke besvära Kammaren med ett upprepande af hvad redan blifvit yttradt; men i afseende på den summa, som är föreslagen, ber jag att få nämna, att jag helst biträder Utskottets förslag, emedan det är försigtigast. Har man framdeles tillfälle att öka anslaget, så kan det nu fattade beslutet icke därför lägga något hinder; men skulle man hafva missräknat sig om tillgångarne, så kunde stora svårigheter uppstå.

Ett annat skäl att föredraga den mindre summan är det, att jag hoppas att den kan upplånas inom landet. En talare har omnämnt de stora rubbningar, som egt rum under den tid då jernvägarne byggdes hastigt och med stor arbetsstyrka, och har trott att det varit jernvägsbyggnaderna som uppdrifvit arbetspriserna i allmänhet. Jag medgifver detta till en del, men tror dock icke, att de varit hufvudsakliga anledningen, hvilken efter min tanke deremot är att söka deri, att utländskt kapital indragits i landet till högre belopp, än här kunnat användas, och därför hafva icke endast arbetslönerna utan alla andra värden samtidigt stegrats. När kapital icke längre finner användning i ett land, så strömmar det ut igen och då uppstår en kris. Om vi bygga långsamt med egna kapitaler, så uppstå inga kriser, utan endast en omsättning af kapital, som i den mån det bildas nedlägges i jernvägsindustrien och i denna form väl blir bundet men dock blifver kvar i landet.

Detta utgör för mig tillräckligt skäl att bifalla Utskottets förslag.

Herr Brun: Man har visserligen under flera föregående riksdagar blifvit van att mötas af en mängd besynnerliga hinder för den Norra stambanan, hinder, åt hvilka jag icke vill gifva någon närmare benämning; men jag önskar att i anledning af några påståenden af ett par föregående talare få yttra några ord.

Först har jag med förvåning hört Herr Leijonancker säga, att om en eller två enskilda banor anläggas, så är statsbanan obehöflig. I detta "om" måtte då Herr Leijonancker hafva inbegripit något annat "om" och det är, om staten pröfvar de enskilda banornas utförande så nödvändigt, att staten dertill lemna bidrag. Men oafsedt detta måste jag likväl bestrida riktigheten af den premiss, hvarpå Herr Leijonancker grundat påståendet, att, om de enskilda banorna anlades, skulle statsbanorna blifva öfverflödiga: hans åsigt, att de privata banorna göra samma nytta som statsbanorna. Jag kan icke tro, att en privat bana kan göra samma nytta, som en statsbana, och jag tager mig friheten åberopa några skäl för denna min öfvertygelse. Det är nemligen naturligt, att enskilda banor, som egas af bolag, och banor af den beskaffenhet, som här är ifrågasatt, det vill säga, anlagda både på den östra och vestra sidan af den redan påbörjade stambanan, aldrig lika bra kunna uppfylla det stora behovet af en lätt och billig trafik, som en bana, hvilken eges och handhafves af staten och hvarmed man framförallt söker befrämja det viktiga målet: statens och landets fördel i sin helhet, och icke blott ett enskildt bolags vinst. Redan detta är ett skäl, hvarför en statsbana måste antagas bättre än enskilda banor uppfylla trafikens fordringar. Men det finnes i vårt land också flera verkliga bevis för hvad jag här tagit mig friheten påstå såsom antagligt, och jag hänvisar i detta fall till åtskilliga våra enskilda jernvägar, exempelvis till Wenersborg—Herrljungabanan. Om man på statens bana reser till vestra Sverige och kommer in på Wenersborgsbanan, hvilket ombyte i trafikhastigheten, hvilken mängd obetydliga stationer och hvilka uppehåll på dessa stationer, i jämförelse med på statens banor! Det enskilda jernvägsbolaget söker göra sig all upptänklig vinst, hvaraf det också är i behof, och därför tager det mera betaldt, men lemna en sämre valuta med afseende på tid och hastighet, än hvad staten å sina banor är i tillfälle att lemna. Jag är sjelf delegare i en enskild jernväg och har länge varit med i styrelsen för densamma, och jag måste bekänna, att det varit mycken strid emellan de olika intressenterne i bolaget huruvida, bland annat, man skulle göra vagnar och lokomotiver i tillräckligt antal för att kunna tillfredsställa trafikens behof, eller om det ena eller andra enskilda intresset skulle göra sig gällande till skada och hinder för det allmänna. När man således redan på förnuftiga premisser och skäl kan komma till hvad jag nu påstått; när bevis derföre finnas att tillgå, så hemställer jag, om det kan vara riktigt att påstå att en enskild jernväg lemna samma nytta och trygghet som en statsbana. Här är nu fråga om att förbinda den ena hälften af riket med den andra; att förskaffa denna andra hälft ett kommunikationsmedel, hvarigenom den blir satt i en intim och liflig förbindelse för möjligast billiga pris med den södra hälften af riket, och hvarigenom den nerra, till sina naturtillgångar ännu allt för litet utvecklade, halfvan af riket beredes möjlighet till en för hela det gemensamma fäderneslandet gagnande tillväxt i välmåga och befolkning. En för riket så viktig kommunikationsled bör väl icke lemnas i händerna på ett enskildt bolag.

Friherre

Friherre Bildt har yttrat, att de grunder, på hvilka förra Riksdagens beslut fattades, numera icke finnas. Detta synes mig vara ett högst märkvärdigt påstående, ty jag för min del kan icke annat finna, än att de grunder, hvarpå svenska Riksdagen flera gånger fattat sitt beslut om denna stambana norr ut, oförminskade kvarstå. Jag har nemligen föreställt mig, att bland dessa grunder fanns till en början afsigten att rättvisligen tillgodose den norra hälften af riket med jernvägsförbindelser. Vidare att bland grunderna för Riksdagarnes beslut låg afseendet på den betydliga export, som redan nu utgår från de norrländska provinserna, och som kan ökas genom tilltagande jernhandtering och åtskillig annan industri, hvertill skogarne, malmfälten och de talrika elfvarne med sin drifkraft lemna materialier, men för hvars närmande intill hvarandra ändamålsenliga lätta kommunikationer äro oundgängliga vilkor.

Friherre Bildt har vidare sagt, att det strategiska ändamålet icke tillgodosåges genom en statsbana, utan trodde att detta bättre uppnåddes genom en enskild jernvägsanläggning. Jag vågar påstå, att äfven af militäriska eller strategiska skäl fordras en pålitlig förbindelse med den andra hälften af riket, och den skyndsamhet, det exklusiva begagnande af jernvägen, som af militära skäl kan erfordras, vinnes naturligtvis mycket bättre på en statsbana än på en bana, som tillhör och är beroende af ett enskildt jernvägsbolag. Jag hemställer slutligen hvilket lappverk, hvilken ofullständighet skulle det icke blifva att i statens stambanesystem inflicka en eller flera enskilda jernvägsbitar?

Man har vidare sagt, att det skulle blifva förlust för staten att anlägga Norra stambanan. Jag hyser tvertom en alldeles motsatt öfvertygelse, i det jag tror, att det blir en vinst för staten att hafva en bana åtminstone till de rikare bygderna i Norrland. Denna min åsigt grundar jag derpå, att dels jordbruket kan betydligt utvecklas i åtskilliga delar af Norrland, dels den redan betydliga industrien kan i hög grad tillväxa, enär, såsom redan är sagdt, naturtillgångar och drifkrafter derför redan stå färdiga att användas och blott vänta på för sin användning nödvändiga lätta kommunikationer. — Enligt den 30-åriga kännedom, jag har om södra delen af Norrland, är det min öfvertygelse, att endast högst få delar af riket ega de resurser till utveckling, som nyssnämnda del af Norrland eger. Så vackra bygder som i ifrågavarande del af riket har jag icke funnit i de södra landskapen, och så mycken lifskraft hos natur och folk som deruppe har jag ej heller träffat i någon annan del af vårt rike. — Jag är derföre öfvertygad, att en norra stambana, dragen till centern af Norrland, skall bära sig ej blott lika väl utan, efter mitt förmenande, bättre än stambanorna i de flesta andra delar af riket.

På sådana skäl kan jag ej ingå på vidare uppehåll i beslutet om den norra stambanan, utan förenar mig med dem, som yrka bifall på Stats-Utskottets förslag.

Herr Nordenfelt: Inom Utskottet har jag förut instämt med Herr Ekman och yrkar nu bifall till hans reservation. Skälen för

beviljande af den högre summan äro så fullständigt utvecklade, såväl af honom sjelf som af andra talare, att jag icke vill uppehålla mig dervid. Icke heller vill jag yttra mig om de allmänna fördelarne och olägenheterna af Sala- eller Sevallalinierne, emedan derom så mycket är taladt och skrifvet, att Kammaren bör känna till den saken förut. Deremot skall jag uppehålla mig något vid de strategiska skälen, hvilka nu åter framhållas såsom så ytterst viktiga, i det Sevallaliniern antages ligga skyddad bakom Edsviken och Sigtunafjärden. Jag vill blott erinra, att mycket bredare hafsvikar och floder lätt blifvit öfvergångna med nu tillgängliga resurser i bro-materiel; att fienden alltid angriper våra svagaste punkter, här näset emellan Edsviken och Stäket, samt att jernvägarne numera blifvit ett mäktigt vapen i en anfallande fiendes hand, om de ligga så, att han med fördel kan begagna den, såsom händelsen är med Sevallabanen.

Vidare har Herr Chefen för Landtförsvars-departementet, utan afseende på riktningen, förklaradt, att det vore af synnerlig vigt att norra stambanan snart blefve fullbordad. Om jag nu frågar: hvad har händt, som kan uppehålla verkställandet af förra Riksdagens beslut, så finner jag, att tvänne bolag, hvilka tecknat $\frac{1}{2}$, men inbetalt blott $\frac{1}{6}$ af det erforderliga kapitalet, blifvit bildade; men att dessa bolag icke gifvit någon garanti eller ens uppgifvit hvarifrån de felande tre fjerdedelarna skola tagas. Att dessa bolag blifvit bildade, var emellertid icke oväntadt, då man erinrar sig, att redan under det förra Riksdagen var samlad och före den gemensamma voteringen i frågan det offentligen förklarades att så skulle ske. Beträffande Margrethillsbanan, så har jag alltid tagit för gifvet, att den skulle komma till stånd, och jag anser att ju förr detta sker, desto bättre vore det, emedan denna bana kan blifva till mycken nytta för statsbanan och för en vidsträckt landsdel. Beträffande Sevallabanen hyser jag deremot icke samma åsigt. Om också staten till denna bana skulle bevilja ett anslag utan återbetalningsskyldighet af $\frac{1}{2}$ af anläggningskostnaden, kan jag icke tro att återstoden skulle kunna anskaffas. Denna bana har nemligen att konkurrera med såväl sjöfarten som norra stambanan. Företaget kan derföre icke ingifva förtroende, och jag antager derföre, att icke kapitalisterna, som vanligen äro mycket försigtiga, vilja dertill utlåna sina penningar. Mig synes alltså sannolikt, att denna bana icke blir byggd, i händelse Riksdagen vidblifver sitt en gång fattade beslut; men äfven om den skulle blifva byggd, så har dock Salabanen en betydlig trafik i alla fall, enär omkring banan ligga högst betydliga skogbärande och malmförande trakter, hvarjemte denna bana får större delen af provinsen Dalarnes trafik, hvilken icke skulle tillgodoses af Sevallabanen såsom den nu blifvit föreslagen. Det torde således icke vara någon risk att bygga Salabanen, hvilken i hvad fall som helst nog kommer att fylla sin plats och gifva skälig inkomst. Riksdagen har redan nedlagt omkring 10 millioner på norra stambanan (sammanbindningsbanan och banan Stockholm—Upsala). Fortsätter man nu icke jernvägen från Upsala såsom *statsbana*, men man likväl måste antaga, att från Storvik en bana norrut, som möjligen utsträcker till Trondhjem, måste

byggas såsom *statsbana*, så skulle man således släppa ett stycke enskild bana in emellan statens banor, hvilket naturligtvis skulle förorsaka svårigheter för den genomgående trafiken och minska statens inkomst deraf. Såsom exempel på olägenheterna af flera bolag å ena trafiklinie, vill jag anföra frakten af stenkol från Göteborg till Nora, der staten får endast 24 öre eentnern för 26 mils frakt, under det bolagen taga 9 öre för omkring 3 mil. Huru litet deremot en ej allt för stor förlängning af vägen verkar på trafikkostnaden kan synas deraf, att frakt af jern till Göteborg kostar lika mycket från alla stationer emellan Björneborg och Carlstad, oaktadt väglängden emellan dessa sednare punkter är omkring fem mil.

Ett uppskof skulle i sak vara detsamma som ett upprifvande af beslutet, fastän i en förklädnad, som man hittat på för att icke genast gifva saken en så ful färg. Jag hemställer, hvilken mängd af strider skulle icke uppstå, om detta beslut nu upprefves! Det skulle väl icke finnas en enda viktigare fråga, i hvilken en minoritet fått orätt, der den icke skulle kunna utfundera några tillkomna omständigheter och för förändring af beslutet åberopa det nu föreliggande fallet såsom prejudikat.

Jag instämmer i Herr Ekmans reservation.

Som tiden nu var långt framskriden och 16 ledamöter anmält sig för att afgifva ytterligare anföranden i frågan, hemställde Herr Grefven och Talmannen, att öfverläggningen skulle uppskjutas till sammanträdet å eftermiddagen, hvilket bifölls.

Kammaren åtskiljdes kl. $\frac{3}{4}$ 3 e. m.

In fidem
O. Brakel.

Lördagen den 22 April 1871.

Kammaren sammanträdde kl. 6 e. m.

Justerades protokollet för den 13 dennes eftermiddagen.

Fortsattes öfverläggningen rörande 1:sta punkten i Stats-Utskottets Utlåtande N:o 42.

Herr Heijkenskjöld: De många välgrundade skäl, som af andra talare blifvit framhållna för den reservation, som Herr Leijon- ancker afgifvit, utgöra för mig full anledning att biträda densamma, men det finnes några omständigheter, som icke af föregående talare blifvit nog beaktade, och på hvilka jag tager mig friheten fästa Kam- marens uppmärksamhet. Genom den omförmälda teckningen i orten för den jernväg, som ett enskildt bolag beslutat bygga, visar det sig hvilket intresse orten har för densamma, och hvad har i motsats deremot den ort, hvarest Salabanan skall dragas fram, visat för in- tresse? Jo intet. Den har dock under hela tiden sedan beslutet blef känt varit i tillfälle att erbjuda staten åtskilliga fördelar för banans dragande genom denna ort, såsom skedde vid nordvestra banans byg- gande, der åtskilliga egendomssegare upplåto jord utan ersättning. Detta hade väl kunnat ske på åtskilliga orter emellan Sala och Up- sala, der fråga är om att statens bana kommer att framdragas, men deraf har man icke sett något exempel.

Att vestra delarne af landet, särdeles norra delen af Nerike och vestra bergslagen, hafva ett behof af så gin väg till Stockholm som möjligt, derpå hafva vi sett exempel i dessa dagar, då nämnda orter skickat sitt jern och andra varor från Köping hela vägen omkring Mälaren till stadsgårdshamnen. Vill jag åter betrakta den statseko- nomiska sidan, så torde det väl icke vara tvifvel underkastadt, att då två parallela banor kunna blifva anlagda utan statens mellan- komst genom en del af landet på lämpligt afstånd från hvarandra, de skola betydligt bidraga till industriens upphjelpande, för så vidt det är ett axiom, som icke behöfver bevisas, att lätta kommunikationer

äro en hufvudsak för industrien. Om dessa banor understödjas med lån, så är statens uppoffring endast 3 års räntor å det lemnade kapitalet, hvarefter staten så småningom återfår detsamma jemte ränta. Vid sådant förhållande synes det väl icke vara välbetänkt att för den nu ifrågasatta stambanan offra millioner som kunna bättre användas på annat håll i riket. Jag kan icke förstå hvad ett uppskof till nästa år skulle kunna hafva för menliga följder. Efter min öfvertygelse kan den en och en half million, som är afsedd till norra stambanan, med bättre skäl användas på den östra stambanan, som derigenom skulle blifva färdig ett år tidigare än eljest, hvilket naturligtvis skulle lända till fördel för Östergötland och äfven för staten vara i ekonomiskt afseende förmånligare.

En talare på förmiddagen anmärkte såsom ett stort fel emot den enskilda banan, att den slutar mot en smalspårig bana. Jag måste medgifva, att detta är största felet i planen, men om man lemnar ett års uppskof med beslutet om stambanans anläggande, så är ju detta något som kan rättas. Samma talare framhöll, att banan emellan Krylbo och Norberg skulle lemna så stor vinst, att det icke vore skäl för staten att lemna den vinsten ifrån sig. Men jag föreställer mig, att då man lemnar åt det enskilda bolaget en mindre vinstgifvande del af banan, man äfven bör lemna den del af banan som kan komma att lemna större vinst. En talare, som för de norra orternas talan, har sagt att deras intresse fordrar en lättad kommunikation. Ja, det medgifver jag gerna, men får då tillika hemställa, om icke två banor mera befordra en lättad kommunikation än *en*, särdeles som Norrland genom den ena sättes i en snabbare förbindelse med västkusten. Norrland kommer således i dubbelt afseende att vinna, när man öfver Margrethill och Upsala kommer den ginaste vägen hit till Stockholm och genom den andra banan erhåller den ginaste vägen till västkusten. Norrländingarne få således två utfartsvägar i stället för en. Samme talare har äfven åberopat ett yttrande af öfverste Ericson. Ja, öfverste Ericson har också förordat den så kallade södra banan eller banan genom Södermanland och sammanbindningsbanan. Men jag tror icke, att många finnas som nu gilla detta och icke anse att det skulle varit bättre, om banan blifvit dragen norr om Mälaren till Stockholm. En annan talare har sagt, att staten icke bör gifva vika för enskilda bolag. Jag tror också, att staten icke bör gifva vika, när fråga är om något som är nyttigt och fördelaktigt för densamma, men ingalunda kan jag anse, att det kan vara nyttigt eller fördelaktigt för staten att bygga en bana, som kostar tio millioner, när man kan få två banor utan någon särdeles uppoffring från statens sida.

Nu säger man också, att man icke bör rubba ett förut fattadt beslut, men jag tror, att Riksdagen för icke så länge sedan gjort en sådan rubbning ty då den blott för några få år sedan beslöt att flottan skulle skiljas i två korpser, så har denna Riksdag nu beslutat en underdånig skrifvelse till Kongl. Maj:t om båda korpsernas sammanslagning till en. Således är här genast ett exempel på, att Riksdagen funnit sig föranlåten att ändra sig, sedan den kommit till en klokare åsigt. Jag vill äfven framdraga ett annat exempel. Om

Riksdagen hade beslutat att bygga ett fartyg efter de nyaste principer och till en kostnad af en eller två millioner, men, innan byggandet hunnit sättas i verket, man, med den fart vetenskapen har, kommit till den åsigt, att ett bättre byggnadssätt funnes; skulle man då fortsätta att bygga efter grunder som icke voro de erkänt fördelaktigaste, blott derföre att Riksdagen beslutat att fartyget skulle byggas i enlighet med dessa grunder? Jag tror att om en sådan fråga förekomme, Riksdagen icke skulle tveka att genast låta afbryta det påbörjade byggandet af fartyget.

Vidare har en talare sagt, att de enskilda banorna icke uppfylla trafikens fordringar såväl som statens, men hvad det beträffar, så behöfver man endast taga kännedom om huru förhållandet är på stambanan i södra Sverige, der många trafikanter förlora sina penningar, derför att staten icke anskaffar tillräcklig materiel. Jag säger icke, att detta är Trafikstyrelsens fel, utan är det snarare Riksdagens eget fel, som icke anslår nödiga medel till inköp af vagnar m. m. Deremot har jag icke hört, att sådana hinder uppstått på de enskilda banorna, hvilket väl också kan komma deraf, att trafiken icke är lika stor på dessa banor.

Då det ovilkorligen skulle vara en fördel, om en del af landet kunde få två jernvägsförbindelser i stället för en, och då detta möjligen kan ske, derigenom att ett uppskof beviljas med fortsättningen af norra stambanans byggande, så anser jag mig böra påyrka detta och instämmer af sådan anledning i Herr Leijonackers reservation.

Herr Berg: Öfvertygad att personer med större förmåga och sakkännedom än jag, såsom äfven skett, skulle uppträda till försvar för den åsigt jag hyllar, hade jag icke tänkt att begära ordet, förrän min läns- och sidokamrat yttrat några tankar, som jag icke kan dela. Då jag således fått ordet, skall jag be att få tillägga något, som jag tror att några af de med mig liktänkande förbisett, likasom jag äfven anhåller att få besvara några frågor och inkast som icke förut blifvit gendrifna.

Till en början fäster jag mig vid att Herr Hasselrot åberopat, att han vore opartisk i fråga om den bana, som här vore i fråga. Jag hyser den öfvertygelsen att hvarje representant vill vara opartisk och söka verka i fosterlandets intresse. Jag tror dock att, utan att vara partisk, det icke är omöjligt att genom annan inflytelse någon ensidighet kan komma att ega rum, och jag är således ej säker om, att icke han likasom jag, som äfven är aflägsset boende från dessa trakter, kan vara ensidig; men jag fäste mig isynnerhet vid hans uttryck, att det skulle vara en dumbet om en enskild person skulle vilja göra detsamma som Sala-banans förfäktare. Jag vill icke påstå, att detta är en beskyllning emot den del af Riksdagen, som röstat för Sala-banan, ehuru han enskildt fällt ett yttrande som var lika skarpt; men hvar och en skulle kunna fatta hans yttrande så, som vore det en bestämd dumbet om vi nu förfäktade samma sats som i fjor. Om han vore närvarande, skulle jag vådja till hans egen bättre känsla, huruvida han ej skulle vilja återtaga det fällda yttrandet. Han sade äfven, att kostnaden för den af förra Riksdagen

beslutade Salabanan skulle gå till tio millioner, men man kan likvisst se af Kongl. Maj:ts förslag, att kostnaden icke uppgår till fullt detta belopp utan till trehundredetoltusen R:dr mindre. Jag kan väl medgifva, att det icke är mycket att fästa sig vid, isynnerhet som här yttrats *omkring* tio millioner, men det är dock betecknande, att de personer som i fjor förfäktade den sak som föll och som önska, att hvad som då beslöts nu skall upprifvas, nu vilja genom en för hög siffra bjertare framhålla den förmenta misshushållningen. Här har blifvit yttradt, att Salabanans förfäktare sista året fäst sig utslutande vid, att en besparing för staten skulle uppkomma af fem millioner, derigenom att banan droges öfver Sala, och att de nu, då det till följd af förändrade förhållanden snarare vore en besparing att frångå detta beslut, icke vilja bespara något. I detta fall ber jag få fästa uppmärksamheten på, att det icke var utslutande besparings-skäl, som bestämde oss att rösta för Salabanan; åtminstone var hvad jag och de flesta, som jag hörde, fäste vikt vid att skaffa kommunikationer åt en ort, som icke såsom den andra hade sjökommunikation och som var lika susceptibel för odling, som den ort, hvarigenom Sevallabanan skulle gå. Derjemte fäste man sig äfven vid att Norrland, den provins som rättvisligen hade anspråk på att få en bana till sig, såsom i många år varit lofvadt, derigenom skulle få banan snarare färdig.

De Herrar som hafva talat för ett fasthållande vid förra Riksdagens beslut hafva mycket sakrikt besvarat de invändningar, som å andra sidan blifvit gjorda angående förment förlust deraf. För min del är jag öfvertygad, att det tvärtom skall medföra både moralisk och materiel vinst att vidblifva beslutet. Här har likvisst förbisetts ett par fakta, som skulle ytterligare gifva skäl för deras och min åsigt. Herr Bennich fäste visserligen Kammarrens uppmärksamhet på, att den bana, som nu är föreslagen under namn af Bergslagsbana icke går längre än till Engelsberg, och att det vidare fordras en stambana från Krylbo till Störvik eller också anläggandet af en enskild bana, som man ännu icke hört af, men som gifvet kommer att öka kostnaden och behofvet af lån, men han gjorde det icke så klart som jag hade önskat eller uppgaf inga siffror. Herr Casparsson, såvidt jag fattade honom, förbisåg, vid de bevis han lemnade, för sin sats äfven detta förhållande. Jag är icke i tillfälle att med siffror upplysa hvad som dervid blifvit glömdt, men jag tror att jag utan siffror kan antyda detta som ytterligare skäl för beräkningen att denna bana ej skall gifva förlust utan en större vinst. Vidare var bland skälen för det beslut som fattades i fjor, och som jag biträdde, att trafiken på Upsalabanan skulle vinna en väsendtlig tillökning, om norra stambanan finge den riktning som då beslöts. Denna tillökning gick till ett värde, som kapitaliseradt utgjorde två millioner. Om nu Margretehillsbanan kommer till stånd, hvilket jag ej vill betvifla, då jag ingalunda kan tillåta mig att anse, att hvarken denna banan eller den andra tillkommit såsom en — att begagna det fula ordet — humbug, så skall man derigenom kunna vinna någon tillökning för trafiken och en ytterligare förtjenst för Upsalabanan. Denna torde dock omöjliggen kunna blifva så stor, som om Salabanan

vidhållas, hvilket således skulle gifva ett plus till de skäl som af Salabanans förfäktare blifvit anförda. Jag har hört sägas, att Danne-moraverken, hvilka väl skulle gifva den betydligaste delen af trafiken till Margrethehillsbanan, hafva sin egen upplagsplats och mer använda sjökommunikation, hvilket således skulle göra att trafiken icke blefve i ännu betydligare mån förökad. I denna del har jag dock icke kunnat erhålla bestämd upplysning. Ehuruväl jag icke alls undrar på att personer i orten nitälska för saken, så tillåter jag mig ännu tveka, huruvida icke sjökommunikationen från Gefle kommer att i betydlig mån inverka på och förminska den trafik som eljest kunde beräknas på Margrethehillsbanan, just derföre att den kommer att gå så nära Östersjön.

Det har bland skäl, som jag hört uppgifvas, äfven förekommit ett, som för mig är högst viktigt och som af en aktad talare i främsta rummet blifvit framhållet: att man icke bör upphäfva en föregående Riksdags beslut. Jag kan icke neka att sådant för mig skulle vara påkostande, och jag delar fullkomligt de åsigtter i den vägen, som både Herr Casparsson och Herr Caspersson så varmt uttalat. Jag har icke varit i tillfälle att deltaga i ett sådant beslut, som här uppgifves hafva blifvit upprifvet och har således icke något i den vägen att förebrå mig. Huruvida de, som bidragit till ändring af en föregående Riksdags beslut, derigenom inlagt stor förtjenst vet jag icke; åtminstone kan jag icke gilla den jernförelse som gjorts af två talare. Den siste talaren jernförde nemligen föreliggande förhållanden dermed, att man hade beslutat bygga fartyg efter en modell, som året derefter befanns mindre lämplig. Denna jernförelse anser jag alldeles otillämplig.

Sedan jag nu yttrat mig om den materiella och moraliska sidan af Herr Leijonanckers förslag, så ber jag till besvarande få upptaga en fråga, som representanten för Stockholm, Friherre Bildt framställt. Han frågade nemligen om, derest de fakta som nu uppgifvits, vid sistlidne riksdag varit kända, vi, som då röstade för Salabanan, äfven vid sådant förhållande skulle hafva röstat på samma sätt. En talare på förmiddagen Herr Montgomery-Cederhjelm har för sin del besvarat denna fråga, och jag ber att få besvara den på samma sätt. Jag vill likvisst tillägga, att om, innan Upsalabanan blifvit beslutad, fråga blifvit väckt att draga denna bana åt Öresundsbro med en riktning längre upp i landet, så är det icke otroligt, att om jag då haft rösträtt, jag heldre biträdt ett förslag om antagande af denna bansträckning, än den bana som sedan blef börjad och hvars fortsättning derpå blifvit beslutad. Jag tillåter mig att med anledning af Friherre Bildts fråga framställa en annan. Jag vågar nemligen hemställa, huruvida den teckning af två millioner för en bana öfver Se-valla, som blifvit gjord, och hvaraf nära tio procent lära vara inbetalta, huruvida denna teckning icke skett under förhoppning eller förutsättning att Riksdagen skulle ändra sitt i fjor fattade beslut och icke fortsätta med byggandet af norra stambanan öfver Sala. Det förefaller mig, såsom icke så alldeles gifvet, att dessa två millioner skola så säkert inbetalas, om Riksdagen står fast vid sitt förut fattade beslut.

Det har blifvit sagdt, att det icke är någon uppoffring för staten att lemna de bidrag, som begäras till dessa föreslagna banor. Jag är af den tanke, att staten gerna bör bidraga till enskilda banor, då just genom enskilda banor industrien i orterna blifver höjd, hvarigenom staten vinner indirekt och statens banor äfven vinna i trafikerings; men fastän jag detta gerna gör, så kan jag icke derföre säga, att icke någon uppoffring eger rum, då staten upplånar penningar till öfver fem procent och lemna dels några års räntefrihet, dels blott fem procent. Jag fäster mig dock icke synnerligen vid detta, ty jag anser, att staten för enskilda banors uppkomst bör göra uppoffring, och att den heldre bör uppoffra genom att lemna lån än genom direkta anslag.

Här har blifvit icke allenast i fjor, då Sevallabanen förfäktades, utan äfven i år framkastadt, att den skulle vara bättre i militärisk-strategiskt afseende. Jag värderar högt de män som, isynnerhet från en sådan synpunkt, betrakta frågan, men emot de skäl som de anfört, hafva vi dock andra skäl af äfven framstående militärer, hvilka jag tror att Herrarne känna. En värd talare yttrade, att jernbanor borde hufvudsakligen byggas med fästadt afseende å landets försvar. Han till och med yttrade, att han ville undandraga alla industriella ändamål sin röst för att dermed bidraga till ett fast försvar. Jag är äfven vän af ett fast försvar, och jag har med mitt yttrande vid behandlingen af denna fråga visat, att jag önskar ett sådant i öfverensstämmelse med tidens kraf, men jag förenar med en sådan uppoffring för försvaret äfven tanken på att göra uppoffringar för landets materiella och industriella förkofran. Om de flesta andra statens ändamål skola förbises för försvaret, kunde vi få litet kvar att försvara.

På de skäl jag nu uppgifvit och med afseende å hvad som redan blifvit yttradt af liktänkande ledamöter, ber jag att få förena mig i det beslut att icke Salabanen må öfvergifvas; men med anledning af de yttranden, som dels förekomma i Kongl. Maj:ts proposition, dels af Herr Civilministern nu afgifvits, ansluter jag mig helst till den mening som han å Regeringens vägnar uttalat, isynnerhet med fästadt afseende derpå att få den östra banan till den första slutpunkten, nemligen Linköping, fortare färdig. Jag är dock ej lika öfvertygad om nyttan af att den östra banan derefter skall fortsättas i jembredd med den norra, ty när den blir färdig måste den blifva konkurrent med vestra stambanan.

Jag ber således att för närvarande få begära proposition på Kongl. Maj:ts förslag, utan att derför binda mig, för den händelse flertalet skulle rösta för Utskottets förslag.

Herr Troilius: En högt aktad talare på östgöta-bänken har med anledning af den vid Herr Ekmans reservation fogade tabellen till mig ställt en fråga, hvilken jag är lika villig som skyldig att så vidt möjligt besvara.

Till en början ber jag att få betyga den värde interpellanten min tacksamhet för den smickrande kritik han underkastat min memoria, då han såsom ett inkast emot densammas tillförlitlighet

anförde, att jag grundat min beräkning af den ökade nettobehållning, som jag trott mig kunna framlägga på den ökade afkastningen af trafiken under sednare år, men hvilken tillökning talaren helst ville tillskrifva de besparingar i förvaltningskostnaden hvarom Trafikstyrelsen bemödat sig. Jag borde kanhända nöja mig med en så smickrande kritik, men jag anser det dock vara vida viktigare, om jag kunde ådagalägga, att de beräkningar jag framlagt icke sakna en viss grad af tillförlitlighet, så att man på dem kunde grunda sitt beslut om en framtida upplåning. Jag ber då att få fästa uppmärksamheten derpå, att den första tabellen i den promemoria som Herr Ekman bilagt sin reservation i kolumnen öfver drift- och underhållskostnad visar för de åtta åren från och med 1863 till och med 1870 att medelutgiften per banmil uppgått till 34,910 R:dr, samt att för de båda sista åren 1869 och 1870, om hvilka interpellanten anmärkte, att de visat ett större öfverskott, än som kunde tillskrifvas ensamt trafikens tillökning, underhållskostnaden uppgått till ungefär detta medeltal; skillnaden är endast några hundra riksdaler. Det är visserligen sannt, att man skulle kunna antaga, att med den tillökning trafiken erhållit äfven underhållskostnaden borde hafva stigit i samma proportion. Till en viss grad kan väl detta också vara fallet, men det är ock klart, att den erfarenhet, som man hittills gjort bör komma framtiden till godo, och det är icke för mycket begärtdt, att styrelsen använder denna erfarenhet för att tillse, att all möjlig hushållning iakttages och att fortgå på samma väg som hittills. Man torde då icke behöfva befara, att kostnaden skall komma att ökas, annat än i den mån den verkliga tillökningen i trafiken sådant påkallar.

Det har äfven blifvit anmärkt, att dessa i tabellen anförda år innefatta två perioder af statsbanornas utsträckning, som utöfvat ett större inflytande på trafiken, nemligen 1862—1863, då hela vestra stambanan, och 1864—1865, då hela södra stambanan öppnades för trafik. Detta är visserligen sannt, men vi hafva också under den närmaste framtiden att emotse nordvestra stambanans öppnande för trafik till hela sin längd, och ehuru den ärade interpellanten ansåg, att denna banas öppnande icke skulle utöfva samma inflytande som de två första banornas, så vågar jag dock hoppas, att den skall lemna ett ganska godt resultat. Ty genom den nordvestra stambanan kommer vårt stambanenät i omedelbar förbindelse med de norska banorna, och då blir det väl temligen gifvet, att det stora flertalet af resande, som ämna besöka Norge skola komma att taga vägen öfver Sverige; detta är redan en tillökning som tillgodokommer alla våra öfriga banor. Att godstrafik kommer att uppstå på denna bana är också gifvet; och jag eger grundade förhoppningar, att den skall utveckla sig till temlig omfattning, i synnerhet om bibanor komma att anläggas till de inre delarne af provinsen Wermland.

Under den närmaste framtiden hafva vi vidare att vänta norra och östra stambanornas färdigblifvande, och interpellanten är med mig ense derom att detta kommer att utöfva ett väsendtligt inflytande på trafiken på hela stambanenätet.

Det är derföre min fulla öfvertygelse, och den må gälla hvad den kan, att den beräkningen icke är för hög, som jag gjort, då jag

antagit den årliga tillväxten under den närmaste framtiden till 2,400 R:dr per trafikerad banmil. Resultatet för det sista året visar tydligen, att tillväxten varit större, och kan jag icke inse att, med den fart vårt jordbruk och äfven bergsbruket under de sednaste åren tagit, det kan blifva fråga om att icke tillväxten skall motsvara denna beräkning. Jag vill särskildt upplysa derom, att under detta års tre första månader trafikinkomsten med 90,000 R:dr öfverstigit hvad den under samma tid nästlidet år utgjorde, oaktadt de tre första månaderna år 1870 voro betydligt fördelaktigare än motsvarande period under något föregående år.

Trafikstyrelsen har också i år varit i tillfälle att kunna till Statskontoret inleverera 1,300,000 R:dr, då vid samma tid nästlidet år icke kunnat inlevereras fullt 700,000 R:dr. Med de åsikter som hos mig utbildat sig under handhafvandet af statens jernvägstrafik och de beräkningar, som jag haft tillfälle att göra i anledning af frågor, som blifvit lemnade till Trafikstyrelsens utredning, kan jag icke finna anledning att antaga annat, än att man med trygghet kan påräkna, att den nettobehållning stambanorna lemna skall vara tillräcklig för att betäcka annuiteten å en årlig upplåning af fem millioner. Det är visserligen sannt, att om missväxt, krig eller andra för rörelsens jemna gång störande händelser skulle inträffa, en minskning i inkomsten deraf också blefve en följd, men erfarenheten visar, att hvad man går tillbaka under en period, det återvinner man vanligen under en följande. 1868 års missväxt utöfvade ett väsendtligt inflytande på trafikinkomsterna, men 1869 och 1870 hafva visat hvad goda år kunna åstadkomma.

För min del kan jag icke annat än instämma i Herr Ekmans reservation i hvad angår anslaget belopp. Hvad beträffar punkten i öfrigt eller om den redan förlidit är beslutade Salalinens företrädere framför sina medtäflare, så är min öfvertygelse tillräckligt känd, fastän jag derom icke yttrat mig inom Kammaren. Jag vill endast nämna, att sedan år 1859, då jag deltog i den då nedsatta jernvägs-undersökningskomiteen, har jag icke funnit skäl att frångå den öfvertygelse jag då uttalade, och denna kan icke heller rubbas deraf, att möjligen en enskild bana kan komma att anläggas i en annan riktning i samma trakt. Jag anhåller om bifall till Herr Ekmans reservation.

Herr von Möller: Flera talare hafva redan på ett sakrikt sätt vederlagt den i Herr Leijonackers reservation uttalade, af Friherre Bildt med flera talare underställda mening. Jag kunde således hafva underlåtit att begära ordet, men då detta är en principfråga, anser jag mig böra uttrycka min åsigt i frågan.

Att uppskjuta verkställigheten af ett utaf Riksdagen fattadt, af Kongl. Maj:t gilladt beslut — ty jag måste antaga, att det blifvit af Kongl. Maj:t gilladt, då Kongl. Maj:t i sin proposition begär anslag till fortsättande af den uti denna punkt omförmälda bana — är detsamma som att sönderrifva detta beslut, och jag kan icke på något bättre sätt uttrycka min åsigt om en sådan åtgärd, än att utprepa hvad en aktad ledamot från Uplandsbanken yttrat, "nem-

ligen att ett sådant beslut icke vore denna Kammare värdigt“. En representant från de norra orterna har på ett så sakrikt sätt utvecklats hvad Norrland skulle komma att lida genom en sådan förändring, att jag icke har något att dertill lägga.

En ledamot af Stats-Utskottet, hvilken icke förenat sig med reservanten, men likväl delar hans åsigt, yttrade, att han i allmänhet tvekar att rubba ett af en föregående Riksdag fattadt beslut och äfven i detta fall skulle hafva gjort det, såvida han ansett, att enskilda personer eller intressen kunnat genom en rubbning blifva lidande, men då det nu ifrågavarande beslutet icke vore mera än ett år gammalt, så ansåg han — för så vidt jag fattade hans ord — att detta icke borde blifva händelsen, enär det hade varit oklokt att derpå grunda några större anläggningar. Detta kan jag icke inse. Ty om Riksdagen fattat ett beslut, skola ej då landets medborgare ega att tro derpå och vara fullt berättigade att derpå grunda industriella anläggningar. Men om Kammaren skulle bryta sitt en gång gifna ord, så tror jag icke, att någon hädanefter kan våga att nedlägga kapitaler uti ett företag, äfven om han har Riksdagens beslut för sig.

Denna så mycket omtvistade Upsala—Salalinien, hvilken nu fått en gammal, fastän ur brädet slagen motståndare, är i sjelfva verket en af de banor, som längst af alla varit föreslagen. Den förordades redan 1857 af samme talare, hvilken från Stockholmsbanken nu så ifrigt bekämpat densamma. Ur strategisk synpunkt yttrade han då om denna bana följande: “Den norra banan, som blifvit af Utskottet föreslagen, kan äfven fullbordad hitföra Uplands, Dalarnes, Westmanlands och de norra provinsernas stridskrafter; kan detta vara ur militärisk synpunkt af ringa betydighet?”

Han uppträdde då med kraft emot Sevallalinien eller rättare banan norr om Mälaren och stod då i segrarnes leder. Nu har han trädt öfver på andra sidan och kämpar för den linie han förut bestridde. Åsigtarna kunna ändras, men jag kan icke ändra den åsigt, som jag för ett år sedan biträdde.

Vi veta alla, att ett bolag är bildadt i ändamål att anlägga en bana öfver Sevala. Den ärade talaren från Stockholmsbanken yttrade, att det var ett “honnett“ bolag, hvars medlemmar skulle anse för en förnärmelse, i fall man vågade betrakta det som en humbug. Jag tvekar icke alls på den ärade ledamotens uppgift, och angående bolagets kapitalkraft finna vi af en på förmiddagen här utdelad handling, underteknad af honom och en aktad ledamot af denna Kammare, att bolaget representerar betydliga kapital. Men just den omständigheten, att denna bana understöddes af män med tillräckligt kapital, gör att jag tror, att denna bana bör kunna komma till stånd. I likhet med en föregående talare får äfven jag förklara, att om Kongl. Maj:t skulle pröfva lämpligt att för denna bana begära ett understöd, så skall jag gerna lemna min röst för bifall dertill, men jag kan ej ingå på att, därför att enskild bana möjligen kommer att byggas, undertrycka den bana, som redan blifvit af Riksdagen beslutad.

Slutligen kan jag icke underlåta att med några ord beröra innehållet af ett tryckt papper, som jag funnit framför min plats. Det vädjar egentligen till Norrlands representanter, hvilka skulle, såsom

författaren säger: "under lojalt vidhållande af träffade öfverenskomelser i allmänhet icke rätt uppfatta frågans förändrade ställning samt vigten af långa och många jernvägar, utförda på kort tid". Det tyckes således egentligen vara Norrlands representanter, hvilka författaren lägger dessa rader på hjertat.

För öfrigt får jag säga, att jag är fullkomligt ense med författaren, då han yttrar, "att han icke har med denna fråga att göra och att hans uppträdande således är fullkomligt obehörigt". Jag yrkar bifall till Stats-Utskottets hemställan.

Friherre Skogman: Vid expedierandet af detta Stats-Utskottets utlåtande har af förbiseende blifvit utesiuten en anmälan af mig derom, att jag instämt uti den af Herr Leijonancker afgifna reservationen, hvarföre jag önskar att nu få detta till Kammarens protokoll tillkännagifva. För öfrigt synes det mig vara öfverflödigt att upprepa alla de goda grunder, hvilka dels af Herr Leijonancker sjelf, dels af andra talare blifvit framhållna såsom stöd för den af honom omfattade åsigten, hvarför jag får inskränka mig till att anhålla om bifall till nämnda reservation.

Friherre Stjernblad: Om det endast vore fråga om att antaga eller förkasta Stats-Utskottets förslag i den nu föredragna första punkten och gifva skäl för den deri uttalade eller för en motsatt åsigt, så skulle jag icke taga Herrarnes tid i anspråk, men här är fråga om en stor princip, och då må det icke förtyckas mig, att jag gärna vill hafva min åsigt bevarad i Kammarens protokoll.

En högt ärad ledamot af Utskottet har uti en vid Utskottets betänkande bifogad reservation påyrkat ett uppskof med byggandet af norra stambanan och i detta sitt yrkande rönt ett lifligt understöd. Han har såsom skäl för detta uppskof framhållit de förändrade förhållanden, hvilka föreligga i år emot nästlidet år; förhållanden hvilka skulle kunna möjliggöra en ganska stor besparing för staten — en besparing, som dock enligt mitt förmenande ligger mindre uti en undviken kapitalförlust är ett besparadt utlägg, ty de pengar, hvilka utgifvas för byggandet af Upsala—Sala—Storvik-banan, äro väl icke alldeles bortkastade. Men medgifvas måste, att om de användas på det sätt reservanten föreslagit, så skulle de gifva en högre ränta och landet för samma kapitalutlägg af staten få en större längd af jernvägar färdigbyggd. Men den ekonomiska vinsten må nu vara större eller mindre, så kan jag dock icke biträda detta förslag; ty, mina Herrar, man kan ganska lätt köpa en ögonblicklig vinst för dyr, och man gör det bestämdt om man öfvergifver en princip, hvilken, om jag så må säga, utgör sjelfva barlasten i statskeppet och är ett nödvändigt vilkor för dettas jemna gång; och en sådan princip anser jag vara att fasthålla ett af representationen en gång fattadt beslut, som blifvit sanktioneradt af den verkställande makten. Den föreliggande frågan är just en af sådan beskaffenhet, ty efter åtta års strider och vacklande kom äntligen förra Riksdagen till det beslut, att den norra stambanan borde utgå från Upsala och dragas öfver Sala till Storvik; och att Kongl. Maj:t stadiästade detta beslut,

ligger för mig alldeles klart. Jag har visserligen hört åtskilliga tvifvel derom framkastas; men då Kongl. Maj:t definitivt fastställt såväl riktningen som underbyggnaden och för sin del äfven öfverbyggnaden samt nu begärt anslag för banans påbörjande och fortsättande, så måste väl Kongl. Maj:t ock de facto hafva stadfäst beslutet. Något klarare sätt, hvarpå detta kan ske, vet jag icke. Efter min uppfattning är en princip alltid något att fasthålla på i allmänhet, och synnerligast i vår tid, då många strömningar gå och många vindar blåsa; och vidare böra de beslut, hvilka vi vid denna Riksdag fattat, mana oss att vidblifva ett af Riksdagen en gång fattadt beslut; ty göra vi ej detta, så uppstår derigenom ett ganska obehagligt prejudikat. Riksdagen har nemligen beviljat stora anslag, hvilka i en framtid skulle komma att utgå; men Riksdagen kan icke disponera medel för längre tid än det löpande och kommande året. Huru skulle det gå t. ex. med de af Eder, mine Herrar, beslutade stora fästningsbyggnaderna, anslagen till artilleri, gevär och dylikt, om man sade: här äro penningar för 1871—1872, men man derefter frångick denna Riksdags beslut och beviljade intet. Något annat innebär icke denna fråga. Ett bifall till den ärade reservantens förslag skulle för all framtid omöjliggöra att fatta ett beslut, som afsåge anslag för längre tid än den föreliggande statsregleringsperioden, och att prejudikater komma att åberopas, derpå hafva vi exempel äfven under denna diskussion. Den värde reservanten gjorde det, då han såsom bevis på ett redan förut upphäfdt beslut uppgaf, att Kamraren för ett par dagar sedan beslutit en sammanslagning af flottans bägge korpser, fastän Riksdagen för några år sedan beslutat dessas åtskiljande. Men, mine Herrar, Riksdagen har, såsom ock förut redan blifvit upplyst, icke i denna fråga fattat något beslut, utan det har Kongl. Maj:t på administrativ väg gjort; och Riksdagen har nu inskränkt sig till att genom underdånig skrifweise anhålla, det Kongl. Maj:t ville taga under ompröfning lämpligheten af de begge korpsernas sammanslagning. Detta är alltså icke något prejudikat. Såsom bevis på lämpligheten af att nu frångå förra Riksdagens beslut i föreliggande fråga anförde en talare från Stockholmsbanken, att om Riksdagen beslutat att anvisa 10 millioner till byggande af monitorer, men det sedan visade sig, att dessa ej vidare voro lämpliga för det med dem afsedda ändamålet, så skulle Riksdagen säkerligen ändra sitt beslut. Ja visst, men denna jemförelse torde här icke vara tillämplig, ty säkerligen kommer Riksdagen icke att fatta ett sådant beslut.

Vi hafva nemligen sett, att då det i år var fråga om beviljande af anslag till två pansarbåtar af uppgifven konstruktion, så hade man nog djup blick att icke binda Regeringen vid dessa två pansarbåtar, utan man lemnade anslaget helt enkelt till bepansrade fartyg; — nej, om den värde talaren uppställer frågan på annat sätt; om han säger: i fall Riksdagen beslutat att anvisa 10 millioner till sjöförsvaret, men det så kommer en vind från östan eller vestan, som vållar att man fordrar, att detta belopp skall användas till något helt annat ändamål, då ställa vi frågan på dess rätta punkt, för att kunna göra en jemförelse. Af det anförda torde klarligen framgå, att jag

ur principiell synpunkt måste ogilla det af reservanten framställda förslaget.

Öfvergår man nu till den reala sidan af saken, så ser man en vidsträckt landsdel, som i stor skala deltagar i vår skeppsfart och vår export och som med stora uppoffringar lemnat bidrag till de öfriga delarnes af landet kommunikationer, och hvilken landsdel slutligen efter många strider ändtligen kommit till visshet om, att genom en jernväg blifva förenad med det öfriga landet. Nu säger man åt denna landsdels innevänare: uppgif denna eder ställning, ty här är hopp om någonting än bättre. Jag tror att klokheten bjuder dem att hålla fast vid hvad de hafva, ty osäkert är hvad de i stället kunna få. Man har sagt att de skulle få sig en jernbana förr, om de lemnade det de nu hafva. Detta beror dock på huru fort staten vill bygga den nu beslutade banan, och om man är klok, så fördröjer man icke detta. Hvad dessa två föreslagna enskilda banor beträffar, så är visserligen den ena en direkt bana, men icke i den riktning som man önskar, enär den väl sammanbinder Stockholm med Gefle, men icke Norrland med vestra Sverige. Den andra är föreslagen att gå endast till Norberg och är således ej någon Norrlandsbana, men säger man: låt oss vänta litet, kanske kan den komma att gå längre; och på sådana ovissa omständigheter vill man, att Riksdagen skall uppskjuta verkställandet af sitt en gång fattade beslut; jag tror ej att detta kan vara lämpligt. Jag har med anledning af det framställda förslaget ej vidare att tillägga, än att jag, i följd af hvad jag haft äran anföra, detsamma ej kan biträda.

Hvad nu frågan om anslagsbeloppet till denna bana beträffar, så finner man, att Stats-Utskottet icke funnit skäl att biträda Kongl. Maj:ts förslag: Kongl. Maj:t har begärt 1,900,000, men Stats-Utskottet har stannat vid 1,500,000 R:dr. Kongl. Maj:t har grundat sitt förslag på den redan under en föregående riksdag af dåvarande Finansministern framlagda åsigt, att fyra millioner årligen borde och kunde användas för våra stambanor; och då man, på sätt Kongl. Maj:t begärt, anslår till norra banan 1,900,000 och till den östra 2,100,000 R:dr, så gör summan fyra millioner. Men, säger Stats-Utskottet, detta belopp är för stort, det passar icke i stycke med den grund vi lagt för anslag till våra banors byggande i allmänhet. Utskottet säger, att denna grund skulle vara att tillökningen i nettobehållningen af statens jernvägstrafik skulle till fullo betäcka annuiteterna för den upplåning, som i och för jernvägsanläggningarna måste ega rum, hvilken åsigt blifvit vid 1868 års riksdag af dåvarande Stats-Utskott uttalad, och "såsom det synes" allt sedermera af Riksdagen gillad. Ja, mine Herrar det var försigtigt, att Utskottet lade till ordet "synes", ty mig veterligen har detta uttalande aldrig af Riksdagen principiellt gillats eller såsom regel varit tillämpadt. Gå vi tillbaka till de sednaste fyra åren, så upplyser oss Utskottet, att medeltalet af det belopp som årligen anslagits till stambanbyggnad utgör 3,315,000 R:dr, och att förra Riksdagen anvisade 3,160,000 R:dr för 1871 års stambanbyggnader; men icke motsvaras annuiteterna för dessa belopp precisast af den ökade trafikinkomsten. Grunden för ett sådant beräkningssätt är dessutom alldeles ohållbar. Den skulle kunna vara tillämplig, om

jernvägarne voro fristående från hela den öfriga statsregleringen, men det äro de ej; och då kan man lika gerna lägga hvilken annan inkomstitel som helst till grund för beräkningen. Man må nu bestämma sig för att färdigbygga de beslutade stambanorna fortare eller långsammare, så måste dock detta ske systematiskt. Såsom första regel torde alltid böra gälla, att då man beslutar sig för byggandet af en jernväg, så måste man på förhand bestämma den tid, inom hvilken denna väg bör vara färdig, ty derförutan kan man ej tänka sig någon god och stadigt fortgående arbetsplan, hvilken dock är villkoret för att företaget ej onödigtvis fördyras. Skall detta ändamål vinnas, måste man anslå ett årligt minimibelopp, och på det att detta må falla inom tillbörliga gränser, måste man räkna sig till ett maximibelopp hvaröfver man icke bör gå. Beräkningsgrunden härför bör dock vara en annan än den hittills följda, och i detta fall har chefen för Civil-departementet här redan antydt på den enda sunda och riktiga, nemligen besparingarne i landet, det vill säga den årliga kapitalbildning som der föregår, och af denna kapitalbildning ej större belopp än att man icke gör intrång på de öfriga näringsarnes behof af vidgad rörelsekapital. Dessa besparingar uppgingo, enligt förslidet år gjorda kalkyler, för år 1869 till öfver 20 millioner och för 1870 uppgå de till vida högre belopp; ty om man undersöker de enskilda bankernas och Skandinaviska kreditaktiebolagets ställning den 31 December 1870, så skall man finna, att beloppet af hos dem innestående depositioner och giromedel ökats med öfver 12 millioner, hvar-till kommer den millionvis ökade behållningen i sparbankerna, Riksgäldskontorets försälda obligationer, cirka 7 millioner, samt från utlandet inköpta obligationer, äfven flera millioner; och då beräknar man ej för högt, om man antager kapitalbildningen till cirka 25 millioner. Af dessa besparingar bör staten utan intrång på näringsarne kunna för sina ändamål disponera en fjerdedel eller cirka 6 millioner och deröfver, då fråga är att använda medlen till så produktiva företag som jernvägsbyggnader, hvarigenom pengarna snart spridas ut i rörelsen och komma industrien till godo. Detta är således det maximum man kan sätta. Att under sådana förhållanden såsom årligt minimibelopp bestämma 4 millioner till stambanebyggnad, torde ej vara för högt tilltaget, då beräkningen dock derutöfver medgifver 1 å 2 millioners användande till understöd åt enskilda jernvägsbyggnader.

Med anledning af hvad jag sålunda haft äran anföra, får jag anhålla om afslag på den föredragna punkten i Stats-Utskottets betänkande samt bifall till Kongl. Maj:ts proposition.

Herr Brusewitz: I afseende på det belopp, som för fortsättande af norra och östra stambanornas byggnad blifvit föreslaget, har också jag biträdt den mening att det af Kongl. Maj:t föreslagna bör beviljas. Skälen dertill äro förut fullständigt och sednast af den siste ärade talaren angifna, och jag behöfver derföre icke här upprepa dem. Skilnaden emellan det belopp, som blifvit af Kongl. Maj:t föreslaget, och det af Utskottet föreslagna är så ringa, att det icke kan hafva något

något väsendtligt inflytande på statens finanser, men fördelarne deremot äro ganska betydliga genom dels en minskad anläggningskostnad för jernvägsbyggnaderna och dels jernvägarnes tidigare öppnande för trafik.

På sådana skäl anser jag att det större beloppet bör beviljas. Men detta synes dock nu icke vara hufvudsaken. Än viktigare synes det vara att under den ena eller andra förklådningen söka upprifva föregående Riksdags beslut med afseende på riktningen af norra stambanan.

Vid förra riksdagen var jag anhängare af Sevallabanen, ehuru jag mot min vilja nödgades rösta för Salabanen, hvilken ock blef af Riksdagen beslutad. Detta Riksdagens beslut anser jag böra respekteras och jag kan icke gå in på att upprifva detsamma. Jag hemställer hvart det skulle bära om man den ena riksdagen förkastade den föregående Riksdagens beslut, isynnerhet om det skulle inträffa under sådana förhållanden som i denna fråga. Den är af ganska omfattande beskaffenhet, och förra Riksdagens beslut fattades först efter noggrann pröfning och en grundlig diskussion och ingalunda i förhastande. Skulle det nu kunna inträffa, att en så beskaffad fråga efter endast ett års förlopp uppreffes, huru skulle det då gå med behandlingen inom Riksdagen af våra andra stora och viktiga frågor? Man skulle då icke blifva så nogräknad med besluten, utan stifta lagar för i år för att nästa år göra om dem. Jag undrar hvad landet skulle säga om ett sådant tillvägagående.

Och hvad är det nu som inträffat, som skulle kunna gifva anledning till en sådan åtgärd? Jo, ett bolag har bildat sig för anläggande af en jernväg emellan Upsala och Margrethill och ett annat bolag har uppstått, som ämnar anlägga en så kallad bergslagsbana åt Sevallabanen.

Med afseende på den första af dessa banor var detta förslag icke obekant för förlidet års Stats-Utskott eller Riksdag. Man hade redan då uppgjort plan och börjat anskaffa medel genom pågående aktie-teckning. Vid behandlingen af jernvägsfrågorna i denna Kammare var man fullkomligt ense om att linien Upsala—Margrethill icke förmådde uppfylla de ändamål, som afsågos med en stambana, och att den således icke kunde influera på statsbanan.

Denna bana, Upsala—Margrethill, kan icke egentligen kallas en konkurrensbana med Salabanen, då den skulle komma att gå på ganska långt afstånd från de trakter, som Salabanen skall genomlöpa. Således kan detta förslag om byggande af en bana från Upsala till Margrethill ingalunda influera på beslutet om Salabanen vid föregående riksdag.

Men den andra banan vill man lägga så mycken vikt uppå. Hade detta förslag omfattat den vid förra riksdagen föreslagna banan Thureberg—Sevalla—Krylbo—Storvik i sin helhet, så skulle jag sagt att det hade varit något att tänka på, men nu är det icke fråga derom utan endast att bygga ett stycke deraf. nemligen till Engelsberg. Dermed skulle det vara slut eller ock skulle något annat enskildt bolag fortsätta till Storvik. Det förefaller mig besynnerligt om detta

skulle kunna förorsaka en rubbning i det system man velat se för stambanebyggnaderna, då det ju i sådant fall skulle kunna hända, att staten finge bygga ett litet stycke emellan bergslagsbanan och Gefle—Dalabanan, och jag undrar huru detta skulle gå och om icke olägenheten af att på sådant sätt afbryta stambanan skulle vara alltför stor för att man för ett sådant resultat skulle vidtaga en så vigtig åtgärd som en rubbning i en föregående Riksdags beslut. För min del kan jag icke tro att sådant vore Riksdagen värdigt och jag önskar därför, att Riksdagen måtte vidhålla sitt en gång fattade beslut och, så mycket jag förut varit deremot, dock nu låta Salabanan gå sin jemna gång och blifva landets norra stambana.

Herr Leijonanker: Den diskussion, som nu fortgått, har mera än jag kunnat ana bekräftat riktigheten af det förslag, som jag i min reservation framställt, ty jag hade icke väntat att röna ett så svagt motstånd. Jag ser tecken till svaghet i de skarpa ord, som blifvit af en och annan talare fällda. Denna svaghet visar sig vidare deri att diskussionen vändt sig omkring ett ämne, som icke hör hit. Nästan alla, som yttrat sig, hafva anställt jernförelser emellan fördelarne af en jernvägsförbindelse med Sevalla och en sådan med Sala. Uti den reservation, som jag afgifvit, finnes icke ett ord, som häntyder på, huruvida det vore lämpligare att bygga Sevallalinien än Salalinien, utan mitt förslag afser endast ett uppskof, och att frågan måtte öfverlemnas till Kongl. Maj:t för att utredas.

En värd talare, på hvilken jag sätter det största värde, har apostroferat mig i afseende på jernförelsen mellan de båda sjöväpnens sammanslagning och förevarande fråga. Jag vidhåller emellertid, att dessa båda frågor äro fullkomligt analoga, ty uti båda fallen skulle Riksdagen hos Kongl. Maj:t framställa en underdänig anhållan, att Kongl. Maj:t måtte taga i betraktande, huruvida icke förändrade förhållanden borde föranleda förändringar i förut fattade beslut.

Jag kan icke inse, hvad denna fråga har att göra med Norrlands intresse, ty jag tror icke, att detta intresse kan löpa någon fara, genom att Kongl. Maj:t tager frågan i öfvervägande och deröfver yttrar sig.

Af en värd talare har såsom skäl emot mitt förslag anförts, att derigenom skulle upprifvas en föregående Riksdags beslut. Jag protesterar mot, att det skulle innefatta upprifvande af något beslut, och ännu mera mot det af honom jemväl fällda yttrande, att det skulle innefatta upprifvande af ett system, d. v. s. af någon stor redan uppgjord byggnadspian. När frågan om ett system för jernvägsbyggnaderna framstälts, har Riksdagen alltid afslagit densamma och sökt undvika att fatta ett sådant beslut, i följd hvaraf man fortgått på den en gång beträdda banan att besluta jernvägsbyggnader delvis vid hvarje riksdag. Jag ber att i Kammarrens minne få återkalla ett Riksdagens beslut, som icke är upphäfdt, nemligen det af Riksdagen 1856—1858 fattade, att det skulle vara enskilda bolag tillåtet att bygga delar af stambanorna. Sälunda skulle ett enskildt bolag kunna hafva byggt banan mellan Stockholm och Upsala; och man bör ingalunda hysa någon farhåga för olägenheter af att stats-

banor och enskilda banor omvexla med hvarandra, ty det har visat sig i England, Tyskland och flera andra länder, der man på en timme kan befara flera banor med olika egare, att sådant går för sig utan några olägenheter. Det förvånar mig därför icke, att mitt förslag väckt en sådan förbittring på ett visst håll som det gjort, ty det skulle kunna hända nästa riksdag, att Kongl. Maj:t inkommer med uppgift, att ett bolag bildadt för byggande af en jernväg mellan Thureberg och Norberg samt ett bolag för en bana från Krylbo till Storvik, och jag tror, att möjligen de, som nu ifrå för Salabanen, skulle då komma att stadna i minoriteten, emedan Riksdagen väl skulle betänka sig, innan den offrade fem å tio millioner för att komma till Sala, som icke är en stad af sådan betydighet att den förtjenar en sådan särskild uppoffring.

Friherre Stjernblad har uttalat den åsigt, att staten aldrig kan göra förlust på jernvägsbyggnadsföretag, och jag tror, att han i teorien har ganska rätt häri, men, om man beräknar den ränteförlust, som uppstår för staten å dess kapital, om dessa nedläggas i jernvägar, som icke bära sig, tror jag, att man skall finna det mera förenligt med statens intresse, om jernvägarne utföras af enskilda bolag, isynnerhet då, såsom i förevarande fall, staten kan göra en besparing af 5 å 6 millioner. Derigenom att staten icke sjelf bygger jernvägar, får den kapital ledigt till uppmuntrande af enskilda sådana företag, och jag tror, att framtiden skall utvisa, det staten icke bör bygga stambanor, om den kan undvika det, ty om den gör det, tordé det icke dröja länge, innan vi få en tjenstemannastat på 3,000 personer, som alla en gång fordra pensioner.

Jag tror på möjligheten af, att den ifrågasatta enskilda jernvägsförbindelsen emellan Storvik och Krylbo kommer till stånd, ty, enligt hvad alla erkänna, finnas de bästa utsigter för, att denna bansträckning kommer att erhålla en stark trafik. Men det finnes äfven en annan utväg för åstadkommande af denna bandel, nemligen att underhandla med Gefle -Dala-bolaget, vid hvilken underhandling Regeringen har ganska stor makt. Detta bolag är nemligen förpligtadt att, i samma stund som Regeringen det befäller, utsträcka sin jernväg till Insjön, och för bolaget kunde det vara förmånligt, om det i stället utbyggde sin bana till Krylbo. Såsom vi veta är detta bolags affärer synnerligen goda och dess öfverskott skulle sannolikt vara fullt tillräckligt för anläggande af denna bit jernväg.

En annan menlig följd, som skulle uppstå, om man icke uppskjuter det definitiva afgörandet af frågan om norra stambanans byggande, är den, att, om Salalinien utföres, det bolag, som bildat sig för Sevallabanen, måhända kommer att göra sin jernväg smaisparig, emedan en sådan jernväg är för detta bolags intresse och behof fullt tillräcklig. Dessutom får jag fästa uppmärksamheten derpå, att man icke kan antaga, att man för all framtid skulle kunna åtnöja sig endast med den bana, som ginge öfver Sala vesterut. utan att, om icke någon enskild jernväg komme att förbinda Stockholm med bergslagen, man ganska snart skulle af militära skäl se sig föranlåten att anlägga ytterligare en statsbana från Köping till Norberg.

Då jag anser, att denna fråga hufvudsakligen måste betraktas

ur ekonomisk synpunkt, kan jag icke annat än finna det för staten förmånligast, om den kunde undgå att själf bygga den norra stambanan, utan kunde uppnå det mål, som dermed åsyftas, genom att lemna understöd åt de enskilda bolag, som vilja utföra densamma. Jag får på dessa skäl fortfarande yrka bifall till det förslag, som innehålles i den af mig afgifna reservation.

Friherre Bildt: En aktad talare, som inom Stats-Utskottet har stort inflytande, har yttrat, att han icke kunde fästa något afseende vid de förändrade omständigheter, som inträdt sedan sista riksdagen, derföre att Kongl. Maj:t redan i sina åtgöranden i anledning af förra Riksdagens beslut i denna fråga så långt avancerat, att det vore för sent att göra någon ändring. Så vidt jag kan uppfatta hvad som blifvit från Kongl. Maj:ts sida i saken åtgjort, så har Kongl. Maj:t icke vidtagit några sådana åtgärder, som kunna hindra Riksdagen att nu besluta en ändring. Den million, som sista Riksdagen beviljade till Sala-banan, finnes ännu alldeles orörd i statens kassor; ej heller har man hört talas om någon slutlig sanktion på denna bana. Jag medgifver visserligen, att alla förberedande åtgärder äro vidtagna, men den formela akten har ännu icke egt rum, och man kan således icke säga, att denna bana är sanktionerad; fast heldre vill det framgå af de officiela handlingarne, att Kongl. Maj:t velat sätta sig i efterhand.

Så har också en aktad talare på Östgöta-bänken, som är ledamot af Stats-Utskottet, förklarar, att, enligt hans uppfattning, Kongl. Maj:t ännu icke sanktionerat Sala-banan, men denne talare har deremot ansett det vara alldeles nödvändigt att hafva en stambana norr om Stockholm och att denna stambana icke kan ersättas genom någon privatbana. Jag hade eljest föreställt mig att frågan hufvudsakligen gällde att få en *jernväg*, men att det vore likgiltigt om den byggdes af staten eller på enskild väg. Det synes mig fast mer fördelaktigare om ändamålet kan vinnas utan att staten behöfver betungas med någon direkt utgift.

Denne aktade talare har vidare sagt, att det vore orätt af staten att afsäga sig inkomsten af jernväg mellan Krylbo och Storvik. Jag har alltid föreställt mig, att det icke vore för att förtjena penningar som staten blifvit jernvägsbyggare, utan för att åstadkomma jernvägar. Jag hade trott det vara en statsekonomisk sats, som icke borde vara underkastad dispyt, att staten ej bör uppträda såsom industriidkare i ändamål att söka förtjena penningar på industriela företag.

En annan aktad talare på Jemtlands-bänken har sagt, att statens intresse borde vara att få denna stambana så beskaffad, att Norrländningarne skulle kunna få åka på den antingen öster- eller vesterut, och han ansåg det vara en stor olägenhet för dessa aktningssvärda medborgare att nödgas färdas på privatbanor. Detta kan jag ej finna; och för öfrigt, om en stambana bygges, sådan som han vill hafva den, så måste ju dessa Norrländningar, för att komma vesterut, resa ända till Stockholm, hvilket måste vara ändå sorgligare för dem, eller ock på en privatbana från Sala till Westerås, i

hvilket fall dessa Herrar ju ändå nödgas åka på privatbana, hvori jag för min del ej kan se någon olägenhet.

Samme talare har yttrat, att många af dem, som vid förra riksdagen ansågo Sevalja-banan ega från statens sida större fördelar än Sala-banan, då icke fästade afseende på de besparingar, som staten kunde få genom Sala-Liniens antagande. Han upplyste, att den vinst staten skulle göra på Sala-banan vore 6,000,000 R:dr. Riksdagen har uppskattat denna vinst till 5,000,000 R:dr och i sjelfva verket är den icke mera än 3,000,000 R:dr. Men om jag antager denna vinst vara 6,000,000 R:dr, så är det dock stor skilnad emellan 6,000,000 och 10,000,000 R:dr, som staten skulle bespara om den nu frånginge sitt beslut.

Visserligen har den aktade talaren yttrat att det från hans ståndpunkt vore likgiltigt, om staten lånade bort eller gifve bort 10,000,000 R:dr, men för mig, på den ståndpunkt jag befinner mig såsom delegare i jernvägsföretaget Stockholm—Thureberg—Sevalja, måste jag bekänna, att det icke är likgiltigt. För oss, som äro vana att betala våra skulder, är det icke detsamma att låna som att få anslag, och för staten lärer det väl icke heller vara detsamma att låna åt dem, hvilka kunna betala, som att gifva dem penningar till skänks; och får jag för öfrigt fästa uppmärksamheten på, att här endast är fråga om huruvida det skall blifva 10,000,000 R:dr besparing eller icke.

Samme aktade talare har, för att bevisa riktigheten eller rättare sagdt oriktigheten af de båda ifrågasatta privatföretagen, uppläst åtskilliga yttranden af framlidne Friherre Ericson i en af honom vid sista riksdagen afgifven broschyr. Jag vill lemna åt honom sjelft att bedöma lämpligheten af att på detta sätt uppläsa en död förtjenstfull mans tankar. Man kan vara en utmärkt man, utan att vara stor i alla riktningar, och om jag säger, att Friherre Ericson icke var någon stor statsekonom, så har jag dermed ingalunda velat förklara hans minne. Att emellertid hans upprop till Stockholms allmänhet icke fått det svar, som han måhända väntat, framgår deraf att öfver $\frac{2}{3}$ af de medel, som för Sevalja-banan tecknats, utgått från Stockholms inflytelsesrikaste handlande och industriidkare, hvilka väl veta huru de skola använda sina penningar och kunna bedöma hvad hufvudstadens trafik kräfver.

En annan ganska lycklig talare, som mycket ogillat de smädelser, som förekommit i en nyligen utspridd broschyr, har dock ansett lämpligt att upptaga och besvara åtskilliga yttranden i en annan broschyr, som väl icke precis har karakteren af smädeskrift, men är anonym och innehåller en mängd saker, som ej förtjena afseende, och har sökt ådagalägga att densamma icke innehåller någonting bevisande.

Jag tror att hans mycket roliga och intressanta anförande ej heller hade något bevisande i den sak, hvartill han ville komma, nemligen att ingen besparing skulle vinnas om Sala-banan öfvergifves, ty frågan är och blir, om staten skall betala 10,000,000 R:dr för en stambana norrut eller icke betala något för en sådan bana.

Densamme talaren yttrade äfven, att han funne det namn, som

detta bolag antagit, nemligen "Stockholm—Westerås—Bergslagens" icke vara lämpligt.

Namnet betyder föga, men jag anser det dock här ganska berättigadt, då denna bana har för ändamål att söka åstadkomma en förening mellan hufvudstaden och bergslagen. Det är icke, såsom den aktade talaren sagt, meningen att bygga en jernväg utefter Mälarens strand, utan meningen är att bygga en jernväg, som går från Stockholm till Norbergs bergslag med bibana till Köping, och man har äfven tänkt sig att från Norberg utsträcka denna bana till Grängesberget blott man får tid och medel dertill. Jag vågar i detta fall afgifva ett positivt yttrande, emedan jag tror mig känna till dessa förhållanden bättre än den ärade ledamoten.

En aktad talare från Småland och äfvenledes en aktad talare från Elfsborgs län hafva sagt, att det vore endast under förutsättning att man finge lån af staten som detta bolag skulle komma till stånd. Detta är ett fullkomligt misstag. Bolagets existens eller fortgång är ingalunda beroende af huruvida lån kommer att beviljas eller icke, men det är naturligt, att de, hvilka satt sig i spetsen för ett företag, som afsåg att gagna ett så viktigt privat intresse och tillika för staten borde kunna vara så nyttigt, ansett sig kunna våga att hos statsmakterna anhålla om ett bidrag, som blifvit lemnadt åt andra mindre viktiga privatbanor än denna. Om Herrarne vägra detta anslag, så är det naturligt att ett sådant icke kan erhållas, men detta kan icke förhindra bolaget att bygga; ett stort och mäktigt intresse kan icke på det sättet förqväfvas.

Vid förra riksdagen sade man: om dessa banor verkligen funnos, om alla dessa opinionsyttringar voro uttryckta i penningar, då behöfde icke staten kasta bort sina medel på en Sala-bana, men det är ingenting annat än opinionsyttringar; och jag minnes att just den aktade talaren från Jemtland då på ett skämtsamt sätt yttrade, att det alls icke vore någon konst för honom heller att skaffa några tusen namn underskrifter för en annan bana.

Nåväl, mina Herrar, Riksdagen beslutade en bana, som, såvidt på den berodde, skulle döda dessa intressen — och hvad blef följden? Jo, att man med egen uppoffring beslöt bringa den önskade banan till verkställighet.

Nu säger man: ja, det är godt och väl att de kommit derhän, men det betyder ingenting, ty få de icke lån, så komma de icke till lifs igen. Jag ber i detta afseende endast att få fästa uppmärksamheten på hvad jag nyss haft äran nämna.

Samme aktade talare från Småland har ansett den besparing som skulle vinnas, obetydlig. Ja, detta ordet "betydlig" eller "obetydlig" är ett mycket relativt begrepp; jag tror dock att 10,000,000 R:dr är för svenska folket ganska mycket penningar. Det representerar en ränta af 600,000 R:dr, eller nära $\frac{1}{2}$ del af hela vår bevillning, och detta är väl ändå en ej obetydlig summa.

En aktad talare från Halland har uttalat sin förundran deröfver, att jag, då frågan vid 1857 års riksdag var före, kunde kämpa för Sala-linien.

Jag ber denne talare observera, att så icke var förhållandet.

Det var då icke fråga om att afgöra norra banans sträckning. Det var visserligen framlagdt ett system, som vann approbation af Stats-Utskottet, men det blef icke antaget af Riksdagen.

Dessutom, efter som den aktade talaren fäst at så stort intresse vid hvad jag sagt, så skulle det vara glädjande för mig, om han äfven velat taga reda på hvad jag vid sednare riksdagar yttrat i denna fråga, när den verkligen förekommit till afgörande.

Den första undersökningen gällde allenast den södra och vestra banan; den norra var då ännu icke fråga om. Denna har sedermera varit föremål för allvarsam pröfning och i Friherre Ericsons plan har redan afvikelse egt rum, i det denna afsåg en mera vestlig riktning. Dessutom får jag fästa uppmärksamheten på att, i så rent praktiska frågor som denna, man måste följa med sin tid, och jag kunde icke år 1857 drömma om att man år 1871 skulle vilja bygga en jernväg norr om Mälaren, utan att staten skulle behöfva kasta ut en enda skilling.

Samme talare har med ett ganska skarpt yttrande uttalat sig emot en författare, som i Stockholms Dagblad vågat yttra en varning mot Salabanen. Han anser det vara ett obehörigt tilltag att låta framlägga ett sådant yttrande på ledamöternas bord. Jag för min del, som fått mitt bord öfverlastadt af en mängd föga värderika skrifter, får bekänna, att denna broschyr är ganska upplysande och således icke bör med alldeles så förnämt förakt betraktas.

Författaren visar nemligen, att man med samma summa, som Salabanen med bibana till Westerås skulle kosta, kan åstadkomma, i stället för 20 mil jernväg, 37 mil, omfattande en jernväg från Thureberg till Sevala, Engelsberg, Norberg, Krylbo och Storvik, en annan från Sevala till Westerås och Köping, samt en tredje från Upsala till Margrethill äfvensom härförutom en bana ända upp till Sundsvall. Detta vore väl för Norrländningarne af ännu större betydelse än att få åka på stambana.

Slutligen har här blifvit gjorda anmärkningar af en aktad talare från Skåne, hvars ord i denna Kammare hafva så stor betydelse, att jag fruktar att, sedan han yttrat sig för bifall till Utskottets förslag, det är fåfängt att tala för en motsatt åsigt. Han har yttrat att det vore af hufvudsaklig vigt för Riksdagen att bibehålla sin värdighet, och att denna värdighet fordrade att Riksdagen icke frånginge sitt en gång fattade beslut. Samma ömbet om Riksdagens värdighet har äfven blifvit uttalad af representanterna från Halland och från Upsala. Jag tillåter mig förklara, att jag är lika mån om Riksdagens värdighet, men jag utbeder mig att få ingå i någon undersökning om hvad Riksdagen verkligen beslutat och tror det vara skäl att göra sig reda härför innan man uttalar sig så kategoriskt. Dessa Herrar hafva sagt, att allt hvad som nu i denna fråga framhållits blifvit af förliden Riksdag pröfvadt och att man först efter en sådan noggrann pröfning beslutat sig för Salabanen. Jag vågar bestrida detta och åberopar i sådant hänsende beslutet vid 1870 års riksdag, intaget i Riksdagens underdåniga skrifvelse N:o 67, der det heter, bland annat: — — — — "Då således, enligt Riksdagens åsigt, företrädet bör lemnas åt den bland de föreslagna tvänne bansträck-

ningarne, som medför största besparing i kostnaderna för dess byg-
gande, underhåll och trafikering, då i öfrigt icke några öfvervägande
fördelar skulle vinnas genom antagande af den längre och kost-
sammare linien, har Riksdagen ansett sträckningen från Upsala öfver
Sala, Brovallen och Krylbo ega företräde framför den af Eders Kongl.
Maj:t föreslagna sträckningen från Thureberg öfver Sevilla till sist-
nämnda ställe“.

Nu är ju Riksdagens beslut tydligen grundadt derpå, att de
ekonomiska fördelarna af Salabanen skulle vara så stora, att de öfver-
vägde de politiskt-militära fördelarna af Sevallabanen; men, sedan
man nu här kan få två linier, som vida fullständigare än Salabanen
uppfylla de ekonomiska och tvifvelsutän afven de militära behofven,
så förfaller ju den grund, hvarpå man byggt detta Riksdagens beslut,
och det är därför som jag vågar påstå att, om dessa fakta före-
funnits vid förra riksdagen, dess beslut då blifvit annorlunda. Men
riksdagen hade nog ändå för den, som velat à tout prix hafva Sala-
banan, kunnat hitta på andra skäl.

Afven de som aldrig mest fästa afseende på Riksdagens värdig-
het, måste väl emellertid finna, att sådana omständigheter sedan sista
riksdagen inträffat, att man kan hafva berättigade skäl att frångå
det då fattade beslutet. Dessa 10,000,000 R:dr äro verkligen någon-
ting att fästa afseende på. Man har frågat: hvad skulle följderna blifva,
om Riksdagen ändrade beslut? Jo jag får säga, att det är verkligen
för samhällets utveckling och framåtskridande af vigt, att vi icke stå
och trampa på ett ställe och likasom strutsen sticka hufvudet i
busken.

Hvad jag nu anfört, utgör svar på alla de anmärkningar, som
här blifvit uttalade.

Jag ber få tillägga ett ord. Jag tänker mig att staten icke bör
afsäga sig sin rättighet att bygga denna bana. Riksdagen beslutar
då 10,000,000 R:dr dertill. Bolagen bygga också sina banor, då möj-
ligen smalspåriga, och vi få således en jernväg öfver Sala, en annan
till Engelsberg och Smedjebacken och en tredje från Upsala till
Margrethill. Då nu dessa tre banor blifva byggda, tro då Herrarne
att detta kan vara rätt handladt mot öfriga delar af landet, som
icke fått någon jernväg alls, att man på detta sätt bygger staten
till förlust - ty staten kan då icke på denna bana få annan trafik,
än den som tillhör dess egentliga trafikområde? Då dessa bolag
naturligtvis afven fått vidkännas stora ekonomiska uppoffringar, så
blir ju afven detta en förlust för staten, likasom för den enskilde,
och i trots af denna betydliga statsekonomiska förlust vilja Herrarne
utsträcka jernvägarne på statens bekostnad ända till Norrland. I
en tid, då man måste göra så stora ansträngningar för försvarsvä-
sendet, anser man sig af endast formela skäl böra förkasta så vackra
erbjudanden, som här blifvit gjorda.

Jag fortfar att yrka bifall till Herr Leijonackers förslag.

Friherre Raab, Adam: Då jag tog så liffig del i debatterna
angående denna fråga vid förra riksdagen, skulle möjligen en tyst-
nad nu från min sida kunna tolkas så som jag skulle hafva blifvit

öfvertygad af de många broschyrer, tidningsuppsatser och tal, som haft till uppgift att förändra åsigtterna hos litet hvar. Jag erkänner villigt, att det är med en seghet, en energi och en kraft, som öfvergått allt hvad man hittills sett vid våra riksdagar, som man sökt framhålla Sevalla-banans företräden i ett eller annat afseende. Den är en af Thors bockar, som icke dör vid denna riksdag och som troligen kommer åter vid hvarje riksdag ända till dess en sådan bana blifvit byggd antingen med eller utan anslag af staten. Jag skulle emellertid anse mycket lyckligt, om de, som äro så nitiska för saken, kunde åstadkomma denna bana, vare sig bred- eller smalspårig, utan statsanslag och mig skulle det icke skrämma, om den blefve smalspårig. utan jag skulle anse det såsom bevis på, att jag hade rätt förra riksdagen. då jag sökte ådagalägga, att smalspåriga banor icke stå andra banor efter, om endast skenorna äro så starka, att de ega tillräcklig bärighet.

Hvad som egentligen i första rummet nu företer sig till besvarende är den frågan, huruvida det vore lyckligt, om Riksdagen skulle år 1871 öfverändakasta det beslut, som den föregående året fattat. Visserligen har jag hört den siste aktade talaren säga, att, om man vill komma framåt, måste man nu kasta öfver bord hvad man förut beslutat och fatta nya beslut, men jag frågar eder, mine Herrar, hvart man kommer, om man så handlar. Jo, om man den ena riksdagen beslutar ett och den andra ett annat i samma fråga, så kommer man just tillbaka till samma punkt eller kommer att stå och stampa på samma ställe; och hvilken säkerhet skulle då finnas i våra beslut? Vi hafva för ej länge sedan fattat beslut derom, att hvitbetssockertillverkningen några år härefter skall beskattas. Om nu någon tog sig före att hitta på ett annat sätt för denna beskattning, än det af Riksdagen beslutade, skulle då denna fråga äfven kunna anses öppen? Hvarthän, mine Herrar, skulle det leda, om man toge sig för att på det sättet upprifva beslut man redan fattat? Vi hafva äfven beslutat storartade anslag för vårt försvarsväsende, hvilka skulle komma att utgå under loppet af flera år; men huru skulle man kunna begära, att Regeringen skulle vidtaga några åtgärder för försvarets ordnande, om den icke kunde påräkna, att dessa anslag komma att honoreras af en efterföljande Riksdag, utan hade ett befara, att desamma kunde komma att indragas genom ett sednare beslut. Mig synes, att det vore en stor olycka, om en sådan osäkerhet i Riksdagens beslut komme att göra sig gällande.

Man har här såsom bevis på det stora intresse, som Sevalla-banan skulle ega för Stockholms stad, åberopat, att för denna bana i Stockholm tecknats aktier till ett belopp af 2,000,000 R:dr, men jag får fästa uppmärksamheten derpå, att under sednaste tiden i Stockholm visat sig en synnerlig beredvillighet att teckna aktier. Vi hafva t. ex. sett, att, då fråga väcktes om bildande af ett nytt bankbolag, redan under första dagen tecknades aktier för öfver en million och andra dagen ytterligare en million, hvarjemte tecknats en million, som icke kunnat antagas, att för tvänne nybildade återförsäkringsbolag tecknats en million för hvardera, äfvensom för Ljusne sågverksaktiebolag en million. Detta förhållande utgör ett godt ti-

dens tecken och antyder en benägenhet att teckna aktier, som möjligen icke fortfar vid nästa riksdag.

Jag vill äfven fästa mig vid en annan omständighet eller att, såvidt jag kan tyda svenska språket, Kongl. Maj:t verkligen sanktionerat förra Riksdagens beslut angående norra stambanans fortsättande från Upsala, ty annorlunda kan jag icke förklara de ord, som förekomma i statsrådsprotokollet för den 16 December sistlidne år och den 7 Januari innevarande år. Jag beklagar, att Friherre Bildt, som är en varm rojalist, gjort sig skyldig till någon advokatur, då han velat betaga betydelsen af nämnda protokolls innehåll, men jag, som är lika god rojalist som Friherre Bildt, tror icke, att det kan hafva varit Regeringens mening, att med dessa ord lura svenska folket.

Den ekonomiska sidan af saken har här af många talare framhållits och man har sagt, att genom vidhållande af Riksdagens beslut angående Salabanen skulle 10 millioner blifva bortkastade, men jag anhåller att få uppgifva några siffror, hvilka, huru obehagliga de än kunna vara, dock äro ganska bevisande. Jag ber då få erinra, att för anläggande af en bana mellan Thureberg och Engelsberg jemte ombyggnad af Norbergsbanan skulle erfordras ett låneunderstöd af staten å 5,221,000 R:dr eller två tredjedelar af det belopp, hvartill anläggningskostnaden blifvit beräknad, samt att en bana mellan Krylbo och Storvik skulle för staten medföra en kostnad af 5,242,000 R:dr. Dessa siffror har jag hemtat från litt. A i en af chefen för statens jernvägsbyggnader upprättad och statsrådsprotokollet i denna fråga bilagd jämförelsetabell, som utvisar de olika kostnader, hvartill norra stambanan skulle uppgå efter olika byggnadssätt. Om jag återtager den siffra, som förekommer i tabellen under litt. B, der kostnaden blifvit beräknad just efter det byggnadssätt, som af Kongl. Maj:t antagits, skulle kostnaden för banan Krylbo—Storvik uppgå till 4,254,000 R:dr, och sålunda skulle staten i och för bansträckningen Thureberg—Storvik få utgifva 9,475,000 R:dr eller nästan samma belopp, som skulle erfordras för banan Upsala—Sala—Krylbo—Storvik, eller 9,688,000 R:dr, hvilken kostnad chefen för Civildepartementet dock beräknat kunna ytterligare nedsättas. Häraf visar sig, att man icke kan med skäl säga, att 10 millioner skulle komma att bortkastas, om Salalinien utföres, genom hvilken dessutom den fördel skulle vinnas, att allt hvad staten vidare behöfde utgifva vore ett understöd af två tredjedelar af anläggningskostnaden för en bana Sala—Westerås—Köping. Skilnaden i de kapitalutgifter, som staten skulle få vidkännas för de olika båda banorna, skulle således icke blifva särdeles stor, men jag vill äfven fästa mig vid den ränta, staten kunde vänta å sina medel, om den bygger Salalinien, och i detta afseende vill jag taga fasta å Herr Leijonanckers yttrande, att linien Krylbo—Storvik skulle blifva så ypperlig, att den väl skulle kunna jämföras med Gefle—Dala-banan. Jag vill visserligen icke beräkna, att Sala-banan skulle komma att gifva mera än, i likhet med statens öfriga banor, 3 procent å anläggningskapitalet, men den skulle dock alltid komma att gifva 1 procent mera än öfriga stambanor, emedan den med lika stor trafikförmåga som dessa skulle komma

att kosta endast tre fjerdedelar så mycket som de. Sålunda bör väl kunna beräknas, att denna bana skulle gifva 4 procent å anläggningsskapitalet, och om dessutom de förhoppningar skulle förverkligas, som cheferna för Trafik- och Byggnadsstyrelserna uttalat eller att annuiteterna å denna bana skulle komma att hastigt stiga, torde möjligen den tid icke vara långt aflägsen, då Sala-banan kan komma att afkasta 5 å 6 procent å anläggningsskapitalet.

Jag har särskildt fästat min uppmärksamhet dervid, att, under det vid förra riksdagen frågan gällde, huruvida norra stambanan skulle gå öfver Sala eller Sevalla, det nu icke vidare är fråga om att den skulle gå öfver Sevalla direkt till Storvik utan att man nu ej vill utsträcka den längre än till Engelsberg. Från Engelsberg till Norberg är emellertid 1.50 mil, från Norberg till Krylbo 1,66 mil, från Krylbo till Storvik 5,35 mil och lägger man härtill vägen mellan Stockholm och Engelsberg, får man 21,51 mil, hvaremot Salalinien innehåller från Storvik till Krylbo 5,35 mil, från Krylbo till Upsala 8,50 mil och från Upsala till Stockholm 6,20 mil eller tillhoppa 20,05 mil. Sålunda skulle denna jernväg, om den byggdes i de kurvor, som de enskilda bolagen föreslagit, eller från Thureberg öfver Engelsberg och Krylbo till Storvik, blifva 1.46 mil längre, än om den bygges öfver Sala till Storvik.

Man har sagt och särskildt har en aktad representant på Stockholmsbanken betonat, att det vore narraktigt af Norrländningarne, att de icke vilja åka på privata banor, men jag tillåter mig med anledning deraf nämna, huru många olika banor man skulle få att befara, om norra stambanan komme att utföras af enskilda bolag. Den som komme norr-ifrån skulle nemligen, sedan han lemnat Gefle - Dalabanan, nödgas byta om vagn vid Krylbo, vid Norberg, vid Engelsberg och vid Thureberg eller 5 olika gånger på en sträcka af 20 mil, och om man ämnade resa vesterut finge man ytterligare vagnombyte på Köping -Hult-banan.

Vidare får jag erinra, att det icke är någon bagatell att ändra redan fattade beslut, som kunna inverka på landets eller en viss orts ekonomiska förhållanden. Jag minnes, att, då jag på 1840-talet gjorde ett besök i Köpenhamn för att taga reda på förhållandena i Danmark med bränvinstillverkningen, hade derstädes nyligen utkommit en författning, som ändrade en kort tid förut meddelad föreskrift, och att Regeringen derföre ansåg sig skyldig att lemna ersättning åt dem, som genom den förändrade lagstiftningen kunnat blifva på något sätt lidande. Till följd deraf att man är mån om att skydda näringsidkarne i Danmark från förluster, som bero på lagstiftningen, är välmågan der också stor, men så nogräknad har man aldrig varit i vårt land, der affärsmän i allmänhet icke hafva någon stabilité i lagstiftningen att bygga på. Hvad nu särskildt Sala-banan beträffar, så har jag från säker hand mig bekant, att åtskilliga skogar och grufvor i Salatrakten blifvit uppköpta i beräkning på jernvägen, af samma anledning en masugn ombyggd, en nickelgrufva upptagen o. s. v.; och jag hemställer, huruvida det kan vara rätt att de, som i förtroende till Riksdagens beslut inlåtit sig i stora affärer och satt sin välfärd på spel, skulle göra förluster

utan någon godtgörelse därför af staten. Slutligen förefaller det mig som om denna Kammare borde vara den sista, att ändra hvad som vid en föregående riksdag blifvit beslutadt. Endast detta har jag velat säga i afseende å riktningen. Hvad beträffar det belopp, som bör anslås till norra stambanan, så utgår jag från den föreställning, att det för bedömande häraf är bäst att först göra sig reda för, huru mycket man vill bestå till understöd åt enskilda jernvägar och på hvad sätt man vill understödja dessa. För min del vill jag på förhand förklara, att jag anser det vara mycket ändamålsenligare att understödja enskilda jernvägsföretag genom låneunderstöd till $\frac{2}{3}$ af anläggningskostnaden än att lemna en fjerdedel deraf utan återbetalningsskyldighet. Deremot anser jag, att en million om året är en alldeles för ringa summa för understödjande af enskilda jernvägar, isynnerhet när den skall lemnas såsom lån. då enskilda jernvägar endast skulle blifva bygda för en och en half million om året, hvilket uppenbarligen är för litet. Jag tror därför att en medelväg, som man skulle kunna hålla ut med, vore om staten årligen bygde för 3,000,000 R:dr samt lemnade understöd till enskilda jernvägars utförande till belopp af 2,000,000 R:dr. Fem millioner om året torde staten kunna använda för jernvägars byggande, utan att derigenom något äfventyras, och det skulle vara till mycken skada för landet, om jernvägsbyggnaderna icke kunde bedrivas i lika stort omfång det ena året som det andra, emedan derigenom skulle framkallas mycken fattigdom ibland den arbetande befolkningen samt det dessutom äfven för staten måtte vara en fördel, att jernvägsarbetena icke förhastigt afbrytas.

Jag får på nu anförda skäl yrka bifall till Utskottets förslag i förevarande punkt.

Grefve Mörner, Oscar: Det torde icke hafva fallit ur minnet, att den första egentliga jernvägsanläggning här i Sverige var Köping—Hultbanan. Den princip, som då försöktes, var, att jernvägsanläggningarne skulle vara industriella företag, som öfverlemnades åt enskilda bolag. Denna princip var utan tvifvel theoretiskt riktig, men tyvärr visade utgången då, att förhållandena här i landet ännu icke voro så utvecklade, att man på nämnda väg kunde få några jernvägar till stånd. Då man emellertid i allt fall skulle bygga jernvägar, beslöt man sig för att på statens bekostnad bygga stambanor. Theoretiskt var detta beslut åter oriktigt ty, enligt nationalekonomiens principer, bör staten icke befatta sig med dylika anläggningar, utan öfverlemnas desamma åt den enskilda företagsamheten, emedan det alltid står fast, att, då jernvägar byggas för statsmedel å en trakt, så säger den andra, som icke fått någon bana, att det sker en orättvisa. Emellertid antog man principen att bygga stambanor på statens bekostnad, och dermed har man sedermera fortgått, om äfven år 1867 endast ett mindre anslag beviljades. Kunde man nu, utan att begå en orättvisa, stadnø och säga, att nu skall staten icke bygga mera, att nu är tiden inne, då detta må bero på den enskilda företagsamheten, då skulle äfven jag anse det vara riktigt, och härigenom skulle upphävas allt detta split och de mångfaldiga tvister,

hvarom våra riksdagar bära vittne. Men vi hafva kommit så långt, att detta icke låter sig göra, då vi framför allt måste vara rättvisa. Jag kan då icke finna annat än att vi äro tvungna att med eller mot vår vilja ännu en tid fortgå att anslå medel för byggandet af ven af stambanor och tillfredsställa de fordringar, som äro berättigade från de delar af landet, hvilka ännu icke fått några sådana vägar. Det finnes två stora trakter i vårt land, som sakna dem. Den ena trakten sträcker sig genom Westmanland mot gränsen till Nerike och fram mot Dalarne, der visserligen redan ett engelskt bolag håller på att bygga någon jernväg, men der ännu en statsbana torde böra gå fram, enär det är i denna trakt som Sveriges rikaste bergslager finnas. Den andra trakten är Norrland. Att det här icke kan gå så fort, och att denna landsort tyvärr kommer att länge sakna jernvägar, kan beklagligen icke nekas; men en annan sak är det, att göra intet och säga, att man skall låta frågan falla. Denna ståndpunkt kan jag numera, efter de förhållanden som egt rum, icke intaga. Hvad angår de nämnda orterna i Westmanland med Kopparberget, så ljuder allt intresse, att tillfälle beredes, så fort som möjligt, för jernvägsanläggningar derstädes. Här af framgår, att jag omfattar den åsigten, att jernvägar skola byggas norrut och nordvest. Frågan blir då blott huru detta skall ske? Det är utan tvifvel ett besynnerligt förhållande, att de män, som man skulle tro hafva blicken öppen för Stockholms intressen och behof, så länge varit stilla och synts icke anse några åtgärder eller ansträngningar nödvändiga, eller att Stockholm egentligen hade några intressen att i nordvestra delarne af landet bevaka, men så uppkom inemot förra riksdagen frågan om en stambana norrut och se då, likasom af ett trollslag, framkommo önskningar och anspråk och med en förunderlig snabbhet ordnades krafter till gemensamt bemödande att söka få denna jernväg dragen i linien Thureberg—Sevalla. Trots alla dessa bemödanden segrade likväl vid riksdagen den meningen, som förfäktade Upsala—Salalinien, och då detta beslut fattades efter en föregången omsorgsfull utredning af frågan samt noga öfverläggning inom Kamrarne, lärer väl icke någon kunna påstås, att det var ett öfveriladt och förhastadt beslut, då förhållandet tvärtom är att det var noga och moget öfvertänt. Sedermera har ock Regeringen visat sig varmt omfatta försäget och vilja på bästa sätt bringa detsamma till verkställighet, hvarom de omsorgsfulla undersökningar om byggnadssätt och trafikförhållanden m. m., som blifvit ombesörjda och oss meddelade, nogsamt vittna.

Oaktadt allt detta har likväl inträffat, att ett bolag framkommit och, derigenom att det erbjudit sig att såsom privatbana bygga vägen öfver Thureberg och till Sevalla, trott sig kunna påfördrå att staten skulle inställa sin redan beslutade jernvägsbyggnad och i stället understödja detta bolag. För en sådan begäran kunde man då vänta, att den föreslagna privatbanan skulle i allo uppfylla det mål man åt stambanan anvisat och att i öfrigt betydande förmåner skulle för staten uppkomma, men huru visar sig detta förhållande? Jo så, att denna bana skall gå först i en alldeles icke för stambanan afsedd riktning till Engelsberg och sedan med en betydlig krokväg till

Krylbo, hvarefter det lemnades oafgjordt, om en stambana skulle ifrån Krylbo till Storvik byggas, eller om denna bandel skulle jemväl genom enskildas bemödanden anskaffas. Banans sträckning skulle således icke gå på det sätt statsmakterna ansett önskligt, och i fråga om kostnaden skulle många millioner utgå, väl endast såsom lån, men med betydliga förluster genom åtskilliga års räntefrihet och sedermera en så långsamt inflytande betalning, att föga någon förlust kunde anses för staten: uppkomma genom att alldeles utlägga penningarne, men deremot förvärfva en ökad värderik egendom genom den bygda banan. Jag klandrar ingalunda de Herrar, som omfattat planen för byggandet af Sevallalinien och, då de trott stora intressen derunder förknippade, sökt så godt de kunnat arbeta för densamma, men jag vågar dock hoppas, att opartiske granskare och en gång en pröfvande efterverld skola finna, att sedan, innan något Sevallabolag fanns, Riksdagen förra året beslutat en stambana öfver Sala, och förberedelser dertill äro gjorda, så har Riksdagen äfven handlat klokt och välbetänkt, då den, med vidblifvande af sitt beslut, icke lätit sig genom förespeglade penningefördelar bevekas att uppoffra hvad som är mera värdt, sitt anseende inför nationen, såsom den der är mån att betänka besluten innan de fattas, men sedan icke helier låta lättsinnigt förmå sig att besluten öfvergifva. Dessutom, om beslutet att bygga stambanan till Krylbo öfvergifves, hvad garanti finnes att någon sådan bana kommer att vidare norrut byggas? Man har vant sig att bryta icke endast löften, utan äfven fattade och till verkställighet utlofvade beslut, och vid den påtryckning, som ifrån många andra orter af riket och säkerligen med mäktiga förespråkare kommer att ega rum för att få alla möjliga medel anvisade till byggande af bibanor med gagn för de redan befintliga stambanorna, kan hända att Norrlands rättmätiga fordran på en jernväg blifver alldeles åsidosatt. För min del erkänner jag Norrlands rätt att erhålla en stambana, om äfven icke upp till Haparanda, dock så långt tillgångarne kunna medgifva och landets förhållanden göra anläggandet rimligt. Här har blifvit mycket för Savallabanen sagdt, som dock är vordet af andra talare bemott, hvilka äfven i detalj utredt den finansiela sidan af saken, och jag inskränker mig derföre att förklara, att jag icke kan med min röst bidraga dertill, att det beslut, som Riksdagen förra året fattat, skulle, ur nu uppgifna grunder, upphävas.

Härförutom förekommer jemväl frågan om den summa, som skall af Riksdagen anslås till fortsättande af statens jernvägsbyggnader. Dervid vill jag fatta mig kort och hemställa, om icke med afseende på de uppgifter, som blifvit gjorda, man skulle kunna anse, att åt stambanorna borde anslås mera än 3,000,000 R:dr. som Utskottet föreslagit. De i Kongl. Maj:ts proposition anförda skäl och framställda utredningar synas mig tala för beviljande af de anslag Regeringen föreslagit, eller för östra stambanan 2,100,000 R:dr och för norra stambanan 1,900,000 R:dr, hvilket Herr Ekman jemväl i sin reservation upptagit. Försigtighet är visserligen bra, men ehuru jag icke vill rusa framåt, så kan jag likväl icke finna hvarken att landets disponibla kapital genom det ökade anslaget skulle för hårdt anlitas, eller att

jernvägarnes inkomster icke skola lemna ränta till annuiteten för statens jernvägslån, och jag får därför förena mig i det yrkande som Herr Ekman framställt.

Friherre von Essen: Då jag nu ber att få förorda den reservation Herr Leijonancker afgifvit, får jag i motsats till den siste talarren säga, att mina betänkligheter emot det förslag, som i denna reservation blifvit framställt, icke bestå deri, att jag anser, att Riksdagens anseende skulle lida deraf, att det en gång fattade beslutet angående Salabanan nu skulle komma att uppskjutas eller måhända rubbas. Det förefaller mig omöjligt att ställa så stora pretentioner på Riksdagens förutseende, att dess beslut skulle vara ofelbara för framtiden, och att nya förändrade förhållanden icke kunde gifva anledning till rubbning af dess beslut, om detta befunnes klokt och nyttigt. För mig synes det snarare, som man skulle hafva skäl att klandra Riksdagen för oklokhet, om den icke, i anledning af sådana förändrade förhållanden, rättade ett fattadt beslut, som kunde vara mindre ekonomiskt nyttigt. Hvad jag nu anført, hänsyftar dock utslutande på frågor af rent ekonomisk natur, i hvilka jag anser det böra stå Riksdagen fritt att göra en rubbning af ett föregående beslut, med hänsyn till hvad som kan vara mer eller mindre nyttigt. Mina betänkligheter mot Herr Leijonanckers förslag hafva bestått deri, att jag funnit det vara hårdt för de personer, hvilka bebo orterna i närheten af stambanan, att känna sig bedragna på det sista året gifna löftet om banans byggande. Men jag har också funnit, att statens ändamål står öfver alla enskilda intressen, och att ett beslut i en sådan ekonomisk fråga som denna icke är att förlikna med ett kontrakt ingånget med de enskilda, utan att deras intressen måste underordnas statens; äfvensom jag funnit, att det skulle vara svårt att vidtaga någon förändring i all ekonomisk lagstiftning, tullagstiftning eller dylikt, som har direkt inflytande på enskilda företag, derest man ansåg, att en rubbning i den enskilda spekulationen vore vådlig, och att man af denna anledning borde afhålla sig från förändringars vidtagande. Således anser jag, att, om en rubbning eller ett uppskof af ett fattadt beslut skulle befinnas vara nyttigt, så måste ock betänkligheten deremot vika. Detta är min enskilda uppfattning af saken, och vi hafva hört, att uppfattningen häraf är olika hos olika personer. Frågan härvidlag är således att afgöra, huruvida de banor, som blifvit ifrågasatta att byggas af enskilda bolag, skulle komma att blifva för landet af större nytta än den bana, som är beslutad öfver Sala, samt att tillse hvad gagn statsverket häraf skulle hafva, ty landets nytta är i första rummet att taga i betraktande. När då dessa enskilda banor genomlöpa ganska bördiga och rika trakter, som äro äfven i afseende på naturalster fullt jemförliga med den trakt som Salabanan skulle passera, då förefaller det mig att dessa enskilda banor, som sprida sig öfver en betydligt större yta, skola gagna landet mera. I det afseendet vill jag först nämna den stora fördel som förbindelsen med Norrland skulle få, ty det är ett faktum att Upsala—Margrethillbanan erbjuder den norrländska trafiken 6½ mils kortare väg, än om banan skall gå öfver Sala. Såsom en ej

mindre vigtig faktor bör man taga i betraktande den högst betydliga Gefle-trafiken. Jag vill endast nämna några officiella siffror. Sommartrafiken med större fartyg och ångfartyg från Gefle till Stockholm uppgår till 195,000 centner och från Stockholm till Gefle 577,000 centner. Således summa 7 å 800,000 centner gods, som föres emellan dessa båda städer. Detta gods består hufvudsakligen af köpmansvaror och spannmål, som med lätthet under vintern kunna föras på jernväg. Jag har här icke nämnt en mängd mindre vedskutor och båtar, som gå med laster på denna led. Detta angående Gefle-trafiken; hvad den öfriga norrländska trafiken beträffar, vill jag icke trötta Kammaren att höra de uppgifter jag har derom. Från Storvik blir vägen två mil kortare öfver Margrethill än öfver Sala; och således skulle derigenom Margrethillbanan från Salabanan draga största delen af den norrländska trafiken och sistnämnda bana blifva mindre fördelaktig. En talare har sagt, att Norrlandstrafiken blott hade omkring 2 mil längre väg öfver Storvik än öfver Margrethill, som nyss nämndes är dock afståndet från Gefle till Stockholm öfver 6½ mil kortare öfver Margrethill än öfver Storvik. Hvad för öfrigt trafiken från Storvik neråt öfver Köping till Göteborg beträffar, så blir den öfver Sevalla obetydligt längre än öfver Sala.

För den trafik åter, som skulle komma från vester öfver Köping, är af flera talare och i föl af dåvarande chefen för Civil-departementet visadt, huru viktigt det skulle vara att få 4 å 5 miles kortare väg genom antagande af Sevallabanan. Således skulle genom dessa begge enskilda banor stora fördelar beredas trafiken vester och norrifrån. Och angående trafiken från Norberg till Storvik kan ej nekas att den bör blifva högst betydlig under förutsättning, att sammanbindning eger rum mellan Storvik—Krylbo; och äfven om staten icke skulle vilja bygga denna bana, ehuru alla äro öfverens att densamma skulle vara särdeles fördelaktig, så gifves nog andra utvägar, ty jag är öfvertygad, att det skulle finnas enskilda bolag, som vilja göra detta. Det stora intresset för Salabanan har funnit sitt uttryck deri, att de Norrländska intressena skulle blifva svikna, om icke denna bana bygdes af staten och att i annat fall icke några stambanor för Norrland skulle vara att förvänta, samt att staten icke skulle kunna med sin materiel bedrifva den norrländska jernvägstrafiken. Jag tror dock, att, om staten vill bygga stambanor i Norrland, så är det icke någon omöjlighet att sjöledes föra dit materielen, äfvensom jag anser, att utsigterna för Norrland att få stambana skulle vara större, om staten, i stället för att kasta ut dessa 9 millioner till Salabanan, besparar dem; ty de millioner, som de enskilda bolagen begära, skola icke lemnas såsom anslag utan såsom lån.

Det har blifvit sagt, att beslutet om Salabanan mögnat under mångåriga strider, dock har den andra statsmakten, som mera opartiskt bedömer dessa saker, om jag minnes rätt, 3:ne gånger varit af den åsigt, att norra stambanan borde dragas vester om Sigtunafjärden.

Jag ber att slutligen få tillägga några ord i afseende på det be-
lopp, som skall af Riksdagen anvisas för statens jernvägsbyggnader.
Från 1868 års Stats-Utskott har utgått en sats, som håller på att
göras

göras till en trosartikel, att utgifterna för jernvägsbyggnaderna skulle vara beroende af de årliga trafikinkomsterna. Denna sats har så ofta blifvit uttalad att jag befarar, att Riksdagen tror att så bör vara förhållandet. Protester hafva likväl här i dag blifvit afgifna, och jag för min del får i likhet med dessa talare förklara, att det är ett högst besynnerligt sätt att ordna statsregleringen, att bestämma vissa inkomster till vissa utgifter. Jag kan icke finna hvad den ena inkomsten står i för slags beroende till den andra. Tvärtom synes mig att, under dåliga år, då jernvägarne kunna komma att lemna ringa afkastning, det dock blir nödvändigt, att arbetsförtjenst beredes befolkningen derigenom, att staten bygger jernvägar; ty skulle denna sats under sådana år göra sig gällande, så vore det mycket olyckligt; och jag kan icke annat än deremot aflägga min protest.

På grund af hvad jag sålunda anført får jag instämma i Kongl. Maj:ts proposition i afseende å beloppet som blifvit åskadt; hvaremot för den händelse, att norra stambanans fortsättande öfver Sala skulle blifva Riksdagens beslut, jag härmed anhåller att få anmäla min reservation.

Herr Statsrådet Bergström: Jag har begärt ordet andra gånger, för att göra några korta anmärkningar med anledning af åtskilligt, som här under öfverläggningen förekommit, sedan jag förra gången yttrade mig. Jag tillät mig då företaga en granskning af grunden för den beräkning, som jernvägskomiteén anställt för bestämmande af det belopp, hvilket kunde och borde årligen afses för byggande af jernvägar. Denna granskning har af den högtaktade vice ordföranden i Stats-Utskottet blifvit uppfattad så, som skulle jag påbördat komiteén att, vid anställandet af sin beräkning, hafva förbisett en vigtig faktor, nemligen att, om understöd lemnades åt sekundär- och tertiär-nätets banor, utdelning och kapitalafbetalning komme Staten till godo. Jag har verkligen icke lagt komiteén ett sådant förbiseende till last. Tvärtom påpekade jag, att komiteén sjelf framhållit denna omständighet, men från min ståndpunkt kunde jag ej godkänna, att komiteén icke låtit förhållandet gälla hvad det kunde, utan bortresonerade detsamma. Jag ansåg nemligen, att denna faktor borde afhålla komiteén från att, sedan den bestämt medeltillökningen i nettoinkomsten för trafiken å statens jernvägar till 308,000 R:dr, eller i rundt tal till 300,000 R:dr, å sistberörda belopp afpruta 20 procent. I sammanhang dermed anförde jag äfven två andra omständigheter, som bort afhålla komiteén från anmärkta nedprutning.

En talare från Östergötland har förmenat, att jag obetingadt godkände den af 1868 års Stats-Utskott uppställda grundsats, att man ej för framtiden borde göra större upplåningar för jernvägsbyggnadernas fortsättande än att annuiteten å dessa upplåningar kunde betäckas genom den årliga medeltillökningen af nettobehållningen å trafikinkomsterna. Jag tror ej, att detta godkännande följ sig så obetingadt, som man synes vilja antaga. Först tillåter jag mig erinra, att, då 1868 års Stats-Utskott uppställde denna grundsats, var fråga endast om byggnaden af stambanor och icke, såsom nu, jemväl af

enskilda banor. Vidare ställde jag mig, då jag förra gången hade ordet, på oförmälda grund, egentligen för att granska de beräkningar, som på densamma kunde byggas. Så vidt jag från min synpunkt uttalade något omdöme om oförmälda grundsats, föllo sig, så vidt jag minnes, mina ord så: "*och i allmänhet torde grundsatsen numera kunna få gälla, såsom i viss mån berättigad*". Utgående från denna grund kom jag till det resultat, att årliga byggnadssumman borde utgöra 5 millioner R:dr. eller samma belopp, som jag från en annan synpunkt, nemligen med afseende på näringarnes behof af kapital och arbetskraft, ansåg lämpligt. Jag tror det i allmänhet icke vara ändamålsenligt, att i angelägenheter, som bero af och syfta på hvad som är nyttigt och lämpligt, uppställa en stel theoretisk grundsats och lika stelt vidhålla densamma. Här, om någonsin, gälla skal dens ord:

"Grå är, min vän! all teori, till slut;
Blott lifvets gyllne träd är grönt!"

Vid innevarande riksdag har fråga blifvit väckt, dels om modifikation, dels ock om anstånd med verkställighet af förra Riksdagens beslut rörande fortsättande af norra stambanan från Upsala öfver Sala till Krylbo och vidare till Storvik. Under den öfverläggning, som i anledning af denna fråga uppstått, har en och annan värd talare sökt i olika riktningar tyda de beslut Kongl. Maj:t fattat, de åtgärder, Kongl. Maj:t låtit vidtaga och den proposition, Kongl. Maj:t framställt i anledning af 1870 års Riksdags berörda beslut. För min del, anser jag, att de handlingar, som föreligga, äro så klara och tydliga, att de ej borde kunna vara utsetta för olika tolkning; men om sådant, det oaktadt, skett, bevisar detta endast, att dessa handlingar, lika litet som andra menliga urkunder, äro fria från äfventyret att blifva olika tolkade. Saken förhåller sig helt enkelt så, att, sedan Kongl. Maj:ts Regering på grund af Sevallaliniens företråde i militäriskt och strategiskt afseende vid 1870 års riksdag föreslagit byggande af norra stambanan i nämnda riktning, men Riksdagen sådant oaktadt antog Salalinien, har Regeringen lojalt och konstitutionelt gått i den riktning, som af samma Riksdag anvisats i denna fråga, hvilken ytterst är af bevillnings natur. Detta får dock ej tolkas så, som skulle Kongl. Maj:ts Regering ändrat sin åsigt om Sevallaliniens företråde. För att förebygga all tvekan härutinnan, tillåter jag mig hänvisa till Statsrådets och chefens för Landtförsvars-departementet underdåniga anförande till statsråds-protokollet den 29 December 1870, der han, efter att hafva talat om jernvägarnes betydelse i strategiskt och militäriskt hänseende, yttrar sig sålunda: "Så länge frågan om norra stambanans riktning ännu var ofgjord, underlät jag icke heller att, i hvad på mig kunde ankomma, förfäktat den bansträckning, som enligt min öfvertygelse, bäst skulle hafva tillfredsställt landets militära behof; men, då Riksdagen funnit dessa syften böra tillmätas ett underordnadtt inflytande på sitt beslut, återstår för mig att i detta hänseende endast framhålla vigten deraf, att en bana norr om Mälaren bringas till utförande och, så skyndsamt omständigheterna möj-

ligen medgifva, sättes i förbindelse med den redan på Mälarens norra strand befintliga jernväg. Härigenom bildas en andra från hufvudstaden utgående militärväg, hvarigenom det blir möjligt att underhålla snabb kommunikation med de vestra och södra orterna och med arméens under krigföring så ytterst viktiga hufvuddepôt på Carlsborg.“

Frågan om ändring eller uppskof med verkställighet af 1870 års Riksdags beslut är emellertid väckt och måste inom Riksdagen afgöras, men hvar och en, som skall med sin röst bidraga till afgörandet häraf, torde böra hemta stöd för sin åsigt från hvad under diskussionen yttrats angående önskvärdheten att bevara Riksdagens värdighet och helgden af fattade beslut, å ena sidan, och angående beskaffenheten af de nya emergentia, de nya tillkomna omständigheter, som åberopas å den andra sidan; med ett ord, från hela innehållet af den förda öfverläggningen. Men ej må man till stöd för den ena eller andra åsigten förvänta något uttalande från Regeringen.

Herr Talman! Jag väntar ej möta någon motsägelse i denna Kammare, då jag förklarar det vara Kronans rådgifvares oefftergiftiga pligt att tillse, att Kronans värdighet ej i något afseende, således ej heller i förhållande till representationen, förspilles eller äfventyras; jag befarar dock högeligen att sådant skulle inträffa, om Kronans rådgifvare kastade sig in i förevarande strid, som bör utkämpas ensamt inom representationen. Hvarje försök att inleda dem i denna strid skall, jag förklarar det öppet, icke röna åsyftad framgång.

Många ledamöter yttrade härtill bifall.

Grefve Mörner, Carl Göran: Jag måste erkänna, att jag till en viss grad blifvit bragt ur koncepterna, genom det yttrande, som jag nyss hörde från en talare på statsråds-bänken, och det torde således ej förefalla underligt, om jag tvekar, huru jag rätteligen skall börja.

Jag hade antecknat mig till minnes: att, i anledning af förra Riksdagens beslut, Kongl. Maj:t under den 10 Juni sistlidne år anbefallt Jernvägsbyggnads-styrelsen att verkställa undersökningar rörande just den norra stambanans riktning från Upsala öfver Sala och norrut; att, sedan bemälde styrelse anmält att den 20 nästföljde September dessa undersökningar så långt framskridit, att alla dertill hörande fältarbeten blifvit afslutade, Jernvägstrafik-styrelsen erhållit nådig befallning att anställa beräkningar öfver de inkomster, som den förmodade trafiken på denna bana skulle komma att inbringa, äfvensom öfver den inverkan på de framtida drifts- och underhållskostnaderna, som de ifrågasatta olika byggnadssätten kunde utöfva; att sedermera den 16 December samma år chefen för Civildepartementet hemställde till Kongl. Maj:t, att, då för arbetsplans uppgörande för användande under år 1871 af de utaf Riksdagen för fortsättande af arbetena å norra stambanan beviljade medel angeläget vore, att Jernvägsbyggnads-styrelsen undfick bestämmelse om byggnadssättet för ifrågavarande jernväg, Kongl. Maj:t täcktes fatta beslut om det sätt, hvarpå underbyggnaden på den ifrågavarande

vägen skulle utföras; att, jemte det ett sådant beslut blifvit nämnda dag meddeladt, Kongl. Maj:t tillika anbefallt Styrelsen öfver statens jernvägsbyggnader att uppgöra och i vanlig ordning Kongl. Maj:ts prövning underställa arbetsplan för innevarande år; och vidare att den 9 sistlidne Januari Kongl. Maj:t under uttalande af den äsigt, att norra stambanan bör byggas med tung öfverbyggnad, till densamma fortsättande under år 1872 äskat ett anslag af 1,900,000 R:dr, och trodde mig med stöd af allt detta vara på temligen klar fot med frågan, helst jag derjemte ville erinra mig, att under förra riksdagen förskott begärdes på anslagen för år 1871, på det arbetet måtte så snart som möjligt kunna sättas i gång och någon tid ej gå förlorad, utan allt vara förberedt, så att, när arbetena å nordvestra stambanan upphörde, materiel och folk genast skulle kunna förflyttas och erhålla arbete på de båda beslutade stambanorna.

Jag tillstår att, efter alla dessa förberedelser, och då vi nu äro vid den tidpunkten på året, vid hvilken, efter vanliga förhållanden, jernvägsarbeten brukas företagas, jag väntat mig, med anledning af den befallning, som redan i December meddelades Jernvägsbyggnadsstyrelsen, att nu få mottaga underrättelse, antingen att arbetena oförtöfvadt skulle påbörjas med den million, Riksdagen förra året anvisat, eller åtminstone att byggnadsstyrelsen ställt sig Kongl. Maj:ts nådiga befallning till efterrättelse och inkommit med arbetsplan. Jag förmodar nu, att en sådan arbetsplan ej blifvit afgifven, då ej något i den vägen försports, och till en sådan förmodan tror jag mig hafva så mycket större anledning, sedan vi genom det yttrande chefen för Civil-departementet afgifvit, förnummit att frågan om norra stambanans sträckning är att anse såsom öppen.

Jag vill ej härom säga något vidare, utan har endast velat åstadkomma en faktisk sammanställning af de data, som förefinnas dels i chefens för Civil-departementet yttrande i December sistlidne år, dels i Kongl. Maj:ts proposition angående statsverkets tillstånd och behof. För min del behöfver jag ej heller i afseende häruppå uttala mig något mera, då min mening icke egentligen var att ingå i någon granskning af sjelfva stridsfrågan. Jag har förut varit medlem af en annan representantförsamling. Der var en gång en häftig strid om en jernbansträckning. Frågan gällde, då om densamma skulle dragas norr eller söder om Mälaren. Den afdelning af representationen, till hvilken jag hörde, fattade i Juni månad med ganska stor majoritet ett beslut, som åsyftade jernvägens dragande norr om Mälaren. Krafter kommo dock derefter i verksamhet, hvilka bragte ärendet derhän, att genom sednare beslut bestämdes, att frågan skulle underkastas votering i förstärkt Stats-Utskott, och vid den votering, som sedermera under sommaren egde rum uti nämnda Utskott, föll det förra af mig omnämnda beslutet med understöd just af medlemmarne af den afdelning af representationen, till hvilken jag hörde. Det rubbade beslutet bidrog, befarar jag, att i sin mån rubba förtroendet till fastheten hos nämnda afdelning af representationen och till pålitligheten af dess beslut, och med detsamma föll äfven öfvertygelsen om omöjligheten att genom konstlade medel åstadkomma ändring i dess beslut. Det var ett dåligt utsäde, som den gången

utlades, men frukten deraf var ej genast färdig. Utsädet grodde och åtta år derefter inhöstades den mogna frukten! Jag hoppas, att denna Kammare ej skall blottställa sig för att göra ett likartadt utsäde och att den aldrig måtte få uppskära en sådan frukt.

Jag anhåller om bifall till Kongl. Maj:ts proposition.

Herr Peyron: Den nu föredragna punkten anser jag mig böra uppfatta endast ur ekonomisk synpunkt. Då vi nu veta att två enskilda bolag hafva blifvit bildade för att anlägga jernvägar, den ena i riktning norr ut från Upsala, och den andra från en annan punkt på norra stambanan åt vester eller i samma riktning som Kongl. Maj:t förra riksdagen föreslagit för denna stambanas fortsättning; och då efter min öfvertygelse dessa bolag, äfven om de icke få understöd af Riksdagen, ändock skola komma till stånd, och de således, efter mitt förmenande, komma att, åtminstone till stor del, uppfylla det ändamål som äsyftas med denna norra stambana, så anser jag det åtminstone icke vara med en god och klok hushållning öfverensstämmande, att nu vidhålla föregående Riksdags beslut om denna banas sträckning. Jag vill icke med min röst bidraga till att onödigtvis kasta bort tio millioner riksdaler för en bana till Sala, hvilken summa enligt min tanke skulle kunna mycket bättre användas till understödande af enskilda banor.

Här hafva åtskilliga talare protesterat mot att upprifva ett beslut, som föregående Riksdag fattat. En representant från Upsala län gick i sin åsigt till och med så långt, att han påstod, att en representation, som för de mest tvingande skäl skulle upprifva ett en gång fattadt beslut, en sådan representation skulle icke hvarken ingifva eller förtjena aktning. Ja, det är visserligen möjligt, men jag tillåter mig likvisst att påstå, åtminstone kan jag icke hjälpa, att min åsigt är sådan, att en representation, som halsstarrigt skulle vidhålla ett en gång fattadt beslut, icke skulle vilja ändra det till följd af under tiden inträffade förändrade förhållanden, icke skulle vilja följa med sin tid, denna representation skulle ungefär komma på samma ståndpunkt som en privat person, hvilken vore lika konservativ och envis, det vill säga det skulle gå bakåt i stället för framåt. Jag må misstaga mig häruti, men det är min åsigt, hvilken jag icke vill fördölja.

En annan talare från Hallandsbanken har i afseende på samma fråga yttrat, att det vore mycket orätt att upprifva ett beslut, som Riksdagen fattat angående riktningen af en stambana, ty i de trakter, densamma skulle genomlöpa, kunde många personer i förlitande på Riksdagens beslut hafva vidtagit industriella anläggningar. Det är visserligen också möjligt, men det är säkert, att de privata personer, som ingå på industriella företag på grund af ett riksdagsbeslut rörande en jernvägsriktning, hvilken jernväg, såsom vi helt nyss hört af Herr chefen för Civil-departementet, ännu icke är af Kongl. Maj:t besluten eller sanktionerad, en sådan person visar, enligt min tanke, ett så stort lättsinne i sina affärer, att han förtjenar att göra förluster. De ifrågavarande personerna hafva i sådant fall ingått i sina spekulationer för tidigt, och samma förhållande torde äfven ega

rum med dem, som, enligt hvad en talare på Kalmarbänken uppgifvit, inköpt grufvor i ifrågavarande trakter.

Om jag ej missminner mig, så finnes för öfrigt ett prejudikat på att Riksdagen och äfven denna Kammare upprifvit ett förut fattadt beslut. Jag tror, att den 12 April 1867 upprefs här i denna Kammarbeslutet om nordvestra stambanans riktning.

En aktad talare på Östgötabänken har sagt, att Stockholm hittills icke mycket intresserat sig för att få jernvägar. Jag medgifver, att Stockholm från första början varit så uteslutande styfmoderligt behandladt som möjligt, men derföre att så varit, tror jag att det är så mycket mindre skäl att fortgå på samma bana och att nu, när ett enskildt bolag vill anlägga en jernväg, som skulle gagna Stockholm, på allt sätt arbeta emot, att ett sådant företag skall få understöd af representationen. Herr Grefven har tillika framkastat att här vore fråga om någon gåfva. Här har icke varit fråga om något sådant, utan endast om statsbidrag i form af lån, och jag hoppas, att bolaget, äfven om det blir helt och hållet utan hvarje understöd från statens sida, ändock skall vara i stånd att fullborda anläggningen.

Jag yrkar afslag å denna punkt af Stats-Utskottets framställning, och förenar mig med Herr Leijonancker i det af honom framställda förslag.

Grefve von Platen: Jag inser för väl hvad aktningen för Kammarben bjuder för att med mera än ett par ord förlänga diskussionen, men under det jag vet med mig sjelf, att jag icke kan beskyllas för att tillerkänna allt för liten helgd åt hvad som en gång blifvit beslutadt, måste jag dock reservera mig mot den sats, som här tyckes förvärfva sig konstitutionela rättigheter, nemligen att en Riksdag icke kan upphäfva, hvad en annan beslutat, och således, i trots af hvad jag förut alltid fått lära, en föregående binda händerna på en efterföljande. Jag hade äfven ämnat yttra några ord i afseende på den besynnerliga satsen, att genaste vägen till Norrland icke skulle vara öfver Margrethill, utan öfver Krylbo och Storvik, men om icke den aktade talaren på Westmanlandsbänken har kunnat öfvertyga Herrarne härutinnan, så kan jag icke tilltro mina ord mera verkan.

Jag yrkar bifall till Herr Leijonanckers förslag.

Herr Hallenborg: Det är icke lätt att fatta sitt beslut i en fråga, hvarom så många meningar blifvit uttalade. Vi hafva nemligen först Kongl. Maj:ts nådiga proposition om anslag af 1,900,000 R:dr till norra stambanan och 2,100,000 R:dr till den östra, derefter Stats-Utskottets förslag om anslag af 1,500,000 R:dr åt hvardera af dessa banor, och dessutom åtskilliga reservationer, bland andra, Herr Reuterswärds, som föreslår att norra stambanans byggande skuile börja vid Storvik i stället för vid Upsala, hvarigenom arbetena kunde fortgå utan skadlig inverkan på de olika linierna. Slutligen hafva vi Herr Leijonanckers reservation, hvari föreslås att man, då frågan är in suspensio, skulle uppskjuta tillämpningen af föregående riksdagsbeslut med afseende på norra stambanan och i stället under år 1872

använda 3,000,000 R:dr till byggandet af östra stambanan. Om jag icke hade andra bevekelsegrunder än mitt eget intresse, så skulle jag icke ett ögonblick tveka att bifalla Herr Leijonanders reservation, ty det är klart, att vi, som bo i de södra provinserna, måste intressera oss för östra stambanan. Huru mycket jag än vill att besparingar skola göras, kan jag dock icke finna annat än, att det i dessa jernvägsfrågor är svårt att lemna fältet öppet för ytterligare strider, och då man vidare har att stödja sig vid Kongl. Maj:ts proposition, på hvilken man ej behöfver frukta, att enskildta bevekelsegrunder inverkat, så yrkar jag till densamma bifall.

Herr Ekman Carl: Jag har begärt ordet med anledning af ett yttrande från den aktade talaren på Göteborgsbanken, som anfört en särskild mening i denna fråga. Han sade, att han under diskussionen blifvit fullkomligt öfvertygad, att hans åsigt vore den rätta, just derföre att så svaga skäl blifvit från den andra sidan deremot anförda. Jag ber med anledning häraf få säga, att, då det är antagligt att i en fråga sådan som denna, hvilken har stått på dagordningen allt sedan vi samlades till denna Riksdag, hvar och en redan har stadgat sin mening, så tror jag icke, att det tjenar mycket till att nu återupprepa alla de skäl, som förut blifvit anförda för den ena eller andra riktningen; man skulle nemligen icke kunna yttra något nytt uti denna fråga, ty allt hvad som derom kan sägas har redan vid förra Riksdagen blifvit framdraget, och när då de olika sidornas åsikter framställdes, så tillerkände Riksdagen ett större afseende åt de skäl, som anfördes för Salalinien. Detta har varit anledningen, hvarföre åtminstone icke jag för min del ingått i några närmare undersökningar, om vilkendera af dessa linier vore den bästa.

Den aktade talaren har förebrått dem, som påyrkat ett vidblifvande af förra Riksdagens beslut, att de icke fäst sig vid, att det han föreslagit endast är ett uppskof, utan i stället här talat om de olika riktningarne. Jag tror likväl, att, när man så gjort, så har man just gjort, hvad man borde göra, ty han säger visserligen i sin reservation, att man borde uppskjuta med byggandet af norra stambanan, till dess det visar sig, om de enskilda banor, hvarom nu är fråga, skulle kunna uppfylla, hvad man åsyftar med anläggandet af denna stambana. Jag ber likväl att få påminna den ärade talaren, att här är ett löfte gifvet åt en stor del af landet, att det skall få en stambana. En annan aktad talare på Stockholmsbanken har visserligen sagt, att han icke trodde det vara af någon synnerlig vikt, om det blefve en stambana, utan att hufvudsaken vore, att en jernväg blefve byggd. Jag ber dock att få fästa såväl hans som den öfriga Kammarens uppmärksamhet på, att det isynnerhet för den trafik, som kommer långt bortifrån, och som är, såsom man säger, "genomgående", är en fråga af den allra största vikt, att den får begagna en stambana. Mig veterligt finnes det ingen enskild jernväg i vårt land, som lyckats ställa frakterna så lågt som stambanorna, och min egen erfarenhet är den, att, när man skall med gods befara såväl en enskild bana som en stambana, så ställa sig frakterna inga-

lunda så tillfredsställande, som om man fått begagna stambanan hela vägen.

Det ligger således stor vigt uppå att infria det gifna löftet, att man skall bygga en stambana, den må nu, i betraktande af de omständigheter som förefinnas, dragas i enlighet med förra Riksdagens beslut öfver Sala eller i någon annan riktning. Jag ber således, att Kammaren måtte behjerta vigten af att, hvilket beslut man än må fatta i det afseendet, man icke måtte uppskjuta frågan under förhoppning, att några enskilda banor skulle kunna upptaga den trafik, som var afsedd att stambanan skulle besörja.

Jag har redan förut, då jag i fråga om denna punkt hade ordet, yttrat, att jag för min enskilda del icke kan frångå det beslut, som förra riksdagen fattat, utan fortfarande måste påyrka norra stambanans fortsättande öfver Sala. Finner Kammaren skäl att öfvergifva detta beslut och bestämmer sig för att bygga den i någon annan riktning, så anhåller jag blott, att Kammaren måtte gifva ett anslag till en *stambana* och icke ingå på något uppskof, ty dermed har man icke infriat det löfte, som blifvit gifvet åt Norrland.

Herr Frisk: Jag har endast begärt ordet, för att bemöta ett, som jag af flere Kammarens ledamöter hört, här smygande, af motståndarne till Upsala—Salalinien utspriddt rykte, att vi Norrländningar eller för Norrland valde representanter skulle numera hafva ändrat åsigt om Upsala—Sala—Storviksbanans företråde framför de öfriga föreslagna linierna, och ber jag derföre få förklara, att såväl jag som, hvad jag tror, alla norrländska representanterne i nu föreliggande fråga, hafva alldeles samma åsigt som vi hade förflutne riksdag och således fortfarande anse att Upsala—Sala—Storviksbanan är såväl för Norrland särskildt, som för hela fäderneslandet i allmänhet, den fördelaktigaste och den som äfven bäst uppfyller ändamålet med lättade kommunikationer från Upsala norrut.

På grund af hvad jag nu i korhet anfört, yrkar jag bifall till Utskottets förslag.

Grefve Hamilton, Henning: Vid sistlidne riksdag röstade jag för norra stambanans dragande öfver Sevilla, och till följd deraf tänkte jag icke nu deltaga i diskussionen utan låta dem, som då röstade för Salalinien, afgöra, huruvida något uppskof borde ega rum. Jag har således icke begärt ordet för att deltaga i den strid, som i dag blifvit förd, utan endast för att yttra några ord med afseende å en grundsats, åt hvilken, om jag icke kan räkna mig såsom dess far, jag dock kan sägas hafva stått fadder, enär jag var den, som först yttrade densamma här i Kammaren, då Kongl. Maj:ts proposition år 1868 remitterades till Stats-Utskottet. En talare från Skåne har här ogillat den då af mig framställda och sedermera ofta upprepade satsen, att man vid beräkningen af det belopp, som årligen kunde användas för jernvägsbyggnader, borde taga till grund den tillökning i trafikinkomst, som kunde vara att förvänta. Hans yttrande har sedermera blifvit delvis understödt af en annan ledamot, som anförde, att min sats åtminstone icke kunde antagas såsom obe-

stridlig. I detta senare yttrande kan jag gerna instämma, ty då det är ganska klart, att man kan misstaga sig på åtskilliga tusental riksdaler vid beräkningen af huru stor ett kommande års trafikinkomst kan blifva, så är det också klart, att man icke med någon full noggrannhet kan begagna sådana kalkyler såsom grund för beräkningen af det anslag, som under ett visst år skall användas till nya jernvägars anläggande, men att man hufvudsakligen vid bestämmandet af ett följande års lånebelopp bör taga hänsyn till en förväntad inkomst af jernvägstrafiken, anser jag vara alldeles obestriddigen riktigt.

Då staten började att anlägga jernvägar, så var det ganska klart, att den måste under loppet af några år alldeles icke beräkna någon vinst, och att den måste vara betäckt att på annat sätt, såsom genom ökad beskattning, bestrida de annuiteter, som måste utbetalas. Om man emellertid oupphörligen fortgår på lånevägen, kan man slutligen komma så långt med dessa annuiteter, att statens för öfriga ändamål nödiga utgifter icke vidare kunna bestridas utan ökad beskattning, och har man kommit derhän, då tror jag det vara skäl att tillse, att man icke än ytterligare betungar de skattskyldige för ett industriellt företag, som, om det än är aldrig så nyttigt, dock icke kan sägas vara nödvändigt för statens bestånd. Vi äro nu komna derhän, att våra annuiteter utgöra omkring sex millioner riksdaler. Nettobehållningen af statens jernvägstrafik betäcker på långt när icke detta belopp, men staten har dock kunnat så regleras, att man icke behöft upptaga lån, hvilket är det sämsta sätt af alla att betala sina räntor.

Oaktadt vi förlidet år hade ett synnerligen godt år, så behöfdes det dock blott, att ovanliga förhållanden inträffade i Europa, för att man måste sätta i fråga, huruvida de utgifter, som äro för staten alldeles nödvändiga, måste bestridas genom lån. Under sådana omständigheter tror jag, att vi väl måste skilja mellan de utgifter, som staten gör för upprätthållandet af sjelfva statsinstitutionen, och de, som äro en följd deraf, att staten åtagit sig att vara industriidkare i en viss riktning.

Den beräkning som Stats-Utskottet för närvarande gjort af en möjligen blifvande trafikinkomst är, enligt min tanke, ganska tillförlitlig, och tror jag, att Utskottet t. o. m. skulle hafva kunnat gå ännu något längre. Det är dock en fråga hvaröfver jag icke behöfver yttra mig, hufvudsaken är, att vi noga fasthålla en grundsats, som jag ansett såsom ett oundgängligt vilkor för möjligheten af en ordentlig statsreglering.

Friherre af Ugglas: Jag hade icke tänkt deltaga i denna diskussion, men då man här gått till och med så långt, att man förklarar att Kammarens förtroende inom landet skulle kunna äfventyras, om Kammarerna fattade ett beslut, som afveke från förra Riksdagens, och då jag instämmer i de åsigtter som af Grefvarne *von Platen* och *af Ugglas* här blifvit i fråga derom uttalade, så har jag ansett mig böra uttala detta och icke undandraga mig det ansvar, som mig tillkommer, genom att söka dölja mina åsigtter i min stum-

ma voteringsседel. Man har talat mycket om att landets värdighet skulle äfventyras genom ett bifall till Herr Leijonanckers förslag. För min del skulle jag önska, att man toge denna fråga helt enkelt så, som den förtjenar, såsom en rent ekonomisk fråga, och derefter fattade sitt beslut. Hvad innehåller då Herr Leijonanckers reservation? Jo, den föreslår helt enkelt ett uppskof under 8 å 9 månader med början af detta arbete, ty, som vi veta, är detta arbete ännu icke börjadt och frågan står således öppen.

Om jag sålunda å ena sidan icke kan finna, att i Herr Leijonanckers förslag ligger något stötande för landets värdighet, så vill jag dock å andra sidan helt öppet tillstå, att jag icke kommer att rösta för bifall till denna reservation. Jag kommer icke att göra det, emedan jag icke i ringaste mån vill äfventyra, att det löfte, som blifvit gifvet Norrland, icke skall honoreras. Det kan nemligen icke förnekas, att i Herr Leijonanckers reservation ligger en möjlighet, att en jernväg mellan Krylbo och Storvik icke kommer till stånd, ehuru jag för min del anser den så fördelaktig, att jag tror den ändock på ett eller annat sätt kommer att byggas.

Deremot instämmer jag i Herr Reuterswärds reservation, som går ut derpå, att arbetet skulle påbörjas vid Storvik i stället för vid Upsala. Hela afvikelsen från förra Riksdagens beslut skulle således komma att bestå deri, att arbetet börjades på ett annat ställe än som förut varit meningen, och det finner jag icke vara någon så beskaffad förändring af förra Riksdagens beslut, att den kan väcka stor betänklighet. Jag tror, att det vore klokt att börja vid Storvik, och jag har alltid trött det, emedan denna bana ovilkorligen kommer att gifva den största inkomsten. Detta är vidare den bana, som först sätter Norrland i tillfälle att erhålla en lätt kommunikation med det öfriga landet. Om man således ser saken från Norrlands synpunkt, så ligger det icke den ringaste fara uti att börja på detta sätt; och ur statens synpunkt måste det jemväl vara särdeles fördelaktigt. Hvad äfventyra vi väl dessutom i afseende på stambanans fortsättning härigenom? Det anslag, som nu är gifvet, är icke tillräckligt för att bygga banan från Storvik till Krylbo, hvadan man innan nästa riksdag icke kan hafva hunnit till den del, som ligger mellan Krylbo och Sala. Skulle det då icke vara fullt klart, att en bana från Krylbo öfver Sevilla till Stockholm genom enskildt bolags försorg kommer att byggas, så kommer jag att rösta för norra stambanan, sådan den förut blifvit beslutad. Jag ber Eder således besinna, mine Herrar! att man genom ett bifall till Herr Reutersvärds förslag gör ingenting annat, än å ena sidan verkligen gagnar Norrland, men å andra sidan likväl gör det möjligt för staten, att till följd af den enskilda företagsamheten inbespara ett belopp af 5 millioner, och säga hvad man vill, är det i alla fall af något värde att göra besparingar. Genom detta förslag anser jag också, att betänkligheterna hos min aktade vän på Skånebanken helt och hållet böra hafva blifvit häfda.

Åtskilligt af hvad här blifvit yttradt, skulle jag hafva velat besvara, men som jag tror, att Kammaren redan kan vara trött af den långa diskussionen, vill jag inskränka mig till att yrka bifall till

Herr Reuterswärds reservation, endast med den förändring, att beloppet måtte fastställas till hvad Kongl. Maj:t föreslagit, eller 1,900,000 R:dr.

Herr Bennich: Då tiden är långt framskriden och ämnet temligen uttömdt, så skall jag blott anhålla att få upptaga en af Friherre Bildt mot mig personligen riktad anmärkning, som skulle jag genom mitt föregående yttrande hafva förfarit olämpligt, då jag citerade "en död mans yttrande". I detta citat skulle nemligen ligga något, som vore egnadt att väcka mindre fördelaktiga intryck. Jag hemställer likväl till eder, mine Herrar, om det kan innebära något förnärmande för en affiden man, att man återoppar hans offentligt afgifna yttrande för att bestyrka en åsigt, som han under sitt lif förfäktat. Deremot förekommer det mig såsom mindre grannlaga att efter hans död förneka honom förtjenster, som man tillerkänt honom medan han lefde. Friherre Bildt förmenar nu, att öfverste Ericson icke vore någon statsekonomisk auktoritet i förevarande fråga. Jag har anledning tro, att Friherren tänkte något annorlunda förr. Den 6 December 1856 anmälde nemligen Friherre Bildt hos Ridderskapet och Adeln, att han fått i uppdrag, att tillkännagifva, det öfverste Ericson var af illamående hindrad att då tillstädesvara och han uttryckte tillika deröfver sin saknad, emedan öfverstens yttrande skulle hafva varit högst upplysande i samma fråga som då var och just nu är föremål för handläggning. Jag vill icke trötta med uppläsande af Friherre Bildts hela yttrande ur Ridderskapets och Adelns protokoller, men vill dock till upplysning i ämnet derur nu återgifva följande ord:

"Jag anhåller" -- sade Friherre Bildt -- "att få uppläsa det stycke (af ett öfverste Ericssons yttrande) som rörer provinsen Westmanland. Ridderskapet och Adeln torde derigenom blifva i tillfälle att finna skilnaden mellan de skäl, som tala för öfverste Ericsons och för Grefve (Eric) Sparres åsigter;" och ur det vidare af Friherre Bildt upplästa yttrandet, som framhöll fördelarna af en Sala-linie framför dem af en jernväg utmed Mälarens strand, vill jag nu endast återge följande ord: "Hvad skulle väl bruksegaren samt bergs- och jordbrukaren, boende på något afstånd från Mälaren, säga om en bana, förlagd utmed stranden af denna sjö?"

Det var Friherre Ericsons yttrande, som då citerades och citerades såsom ett bevis mot Grefve Sparres auktoritet.

Med anledning af den siste talarens yttrande ber jag få göra en liten erinran. Han sade, att det väl icke vore någon afvikelse från Riksdagens beslut, om man accepterade Herr Reutersvärds reservation och således började arbetet i andra ändan af banan; Det vore ju alldeles detsamma, ty banan blefve ju i alla händelser byggd. Men, mine Herrar, om banan i alla händelser blir byggd, så vet jag icke hvarför man skall börja byggnadsföretaget annorstädes än förra riksdagen redan beslutat och der staten redan har den jernväg som skall fortsättas. Något annat och mera måtte således ligga under detta yrkande på upprifning af Riksdagens beslut. Här har dessutom blifvit upplyst af en talare, att utmed linien Upsala--Sala redan blifvit

anlagda flera industriella verk, hvilka grundlagts under förutsättning, att enligt det fattade riksdagsbeslutet, jernvägen skulle der med det snaraste bliwå anlagd. Börjar man nu arbetet såsom Herr Reutersvärd och den med honom instämmande ledamoten yrkat vid Storvik, så få dessa industriidkare vänta kanske i 6 år, innan de få den jernväg, som de haft anledning att påräkna redan under detta eller nästa år. Jag tror icke, att sådana omkastningar kunna vara nyttiga hvarken för Riksdagens värdighet eller för landets industri, och jag motsätter mig således äfven denna lilla afvikelse.

Herr Reutersvärd: Jemte det jag får tacka Friherre af Uggas för det understöd han lemnat mig, ber jag få nämna, att jag för min del icke har något emot, att beloppet höjes till hvad Kongl. Maj:t foreslagit, så mycket mera, som jag önskar, att norra Sverige måtte komma i besittning af jernvägskommunikationer ju förr dess heldre.

Dessutom ber jag något få bemöta den siste värde talarens yttrande, som gick derpå ut, att mitt förslag skulle vara ett upprifvande af förra Riksdagens beslut. I fall man skall vara så noggrann om Riksdagens beslut, att, då man beslutat bygga en jernväg från A till B, det icke går an att bygga från B till A, så tror jag, att vi böra vara mycket varsamma att fatta beslut, om hvar ett jernvägsarbete skall börjas. Jag vill visst icke missunna norra Sverige att få jernväg, men just därför, att frågan står på den punkt, att ett uppskot i enlighet med Herr Leijonaneckers förslag skulle blifva ett hinder för de norra orterna att få jernväg, så anser jag mitt förslag lämpligt och jag tillbakavisar hvarje beskyllning, att jag velat upprifva förra Riksdagens beslut, eller förhindra norra Sverige att få jernväg. Likväl tycker jag att norra Sverige bör vara lika belåtet med att få en eller två enskilda jernvägar, som många andra orter, hvilka erhålla enskilda jernvägar, och därför finner jag det icke vara skäl för Riksdagen att bortkasta millioner. Ännu mindre bör Riksdagen göra det därför, att en eller två personer byggt en masugn i den trakt der jernvägen skulle gå fram.

Jag anhåller fortfarande om bifall till min reservation.

Friherre Raab, Carl: Sedan nu de olika intressena rörande denna banas sträckning tyckas hafva uttalat alla sina skäl, ber jag att få återkomma med några ord till den ekonomiska delen af frågan. Vid förra riksdagen beslutades en underdånig skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran, att dessa banor skulle anläggas med all den besparing, som möjligen kunde åvägbringas, utan att det afsedda ändamålet åsidosattes. I sådant afseende har också Kongl. Maj:t, efter hvad vi erfara såväl af Stats-Utskottets betänkande som af Kongl. Maj:ts proposition, i skrifvelse till sina Befallningshafvande anbefallt dem att inom de olika kommuner, der jernvägen skulle löpa fram, underrätta sig om, huruvida kommunerna icke skulle vara villiga att tillsläppa den jord, som skulle komma att behövas för jernbanan; men hvad vi icke kommit till någon visshet om, är hvad i denna riktning blifvit gjordt, och det skulde derfore vara ganska intressant att

af Herr Civil-ministern få veta, om något i detta hänseende blifvit utträttadt.

Sedan vi nu talat om den ekonomiska sidan af saken, så må vi öfvergå till den finansiela. Man har sagt, att för byggande af dessa jernbanor borde man icke använda större belopp, än att tillökningen i nettobehållningen af statens jernvägstrafik till fullo betäcker annuiteterna för den upplåning, som i och för jernvägsanläggningarne måste ega rum. Vid sådant förhållande har Stats-Utskottet beräknat trafikinkomsterna till 4,300,000 R:dr; Kongl. Maj:t har kommit till 5 millioner, och Herr Ekman har ansett, att man till och med kunde anslå 5,300,000 R:dr. Några talare hafva yttrat, att man i fråga om anslag till stambanorna och de sekundära icke skulle vara så noga om att hålla sig till dessa siffror, ty då det blefve nödvändigt att göra en större eller mindre upplåning för sekundärbanorna, kunde beräkningen af våra inkomster härtill icke så noga behöfva till beloppet bestämmas. Jag håller mig fast vid dessa ord, och då vi nu komma att besluta beträffande anslagen till dessa begge sorts banor, så vill jag uttrycka den mening, att vi ovilkorligen böra hålla fast dervid, att icke göra någon större upplåning, än att ränta och annuitet kunna betalas af trafikmedlen. 1856 skadade man vår stats kredit genom upplåning af penningar utomlands för jernvägsbyggnader; och skulle man nu göra på samma sätt, så vore det mindre välbetänkt. Det är en ganska god hushållning att hålla fast vid trafikinkomsterna utan att göra några nya skulder.

Med anledning häraf vill jag yrka, att Stats-Utskottets betänkande blir godkänt derutinnan, att icke mera än 1½ million anvisas till östra och lika mycket till norra stambanan; i fråga om norra stambanan anser jag, att, då Riksdagen en gång fattat ett beslut rörande densamma riktning, så bör ock Riksdagen fasthålla detsamma, synnerligen då, såsom mig synes, alla kloka skäl tala för ett sådant beslut.

Sedan öfverläggningen härefter förklarats slutad, yttrade Herr Grefven och Talmannen, att under densamma hade afgifvits följande yrkanden, nemligen: 1:o att den förevarande punkten måtte bifallas; 2:o af Herr Ekman, att punkten skulle antagas med den förändring, att anslagsbeloppet, i enlighet med Kongl. Maj:ts förslag, förhöjdes till 1,900,000 riksdaler; 3:o af Herr Leijonancker, att Kamraren för sin del måtte fatta ett så lydande beslut: "att Riksdagen ej nu finner lämpligt anvisa det af Kongl. Maj:t äskade anslag af 1,900,000 riksdaler för fortsättande år 1872 af arbetena å norra stambanan samt anhåller i underdånighet, det Kongl. Maj:t behagade i nåder uppskjuta påbörjandet af nämnda bana, för att till näst sammanträdande Riksdag afgifva nådig proposition, huruvida banan bör såsom stambana till hela dess längd eller till någon del af staten anläggas, i händelse enskilda jernvägsbolag innan dess visat sig kunna, utan statens direkta betungande, uppfylla de med norra stambanan hufvudsakligen afsedda ändamål;" 4:o af Herr Reutersvärd, att Kamraren för sin del skulle fatta ett beslut af följande innehåll: "att, jemte de för innevarande år till norra stambanans påbörjande anvisade medel, hvaraf hittills icke något utgått, Riksdagen för år 1872

beviljar 1,500,000 riksdaler, att användas, om Kongl. Maj:t så pröfvar skäligt på sträckningen emellan Storvik och Krylbo;" samt slutligen 5:o utaf Friherre af Ugglas, att Kammaren måtte fatta ett beslut, lika lydande med det af Herr Reutersvärd föreslagna, endast med den förändring, att anslagsbeloppet förhöjdes till 1,900,000 riksdaler.

Herr Reutersvärd anmälte sig nu och yttrade:

Jag anhåller endast att få afstå från mitt förra yrkande och förena mig med Friherre af Ugglas.

Härefter framställde Herr Grefven och Talmannen först proposition på bifall till den förevarande punkten, hvarvid svarades många ja och nej i blandning; sedermera proposition på bifall till densamma med anslaget förhöjning till 1,900,000 R:dr, då svaren likaledes utfollos med många såväl ja som nej, vidare proposition på antagande af Herr Leijonanckers förslag, hvilken proposition besvarades med många nej, blandade med ja, och slutligen proposition på bifall till det utaf Friherre af Ugglas afgifna förslag, hvarvid svarades många nej jemte åtskilliga ja; hvaruppå och efter det proposition på bifall till punkten förnyats samt med många både ja och nej besvarats, Herr Grefven och Talmannen förklarade sig nu hafva funnit ja öfvervägande.

Många ledamöter begärde votering.

Efter förmälan, det Kammaren egde att afgöra, hvilketdera af de öfriga tre yrkandena skulle utgöra kontrapositionen vid den begärda voteringen; framställde Herr Grefven och Talmannen särskilda propositioner derå, att såsom kontraposition skulle antagas: 1:o bifall till punkten med summans förhöjning till 1,900,000 Riksdaler; 2:o Herr Leijonanckers förslag; och 3:o Friherre af Ugglas' yrkande, af hvilka propositioner den första besvarades med många ja, blandade med nej, och de två öfriga med många nej, blandade med ja; hvaruppå och sedan proposition derå, att bifall till punkten med anslaget förhöjande till 1,900,000 Riksdaler skulle utgöra kontrapositionens innehåll, ånyo blifvit framställd samt med många ja, blandade med nej, besvarad, Herr Grefven och Talmannen förklarade sig nu hafva funnit ja öfvervägande.

Som flere ledamöter äskade votering om kontrapositionens innehåll, gjorde Herr Grefven och Talmannen framställning derom, att, vid den nu begärda voteringen om kontrapositionens innehåll, antagande af Herr Leijonanckers förslag skulle utgöra nej-propositionen; och då dertill svarades många ja, blandade med nej, förklarades ja hafva varit öfvervägande.

Med anledning deraf, att Friherre af Ugglas yrkade, att votering skulle anställas för bestämmande af nej-propositionens innehåll vid voteringen om kontrapositionen, uppsattes, justerades och anslogs en så lydande voteringsproposition:

Den som vill, att, vid votering om antagande af Herr Ekmans förslag såsom kontraposition till bifall å 1:sta punkten i Stats-Utskottets Utlåtande N:o 42, nej-propositionen skall innehålla bifall till det af Herr Leijonancker i ämnet afgifna förslag, röstar

Ja;

Den det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, antages såsom nej-proposition vid voteringen om kontrapositionens innehåll det af Friherre af Ugglas framställda förslag.

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

Ja — 66;
Nej — 38.

Härefter uppsattes, justerades och anslogs en voteringsproposition af följande innehåll:

Den som vill, att, vid blifvande votering om bifall till 1:sta punkten af Stats-Utskottets Utlåtande N:o 42, kontrapositionen skall innehålla bifall till samma punkt med den förändring, att anslagsbeloppet, i enlighet med Kongl. Maj:ts proposition, förhöjes till 1,900,000 R:dr, röstar

Ja;

Den det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, antager Kammaren såsom kontraposition vid voteringen det af Herr Leijonancker i frågan afgifna förslag.

Vid denna omröstnings utgång befunnos rösterna hafva utfallit sålunda:

Ja — 76;
Nej — 29.

För hufvudvoteringen blef voteringsproposition nu uppsatt, justerad och anslagen, hvilken voteringsproposition lydde sålunda:

Den, som bifaller 1:sta punkten i Stats-Utskottets Utlåtande N:o 42, röstar

Ja;

Den det ej vill, röstar

Nej;

Vinner nej, bifalles punkten med den förändring, att anslagsbeloppet, i enlighet med Kongl. Maj:ts proposition, förhöjes till 1,900,000 Riksdaler.

Denna omröstning utföll med:

Ja — 55;
Nej — 54.

2:dra punkten.

Herr Tornerhjelm: Oaktadt den olyckliga utgång, som den votering, hvilken nyss egt rum, haft, i det att Kongl. Maj:ts proposition icke blifvit bifallen, vågar jag dock föreslå att de skäl som dervid gjort sig gällande, icke måtte utöfva någon verkan, då fråga är om den östra stambanan. Ju fortare en så vigtig bana blifver färdig desto förr lemna den afkastning. Som tiden är långt framskriden, vill jag icke längre uppehålla Herrarne, utan yrkar jag att Kammaren ville, med afslag å Utskottets förslag, bifalla Kongl. Maj:ts i frågan afåtna proposition.

Friherre af Ugglas: Chefen för Civil-departementet upplyste på förmiddagen, att, i fall det af Kongl. Maj:t äskade anslag nu blifve beviljadt, så skulle banan emellan Norrköping och Linköping kunna blifva färdig nästa år med möjligen ett obetydligt tillskott. Det synes mig vara en mycket afsevärd fördel, om denna del af östra stambanan, som otvifvelaktigt komme att lemna en god inkomst, blifve färdig så fort som möjligt, och jag finner mig därför föranlåten hemställa om bifall till Kongl. Maj:ts proposition.

Herr Reutersvärd: Då norra och östra stambanorna hitintills delat ljuft och ledt, så får jag hemställa huruvida det icke, efter den utgång voteringen om anslaget till norra stambanan fått, vore konsekvent att bevilja samma anslag till den östra. Jag yrkar därför att Utskottets förslag måtte bifallas.

Friherre Tersmeden: Lika med den siste talaren anhåller jag att Kammaren måtte bifalla Utskottets förslag. Sedan voteringen, angående anslaget till norra stambanan, nyss slagit så ut att Kammaren i fråga om anslagsbeloppet ansett sig icke kunna gå längre än Utskottet föreslagit, så kan jag icke finna hvarföre angående östra stambanan ett annat förhållande skulle ega rum. De norra delarne af landet hafva länge nog väntat på en jernväg, och skulle det nu visa sig att de sydligare delarne ville tillskansa sig en ytterligare fördel, så tror jag icke att detta skulle göra något särdeles godt intryck. Jag yrkar bifall till Utskottets förslag.

Friherre Raab, Adam: Jag begärde ordet med anledning af den önskan jag hörde uttalas af en talare från Östgöta-bänken om förhöjdt anslag till östra stambanan. För min del vidhåller jag den åsigt, jag uttalat förut under debatten, nemligen att jag anser lämpligt att inskränka anslaget till stambanorna, såsom Utskottet föreslagit, för att kunna bevilja 2,000,000 R:dr till de enskilda jernbanorna, hvarigenom dessa kunde komma att understödjas i någon afsevärd mån. Af detta skäl yrkar jag bifall till Utskottets förslag.

Herr Tornerhjelm: Jag har icke hört något annat skäl uppgifvas hvarför man icke skulle bevilja det af Kongl. Maj:t äskade anslag

anslag till östra stambanan, än det att, då norra stambanan icke erhållit mera än hvad Utskottet föreslagit, så borde icke heller östra banan tilldelas ett högre belopp. Jag förmodar dock att Kammarrens majoritet icke fäster sig vid detta skäl, utan tager i betraktande att man genom att bevilja det högre anslaget skulle vinna mycken tid och att staten erhåller en ökad inkomst för hvarje år banan blifver förr färdig. En sak, som jemväl bör tagas i betraktande, är att penningetillgången i landet för närvarande är god, så att staten antagligen nu kan erhålla penningar inom landet betydligt billigare än om man väntar. Jag fortsätter mitt yrkande om bifall till Kongl. Maj:ts proposition.

Herr de Maré: Genom den promemoria, som finnes bifogad Herr Ekmans reservation, är det klart och tydligt utredt, att staten skulle göra en bestämd förlust genom att östra stambanan byggdes så långsamt, som Stats-Utskottet föreslagit. Såsom skäl för att denna Kammare skulle besluta en sådan förlust har blifvit anfördt, att Kammaren nyss beslutat att den norra stambanan bör fortgå så långsamt, som Stats-Utskottet föreslagit. Skälet till detta beslut kan ej vara något annat än att de ledamöter, hvilkas intressen egentligen beröras af denna bana, aldrig kunnat samsas om den riktning, som vore att föredraga. Men jag hemställer, om detta kan vara ett skäl för att besluta att den bana, som går söderut, också skall byggas lika långsamt. I fall såsom motiv anförts någon svårighet för staten att komma ut med det förhöjda anslaget, så skulle jag hafva funnit det gällande. Men man har icke kunnat anföra något annat, än att den östra stambanan borde dela ljuft och ledt med den norra. Då jag icke tror att detta kan vara ett för denna Kammare gällande skäl, så får jag för min del yrka bifall till Herr Ekmans reservation, och att således 2,100,000 R:dr anvisas för 1872 till fortsättande af östra stambanan.

Friherre von Schwerin: Af de många misskalkyler jag gjort såsom landtbrukare, har jag kommit till en viss erfarenhet derom, att ingenting är enfaldigare, än att vid en anläggning, som är afsedd att gifva ränta på deri nedlagda penningar, låta kapitalet ligga räntelöst under en onödigt lång anläggningstid. Det är bäst att taga steget fullt ut så fort som möjligt. Jag får derföre yrka bifall till Kongl. Maj:ts förslag, hvilket jag anser vara bäst förenligt med en klok hushållning.

Herr Hasselrot: Den omständigheten, att anslaget för norra stambanan blifvit bestämdt till endast 1,500,000 R:dr, synes mig icke utgöra något giltigt skäl att nu bestämma samma summa för den östra banan. Tvärtom synes det mig, att man just derigenom erhållit en besparing, hvilken med fördel bör kunna användas till att fortskynda byggandet af den östra stambanan. Jag yrkar bifall till Kongl. Maj:ts proposition.

Herr Reutersvärd: Herr Tornerhjelm anmärkte, att Kammarren skulle begått ett misstag i den förra voteringen, men jag kan icke antaga annat än att de 55 ledamöter, hvilka röstade för bifall till Utskottets förslag, gjort detta af fri vilja och med berådt mod. Äfven yttrade den ärade talaren, att från den sida jag tillhör ej anförts något annat skäl än att vi borde vara konsekventa i våra beslut. Han för sin del anförde ej annat skäl än att vi skulle hafva så mycket lediga kapitaler. Dessa måtte då hafva kommit alldeles nyss, ty för en quart sedan voro de icke lediga för den norra banans räkning. Jag vidhåller mitt yrkande om bifall till Stats-Utskottets utlåtande.

Herr Bennich: Ehuru den bana, hvilken jag i den föregående punkten förfäktat, ej blifvit hugnad med större anslag än det af Utskottet föreslagna; så vill jag likväl icke af afundsjuka motsätta mig, att Riksdagen för den nu ifrågavarande banan må bevilja hvad som ur alla synpunkter behöfver beviljas, för att se statens fördel tillgodo. Jag anhåller derföre om bifall till Kongl Maj:ts proposition.

Herr von Koch: Efter de upplysningar, som blifvit meddelade, såväl af Herr Civilministern, som af andra talare, synes det mig, att det skulle vara en dålig hushållning, att icke gifva så mycket, som erfordras, för att nästa år få denna bana färdig till Linköping; och då jag får erkänna att jag icke hyser någon faderskärlek till de siamesiska tvillingarne, utan anser mig alldeles fri, att i denna sednare punkt göra hvad klokheten bjuder, oberoende af det beslut, som vi angående förra punkten fattat, så vill jag nu förordna bifall till det af Kongl. Maj:t begärda anslaget. Orsaken, hvarföre Kongl. Maj:t begärt mera för denna bana, är troligen, att denna är längre än den förra, hvarföre det också alltid begärts mera för densamma; och jag vet icke om det endast kan bero på ett förbiseende inom Stats-Utskottet, att denna proportion emellan anslagen till de båda banorna ej blifvit iakttagen.

Sedan öfverläggningen härefter förklarats slutad samt Herr Grefven och Talmannen upptagit de derunder gjorda yrkanden å dels bifall till den förevarande punkten oförändrad och dels densammans antagande med anslagsbeloppets förhöjning till 2,100,000 R:dr; framställde Herr Grefven och Talmannen först proposition på bifall till punkten oförändrad, hvarvid svarades många nej, blandade med ja, och sedermera proposition på punktens antagande med ofvansagda förändring, då svaren utföllo med många ja, blandade med nej; och förklarades ja nu hafva varit öfvervägande.

Som votering begärdes, uppsattes, justerades och anslogs följande voteringsproposition:

Den, som bifaller 2:dra punkten i Stats-Utskottets utlåtande N:o 42, röstar

Ja;

Den det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, bifalles punkten med den förändring att anslagsbeloppet förhöjes till 2,100,000 R:dr.

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

Ja — 33.

Nej — 65.

3:dje, 4:de och 5:te punkterna.

Biföllos.

Den vidare föredragningen af utlåtandet uppskjöts till nästföljande sammanträde.

Kammaren åtskiljdes kl. $\frac{1}{2}$ 12 på natten.

In fidem
O. Brakel.

Faint, illegible text from the reverse side of the page, appearing as bleed-through.

Rättelse:

Sid. 230, rad. 18 uppför. *står:* därför bör aflåtas
läs: därför icke bör aflåtas

afsm. 1
S. 230 A

