

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1878. Andra Kammaren. N:o 26.

Lördagen den 23 Mars.

Kl. 10 f. m.

§ 1.

Justerades de i Kammarens sammanträden den 16 i denna månad förda protokoll.

§ 2.

Föredrogs Stats-Utskottets utlåtande N:o 33, i fråga om beviljande af anslag till fortsättande af statens jernvägsbyggnader.

Punkten 1.

Utskottet hade i denna punkt afgifvit yttrande öfver af Kongl. Maj:t gjord framställning beträffande anslag till fortsättande af arbetena å såväl norra stambanan genom Norrland som tvärbanan mellan Torpshammar och riksgränsen samt i sammanhang dermed äfven öfver Herr G. Hæggströms inom Andra Kammaren väckta motion N:o 146, i hvilken Herr P. Engman instämt, och deruti föreslagits, att Riksdagen, till fortsättande af arbetena å den norrländska stambanan och tvärbanan mellan Torpshammar och norska gränsen, måtte för hvardera af åren 1878 och 1879 anvisa en eller två millioner kronor utöfver hvad för det förra året redan vore anslaget och Kongl. Maj:t för det senare året äskat.

Om anslag till fortsättande af arbetena å norra stambanan m. m.

Och hade Utskottet hemställt:

a) att med bifall till Kongl. Maj:ts förslag, Riksdagen måtte dels till fortsättande af arbetena ej mindre å norra stambanan genom Norrland, än ock å tvärbanan mellan Torpshammar och Riksgränsen, för år 1879 anvisa ett belopp af 6,000,000 kronor, dels ock medgifva, att af detta belopp finge användas högst 200,000 kronor till uppförande af bostäder, utöfver de i kostnadsförslaget för anläggningen beräknade, åt tjänstepersonalen vid de delar af nämnda statsbanor, som härefter komme att för allmän trafik upplåtas; samt

Andra Kammarens Prot. 1878. N:o 26.

Om anslag till fortsättande af arbetena å norra stambanan *m. m.* (Forts.) b) att med anledning af Herr Hæggströms motion, Riksdagen måtte till fortsättande af arbetena ej mindre å norra stambanan genom Norrland än ock å tvärbanan mellan Torpshammar och Riksgränsen för år 1878, utöfver redan beviljade 6,000,000 kronor, anvisa och ställa till Kongl. Maj:ts disposition ytterligare en million kronor.

Mot Utskottets hemställan i *mom. b* voro reservationer inom Utskottet anmälda

dels af Herr *Liss Olof Larsson*;

och dels af Herrar *Carl Ifvarsson, O. B. Olsson, Jan Andersson, J. E. Johansson, Gustaf Jonsson, Johannes Jonsson* och *Ivar Månsson*.

Efter uppläsning af Utskottets förslag i *mom. a*, blef samma förslag af Kammaren bifallet.

Sedan derpå *mom. b* föredragits, anförde

Herr *Liss Olof Larsson*: Jag tager mig friheten yrka afslag å det nu föredragna momentet *b* af första punkten. När denna punkt behandlades på afdelningen inom Utskottet, beslutades enhälligt att afstyrka herr Hæggströms motion och afdelningen gjorde det på grund af den motivering, som jag sedermera använt i min reservation. Herr Hæggströms motion ansågs ej behöfva någon vidare vederläggning. Vid punktens föredragning i Utskottet upptogs åter frågan, och motionären lyckades erhålla majoritet för en million.

När man betraktar ifrågavarande motion, så visar sig, att motionären i "klämman" begär anvisandet af "en eller två millioner kronor" utöfver hvad Kongl. Maj:t åskat. Detta påminner väl mycket om Cajsa Vargs metod: *man tager*. Motionären begär på en slump en eller ett par millioner till. Denna motionärens begäran är hufvudsakligen grundad på den rådande arbetsbristen i Norrland och behovet att bereda tillfälle till arbetsförtjenst derstädes. Stats-Utskottet talar visserligen om "arbetsbehöfvande i landet", men motionären talar endast om Norrland, och att en eller två millioner skulle nedläggas på jernvägsarbeten i Norrland. I motionen talas endast om felslagna skördar i Norrland och behovet af arbetsförtjenst derstädes.

I afseende å anskaffandet af arbetsförtjenst åt befolkningen i Norrland, så torde sådant allra minst vara behöfligt för denna landsort, eftersom Riksdagen, sedan båda Kamrarna bifallit det förra momentet af den nu föredragna punkten, redan beviljat 6 millioner kronor för jernvägsbyggnader i Norrland, hvaremot något anslag för jernvägsbyggnader icke är anslaget för andra landsdelar, der dock befolkningen är lika mycket i behof af arbetsförtjenst som i Norrland. Således är Norrland i detta afseende redan gynnadt gent emot det öfriga landet. Härtill kommer, att man i Norrland mindre än i andra

delar af landet är beroende af dåliga konjunkturer. Ty som vi alla veta, utgör trävaruhandeln den förnämsta industrien i Norrland, och som den icke, såsom fallet är med annan industri, ligger nere, så är det naturligtvis lättare att få arbetsförtjenst i Norrland än annorstädes. Vidare har Utskottet stödt sig på en promemoria, som afgifvits af chefen för statens jernvägsbyggnader. Jag har flera gånger och senast i dag sökt att få reda på denna promemoria på riksgäldsafdelningen, som i första hand behandlat frågan, men icke funnit den, och jag kan således nu icke lemna så exakta uppgifter angående densamma, som jag skulle önska, enär jag, ehuru tillhörande Riksgäldsafdelningen, icke sett promemorian, eller eger kännedom om att en sådan blifvit af chefen för statens jernvägsbyggnader Utskottet meddelad. Men det förefaller mig mer än besynnerligt, att, då Kongl. Maj:t afgifvit sin proposition om de öfriga 6 millionerna och jag är öfvertygad att Kongl. Maj:t hört byggnadsstyrelsen innan denna proposition afläts — hvilket för öfrigt inhemtas af den Kongl. propositionen — det i densamma icke talas ett ord om behovet af större anslag än 6 millioner. Först några dagar efter det denna proposition till Utskottet öfverlemnats, skrifver chefen för byggnadsstyrelsen en promemoria, hvaruti han motiverar behovet af ytterligare en million. Det vill här af nästan synas som om chefen för byggnadsstyrelsen velat dölja för Kongl. Maj:t åtskilligt, som han ansåg lämpligt att sedermera låta komma till Stats-Utskottets kännedom. För min enskilda del tror jag att denna promemoria tillkommit på beställning, och lämpligheten af att en chef effekterar en sådan enskild beställning, utan Kongl. Maj:t eger kännedom derom, torde kunna betviflas.

Såsom det synes af betänkandet har Utskottet bland annat också åberopat, att genom förändring af den ursprungliga planen för anläggningen, densamma blifvit 1,134,000 kronor dyrare, än hvad som från början beräknats, och deraf har Utskottet tagit sig skäl att föreslå ytterligare en million för år 1878. Jag vågar icke döma om huruvida jernvägen genom denna förändring behöfver blifva dyrare eller ej; åtminstone lemna hvarken den Kongl. propositionen eller andra tillgängliga handlingar någon klar inblick i detta förhållande.

I byggnadsstyrelsens skrifvelse heter det emellertid, att vid en resa, som företogs efter den ifrågavarande linien, man upptäckt att det icke finnes byggnader för en del af jernvägsbetjeningen och att det derföre blir nödigt att uppföra sådana. Deraf vill det synas, som om, när plan och kostnadsförslag för jernvägen uppgjordes, man icke sett linien, ty hade man det gjort, borde man äfven upptäckt att sådana bostäder saknats. Detta har man upptäckt senare och man vet icke hvad upptäckter framdeles kunna göras på sådana upptäcktresor, och under sådant förhållande kan man icke veta, hur dyr norrlandsbanan slutligen blifver. I Kongl. Maj:ts proposition pag. 120 säges det: "då således bör befaras, att denna uppgift icke kan bestridas utan öfverskridande af kostnadsförslagets slutsumma, skulle ett särskildt anslag blifva

Om anslag till fortsättande af arbetena å norra stambanan
m. m.
(Forts.)

Om anslag för ändamålet erforderligt“. Såvidt jag rätt förstår dessa ord till fortsättande af arbetena å norra stambanan synes det, att man till och med *hyst förhoppningar* att kunna få detta arbete utfördt, utan att nödgas öfverskrida kostnadssumman, men att man dock *befarat* att den måste öfverskridas genom dessa nytillkomna byggnader. Och än vidare tyda dessa ord på att det ursprungliga kostnadsförslaget icke skall komma att öfverskridas, och hvartill Kongl. Maj:t haft goda skäl, ty i den af Utskottet åberopade promemorian, som ock i motionen, talas om det mycket låga priset å materiel och å arbete. Att under dessa förhållanden påstå att anläggningen skall blifva dyrare, än man beräknat under tider, då allt var dyrare, är icke fullkomligt logiskt. Och dessutom, hvem garanterar oss för att prisen just nu nått sitt minimum? Är icke hela detta tal om att man skall skynda medan prisen äro låga, en spekulatio? Och bör staten på det sättet spekulera? Jag får säga, att jag för min del hyser ett visst misstroende till jernvägsbyggnadsstyrelsens spekulationer. Vi hafva en så sorglig erfarenhet af denna styrelsens spekulationer, då den spekulerade på jernvägs-skenor, att vi icke åno böra inleda styrelsen i frestelse. För min del åtminstone har jag ej lust att förnya experimentet. Jag tror, såsom jag redan sagt, att jernvägsbyggnadsstyrelsen lika litet som Stats-Utskottet skall kunna säga, att arbetsprisen komma att stiga under de närmast följande åren; det är på gissningarnes område man i detta fall gifvit sig in för att få ytterligare en million. Men det är väl icke heller dessa synliga skäl, som äro de egentliga för bifall till millionen; saken är väl, att man vill bevilja så stort anslag som möjligt, för att derigenom få en förvändning att låna en million mera, då man icke vill låna för annat än jernvägsbyggnader. Jag tror att det är der man bör söka förnämsta skälet, ehuru för mig icke tillfyllestgörande.

Jag skall sålunda, på de skäl jag i min reservation och nu ytterligare anført, yrka afslag å denna punkt.

Chefen för Kongl. Civil-departementet Herr Statsrådet Thyselius: Då det i flera hänseenden måste vara ändamålsenligt att, när staten beslutat ett stort arbetsföretag, hvartill erfordras betydliga penningssummor och en lång tidrymd, en plan för arbetets utförande och verkställande blir antagen, äfvensom att denna plan så uppställas att utgifterna, som under de särskilda åren tagas i anspråk, blifva ungefär lika, så att icke förändringar i afseende å befälspersonalens sammansättning tidt och ofta måste ega rum eller afskedande af arbetare, som visat sig skicklige för sitt uppdrag, behöfver ske, så var det naturligt att Riksdagen år 1874, och med hänsigt till då rådande förhållanden, bestämde en viss summa att under de kommande åren årligen användas för jernvägsbyggnader i Norrland. Kongl. Maj:t har ock ansett sig förbunden att å Riksdagens i detta hänseende uttalade tanke fästa det afseende, att Kongl. Maj:t icke under de derefter förflutna åren gjort någon framställning om ökande af det utaf Riksdagen såsom lämpligt ansedda årliga byggnadsbeloppet. Men omständigheter

kunna utan tvifvel inträffa, hvilka göra det önskligt att i en så beskaffad plan förändringar, föranledda af särskilda omständigheter, någon gång kunna vidtagas. Att sådana omständigheter nu äro för handen, ådagalägger den promemoria, som Chefen för Jernvägsbyggnadsstyrelsen till Stats-Utskottet inlemnadt, och hvilka omständigheter Utskottet i sitt betänkande utförligt omförmält, så att de måste vara för Riksdagens ledamöter fullkomligt bekanta. Vi veta ock, att under den vinter, som nu går till ända, kölden icke varit så sträng att den lagt hinder för jernvägsarbetenas fortsättande äfven under en tid, som på förhand icke kunnat beräknas. En följd deraf har blifvit, att en större del af det för året anvisade byggnadsanslaget redan tagits i anspråk. Derest nu Riksdagen icke finner lämpligt att deruti medgifva någon tillökning, blifver följden den, att under den för arbetena lämpligaste årstiden en del arbetare måste afskedas och således jernvägens byggande fördröjas längre än nödvändigt är. Att sådant icke kan vara till gagn i något hänseende tror jag mig kunna försäkra. Äfven vid den jernvägsanläggning, som här är i fråga, ligger stor vikt derpå, att med dess öppnande för trafik icke fördröjes. De orter, hvilka jernvägen skall genomgå, äro i stort behof af lättade eller öppnade kommunikationer och för staten är det af icke mindre vikt att så tidigt som ske kan draga inkomst af denna anläggning, som icke gerna kan gifva någon afsevärd inkomst förr än den till någon större del är fullbordad. Härtill kommer, att prisen på åtskilliga materialier äro nu så låga att, efter hvad chefen för byggnadsstyrelsen mig meddelat, man med begagnande af detta förhållande skulle göra en betydande vinst.

Om här vore fråga att en förökning i det för året beräknade anslaget skulle medföra någon svårighet i afseende å statsregleringen, skulle jag icke hafva vågat upptaga saken, men, då de medel, som uti ifrågavarande hänseende skola användas, böra genom lån anskaffas, kan någon menlig inverkan på statsbudgeten derigenom icke uppstå. Utgifterna på det hela blifva naturligtvis icke större, fastän de komma något tidigare, och man vet i öfrigt icke, huruvida icke under den tid, som återstår för arbetenas fullbordande, sådana omständigheter kunna uppstå som mer än beräknadt är försena arbetenas utförande.

Det har blifvit af den förste ärade talaren anfördt, att det vill synas som skulle chefen för Jernvägsbyggnadsstyrelsen, då han icke till Kongl. Maj:t utan till Stats-Utskottet yttrat sig om fördelen deraf, att jernvägsbyggnadsanslaget blefve under året tillökadt med en million, önskat hålla något fördoldt för Kongl. Maj:t; men han har lika litet som Kongl. Maj:t med hänseende till Riksdagens beslut 1874 ansett sig sjelf kunna sätta i fråga någon förhöjning i det beslutade anslaget, fastän han, dertill uppmånad, sedermera meddelat Stats-Utskottet sin åsigt i frågan; och af Riksdagens nyss omförmälda beslut lærer icke heller följa, att, när inom Riksdagen väckes fråga om en sådan förhöjning och det vinner bifall inom den beredning, som har att handlägga ärendet, man från Regeringens sida är förhindrad att i Kammarer

Om anslag till fortsättande af arbetena å norra stambanan m. m. (Forts.)

Om anslag till fortsättande af arbetena å norra stambanan m. m. (Forts.)

omförmåla de fördelar, som skulle följa af ett bifall till Stats-Utskottets förslag,

Det har äfven anmärkts, att den tillökning i den förut beräknade anläggningskostnaden för den norrländska jernvägen, som i den Kongl. propositionen blifvit omförmäld såsom varande af behovet påkallad, skulle utvisa en mindre noggrann kostnadsberäkning. Men det framgår af den Kongl. propositionen, att den ifrågavarande förhöjda anläggningskostnaden är en följd deraf att för vinnande af de betydelsefulla förmånerna af dels förminskade lutningar, så att banan utan större lutning än 1 på 100 kan framgå ända upp till midten af Jemtland eller Ytterån, och dels förminskad längd af kurvor med mindre radie än 1,500 fot, hvarigenom jernvägens trafikförmåga blifver med tretio procent förökad, väglängden blifver förökad med något mer än en mil. Det har här i dag äfven blifvit nämndt att medel blifvit begärda för uppförandet af åtskilliga nya bostadsbyggnader vid de norrländska jernvägarna, hvilket skulle utvisa mindre tillförlitlighet i förut uppgjorda kostnadsberäkningar.

Jag ber i anledning deraf att få erinra, att såsom förut blifvit Riksdagen meddeladt i dessa beräkningar, icke andra bostäder afsetts än för stationsföreståndare och banvakter, äfvensom för en stationskarl vid åtskilliga stationer, och detta i likhet med hvad förhållandet varit vid jernvägsanläggningarna i öfriga delar af riket. Då likväl i allmänhet bostäder äfven måste anskaffas åt baningenjörer, banmästare, lokomotivförare med flere, har det blifvit för trafikstyrelsen sedan den öfvertagit jernvägarne, nödvändigt att afgifva framställningar om ökade anslag för byggande af bostäder åt dessa jernvägstjenstemän. I fråga huruvida sådana byggnader skulle genom byggnads- eller trafikstyrelsens försorg uppföras, har meningsskiljaktighet emellan de bägge styrelserna uppstått, då den förra velat utesluta dem från sina beräkningar, för att icke behöfva för sjelfva väganläggningen begära äfven de summor, som för ifrågavarande byggnader skulle åtgå, och den senare åter icke velat se trafikinkomsterna minskade med samma belopp.

Nu har det visat sig att i Norrland möta hinder att vid jernvägarnas öppnande för trafik kunna för personalen förhyra några boningslägenheter och behovet påkallar således att vid trafikens begynnande erforderliga bostadslägenheter finnas uppförda, hvaraf den naturliga följden är, att byggnadsstyrelsen bör sättas i tillfälle att disponera öfver de för dessa byggnader erforderliga medel. Frågan om anvisande af dessa medel förekommer således nu i en annan ordning än förut varit vanligt, men behovet är af samma beskaffenhet som vid alla andra jernvägsanläggningar gjort sig gällande och måst af allmänna medel fyllas. Det skulle visserligen ännu vara åtskilligt att anföra med anledning af den föregående talarens yttrande, men jag vill likväl nu undvika detta och hemställer endast, huruvida icke Kammaren skulle vilja bifalla hvad Stats-Utskottet föreslagit.

Då jag gör detta, har jag icke afsett att på detta sätt skulle be-

redas någon ökad arbetsförtjenst åt dem, som i Norrland bygga och bo, utan endast att staten skulle beredas en stor, af åtskilliga såsom mig synes, ej nog påaktad fördel.

Om anslag till fortsättande af arbetena å norra stambanan
m. m.
(Forts.)

Herr Per Nilsson i Kulbult: Jag kan icke annat än vara flertalet af Stats-Utskottets ledamöter tacksam för den reservation de mot det nu begärda anslaget afgifvit.

Som vi alla veta, bestämdes vid 1874 års riksdag den summa, som skulle användas till byggande af en stambana till Norrland, under åren 1878, 1879 och 1880 att utgå med 6,000,000 kronor årligen.

För så vidt jag har mig bekant, har icke heller Kongl. Maj:t nu framkommit med något förslag om förändring derutinnan, men deremot har en enskild ledamot i denna Kammare i en af honom till innevarande års riksdag afgifven motion föreslagit, att det af Riksdagen vid förenämnda års Riksdag en gång fastställda belopp måtte för år 1878 med en million kronor förhöjas.

Jag kan dock icke för min del finna något skäl, hvarför vi nu till ifrågavarande ändamål skulle bevilja större anslag än vi en gång beslutat. Man har visserligen sagt att arbetets påskyndande skulle gifva staten större inkomster och det kan visserligen vara en sanning, men samma skäl har man så många gånger förut, utan att det besannats, föreburit för Riksdagen, att jag icke kan tro att det fördenskull kan vara skäl att genom påskyndandet af byggnaden fastläsa millioner, äfven om jernvägen derigenom skulle blifva färdig ett eller annat år förut. För min del har jag den åsigten att vi bygga våra jernvägar alldeles för fort. De som äro något hemma i penningeförhållanden, påstå, att vi bygga öfver våra tillgångar, och säkert är, att det icke finnes något land i Europa, som i förhållande till folkmängden och under så kort tid byggt så många mil jernvägar som Sverige.

Man har äfven såsom ett talande skäl för bifall till detta anslag anfört att man, om det beviljades, skulle kunna slippa afskeda en mängd jernvägsarbetare, hvilket annars blefve alldeles nödvändigt.

Då man vid uppgörande af förslag för byggandet af ifrågavarande jernväg beslutat att endast 6,000,000 kronor om året skulle få användas dertill, kan jag icke förstå, huru det skulle kunna inverka hvarken på antalet arbetare eller andra kostnader för jernvägsbyggnaden, om den förevarande motionen afsloges, ty den en gång beslutade summan utgår ju under alla förhållanden.

Om man deremot nu beviljar en millions högre anslag än en gång blifvit bestämdt, måste man ju året derefter minska anslaget med motsvarande summa, för att få totalsumman att gå ihop, och då måste man afskeda en del arbetare.

Det är sådana ojemna ryckningar jag anser man bör söka att undvika, och laga så, att det jemna arbetet och det jemna anslaget gå hand i hand.

Då, så vidt jag vet, en bestämd plan för byggandet af den norrländska stambanan en gång blifvit uppgjord, böra vi söka att

*Om anslag
till fortsät-
tande af ar-
betena å nor-
ra stambanan
m. m.
(Forts.)*

följa den. Det kan visserligen vara en möjlighet att summan icke varit tillräcklig, utan att man, då de uppgjorda beräkningarne icke visat sig hålla streck, måst öfverskrida densamma; men detta kan väl icke inverka på arbetet, ty personalens storlek blir ju ändock enahanda. Jag yrkar afslag å Herr Hæggströms motion och anhåller hos Herr Talmannen om bifall till reservationen.

Herr Nils Larson: Den förste ärade talaren yttrade, att Riksgäldsafdelningen inom Stats-Utskottet bestämt sig för att afstycka bifall till Herr Hæggströms motion, att afdelningen skulle hafva motiverat denna sin mening med de skäl, som synas af den i reservationen upptagna knapphändiga motivering, och att detta skett derföre, att afdelningen icke ansett de i Herr Hæggströms motion anförda skäl förtjena annat eller bättre bemötande. Ja! meningarne kunna naturligtvis vara olika om hvad det ena eller andra skälet kan förtjena för ett bemötande, men om jag skall säga min mening om denna sak, så tror jag likväl, att den knapphändiga motivering, som från afdelningen utgått och som sedermera upptagits i den afgifna reservationen, har någon annan grund, och denna grund torde kanhända snarare hafva varit den, att det icke varit så lätt att bemöta den i Herr Hæggströms motion framlagda motivering för det yrkande motionen innehåller. Derom skall jag icke med den värde reservanten tvista; jag tilllåter mig blott att i det anförda afseendet behålla min tro för mig. Jag tror mig derjemte kunna tillägga, att den hufvudsakligaste omständigheten, hvarföre Riksgäldsafdelningen afstyckt bifall till motionen, var den att afdelningen trott det man borde fortfarande hålla fast vid den plan, som vid 1874 års riksdag blifvit fastställd för fullbordande af de norrländska stambanorna och för de årliga anslag, som för byggande af dem borde anvisas. Det är nemligen en sanning, att vid 1874 års riksdag en sådan plan uppgjordes, och det var helt naturligt att så skulle ske, ty vid hvarje större företag måste man på förhand uppgöra en beräkning för sig eller en kalkyl, som skall på det hela taget icke blott upptaga summan af anslagen, utan äfven huru lång tid, som erfordras för förslaget genomförande. Det var en sådan plan Kongl. Maj:t vid den riksdagen ansåg sig böra framlägga och som Stats-Utskottet i enlighet med Kongl. Maj:ts förslag ansåg sig böra förorda. Men derigenom var ingalunda sagdt, att meningen var eller skulle anses kunna vara att man skulle binda kommande Riksdagar för alla möjliga fall. Det måste antagas vara gifvet att det riksdagsbeslut, som faststälde planen, icke afsåg något annat än att densamma skulle i allmänhet gälla under normala förhållanden, men att man derigenom icke skulle lägga hinder i vägen för kommande Riksdagar att begagna sig af de särskilda eller exceptionella förhållanden, som under tiden kunna möjligen inträffa.

Nu har efter 1874 års riksdag inträffat, först och främst, att man utstakat en ny sträckning af vissa bandelar för att undvika större lutningar och kurvor, hvarigenom banan kommer att i någon mån förlängas och kostnaderna jemväl i någon mån ökas, på sätt

Herr Statsrådet och Chefen för Civil-departementet nyss yttrat. Denna ökade kostnad skulle, enligt uppgjorda beräkningar, uppgå till 1,134,000 kronor. Redan derigenom är således gifvet att, om 1874 års plan skulle till punkt och pricka följas, med afseende på de årliga anslagsbeloppen, så måste man dock bryta mot samma plan i fråga om den tid, inom hvilken stambanan skulle vara fullbordad, ty lika visst, som det är att 1874 års Riksdag uttalade den åsigten, att årligen skulle för jernvägsbyggnaden användas 6 millioner kronor, lika visst är det att samma Riksdag uppgjorde den plan för fullbordandet af banan, att detta skulle ske inom 1880 års slut. Men för att så skulle ske, måste äfven för det sista året behöfvas ett belopp af 6 millioner. När nu kostnaden för det hela behöfver ökas med något öfver en million, så skulle man för att erhålla denna million komma in på år 1881, och sålunda öfverskrida den tid, som 1874 års Riksdag beräknade. Hvilket må då vara bättre, antingen att öfverskrida den tid, som blifvit bestämd för företagets fullbordande, eller att för något år öfverskrida det beräknade anslagsbeloppet? För min del anser jag, att under de förhållanden, som för närvarande ega rum, det senare vore i alla afseenden fördelaktigare.

Jag öfvergår nu till en annan omständighet med afseende å anslaget belopp. Kammaren har redan genom sitt bifall till första punkten beslutat, att af de 6 millioner som till jernvägsbyggnadernas fortsättande blifvit anvisade, 200,000 kronor skola användas till ett annat ändamål, än som vid kostnadsförslaget uppgörande afsågs, nemligen till anskaffande af nödiga bostäder för jernvägsstrafikens personal. Redan i följd deraf kommer icke hela det för detta år beräknade beloppet, 6 millioner kronor, att orubbadt användas till jernvägsarbetenas utförande. Men dessutom har det oförutsedda fall inträffat, att, på sätt Herr Statsrådet och Chefen för Civil-departementet redan omnämnt, innevarande års vinter varit så mild, att jernvägsarbetena, emot vanligheten i de norra orterna, kunnat utan afbrott fortgå. I följd häraf har en större del af det beviljade anslaget, än som var beräknadt, tagits i anspråk, hvilket åter haft till följd, att hvad som af anslaget återstår icke är tillräckligt att för återstående delen af året sysselsätta hela den personal, som för arbetets utförande blifvit antagen. Ett afslag å Herr Hæggströms motion skulle föranleda dertill, att innan sommarens slut en stor del af denna personal måste afskedas till följd af brist på arbete. Det är gifvet, att ett sådant förfarande skulle icke blott inverka menligt på arbetets fortgång utan äfven hårdt drabba de arbetare, som blefve nödsakade att lemna sitt arbete, utan att under nuvarande tryckta förhållanden hafva utsigt att kunna vinna någon säker anställning på annat håll. Herr Liss Olof Larsson anmärkte i fråga härom såsom någonting besynnerligt, att chefen för statens jernvägsbyggnader, då han den 4 Januari detta år till Kongl. Maj:t afgaf sin framställning rörande jernvägsarbetenas fortsättande, icke föreslog att ett större belopp, än det vanliga, skulle för innevarande år för ändamålet anvisas, men några dagar efteråt, såsom den värde talaren behagade uttrycka sig, till Stats-Utskottet

Om anslag till fortsättande af arbetena å norra stambanan m. m.
(Forts.)

*Om anslag
till fortsät-
tande af ar-
betena å nor-
ra stambanan*

*m. m.
(Forts.)*

inkom med en promemoria, deri han uttalat sig på ett sätt, som till större eller mindre del förordade Herr Hæggströms motion. Jag vill med anledning häraf först fästa den värde talarens uppmärksamhet uppå, hvad som äfven Herr Statsrådet och Chefen för Civil-departementet anmärkt, eller att hvarken chefen för statens jernvägsbyggnader eller Kongl. Maj:t gerna sätta i fråga att för jernvägsbyggnadernas fortsättande under innevarande år skulle anvisas ett större belopp, än som vid 1874 års riksdag ansågs böra hvarje år för detta ändamål utgå. Vidare vill jag emot den värde talarens uppgift, om att Chefen för jernvägsbyggnaderna inlemnade till Stats-Utskottet sin promemoria endast några få dagar efter det han till Kongl. Maj:t inkommit med sin framställning i ämnet, erinra, att det ingalunda var blott några få dagar, som utgjorde denna mellantid. Framställningen till Kongl. Maj:t aflemnades vid nyårstiden eller, såsom talaren sjelf uppgaf, den 4 sistlidne Januari, men promemorian tillställdes Utskottet icke förr än fram emot midten af Mars månad, således minst två månader senare. Under denna tid hade större delen af den under vanliga förhållanden strängaste delen af vintern förfutit och Chefen för jernvägsbyggnaderna varit i tillfälle att i fråga om arbetets bedrivande erfarå åtskilligt, hvarom han vid årets början icke kunde hafva någon kännedom. Det må vara rätt och tillbörligt, att hvar och en motiverar sin mening så kraftigt, som han kan, men jag vågar påstå, att det icke är tillbörligt att för detta ändamål framställa en sak på ett förvrängdt sätt, såsom den värde talaren gjorde, då han kallade en tid af öfver två månader för endast några få dagar.

För öfrigt äro de omständigheter, som tala för bifall till Utskottets hemställan, anförda i dess utlåtande, och deribland vill jag påpeka, såsom den icke minst viktiga, hurusom prisen på hvad som hufvudsakligen erfordras för jernvägsbyggnaderna, för närvarande ställa sig betydligt billigare än eljest. Dagsverkena kosta mindre än vanligt; trävarorna äro, som bekant, billigare än de varit, och jernet likaså. Med ett ord, allt, som för byggandet af jernvägar är behöfligt, kan nu fås för billigare pris, och då kan det väl icke rimligen bestridas, att ju icke det arbete som under sådana förhållanden utföres, måste blifva billigare, än om det utföres under en annan mindre gynsam tid. Icke heller får man förbise den omständigheten att arbetarne i vårt land för närvarande, till följd af de dåliga konjunkturerna, icke hafva så särdeles riklig arbetsförtjenst; och om man genom att nu utföra en drygare del af ifrågavarande byggnadsarbete än från början varit ämnadt, kan bereda dessa arbetare tillfälle till sysselsättning, så är det en sida af saken, hvartill man, enligt min tanke, äfven bör taga hänsyn. Härtill kommer ännu en omständighet, som äfven blifvit af den förste talaren påpekad såsom något orätt eller skadligt, men som för mig synes vara raka motsatsen, och det är att ifrågavarande medel skulle anskaffas genom lån och sålunda en större upplåning ske än förut varit ämnadt. Ja det är visst sant, att meningen är att medlen skola upplånas, ty redan från början

har man ju beslutat att alla våra stambanor skola byggas med lånta pengar. Men då nu penningställningen i landet för närvarande är mera tryckt än vanligt och det med anledning deraf redan är ifrågasatt, att, utöfver hvad som för utförande af statens arbeten kan vara behöfligt, från utlandet upplåna penningar för att dermed komma den tryckta ställningen till hjälp, så synes det mig sannerligen vara stort skäl att bringa den allmänna rörelsen hjälp på det sätt, att man upplånar ett något större belopp för att dermed för statens räkning nu utföra arbeten, som i allt fall förr eller senare skola utföras, hellre än att låna uteslutande ur syupunkten att åstadkomma lättnad i den allmänna rörelsen. I förra fallet hjälper man den allmänna rörelsen på flere sätt, i det senare endast på ett.

Då jag nu slutar med att yrka bifall till Utskottets förslag, anhåller jag att dervid icke blifva missförstådd. Måbända skulle Herrarne kunna tro, att därför att jag är från den ort, inom hvilken den hufvudsakligaste delen af det ifrågavarande arbetet skulle komma att utföras, jag talat endast för att bereda denna ort en fördel. Och visserligen vill jag icke förneka, att det vore en fördel för orten att få jernvägen färdig så tidigt som möjligt, men på samma gång vågar jag dock försäkra, att den provins, jag tillhör, har att tacka staten för så mycket i fråga om lättade kommunikationer, att den icke har några slags anspråk på staten om ytterligare förmåner i detta afseende, och att hvarje inbyggare inom den orten är så genomträngd af denna erkänsla, att ingen af dem skulle vilja här uppträda med något yrkande, som uteslutande eller företrädesvis afsäge ortens intresse. Men det yrkande jag nu framställt skall, derom är jag fullt öfvertygad, visa sig vara i statens eget välförstådda intresse.

Herr Danielsson: Det är visst första gången under denna riksdag som man i höglofliga Stats-Utskottets betänkande möter en sådan välvilja emot enskild motionär, som här kommit Herr Hæggström till del. Detta är så mycket mer förunderligt, som den förevarande motionen afser en högst väsentlig rubbning af en både af Riksdag och Kongl. Maj:t fastställd plan — en plan, så stor och vigtig, att en afvikelse från dess konsekventa tillämpning kan komma att gälla icke *en* utan *många* millioner kronor. Ty går man ifrån denna plan så lättvindigt, som nu är föreslaget, skall detta framdeles komma att åberopas såsom skäl för flere dylika avvikelser. Vi veta alla med hvilken möda denna Kammare kämpade för att kunna för en längre tid slippa ifrån alla jernvägsintressen. Och om vi nu rifva upp detta beslut, komma vi in på ett område, der det är svårt att förutsäga hvar vi komma att stanna.

Utskottet säger att Herr Hæggströms motion är mycket behjertansvärd. Jag har sökt efterforska hvari detta behjertansvärda skulle bestå, men kan icke finna mer än ett enda egentligt skäl därför, nemligen att man vill att den ifrågavarande jernvägsbyggnaden skall påskyndas. Ingen, icke ens Herr Nils Larson

Om anslag till fortsättande af arbetena å norra stambanan m. m.
(Forts.)

Om anslag till fortsättande af arbetena å norra stambanan m. m. (Forts.)

har bestridt att arbetslöner och prisen å jernvägsmateriel för närvarande sjunkit betydligt. Och det är derföre tydligt och klart att, om jernvägsstyrelsen vid denna banas byggande går förståndigt till väga, skall den kunna begagna sig af just dessa förändrade konjunkturer för byggnadsarbetenas påskyndande. Jag antager nemligen, att, om arbetslönerna minskats med $\frac{1}{3}$ af sitt förra belopp, bör man numera för samma kostnader kunna åstadkomma en tredjedel mera arbete. Nu har sagts att jernvägsstyrelsen skulle passa på och inköpa materiel, medan den står lågt i pris. Ja, vi hafva hittills fått ganska skrala vittnesbörd om denna jernvägsstyrelsens lämplighet att inlåta sig i spekulationer. Här om fingö vi för några riksdagar sedan en viss erfarenhet. Det skulle vara roligt att se, om styrelsen nu, då materielen åter är billig, kunde ådagalägga sin spekulationsförmåga på det sätt, att den utan att öfverskrida det redan bestämda anslaget af sex millioner, förmår forcera byggnadsarbetena och göra billiga uppköp. Sådant skulle vara vackrare, än att, såsom nu skett, komma och ropa på mera penningar.

Man har äfven såsom skäl för ändring af den fastställda planen åberopat, att årstidens beskaffenhet fordrar det. Detta skäl anfördes af Herr Nils Larson. Skulle man taga detsamma för godt, finge man snart ändra hvarenda plan för arbeten af ifrågasvarande beskaffenhet. Det skulle blott behöfva inträffa en blid vinter för att man genast skall vara färdig med begäran om ökade anslag för påskyndande af jernvägsbyggnader, hamnanläggningar m. m. Det skulle leda till en sådan förryckning af fastställda planer och föranleda så mycket virrvarr, att jag tror att Riksdagen finge svårt att reda sig.

Här kunde vara mycket mer att säga, men jag skall icke längre upptaga tiden. Jag har icke kunnat tillbakahålla min åsigt i detta fall. Och jag tror icke att någon skall kunna beskylla mig för egenlyttiga motiv, ty jag talar icke i egen sak. Jag unnar gerna alla orter de fördelar, som kunna stå dem till buds. Men jag vill att det skall gå sundt tillväga och att fastställda planer blifva respekterade. Ty eljest riskerar man mer än den summa, hvarom nu är fråga. Det vore ledsamt, om denna fråga skulle blifva förspelet till en annan stor fråga och om Kammaren skulle dervid frångå sina principer. Jag yrkar afslag å Utskottets framställning i den föredragna punkten.

Herr Treffenberg: Då här föreligger en fråga, som har icke blott stor betydelse för det allmänna, utan äfven ett specielt intresse för Norrland, anser jag mig skyldig att nu för första gången under denna riksdag göra en liten insats i diskussionen i syfte att förorda bifall till Utskottets förslag. I sjelfva verket har jag dock icke något synnerligen märkvärdigt att anföra, eftersom dels en del af mina argumenter redan blifvit upptagna af min granne till höger och i öfrigt det mesta och bästa, som i denna sak kan sägas, redan blifvit sagdt af motionären och Utskottet. Min argumentation kommer egentligen att rättas mot

dem, som i likhet med reservanten, Herr L. O. Larsson, strängt hålla på att icke någon afvikelse bör ega rum från den vid 1874 års riksdag fastställda planen för utförandet af jernvägsanläggningarna i Norrland. Vid uppgörandet af denna plan och bestämmandet af årsanslaget för jernvägarne hade man ju i sigte, att icke sätta detta anslag för högt, för att icke derigenom alltför mycket lägga beslag på de disponibla arbetskrafterna i landet, till förfång för jordbruket och andra näringar. Då emellertid nu, efter hvad känt är, jernvägsarbetena i landet på senare åren blifvit betydligt inskränkta, och i öfrigt, till följd af nuvarande tryckta förhållanden, mycken arbetskraft blifvit ledig, synes det mig, att det skäl, som man kunde vilja hemta ur den nyss anförda synpunkten för upprätthållandet af den en gång fastställda planen, icke bör tillmätas synnerlig vigt. Herr Nils Larson har nyss anmärkt, att i denna plan ingick icke blott en penningberäkning, utan äfven en tidsberäkning, såtillvida nemligen som man, efter hvad vi alla erinra oss, antog, att under förutsättning, att årligen komme att beviljas 6 millioner kronor för jernvägsbyggnaderna i Norrland, jernbanesystemet år 1880 skulle vara färdigt.

Herr Nils Larson har vidare fäst at uppmärksamheten på åtskilliga omständigheter, hvilka varit af beskaffenhet att dels omedelbart och dels äfven medelbart genom arbetets fördyrande försena arbetets utförande; men han har dervid likväl förbigått två, för att icke säga tre högst beaktansvärda omständigheter, på hvilka jag nu anhåller att få fästa Kammarens uppmärksamhet. Det är nemligen känt, att vid 1875 års riksdag — till följd af det icke fullt tillfredsställande skick, i hvilket jernvägsfrågorna förelades Riksdagen till behandling och till följd af den meningskiljaktighet rörande såväl stambanans som tvärbanans sträckning, som då gjorde sig gällande — Riksdagen beslöt uppskof med bestämmandet af sträckningen utaf ej mindre sjelfva den uppståående banan än äfven tvärbanan. Redan då anmärkte jernvägsbyggnadsstyrelsen, att ett sådant uppskof skulle icke blott försena arbetet, utan äfven fördyra detsamma. Utom detta förhållande har man att observera en annan omständighet, som också i icke oväsentlig mån fördyrar och till följd deraf äfven måste komma att försena arbetets utförande. Det är nemligen allom bekant, att i 1874 års plan ingick, att tvärbanan skulle byggas smalspårig; detta beslut ändrades likväl sedermera, såsom vi veta, derhän att Riksdagen beslöt, det tvärbanan skulle byggas bredspårig, något som naturligen måste medföra ökade kostnader. Dessa två af mig nu vidrörda omständigheter torde vara af den beskaffenheten, att de icke kunna motsägas. Härförutom ber jag att få fästa uppmärksamheten på en tredje omständighet, som möjligen äfven kan komma att betydligt fördyra tvärbanans anläggning. Då frågan om denna bana förevar, kan jag icke erinra mig att man tog i betraktande vanskligheten af att trafiken, i synnerhet öfver den del af tvärbanan, som sträcker sig närmast riksgränsen, kunde komma att till följd af naturhinder ofta försvåras och att af denna anledning åtskilliga anordningar kunde blifva nödvändiga

Om anslag till fortsättande af arbetena å norra stambanan
m. m.
(Forts.)

Om anslag
till fortsät-
tande af ar-
betena å nor-
ra stambanan
m. m.
(Forts.)

för att uppehålla trafikens behöriga gång. Det är dock icke utan att, sedan beslutet om byggandet af tvärbanan fattades och arbetet nu börjat att fortgå och nalkas sin fullbordan, den öfvertygelsen alltmer gjort sig gällande att det torde blifva nödigt att der uppe på högsta delen af fjellkammen anbringa antingen en öfverbyggnad eller också möjligen skydds-skärmar — i alla händelser anordningar af beskaffenhet att medföra kostnader. Är nu så förhållandet, mine Herrar, så är det gifvet, att den jemnvigt i finansplanen, som blifvit rubbad af alla de förhållanden, på hvilka Herr Nils Larson och jag fästat Kammarens uppmärksamhet, icke kan återställas utan genom tillfälliga förhöjningar i det beräknade årsanslaget. Vid denna fråga är äfven, synes mig, — och såvidt jag vet har ännu ingen i Kammaren påpekat detta — en slags moralisk-internationel förpligtelse fästad gent emot brödrariket, och honorerandet af denna internationella förbindelse synes mig väl vara värd den relativt obetydliga förhöjning i årsanslaget, som här är i fråga, helst denna förhöjning, som vi veta, icke kommer att på något vis trycka statsregleringen utan "faller utom budgeten", för att begagna Stats-Utskottets yttrande rörande den fråga, som härnäst förekommer till föredragning.

Jag skall på grund af hvad jag nu anfört, anhålla, att få yrka bifall till Stats-Utskottets förslag. Jag vill endast mot den siste talaren anmärka, att det är väl egentligen icke så farligt att härvidlag visa välvilja mot motionären, ty tyngdpunkten ligger väl icke härpå, utan egentligen derpå, att, på samma gång man kan visa denna välvilja mot motionären, man tillika befordrar ett stort och vigtigt statsintresse.

Häruti instämde Herr *Engman*.

Herr Liss Olof Larsson: Jag ber om ursäkt att jag ånyo begärt ordet för att till bemötande upptaga åtskilliga yttranden, som här blifvit fälda. Jag anser nemligen nu föreliggande fråga vara desto viktigare, som på afgörandet af densamma torde bero utgången af nästa punkt i detta betänkande. Jag skall derföre i hvad på mig ankommer söka sönderbryta den kompromiss, som jag befarar förefinnas dessa frågor emellan. Särskildt kan jag icke lemna oanmärkt den temligen omilda behandling, som jag fått röna af min vän på jemtlandsbänken. Emellertid vill jag, innan jag nämner något vidare härom, fästa mig vid det skäl, som blifvit anfördt för beviljandet af en million kronor utöfver de redan föreslagna sex millionerna, nemligen att, derest icke detta belopp för innevarande år beviljades, så skulle jernvägsbyggnadsstyrelsen blifva nödsakad att redan på eftersommaren afskeda en mängd arbetare, i saknad af medel för deras vidare aflöning. Det vore dock bra märkvärdigt om ett sådant skäl skulle gillas, som det, att, derföre att man användt så mycket folk under förra hälften af året, att det anvisade beloppet icke räcker till att aflöna arbetare under återstoden af året, så skall man bevilja ytterligare anslag. Det beror ju på jernvägsbyggnadsstyrelsen att anordna så att arbetet mera jemnt fördelas under året, om det är för sta-

ten fördelaktigt. Säkert är, att kan byggnadsstyrelsen använda hela anslaget sex millioner under första hälften eller de första nio månaderna, så läser väl samma styrelse äfven kunna använda äfven sju millioner, och således komma i nödvändighet att afskeda arbetare, ty styrelsen får ju icke öferskrida det bestämda årsanslaget. Jag skall fullkomligt instämma i förra delen af Herr Civilministerns yttrande, derom att, enär det vore nödvändigt att vidhålla en fastställd plan, så borde man icke nu anvisa högre belopp, än det som blifvit i den Kongl. propositionen äskadt. Det var också detta skäl, som inom riksgäldsafdelningen ansågs så afgörande, att man icke ansåg nödigt att ingå uti vidare vederläggning af motionen.

Nu säger man att kostnaden för i fråga varande företag skulle ökas med 1,134,000 kronor genom ändring i jernvägssträckningen. Jag har i mitt förra yttrande sökt visa ohållbarheten af detta påstående. Det förefaller nemligen ganska märkvärdigt, att kostnadsförslaget skall behöfva öferskridas, då jernvägsbyggnadsstyrelsens chef bestämdt förklarar, att man nu kan få köpa byggnadsmateriel till hälften lägre pris än eljest, och att arbetsprisen äro så låga. Om nemligen detta påstående vore riktigt, så hade man bort komma till helt annat resultat. Atminstone borde icke någon brist i anslagen uppstå. Dessutom förefaller det besynnerligt, att man skall behöfva anskaffa penningar för att bereda arbetsförtjenst åt en mängd personer, och dymedelst upphjelpa den öfriga industrien, som också är tryckt. Det synes mig vara ett eget sätt att resonnera, då man säger, att man skall köpa materiel för hälften billigare pris än eljest. Än egendomligare är det påståendet, att, på samma gång man vill upphjelpa den tryckta industrien så måste man forcera statens jernvägsbyggnader för att dymedelst uppehålla arbetsprisen. Mig förefaller det alldeles gifvet, att, i samma mån staten ökar sina arbeten, i samma mån höjas också arbetsprisen. Och i stället för att hjelpa, så försvårar man ställningen för industrien; ty utan tvifvel har man att i väsentlig grad söka den svenska industriens svårigheter deruti, att den till följd af de höga arbetsprisen icke mäktar uthärda en konkurrens med andra länder, der industrien arbetar under gynnammare förhållande. Och således blir förhållandet det, att man hjelper med den ena handen men stjelper med den andra. Ur denna synpunkt sedt kan således millionen icke vara till nytta.

Nu blott ett par ord angående den omtalade promemorian, i afseende å hvilken jag skulle hafva gjort mig skyldig till en så svår förseelse. Jag ber att få lägga märke dertill att, då jag förra gången hade ordet, jag uttryckligen nämnde, att jag, oakadt allt bemödande ej lyckats att i utskottsafdelningen få rätt på densamma, och att jag reserverade mig ifall jag begick något misstag. Jag har nu genom särskildt bud till vederbörande sekreterare kommit i besittning af promemorian. Den, som så omildt behandlade mig, yttrade att denna promemoria skulle hafva från byggnadsstyrelsen afgifvits närmare medlet af Mars. Med densamma i hand kan jag nu visa, att den är daterad den 6 Mars, och således afsändes närmare början af Mars. Jag skall vidare förklara,

Om anslag till fortsättande af arbetena å norra stambanan
m. m.
(Forts.)

Om anslag
till fortsät-
tande af ar-
betena å nor-
ra stambanan
m. m.
(Forts.)

huru det förhåller sig med denna promemoria. Den är icke stald till Stats-Utskottet, och finnes icke heller intagen i Stats-Utskottets diarium öfver inkomna handlingar, och lika litet har den blifvit af riksgäldsafdelningen infordrad. Promemorian är icke af Stats-Utskottet begärd, den är icke stald till Utskottet, och den är icke af chefen för statens jernvägsbyggnader Utskottet meddelad. Det var vid frågans behandling i Utskottets plena som en ledamot framdrog promemorian ur sin ficka, och om jag ej visste hur länge den legat der, torde icke utgöra skäl till ett sådant uppträdande som det jag här besvarat. Efter dessa upplysningar vågar jag tillitsfullt underkasta mig Kammarens dom. Jag yrkar fortfarande afslag.

Herr Hæggström: Efter de sakrika yttrauden, som i denna fråga blifvit afgifna af Herr Statsrådet och Chefen för Civildepartementet samt Herrar Nils Larsson i Tullus och Treffenberg, skulle jag nu haft föga att tillägga, derest icke den siste talaren uppkallat mig. Första gången, han hade ordet, afslutade han sitt anförande med en insinuation, nu började han det med en insinuation, och detta tyckes vara hans starkaste bevisföring. För öfrigt har jag icke hört honom anförda några verkliga skäl, vare sig emot motionärernes eller Stats-Utskottets motivering. Först och främst underrättade Herr Liss Olof Larsson derom, att Stats-Utskottets riksgäldsafdelning afspisat motionen, och detta hufvudsakligen på de skäl han uti sin vid betänkanDET fogade reservation anförte. Det kunde då kanske vara intressant att se efter, hvilket detta skäl är. Vi finna då, att Herr Liss Olof Larsson helt enkelt icke ansett lämpligt föreslå någon tillökning i det i sig sjelft betydliga belopp, hvilket, enligt den, vid 1874 års riksdag framlagda plan, blifvit bestämdt att årligen användas på utförandet af ifrågakvarande jernvägsanläggningar i Norrland, och för den skull varit skiljaktig från Utskottets under mom. b af 1:sta punkten gjorda hemställan. Således, derföre att Herr Liss Olof Larsson icke ansåg lämpligt öka ofvanberörda belopp blef frågan af afdelningen afspisad. Stats-Utskottet in pleno godkände emellertid icke detta skäl, utan ansåg en sådan tillökning lämplig. Och af denna anledning utgjuter Herr Liss Olof Larsson nu sin vredes skålar öfver Stats-Utskottets pluralitet.

Jag vill inlägga en kraftig protest emot hvad Herr Liss Olof Larsson sade i sitt första anförande derom, att det skulle ligga en tanke bakom motionen, nemligen *den*, att framdeles under riksdagens lopp få upplåna ett större belopp till inköp af enskilda jernvägar och byggande af nya. Hur vet han det, och hvad berättigar honom att påstå något sådant? Jag protesterar emot detta påstående och äfvenså emot den af honom framkastade insinuationen om befintligheten af en kompromiss. Jag har nemligen icke talat ett ord hvarken om jernvägen till Wärtan och ännu mindre om de äskade millionerna till inlösen för statens räkning af enskilda jernvägar. När vi komma till dessa frågor, kan det vara tid att tala om dem, men tills dess ber jag Herr Liss Olof

Larsson hålla inne med sin insinuation, äfven om det skulle kosta på hans talförhet.

Herr Liss Olof Larsson invände äfven, att den nuvarande dåliga ekonomiska ställningen icke hade någon farlig inverkan på Norrland till följd af dess stora sågverksrörelse. Jag trodde emellertid att den ärade talaren själf var så stor skogsspekulant, att han visste, att det för närvarande är nästan omöjligt att sälja skogseffekter; och att man i sommar vid besök i våra hamnar skall finna huru lätt räknade de fartyg äro, som komma att frakta trävaror ut ur landet.

För öfrigt, då ställningen är klen i landet, är det icke då på sin plats att hjälpa de arbetslöse till arbete, då detta kan ske utan ökad kostnad, helst genom en sådan åtgärd, enligt sakkunniges utsago, staten skulle göra en ganska stor besparing. Det är här icke fråga om ett enda kopparöres högre anslag, utan frågan gäller huruvida den million kronor, som af Riksdagen redan blifvit anvisad till fortsättande af arbetena på norra stambanan och den så kallade tvärbanan, skall för sagda ändamål få användas redan i år, då man har god tillgång på folk för billigt pris, eller om med dessa arbeten skall anstå till nästa år. Jag har här i min hand en uppgift, af hvilken framgår, huru ovanligt raskt arbetet på dessa banor bedrifvits under början af detta år, tack vare den rika tillgången på duglige arbetare och den ovanligt blida väderleken. Under Januari och Februari månader har nemligen på dessa bandelar schaktats icke mindre än 4,397.7 kubikstänger jord, berg och barlast med en arbetsstyrka af 4,264 man. Då man nu äfven kan köpa materialier billigare än förut, är det förståndigt att icke göra det?

Vi torde kanske äfven hafva några förpligtelser mot bröderlandet Norge, att hafva tvärbanan färdig samtidigt med den mötande norska banan å den en gång fastställda tiden, eller år 1880. Äfven detta torde vid frågans bedömande böra beaktas.

Jag skall emellertid icke längre upptaga Herrarnes tid, då giltiga skäl redan slifvit framställda för Utskottets förslag, till hvilket jag yrkar bifall.

Herr Olof Jonsson: Då redan många, såsom mig synes, skarpa skäl blifvit anförda för Utskottets förslag, är det icke för att anföra några nya sådana, jag begärt ordet, utan för att bemöta åtskilliga yttranden, som af motsatta sidans talare blifvit framställda.

Herr Liss Olof Larsson säger, att förslaget hufvudsakligen afser att skaffa arbetare i Norrland arbetsförtjenst. Detta är emellertid långt ifrån fallet; ty af de arbetare, som för närvarande sysselsättas vid jernvägsbyggnaden, finnas kanske icke femtio af Norrlands egen befolkning, medan deremot återstoden utgöres af arbetare från det öfriga landet, hvilka således hafva mesta arbetsförtjensten. Förra månaden hörde jag af en jernvägsingeniör, anställd vid ifrågavarande jernvägsbyggnad, att flera hundra arbetare måst afskedas i brist af tillgångar, ehuru de erbjudit sig att kvarstanna mot en aflöning af 1 krona 20 öre om dagen.

Om anslag
till fortsät-
tande af ar-
betena å nor-
ra stambanan
m. m.
(Forts.)

Vidare sade Herr Liss Olof Larsson, att det ej vore skäl att påskynda arbetena, af den anledning, att arbetsprisen nu vore låga, emedan detta förhållande kunde komma att en längre tid fortfara. Jag frågar dock, om någon kan säga att det är troligt, att dessa pris en längre tid kunna komma att stå så lågt, att arbetarne utbjuda sitt arbete för 1 krona 20 öre om dagen.

En annan talare yttrade, att det icke vore skäl att påskynda med jernvägsarbetet, emedan andra företag komme att lida af konkurrensen. Ja detta vore mycket riktigt, om nemligen arbetslönerna vore 5 à 6 kronor om dagen, men som förhållandet nu är, ställer sig saken annorlunda.

Samme talare, Herr Danielsson, yttrade, att det skulle vara intressant att se några bevis på, att jernvägsbyggnadsstyrelsen begagnade sig af de goda konjunkturerna att för billigare pris åstadkomma arbetet. Jag tror emellertid, att Herr Danielsson sjelf kan erinra sig, hvad vi alla veta, nemligen att enligt den uppgjorda byggnadsplanen broarne med undantag af de större skulle byggas af trä. Nu har emellertid jernvägsbyggnadsstyrelsen till följd af gjorda besparingar kunnat föranstalta, att dessa broar byggas af jern; och man måste väl erkänna att detta är en icke ringa fördel, då nemligen broarne derigenom blifva af så mycket större varaktighet.

Herr Liss Olof Larsson kunde icke förstå behovet af ett större anslag, då prisen nu äro så låga, att arbetet redan till följd deraf kan fortskyndas i jemförelse med hvad eljest vore fallet. Som jag redan nämnt hafva emellertid de besparingar, som härigenom vunnits, blifvit af jernvägsbyggnadsstyrelsen använda icke till arbetets pådrifvande utan till att göra banan solidare, icke allenast i fråga om broarne, såsom jag nyss nämnde, utan äfven genom anskaffande af mera hållbara skenor m. m. Ser man på dessa förhållanden, måste man väl ock erkänna, att de goda konjunkturerna hafva medfört fördelar för arbetets utförande.

På grund af hvad jag nu anfört framgår, att jag yrkar bifall till Utskottets förslag; och jag gör detta icke så mycket i Norrlands intresse som icke mera för att bereda det öfriga landets arbetarebefolkning tillfälle att kunna förtjena sitt knappa underhåll.

Herr Gustaf Jonsson: Då äfven jag inom Utskottet varit med om den så mycket klandrade reservationen, ber jag få upplysa, att vid frågans behandling inom Utskottets riksgäldsafdelning voro vi alla öfverens derom att afslå motionärens förslag och enhälligt bifalla Kongl. Maj:ts proposition, men vid frågans föredragning i Utskottet fattades ett annat beslut, sådant det nu föreligger i Utskottets betänkande, deremot jag med flere anfört reservation. Herr Nils Larson har mycket klandrat reservationen för det den icke var beledsagad med någon vidsträcktare motivering. Men det är åtminstone icke i Stats-Utskottet vanligt, att då man vill afslå en motion — och Herr Nils Larson sjelf har mången gång varit med om det samma, hvarom han nu gjort anmärkning — vidlyf-

tigt vederlägga de för motionen anförda skäl, utan vederläggningen blir i allmänhet ganska kort. Det är naturligt att, då man önskar en sak, man kan för densamma uppsöka alla möjliga skäl, äfven sådana som äro mindre hållbara, men då man är emot saken, man i korthet anför de skäl, som tala emot densamma. Detta har också Utskottet gjort, då det säger, att "det är uppenbart, att förändrade förhållanden lätteligen kunna, om ej nödvändig-göra, så åtminstone gifva giltig anledning till en och annan afvikelse från arbetsplanen". Sådant kan visserligen enhvar säga, som endast för sin egen fördel och nytta önskar arbetets fort-skyndande, för att befrämja sina ortintressen, men afdelningen stälde sig på den ståndpunkt, att då en plan för arbetet redan sedan 1874 är fastställd och Kongl. Maj:t i sin proposition icke föreslagit någon afvikelse derifrån, man också borde hålla derpå. Jag tror också icke, att man kan klandra reservanterna derföre att de stält sig på den ståndpunkt, som Kongl. Maj:ts propo-sition angifver, och icke gått utöfver denna. Man kan nemligen hafva olika åsichter om följderna af att forcera jernvägsarbetet allt för mycket. Antager man ett mycket stort antal arbetare, hvilka sedan på en gång skola afskedas, så kunna brytningar uppstå, hvilka icke kunna anses önskvärda. För min del tror jag, att vi böra hålla på de normala förhållandena och icke på detta sätt allt emellanåt lägga till en million eller kanske flera, endast derföre att vissa personer anse nödigt att arbetet påskyndas.

Jag yrkar alltså, för min del, bifall till reservationen och af-slag å Utskottets förslag.

Herr Hans Andersson: Det synes mig, som om denna fråga vore mycket enkel, och att det är alldeles öfverflödigt att söka göra den vidlyftig. Frågan förefaller mig sålunda helt enkelt vara den: är det klokt att Riksdagen, då arbetslönerna äro låga, forcerar arbetet på jernvägen eller icke? Detta är hela historien, och då jag för min del icke kan finna annat, än att Riksdagen, lika väl som den enskilde, bör passa på att utföra ett arbete, då arbets-prisen äro billiga, yrkar jag bifall till Utskottets förslag.

Herr Asker: Herr Talman! Mine Herrar! Jag skall icke vara mångordig. Den egentliga anledningen hvarför jag begärt ordet, är den, att få underställa Kammarrens pröfning fyra skäl för bifall till Stats-Utskottets ifrågavarande utlåtande. Det första skälet är, att jag för min del icke kan finna annat, än att det måste med hänsyn till de mindre goda konjunkturerna i allmänhet vara fördelaktigt för staten i dess helhet att, så vidt möjligt är, bereda tillfälle till arbetsförtjenst. Det andra skälet är, att genom ökad arbetsförtjenst minskas anledningar till brott, och detta måste i sin ordning föranleda till minskade utgifter för det all-männa.

Det tredje skälet består deri, att härigenom jemväl minskas utgifterna till kommunerna i följd af minskade afgifter till fattig-

*Om anslag
till fortsät-
tande af ar-
betena å nor-
ra stambanan
m. m.
(Forts.)*

*Om anslag
till fortsät-
tande af ar-
betena å nor-
ra stambanan
m. m.
(Forts.)*

vården, och det fjerde skälet är, att genom ett sådant förfarande inkomsterna för staten ökas i den mån jernvägsarbetena under gynnsamma prisförhållanden framskrida och nya bandelar öppnas för trafiken. På dessa grunder med hvad i öfrigt förekommit yrkar jag bifall till Stats-Utskottets förslag.

Herr Liss Olof Larsson: Blott ett par ord! Jag glömde, när jag sist hade ordet, att bemöta en uppgift, som af alla dem, hvilka uppträdt för Utskottets förslag blifvit upprepad såsom det kraftigaste skälet för dess bifall. Man säger nemligen, att det är alldeles nödvändigt att gifva en million till för år 1878 utöfver de 6 millionerna, som redan äro beviljade, emedan man annars icke kan använda alla de arbetare som förut användts, utan nödgas afskeda en stor del af dem. Hur stämmer detta öfverens med det andra hufvudskälet å mina motståndares sida, eller att man skall bygga nu, då allting är så oerhördt billigt? Icke kunna båda dessa skäl vara rigtiga. Är det sant att arbetsprisen äro lägre än förut, då måtte väl 6 millioner räcka till åt lika stor arbetsstyrka, som den, hvilken kunnat aflönas med 6 millioner då dagspenningen var betydligt högre, och man behöfver ingalunda afskeda arbetare äfven om punkten afslås; är det åter icke sant att prisen fallit, och att man icke under detta år med lika anslag kan betala lika stort antal arbetare som i fjor, då bortfaller det förra skälet för bifall, och då bör punkten afslås. Det var emellertid på dessa båda skäl, som man stödt sin motivering för bifall. Att prisen nu äro lägre än de varit under de senaste åren vill jag visst icke bestrida, men jag har begärt få höra något sannolikt skäl hvarföre de icke kunna komma att än ytterligare falla. Ingen har sökt gifva ett sådant skäl. Deremot hafva alla, som uppträdt emot mig, talat om dels att jag icke anfört några skäl, dels att dessa varit klena. Det är en ganska vanlig taktik, när man icke kan vederlägga de skäl som anförts, men säkert hade det varit mera uppbyggligt om de åtminstone sökt att vederlägga de skäl jag anfört. De stå derföre ovederlagda, och jag vidhåller mitt gjorda yrkande.

Herr Hörnfeldt: Då jag inom Utskottet biträdt det förslag Utskottet framlagt, skall jag be att få instämma i de skäl, som af Herrar Treffenberg och Nils Larson redan blifvit framställda för bifall till Utskottets förslag.

Jag hade icke tänkt att begära ordet, emedan de norrländske representanterne i denna fråga så särdeles träget fört sina tankar till torgs, så att jag mycket väl kunnat afstå från att yttra mig. Men då det skulle blifvit enformigt, om Herr Liss Olof Larsson skulle haft ordet både först och sist, ville jag försöka att komma efter honom i protokollet. Då jag nu emellertid en gång fått ordet, skall jag be att få bemöta något af hvad Herr Liss Olof Larsson yttrat i sitt första, mellersta och sista anförande.

I sitt första anförande sade Herr Liss Olof Larsson, att man icke behöfde öka anslaget till fortsättandet med byggande af

statsbanorna i Norrland af det skäl, att penningeförhållandena vore tryckta, och att man kunde få arbetare för bättre pris, och att, särskildt hvad Norrland beträffar, dessa förhållanden der skulle hafva mindre inverkan på arbetsprisen, emedan arbetarne kunde vända sig till den så kallade trävaruindustrien och få vid den bättre lön än på andra platser. Det var för mig verkligen förvånande att få höra detta från honom med den ståndpunkt han intager såsom fullmäktig i riksbanken, och der han väl funnit att trävaruindustrien gjort en och annan påhelsning der, som visar, att denna industri är tryckt och att den behöfver mer penningar i år än förut; det vill säga, att för år 1878 åberopa trävaruindustrien såsom en hjälpkälla för arbetarne, det är att illa känna till förhållandena. Ty jag tror att arbetarne för år 1878 hafva litet att påräkna af denna industri och helst böra söka att få andra förtjenster på annat håll.

Om anslag till fortsättande af arbetena å norra stambanan m. m.
(Forts.)

Det andra af Herr Liss Olof Larsson anförda skälet var, att han skulle göra allt hvad i hans förmåga stod för att bryta den kompromiss, som han vet vara ingången i denna fråga. Jag får bekänna, att jag för min del vill på det bestämdaste protestera mot en sådan insinuation, ty jag vet mig icke hafva ingått något aftal, som skulle kunna tydas som en kompromiss, hvarken med den ene eller den andre; och det vore önskligt, om Herr Liss Olof Larsson, som eljest har synnerligen lätt för att finna ord, ville under öfverläggningen begagna andra uttryck än sådana, hvarmed han i denna fråga framkommit. En insinuation om att man ingått en kompromiss och tagit på hand af andra låter icke bra och isynnerhet icke från en persons mun, hos hvilken man har rätt att vänta andra ord, då han vill förfakta sina åsikter. Jag måste — jag upprepar det — protestera häremot, och om han vill, att de med honom olika tänkande skola respektera hans uttalanden, såsom från hjertat gående, bör icke heller han lägga oss till last, att vi försvara våra åsikter, samt påstå att derunder skulle ligga något annat än hvad som säges.

En annan talare på smålandsbanken ordade mycket om den plan, som vore uppgjord i fråga om jernvägsbyggnaderna i Norrland, och att det skulle vara ett bevis på lättvindighet att frångå densamma. I det fallet har han likväl blifvit grundligt vederlagd af Herr Treffenberg; och han borde funnit af hvad Herr Nils Larson yttrade, att det här vore fråga icke endast om det belopp, som årligen skulle för jernvägsanläggningarne utbetalas utan äfven om tiden, då desamma borde vara färdiga.

På dessa skäl och under åberopande af hvad af andre talare yttrats till förmån för Utskottets förslag, yrkar jag bifall till detsamma.

Herr Rydin: Jag vill endast tillkännagifva min ställning till frågan, att jag med intresse genomläst Stats-Utskottets betänkande, och att jag funnit detsamma utmärkt väl motiveradt. Denna motivering är af den beskaffenhet, att frågan bort blifva af Regeringen uppmärksammas, och att Regeringen hade bort

Om anslag till fortsättande af arbetena å norra stambanan m. m. (Forts.)

taga initiativ deri, då frågan leder till hela landets bästa. Men jag kan icke undgå att uttala den bestämda betänkligheten, att, när Regeringen i en så vigtig angelägenhet som en jernvägsanslagsfråga, som går till en million, icke tagit initiativ och med afseende å de särskilda förhållanden, som förefinnas, begärt anslaget, så kan jag icke på grund af en enskild motion och Stats-Utskottets tillstyrkande deraf föreslå, att denna million beviljas. Visserligen kan beviljandet af den million, hvarom nu är fråga, hafva skäl för sig; men efteråt kunna på enahanda sätt dylika anspråk framställas, och då kunna millionerna komma att rulla på grund af enskilda motionärers förslag.

Jag hyser fördenskull betänkligheter mot att instämma i Utskottets förslag.

Herr *Fredricson* instämde med Herr *Rydin*.

Herr *Axell*: Jag har icke begärt ordet af samma orsak, som min vän här till venster, eller för att få stå efter Herr *Liss Olof Larsson* i protokollet, ty jag misstänker, att någon säkerhet därför icke finnes äfven om man nu begagnar ordet i sådan lofvärd afsigt. Jag har begärt det för att erinra honom derom, att, om han vill på goda grunder dementera ett yttrande, som härom dagen i Kammaren faldes, nemligen att det vore omöjligt för Herr *Liss Olof Larsson* att afvika från sin en gång fattade mening, han i dag har ett mycket godt tillfälle dertill.

I anledning af den siste talarens yttrande, ber jag få anmärka att det enda skäl, man skulle kunna anföra för afslag, verkligen är det, som han begagnat eller, att Regeringen icke tagit initiativ i frågan, men jag anhåller äfven att få hemställa, huruvida, då nu mera en Regeringens ledamot från statsrådsbanken förordat Utskottets förslag, det kan vara skäl att emot detta förordande och de goda grunder, Utskottet anfört, afslå dess hemställan. Jag tror det icke.

Herr *Staaft*: Jag vill endast tillkännagifva, att jag kommer att rösta för bifall till Utskottets förslag.

Herr *L. J. Larsson*: Den regel i afseende å anslagen till fortsättande af Statens jernvägsbyggnader, som under flera Riksdagar och intill närvarande stund varit gällande, synes man nu vilja frångå, ty nu, då fråga är om anslaget till fortsättande af Statens jernvägsbyggnader i Norrland, komma norrländingar i långa banor som Egyptens gräshoppor och yrka förhöjning i detta anslag. De hafva äfven lyckats få Departementschefen på sin sida, hvilket måhända kan hafva sina skäl, ehuru det synes stå i strid med hvad samme statsråd i denna fråga yttrat till statsrådsprotokollet, der det bland annat heter: "jag anser mig emellertid nu icke böra föreslå afvikelse från den vid 1874 års riksdag antagna plan, i afseende å de belopp, som årligen till och med 1880 böra användas för anläggning af ifrågavarande statsbanor,

enligt hvilken plan skulle under nästkommande år få utgå högst 6,000,000 kronor“. Vid sådant förhållande synes det mig besynnerligt att Riksdagen nu, så att säga på rak arm och endast på grund af enskild motionärs framställning skulle för innevarande år anvisa ytterligare en million för jernvägsarbetena i Norrland. Jag har, såsom Herrarne torde erinra sig, vid denna riksdag väckt motion om förhöjning i anslaget till väganläggningar. Denna min motion vann dock intet understöd af Stats-Utskottet, som då ansåg, att icke Statens tillgångar medgäfvé ett bifall till densamma. Jag tror att man i detta fall kan på Utskottet tillämpa det gamla ordspråket om “att sila mygg och svälja kameler“.

Om anslag till fortsättande af arbetena å norra stambanan m. m.
(Forts.)

För min del kan jag icke annat än på det högsta yrka afslag å Utskottets förslag.

Herr Statsrådet Thyselius: I anledning af den siste talarrens yttrande behöfver jag kanske endast fästa Kammarens uppmärksamhet derpå, att hvad han ur statsrådsprotokollet funnit för godt uppläsa, afser anslagen till jernvägsbyggnaderna under nästkommande år, men icke under det innevarande, om förhöjning hvar af icke någon framställning hos Kongl. Maj:t blifvit gjord, hvadan icke heller någon anledning för Departements-chefen förefunnits att derom afgifva yttrande. För öfrigt har jag redan i början af diskussionen haft äran nämna att, då Riksdagen fastställt den plan, att sex millioner, och icke mer, skulle ärligen till och med år 1880 användas till fortsättande af statens jernvägsbyggnader i Norrland, Kongl. Maj:t icke ansett sig böra till innevarande Riksdag göra framställning om förändring i denna arbetsplan, men att förhållandet är helt annorlunda, när, såsom nu, inom Riksdagen sjelf en så beskaffad fråga blifvit väckt och vunnit Stats-Utskottets tillstyrkande, samt att vid sådant förhållande jag ansett mig af min pligt uppmanad att angifva de skäl, som synas mig tala till förmån för det nu föreliggande förslaget.

Herr Berg: Jag skall icke blifva mångordig. Det är blott i anledning af en talares yttrande derom, att detta förslag endast afsåge norrländingarnes intresse samt då till försvar för förslaget hittills endast uppträdt personer, som bo norr om Dalelven, som jag ansett mig böra tillkännagifva, att äfven jag yrkar bifall till Utskottets förslag. Det är visserligen sant, att förslaget icke blifvit framlagdt af regeringen, och jag är i likhet med en föregående talare icke synnerligt villig att i dylika fall på enskild motionärs framställning bevilja penninganslag; men då, såsom äfven samme talare ganska riktigt erkände, de skäl, som af Utskottet nu äro framlagda, äro synnerligen talande och behjertansvärda, samt utmärka att anslaget icke är begärdt för annat ändamål än att befrämja statens väl, så kan jag för min del icke finna, att man bör endast derföre, att förslaget blifvit väckt af enskild motionär, ovilkorligen afslå detsamma.

På grund således af de skäl, som från det allmännas

Om anslag till fortsättande af arbetena å norra stambanan synpunkt tala för motionen, yrkar äfven jag bifall till den-
samma.

I detta yttrande förenade sig Herrar *Stråle, Axel Bergström, Grefve Björnstjerna, Friherre Leijonhufvud, Strömberg, P. N. Bergström, Hagerman* och *Östling*.

Öfverläggningen var slutad. I enlighet med de yrkanden, som derunder blifvit gjorda, gaf Herr Talmannen propositioner, så väl på bifall som afslag; och fann Herr Talmannen den förra propositionen vara med öfvervägande ja besvarad.

Votering blef emellertid begärd och företogs, enligt en nu uppsatt och af Kammaren godkänd omröstningsproposition, lydande sålunda:

Den, som bifaller hvad Stats-Utskottet hemställt i 1:sta punkten mom. b af utlåtandet N:o 33, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har Kammaren afslagit Utskottets hemställan.

Omröstningen utföll med 83 Ja mot 67 Nej; hvadan Utskottets ifrågavarande hemställan bifallits.

Om anläggning af järnväg från Karlberg till Lilla Värtan. Derefter föredrogs *förra delen* af Utskottets hemställan i *punkten* 2, innehållande följande förslag:

att, enligt af Kongl. Maj:t gjord framställning, "Riksdagen må besluta, det för statens räkning skall, i hufvudsaklig öfverensstämmelse med den af Styrelsen för statens järnvägstrafik upprättade och förordade plan, anläggas en järnväg af 4,83 fots spårvidd från norra stambanan vid Karlberg till Lilla Värtan med station i närheten af nämnda sjö, hvilken anläggning beräknats kosta kronor 1,250,000; samt,

enär för samma järnvägsanläggning erfordras staten tillhörig under Kongl. Djurgården lydande mark, medgifva, att ersättning för intrång och förluster, som genom järnvägsanläggningen kunna tillskyndas antingen enskilda personer under den tid, nu gällande jordupplåtelse ega bestånd, eller innehafvare af der befintliga boställslägenheter under en tid af högst femton år från och med år 1879, må till vederbörande, efter behörigen verkställd och godkänd uppskattning, af statsmedel gäldas".

Enligt anteckning å utlåtandet, voro reservationer vid förevarande punkt inom Utskottet afgifna,

dels af Herr *Carl Ivarsson*; och dels af Herrar *Liss Olof Larsson*, *P. O. Hörnfeldt*, *O. B. Olsson*, *Sven Nilsson*, *Jan Andersson*, *J. E. Johansson*, *Gustaf Jonsson*, *Johannes Jonsson*, *Hans Andersson* och *Ivar Månsson*.

Om anläggning af jernväg från Karlberg till Lilla Värtan.
(Forts.)

Ordet begärdes af

Herr *O. B. Olsson*, som yttrade: Ehuru jag icke kunnat biträda det beslut, hvartill Stats-Utskottet kommit i denna punkt, bestrider jag likväl icke, att en sådan jernväg, som den här ifrågasatta, kan blifva af stor nytta för staten. Men att bygga densamma under en tidpunkt, då det är så ondt om penningar som nu, anser jag icke vara välbetänkt. Jag har dessutom rörande denna jernväg samma anmärkning att göra, som flera gånger framställes vid diskussionen om den föregående punkten i utlåtandet, nemligen, att man icke bör afvika från den af Kongl. Maj:t föreslagna och af 1874 års Riksdag antagna planen för statens jernvägsbyggnader.

Stats-Utskottet säger visserligen, att den ifrågavarande jernvägen kan byggas, utan att kostnaden därför behöfver tynga på statsbudgeten, emedan man ju kan upptaga ett lån för ändamålet. Detta är visserligen godt och väl. Men rikets skuldsättning kan väl icke fortgå i oändlighet heller; äfven den måste väl hafva sin gräns, och jag tror, att vi nu befinna oss temligen nära denna gräns.

Trafikstyrelsen har i sitt i ämnet afgifna yttrande sagt, att denna jernväg, i afseende på läget skulle kunna byggas särdeles förmånligt. Denna uppgift kan jag icke tyda på annat sätt, än att kostnaderna för företaget icke skulle blifva så stora. Men besynnerligt nog och ehuru jernvägen icke skulle blifva stort mera än $\frac{1}{2}$ mil lång, så äro kostnaderna för dess byggande beräknade till 1,250,000 kronor, hvartill kommer, att statsverket skulle dels betala 100,000 kronor till Stockholms stad för hamnanläggningen vid Lilla Värtan, dels förbinda sig att bekosta förflyttningen af den så kallade Hjortparken, äfven som af Svea artilleriregementets stall till andra lämpliga platser. Säkerligen skola alla dessa utgifter tillsammans uppbära kostnaden för denna jernväg till närmare $1\frac{1}{2}$ million kronor, som jag dock tycker vara väl mycket för en så kort jernvägsbit.

En annan anmärkning, som jag har att göra mot förslaget — och i hvilken anmärkning en ledamot af Stats-Utskottet, som är man af facket, instämt — är den, att staten icke förbehållit sig större upplagsplatser för sina kolförråd m. m. än som skett, eller af blott 92,800 kvadratfots eller 1 tunnland 21 kapplands vidd. Äfven för den, som är mindre hemmastadd i dylika frågor, synes denna upplagsplats vara för knappt tilltagen, för hvilket antagande jag har ytterligare stöd i nyssnämnde fackmans yttrande.

Stockholms stad har erbjudit sig att för ändamålet göra stora uppoffringar, det erkänner jag gerna. Förslaget utvisar,

Om anläggning af järnväg från Karlsberg till Lilla Värtan.
(Forts.)

att dess utgifter för hamnanläggning m. m. äro beräknade till det betydliga beloppet af 2,350,000 kronor. Men det oaktadt tror jag, att hufvudstadens fördel i denna sak blifvit väl mycket tillgodosedd. Stockholm skulle nemligen af staten få en jordrymd af 130 tunnland eller, såsom det heter i förslaget, 730 kvadratref. Detta gör 7,300,000 kvadratfot. Så mycket jord vid hamn och järnväg i det omedelbara grannskapet af en stor stad skulle naturligtvis snart få ett orimligt högt värde. Det är ej antagligt, att sjelfva upplagsplatserna och de nödiga byggnaderna komma att upptaga hela utrymmet. Staden skall säkerligen snart se sig i stånd att afyttra en stor del till byggnadstomter. Läget passar särdeles bra för en förstad till Stockholm. Om man nu antar, att tomterna kunde afyttras för ett pris af 1 krona per kvadratfot, hvilket i förhållande till läget är det lägsta, man gerna kan antaga, så skulle Stockholm på detta sätt ej blott taga igen de summor, hvilka blifvit utgifna för anläggningen, utan dessutom göra en ej obetydlig vinst.

En ytterligare omständighet, som bör beaktas, är den, att om denna järnväg kommer till stånd, Svea artilleriregemente ej längre kan begagna sitt nuvarande skjutfält.

På dessa skäl yrkar jag afslag å så väl Kongl. Maj:ts proposition, som Utskottets förslag.

Herr C. F. Toll: Herr vice Talman! Mine Herrar! Stats-Utskottets motivering för bifall till förslaget synes mig särdeles väl funnen, och för min del skulle jag anse det ganska litet välbetänkt att nu afslå den begärda summan, hvarigenom ett företag blefve omintetgjordt, som enligt min uppfattning skulle gagna icke allenast rörelsen på statens egna banor, utan äfven verka välgörande för en mängd enskilda järnvägar, hvilka tillkommit på grund af statsbidrag och för hvilka staten naturligtvis indirekt måste vara intresserad. Naturligtvis skulle jemväl sådana banor få andel af den vinst genom ökad rörelse, som medelst den nu ifrågavarande banan till Lilla Värtan och hamnen derstädes kunde uppkomma. Denna bana har blifvit en absolut nödvändighet, sedan Stockholm med vestra stambanans färdigbyggande blef slutpunkten i mellersta Sveriges järnvägsnät, och af allmänna rörelsen påkallad för hvarje dag allt mera.

Statsverkets kostnad för ifrågavarande företag skulle utgå med 750,000 kronor under 1879, men från detta belopp bör dragas, dels den årliga kostnaden för prämhyra, som Jernvägstrafikstyrelsen i brist på nödigt utrymme nödgas ikläda sig, dels värderingsbeloppet för den mark vid Clara sjö, som styrelsen nu måste använda som upplagsplats, men som skulle kunna ekonomiskt fördelaktigare användas för andra ändamål.

Kapitaliserar man detta, så tror jag, att det kan göra ett ganska vackert afdrag på den beräknade kostnadssumman. Att nu undanskjuta frågan, tror jag farligt äfven i det hänseende, att Stockholms stad gjort ett så vackert anbud, att statens bidrag

knappt skulle komma att utgöra mera än tredjedelen af kostnaden för det hela, och det synes mig derföre vara skäl att antaga detta anbud, som kanske icke återkommer i samma mån åtminstone, om det nu afslås. Dessutom är det icke fråga om, att åstadkomma någon rubbning i statsregleringen, emedan de erforderliga medlen skola anskaffas genom lån. Visserligen är det bekant från en känd storhet, att "ju mera man lånar desto mera sätter man sig i skuld" men allt beror ju på, huru man lånar och huru de lånade medlen användas, och när det nu är fråga om, att detta skall ske för ett produktivt ändamål, som af alla erkännes vara viktigt och beaktansvärdt och som för staten blott medför en jemförelsevis ringa kostnad; så synes mig klokheten bjuda, att nu icke undanskjuta frågan.

Om anläggning af jernväg från Karlberg till Lilla Värtan.
(Forts.)

Såsom skäl mot bifall, har åberopats, att den nuvarande ekonomiska ställningen skulle vara särdeles ofördelaktig. Jag hemställer om icke den ekonomiska ställningen karakteriseras äfven deraf, att arbetsfolk och materialier kunna fås för billigt pris? Dessa skäl hafva för mig varit talande att bifalla Utskottets förslag, och jag gör det utan att tillhöra någon som helst kompromiss, som det lärer vara en föregående talares uppgift, att sönderbryta, om jag rätt hörde hans yttrande, en insinuation, som han gjort bättre att spara till något annat tillfälle, då den bättre kunde slå hufvudet på spiken än nu är fallet.

Jag yrkar bifall till Utskottets betänkande.

Herr Danielsson: Efter den votering, som skedde vid första punkten, tror jag icke, att det lönar mycket att sätta sig emot detta förslag, men jag kan dock icke underlåta att uttala min förvåning deröfver, att man ännu icke kommit till insigt om nödvändigheten af att hejda sig i ifvern att bygga jernvägar. Endast låna! menar man, och vi skola blifva rika. — Ja, men när skall skulden betalas — det är frågan? Förmodligen aldrig. Våra efterkommande få bära tyngden häraf. Men här är det ett mäktigt enskildt intresse som skall fram. Det mäktiga Stockholm vill hafva ett spår till en uthamn och detta skall Staten betala. Det förefaller mig märkvärdigt, om Staten skall kosta ändå mera på detta mäktiga samhälle. Det förespeglas att staten skall förtjena härpå, men jag tror det icke. Allt hvad som möjligen skulle kunna förtjenas är, så vidt jag förstår, den der prämhyran på 16,500 kronor, men detta och mera till förlorar Staten i ränta. Jag vill derföre i korthet anhålla om afslag å Utskottets betänkande i denna del. Att upprepa några ytterligare skäl torde icke löna mödan.

Herr Per Nilsson i Kulhult: Jag vill icke neka, att den ifrågavarande anläggningen kan vara nyttig och fördelaktig för framtiden, men jag tror att under nu varande tryckta penningeförhållanden dermed ganska väl kan tills vidare anstå. Man talar om, att den begärda summan icke inverkar på statsbudgeten, emedan den skall upplånas. Penningarne äro dock ganska dyra

Om anläggning af jernväg från Karlberg till Lilla Värtan.
(Forts.)

dessa tider, ty räntan är hög och äfven kapitalrabatten ganska stor, och jag tror alltså att man nu icke bör bygga denna jernväg. Det säges, att man bör bygga just nu, emedan prisen å arbete och materialier för det närvarande äro så billiga. Ja, men penningarne äro väl också nu mera värda än i andra tider då, såsom jag nämnt, såväl räntan som kapitalrabatten äro ganska höga. Emellertid lär det, såsom en talare redan anmärkt, väl icke mycket löna att protestera mot detta anslag, då det ju talas om en kompromiss i frågan. Man har visserligen velat försäkra, att någon sådan icke är å bane, men, man må säga hvad man vill, jag tror ändå att det ligger någonting härunder, ty annars hade icke den miljon beviljats, hvarom i förra punkten var fråga. Jag yrkar afslag å denna punkt.

Herr Stråle: Jag har icke tänkt, att för min del besvåra Kammaren med något yttrande i dag, och jag skulle icke heller hafva begärt ordet, om icke en ärad talare från skånebanken i viss mån gifvit mig anledning dertill. Han har velat påskina, att Stockholms stad företrädesvis blifvit väl mycket tillgodosedd genom den ifrågasatta jernvägsanläggningen, och han har deraf dragit den slutsatsen att Stockholms stad skulle vara mycket angelägen om att få jernvägen byggd. Då jag såsom stadsfullmäktig deltagit i handläggningen af denna fråga, vågar jag för min del påstå, att entusiasmen för förslaget var inom stadsfullmäktige ganska ringa. Såsom skäl derför torde jag få nämna, att staden för närvarande är sysselsatt med utvidgning af hamnen i stadsgården, som aflöper icke utan en kostnad betydligt större än den i fråga varande. Denna omständighet gör att den ifråga satta hamnen för närvarande är från stadens synpunkt af föga intresse. Huru förhållandet dermed kan gestalta sig för framtiden är tids nog att då afgöra. Jag vågar således påstå, att fördelarne af jernvägsanläggningen för Stockholms stad icke stå i något nämnvärdt förhållande till utgifterna, och, vid Kammarens bedömande af frågan, vågar jag utbedja mig, att Kammaren helt och hållet lemnar åsido Stockholms stads intresse i frågan. Kongl. Maj:t och öfriga vederbörande hafva äfven fattat frågan från en helt annan synpunkt än ur synpunkten af ett stadsintresse. Trafikstyrelsen ingick nemligen till Kongl. Maj:t med en framställning om jernvägens byggande, och Trafikstyrelsen har i sitt betänkande uti ämnet framhållit, att fördelarne af jernvägen tillfalla hufvudsakligen och i främsta rummet Staten, i andra rummet några enskilda jernvägar, men i sista rummet Stockholms stad. Det var också endast efter mycken tvekan som Stockholms stad beslöt sig för att deltaga i denna affär, som för staden skulle aflöpa med en kostnad som är nära dubbelt så stor som den Staten skulle få vidkännas. Å andra sidan kan man visserligen säga, att, då i fråga varande förslag blifvit väckt, det skulle vara oklokt af staden att afskåra möjligheten af en hamnutvidgning, som i en framtid kunde vara behöflig. Men att förslaget icke utgått från Stockholms stad och, såsom jag redan nämnt, icke inom stadsfullmäktige

blifvit omfattadt med någon synnerlig entusiasm, enär staden är för närvarande sysselsatt med stora byggnadsföretag, som taga mycket penningar i anspråk, vågar jag med säkerhet påstå.

Beträffande i öfrigt de skäl, som blifvit anförda för afslag å Utskottets hemställan, så anser jag, att de utgått från en oriktig föreställning. Just under en tid sådan som den nuvarande, då en mäktig kapitalist, såsom Staten är, kan placera sina penningar och arbetsprisen äro i nedgående, bör man begagna sig af konjunkturerna för att utföra arbetena, som derigenom blifva billigare än under den goda tiden. Herrarne behöfva blott erinra sig, huru priset på jern och arbete nu ställer sig billigare än för några år sedan, så kunna Herrarne mycket väl inse att det ligger i öppen dag att besparingen i kostnaden för ett företag kommer att blifva så stort, att ränteskilnaden i förhållande dertill blir en småsak. Man har särskildt anmärkt att penningar för närvarande äro dyrare till följd af större ränta och kapitalrabatt. Detta gäller dock blott då den enskilde lånar penningar inom landet, men gäller icke Statens upplåningar utom landet. Jag håller här i min hand en uppgift å nu gällande räntesatser utomlands. Enligt denna uppgift utgör räntesatsen i London 2 procent, i Antwerpen 2 $\frac{1}{2}$ procent, i Amsterdam 3 procent och i Hamburg 2 $\frac{1}{2}$ å 4 procent. Det är således alldeles gifvet, att den utländska penningemarknanden för närvarande är, såsom man plägar säga, flau, och att kapitalisterna med förtjusning utlåna sina penningar äfven mot en jemförelsevis låg ränta. Denna anmärkning om penningebristen håller således icke streck. Tvärtom har Staten i prisbilligheten på penningar och arbete ett skäl att företaga arbetena. Huvudsakliga frågan blir derfore den, huruvida Staten har fördel af att bygga jernvägen och huruvida Staten har fördel af att bygga den nu. Mig synes Trafikstyrelsens skäl vara talande för att Staten har fördel af jernvägens byggande och lika uppenbart förefaller det mig att, om den skall byggas, detta skall ske nu.

Hvad angår den ärade talarens beräkningar af värdet å dessa tomter, som Stockholms stad skulle komma att erhålla, så äro dessa beräkningar helt och hållet subjektiva. Han kan lika litet, som jag, säga hvad marken omkring Lilla Värtan kan blifva värd. Till en början hålla hans beräkningar icke streck derfore att staten skulle komma att taga i anspråk upplagsplatser till en vidd af 92,800 kvadratfot, hvilka under all framtid skulle af statens jernvägstrafik afgiftsfritt disponeras. Dessutom, om också det kommer att inträffa att Stockholms stad kan komma att uthyra eller försälja några tomter, blir staden nödsakad att dessförinnan lägga ut omkring 3,000,000 kronor. Jag tror således, att man kan alldeles lemna å sido att Stockholms stad skulle genom jernvägsanläggningen tillgodoses och endast betrakta frågan ur synpunkten af statens fördel och intresse.

Cefen för Kongl. Civildepartementet Herr Statsrådet Thyselius: Jag får börja mitt yttrande med det förklarande, att Stats-Utskottets betänkande synes mig utreda denna fråga på ett

(Om anläggning af jernväg från Karlberg till Lilla Värtan. (Forts.)

(Om anläggning af järnväg från Karlberg till Lilla Värtan. (Forts.)

tillfredsställande sätt samt fullständigt och väl ådagalägga både nyttan och behovet af den ifrågavarande anläggningen samt vigten deraf, att den snart blir företagen. Icke heller har någon af reservanterne mot Utskottets betänkande velat inlägga en insaga hvad nyttan och nödvändigheten af denna järnväg angår, utan de hafva endast tillstyrkt ett uppskof med densammas beslutande. Likasom i föregående fråga bör jag förklara att, om det erforderliga anslaget egde någon inverkan på statsregleringen, deri kunde ligga ett skäl till uppskof. Men det är icke af de för denna reglering påräknade medel, som kostnaden för denna järnväg skulle bestridas.

I förbigående ber jag att få hemställa hurudan Regeringens ställning skulle blifva, om, sedan den framlagt ett förslag, hvars nytta, ja till och med nödvändighet, af alla eller åtminstone de flesta erkännes och utredning vunnits, att hinder icke möter för anskaffandet af dertill erforderliga medel, Riksdagen icke desto mindre afslår detsamma.

Den nödvändiga följden af ett sådant Riksdagens beslut måste, så vida jag kan inse, böra blifva, att Regeringen finner sig förhindrad att förr än efter en längre mellantid åter upptaga den, likväl såsom nyttig allmänt erkända frågan.

Det är nu ådagalagd att, huru mycket Stockholms stad ännu gjort för utvidgande af sitt hamnområde, är detta i alla händelser långt ifrån tillräckligt att tillfredsställa behovet. Lossning af på järnvägen anlända varor får, på sätt Utskottet anmärkt, ännu till stor del ske på prämar, hvarifrån varorna sedermera öfverflyttas till de fartyg, som derefter skola utföra dem till främmande länder. Stockholms stad kan således icke för närvarande uppfylla det behof på en rymligare hamn, som sjöfarten ställer på densamma, åtminstone icke om skeppsfarten hädanefter som hittills årligen tilltager. Här yppar sig nu ett tillfälle för Staten att afhjelpa behovet i detta hänseende. — Det är en sanning att den mark, som härför erfordras, på sätt man anmärkt, tillhör Staten; — men denna mark är från långliga tider upplåten till landets Konung, och af densamma inflyter således icke till statskassan några inkomster. Konungen har, högsinnad nu som alltid, till följd af den allmänna nytta som genom markens upplåtande kunde vinnas, gifvit sitt bifall dertill och äfven begärt Riksdagens samtycke.

De fördelar, Stockholms stad genom den nya hamnanläggningen skulle vinna, synas mig hvad penningbehållningen af sjelfva hamnen angår vara ganska problematiska. ty för att tillgodogöra sig det område, som till den blifvande hamnen skulle upplåtas, måste staden ikläda sig kostnader som uppgå till mellan 2 och 3 millioner och flera år måste förflyta, innan Stockholms stad kan hafva några afsevärda inkomster att vänta af den nya hamnanläggningen. Dessa inkomster skulle naturligtvis till största delen bestå i afgifter af dem, som begagna hamnen, men det är icke Stockholms stad som sjelf bestämmer dessa afgifter, utan de fastställas af Kongl. Maj:t, som dervid tager hänsyn till hvad för inrättningens ordnande och uppehållande kan vara af nöden.

För den allmänna rörelsen är det af stor vigt att erhålla en sådan hamn, som den nu vid Värtan föreslagna, ty derigenom kunde allt tyngre gods, såsom trävaror, jerneffekter och stenkol, föras dit för att lossas och lastas, och för de närmare Stockholm belägna landsorterna stor besparing i fraktkostnader vinnas, och det skulle i sanning vara högst märkvärdigt, om icke äfven Staten derigenom skulle tillskyndas en betydande fördel, då hela den kostnad, Staten för hamnanläggningen behöfver ikläda sig, icke uppgår till mera än omkring 1 $\frac{1}{2}$ million.

(Om anläggning af jernväg från Karleberg till Lilla Värtan.)
(Forts.)

Stats-Utskottet har i sitt betänkande påpekat och under diskussionen har äfven anmärkts, att Trafikstyrelsen genom den föreslagna hamnen vid Lilla Värtan skulle befrias från en ganska betydlig årlig utgift för begagnande af prämar vid koltransporter, äfvensom vid Clara sjö bekomma en för rörelsen nödvändig, nu till kolupplag begagnad plats. När dessa förhållanden tagas i öfvervägande och tillika betänkes att det är på denna bana, som alla de tunga varor, hvilka på tre olika jernvägslinier komma till Stockholm, skola föras till utskeppning, så läser det klart framgå, att Statens inkomst af och genom den ifrågasatta jernvägen bör, såsom jag uttryckte mig, blifva betydande.

Att det är nödvändigt att Staten sjelf bestyr om denna jernvägsanläggning, borde väl icke falla någon in att bestrida.

Ett enskildt bolag har visserligen redan för en tid sedan sökt tillåtelse att anlägga denna bana, men till denna ansökning fann Kongl. Maj:t icke för godt att lemna sitt bifall, dels derföre att Staten bör företrädesvis draga fördelen af och kunna ordna trafiken på denna jernväg och dels derföre att det bolag, som anmälde sig dertill, måhända icke skulle haft tillräckliga tillgångar att fullborda anläggningen.

Hvad ett bolag begärt kunna ock andra kapitalstarkare bolag äfvenledes begära och, om från Riksdagens sida visas obegenhet, för att Staten skall bygga jernvägen, torde kunna ifrågasättas, huruvida Kongl. Maj:t, för ett så viktigt ändamåls bringande till stånd, längre kan vägra koncession.

Det har äfven blifvit nämndt, att denna bana skulle blifva alltför dyr i förhållande till sin längd. Det kan visserligen så synas, men man bör icke utelemna ur räkningen, att i granskapet af en stor stad, såsom Stockholm, många vägar måste öfvergås och att derigenom betydliga kostnader förorsakas. Vidare är en del af den terräng, som banan genomgår, af den beskaffenhet att banans anläggande medför icke obetydliga kostnader, och slutligen bör icke förbises, att en mängd jernvägsspår, vida större än på något annat ställe af samma yttnehåll, måste utläggas; men i allt fall äro kostnaderna i jämförelse med den nytta, som banan skulle medföra, icke öfverdrifna.

Man har sagt, att den upplagsplats, som är för Trafikstyrelsens räkning afsedd, skulle vara för ändamålet alldeles otillräcklig. Trafikstyrelsen, hvilken haft tillfälle att fullständigt granska alla förslag i ämnet, har funnit detta område tillräckligt och mot

Om anläggning af järnväg från Karlberg till Lilla Värtan. (Forts.) dess yttrande har jag icke anledning antaga att förhållandet skulle vara motsatt.

Det har vidare framhållits, att det skjutfält, som nu begagnas af Svea artilleri-regemente, skulle genom banans anläggning blifva obrukbart. Om icke inom denna Kammare, har likväl inom den Första Kammaren, under öfverläggningen om utgifterna under Riksstatens sjerde hufvudtitel blifvit ådagalagdt, att den plats, som nu till skjutfält begagnas, är alldeles icke lämplig för sådant ändamål; och dess begagnande har derföre af de närboende på, såsom mig synes, goda skäl blifvit mycket öfverklagadt.

Under åberopande, hufvudsakligen af Stats-Utskottets betänkande och hvad jag nu haft tillfälle anföra, hemställer jag huruvida icke Kammaren skulle finna det vara af nytta för Staten, att det anslag, som nu är ifrågasatt, må af Riksdagen beviljas.

Grefve Sparre: Det är ingenting att undra på om man under nuvarande förhållanden vill iakttaga sparsambet med statens medel, men vi böra icke glömma, att det här icke är fråga om medel, som inverka på statsregleringen, utan om sådana, som skola upptagas genom lån.

Då nu en talare, representanten från Småland, säger: skola vi då aldrig sluta upp med att låna? skola vi aldrig tänka på att betala hvad vi lånat? så svarar jag: vi skola icke sluta upp med att låna, när det är fråga om att lägga slutstenen till ett stort arbete, hvarförutan detta arbete icke kan medföra det gagn för samhället eller de inkomster för statens järnvägar, som det annars skulle medfört. Det är af flera års erfarenhet redan utrönt, att de upplagsplatser, som finnas vid Stockholm äro alldeles otillräckliga att rymma de varor, som i följd af en ökad järnvägs- trafik komma hit. Hvar och en, som till exempel i Göteborg sett de ofantliga hamnområden, som der äro inrättade, skall, om han kastar en blick på hamnplatsen här i Stockholm vid Stadsgården finna, huru omöjligt det är att rymma ens en tiondedel af den trafik, som der kan ifrågakomma.

Det har ändock icke ännu kommit några större quantiteter trävaror till Stockholm, emedan det är först på senare tid, som järnvägar härifrån öppnats till de delar af landet, der skogstrakter finnas. Detta året har icke heller varit gynnsamt för trävarors afsättning, och dessutom är det uppenbart att det fordras någon tid för att sådana varor skola komma att i större mängd föras på de nyanlagda järnvägarne. Jag vet likväl bestämdt, att de som förfrågat sig hos Trafikstyrelsen om de skulle få skicka hit trävaror i större mängd, hafva fått det svar, att nog kunna vagnar anskaffas för att föra hit dessa varor, men ingen möjlighet finnes att lägga upp varorna, sedan de kommit hit. Skulle det vara förståndigt af Staten att, sedan den lagt ned så mycket penningar på sina stambanor, icke vid ändpunkten för desamma bereda så tillräcklig upplagsplats för varor, att trafikanterna eller producenterna kunna begagna sig af stambanorna? Om Herrarne behaga slå upp Utskottets utlåtande sidan 15, så skola Herrarne finna, att, enligt

Utskottet meddelad uppgift, hafva under år 1877 mera än 9,000 vagnar lossats och lastats vid Stadsgården, men att derjemte, till följd af bristande utrymme vid Stadsgården, ett stort antal vagnar måst lossas i prämar vid Klara sjö och Karlbergskanalen. I en tid, då vid försäljning af trävaror en så stor konkurrens eger rum, i ett ögonblick då man icke allenast i stor skala bedrifver trävaruexport från Amerika, utan äfven börjat att från Karpaterna i massa skicka ut trävaror, som föras på jernvägar genom Europa till hamnar i Holland, hvarigenom en mängd varor af detta slag komma att tynga på marknaden, tro icke Herrarne att hvarje tiotal af öre, som på hvarje centner af dessa effekter kan i fraktafgifter inbesparas, är af en stor vigt för möjligheten af desammas afsättning med någon fördel, och att det i följd deraf är af största betydelse om sådana varor kunna lossas direkt i fartygen utan att först lossas i prämar för att sedan föras ut på fartygen? Man måste vara om sig i sådana affärer som dessa, i synnerhet då tiderna äro svåra och konkurrensen liflig. Om vi skola behålla vår plats på världsmarknaden i fråga om trävaror, så måste vi göra allt möjligt för att bibehålla den trävaruexport vi nu hafva, hvilken, mine Herrar, är af den vigt, att den enligt Tullstyrelsens berättelse utgör mera än hälften af hela exporten från vårt land.

Om anläggning af jernväg från Karlberg till Lilla Värtan.
(Forts.)

Den uppgår nemligen, om jag minnes rätt, till 126 millioner af de 216, hvartill hela exporten belöper sig, och detta just i fråga om en vara, som mer än de flesta fordrar utrymme, och för hvilken man derföre på exportorten nödvändigt måste hafva rymliga upplagsplatser. Om vi sålunda afslå Utskottets hemställan, så göra vi det derigenom omöjligt för Trafikstyrelsen att hit transporterera alla för export afsedda varor, och på samma gång förhindra vi trafikanterna att bereda stambanan en inkomst, som eljest skulle kunna komma den till del. Jag är i tillfälle att känna till den här saken ganska väl, derföre att, under det Stockholm—Westerås—Bergslagens jernväg var under anläggning, det för densammas byggande bildade bolag ingick till Kongl. Maj:t med underdånig ansökning om koncession å byggandet jemväl af den nu ifrågasatta jernvägen Karlberg—Värtan, och detta gjorde man derföre att man antog denna senare korta bana skola komma att blifva så inkomstbringande, att den skulle kunna hjälpa upp trafiken å öfriga delar af den stora banan, och det var endast den svåra ställning, som nämnda bolag redan då iråkat, och den brist på erforderligt kapital, hvarmed det hade att kämpa, som gjorde att denna bana Karlberg—Värtan då icke på enskild väg kom till stånd. Redan då anmärkte emellertid Trafikstyrelsen, att det skulle lända staten till icke ringa förlust, om koncession å byggandet af denna bana meddelades ett enskildt bolag; styrelsen ansåg nemligen banan i ekonomiskt afseende böra blifva särdeles fördelaktig, och staten borde derföre icke åt enskilde afstå den vinst, som genom dess byggande och trafikerande vore att göra. Till den grad nyttig och inkomstbringande anses denna banbit blifva; och då vore det väl rent af en dårskap att, när

Om anläggning af järnväg från Kariberg till Lilla Värtan. (Forts.) det är fråga om att komplettera ett helt järnvägsnät, att möjliggöra en ökad export, det vore en dårskap, säger jag, att icke bevilja denna million, hvarigenom man ju kan bereda trafiken möjligheten att utveckla sig och på samma gång bereda stambanan ökade inkomster genom en stegrad trafik.

Man har såsom skäl mot Utskottets förslag anmärkt, att räntan i närvarande tidpunkt vore ovanligt hög; det har redan af föregående talare blifvit upplyst, att förhållandet i sjelfva verket är alldeles motsatt, eller att man just nu i utlandet kan få penningar för billigare pris, än förut under långa tider varit möjligt. Vi få i detta afseende icke låta oss förvillas af den omständigheten, att penningarne här hemma hos oss nu äro mycket dyra; på den stora utländska penningmarknaden är räntan sällsynt låg. Dertill kommer, att under de tryckta penningeförhållanden, som särskildt i vårt land för närvarande äro rådande, icke allenast arbetslönerna utan äfven prisen å samtliga för järnvägsbyggande erforderliga materialier ställa sig särdeles låga; och det vore derföre en ren förlust för statsverket, om vi icke begagnade det tillfälle, som nu erbjudes oss, att få banan bygd till vida billigare pris, än som eljest vore möjligt. Vi hafva redan en gång förut, mine Herrar, låtit ett sådant förbiseende komma oss till last. Under den första perioden af vårt järnvägsbyggande, i medlet af 1860-talet, då pris och arbetslöner voro nedtryckta, inskränkte vi nemligen så mycket som möjligt byggandet af järnvägar, men sedan allt stigit i pris, då repade vi mod, och följden blef att de af våra järnvägar, som bygts under de senare åren, blifvit alldeles onaturligt dyra. För detta kunna vi nu få åtminstone någon ersättning om vi raskt gripa verket an och bygga den nu föreslagna banan; men snart bör det ske, ty vi må icke tro att den stagnation, som i de flesta grenar af affärlifvet nu någon tid varit rådande, skall fortvara så länge. Sannolikt skall då kunna åvägabringas en icke så liten nedsättning i den till 1,250,000 kr. beräknade kostnaden, som af en talare ansetts vara alltför högt tilltagen. Dervid tillåter jag mig dock fästa Herrarnes uppmärksamhet derpå, att man icke kan påräkna, att en bana som bygges i hufvudstadens omedelbara närhet skall kunna fås för samma pris som den, som bygges midt in i landet, utan måste den förra, af lätt insedda skäl, alltid ställa sig dyrare.

Vidare har jag hört uppgifvas ett skäl för afslag, som äfven inom Utskottet lär fått göra sig i ganska betydlig mån gällande, och det vore, att genom den nu ifrågasatta järnvägens anläggande det skulle blifva omöjligt att fortfarande begagna Ladugårdsgärdet såsom skjutfält.

Hr Civilministern har redan upplyst att, såsom Herrarne äfven kunnat läsa i tidningarne, detta skjutfält icke vidare kan begagnas, i följd af de klagomål, som af invånarne på Lidingön och äfven på andra håll anförts deröfver, att skjutöfningarne medförde risk för deras bostäder, ja till och med för deras lif. Detta skjutfält måste således öfvergifvas, vare sig nu den här järnvägen kommer till stånd eller icke, ty man kan väl icke gerna verkställa

skjutöfningar, der människors både lif och egendom äfventyras. Då nu den så mycket omtalade nya skjutbanan är beräknad att kosta 270,000 kronor, så är jag nästan säker, att en lika stor summa skulle kunna på den beräknade kostnaden för jernvägen inbesparas, om man nu genast ville gripa verket an, medan ännu såväl sjelfva arbetskostnader som prisen på räls och öfriga materialier äro så låga. Jag tror mig verkligen vara befogad att i detta afseende fälla ett omdöme, enär jag på senare tider haft åtskilligt att beställa med inköp af jernvägs-materialier. Så har jag till exempel lyckats för en jernbana, med hvilken jag har litet att göra, lyckats inköpa räler till ett pris, som med omkring 33 procent understiger det, hvartill de i kostnadsförslaget varit beräknade.

Om anläggning af jernväg från Karlberg till Lilla Värtan.
(Forts.)

Så hafva prisen fallit. Att derföre, då det är fråga om ett så vidtomfattande företag, som byggandet af en jernväg, icke passa på rätta ögonblicket för materielens uppköpande till bästa pris, dertill tror jag icke att denna Kammare skulle kunna göra sig skyldig, isynnerhet då genom den ifrågasatta jernvägens anläggande den fördel vunnas, att inkomsterna af statens banor komme att i betydlig grad ökas. Vi måste akta oss för att ställa så till, att den handel, som hittills gått genom Stockholm, drages i en annan riktning, och såsom ett bevis på, att fara derför är för handen, vill jag anföra, hurusom man ifrån Nerike börjat skicka sina varor till Göteborg, emedan tillräckligt stor upplagsplats här i Stockholm saknas. Denna brist måste omsider förtrycka hufvudstadens handel och drifva den åt andra håll. Detta torde komma att ännu mera blifva fallet, sedan Stockholm—Westerås—Bergslagsbanan, hvilken leder inåt stora skogstrakter, blifvit öppnad, och redan hitföres på norra stambanan så mycket gods, att utrymme derför härstädes icke finnes.

Jag skall nu be att få säga ett par ord med anledning af det yttrande, som här fälts om, att Stockholms stad bort erbjuda större bidrag till ifrågavarande företag, än den gjort, samt att man icke borde gynna detta redan förut i så hög grad mäktiga samhälle. Jag beklagar att jag hört ett sådant yttrande fällas af tvenne ledamöter inom denna Kammare. Någonting sämre finnes väl icke än att af ett slags afundsamhet vilja undandraga sig att hjälpa en kommun, som icke anser sig böra för ett företag uppoffra mera, än som är förenligt med dess eget intresse; ty att staten kommer att af det nya företaget hafva den icke minsta fördelen, tror jag mig hafva visat. Då nu Stockholms stad — och den rår väl icke för att den bildar ändpunkten för statens banor — åtagit sig att bidraga med omkring 2,400,000 kronor, under det att statens uppoffring ej skulle belöpa sig till mera än 1,300,000 kronor, tyckes detta bidrag icke vara för ringa, särdeles då med temligen stor visshet kan antagas, att utgifterna för hamnanläggningen, i likhet med hvad som vanligen är förhållandet med större företag, komma att blifva större än hvartill de här beräknats skola uppgå.

Vidare har man anmärkt, att Trafikstyrelsen skulle hafva till-

Om anläggning af jernväg från Karlberg till Lilla Värtan.
(Forts.)

tagit för litet, då den föreslagit att endast tre och två tredjedels tunnland skulle afsättas till upplagsplats för stenkol. Ja, mine Herrar, fyller denna areal med stenkol, torde der icke bli en liten mängd deraf, och nog tror jag att det förslag af stenkol, som för jernvägstrafikens behof på en gång behöfves vara att tillgå, skall å den föreslagna platsen godt få rum. Uti detta afseende anser jag att Trafikstyrelsen icke underlåtit att tillgodose statens intresse, och den gjorda anmärkningen synes mig således vara fullkomligt obefogad. Hvad jag emellertid ännu en gång vill framhålla, det är, att vi icke må vägra vårt bifall till förslaget, på grund af någon slags afundsamhet emot Stockholms kommun, som — det han icke förnekas — med verklig liberalitet gått Trafikstyrelsens önskingar till mötes. Ett afslag å Utskottets förslag skulle för åtminstone de delar af landet, som drifva sin handel på Stockholm, medföra oberäkneliga följder, och, för min del, kan jag således ej annat än yrka bifall till hvad Utskottet föreslagit.

Herr Linder: Då jag nu anhåller om bifall till hvad Utskottet i denna punkt hemställt, skall jag be att få i korthet anföra mina skäl dertill. De statens jernvägar, som sammanträffa här i Stockholm, och af hvilka två komma söder ifrån samt en norr ifrån, utmynna icke vid någon hamn, som är tjenlig till upplagsplats för en stor del af det gods, hvilket å banorna hitföres. Detta gäller isynnerhet den norra stambanan, hvilken, såsom vi veta, berör Sveriges förnamsta bergslag. Samma förhållande är det med den enskilda jernväg, som på norra sidan om Mälaren inlöper till Stockholm. På dessa jernvägar kommer, så fort omständigheterna det medgifva, från de rika och betydliga bergslagerna en mängd gods, tungt och skrymmande, att hitföras. Men Stockholm saknar både tjenlig hamn och tillräckligt rymlig upplagsplats att mottaga detta gods. Om Riksdagen icke begagnar det tillfälle, som nu erbjuder sig, att låta ifrågavarande företag komma till stånd, blir följden den, att den trafik, som kommer från bergslagerna, hämmas och jernvägen går förlustig en inkomst, som eljest skulle komma honom till godo. Härtill kommer att Stockholm först genom den nu föreslagna jernvägens anläggning skulle få anledning att skaffa sig tillräcklig hamn; uteblir denna väganläggning, uteblir följaktligen äfven hamnanläggningen, hvarigenom kommersiel och industriel företagsamhet här på platsen skulle för lång tid tillbakahållas. När man besinnar hvilken förlust härigenom skulle tillskyndas landet i dess helhet, och tillika uppmärksammar den närvarande tidpunktens lämplighet för jernvägsanläggningen i följd af nu rådande låga pris å arbete och materiel, synes det vara oklokt att nu afslå hvad Kongl. Maj:t föreslagit och Stats-Utskottet tillstyrkt.

På dessa grunder ber jag för min del att få yrka bifall till Stats-Utskottets förslag.

Herr *Fredenberg* instämde med Herr Linder.

Herr Nils Pettersson: Lika med den föregående talaren anser jag att det icke mycket lönar mödan att uppträda i denna fråga, då man deri har motsatt åsigt mot Stats-Utskottet, helst som man af den nästföregående frågans utgång kan taga för gifvet att äfven denna punkt blifver bifallen. Min afsigt är sålunda endast att få nedlägga en protest emot det sätt, hvarpå Stats-Utskottet gått till väga i fråga om nu i frågavarande jernvägsanläggningar. Jag vill dervid med några ord återkalla i minnet hvad som sades vid första punkten, att då Riksdagen en gång bestämt anslaget för jernvägsbyggnaden under nästa år till sex millioner kronor, så borde dermed äfven kulminationspunkten anses vara uppnädd. Vi kunna i längden icke fortfara att årligen uppoffra ens så stort belopp som detta på jernvägsföretag, utan måste, för att icke arbetena skola helt tvärt afstanna, så småningom minska dem och för sådant ändamål nedsätta det årliga anslaget till 4, 3 å 2 millioner o. s. v., tills det slutligen upphör. Man kan icke beräkna att få låna penningar i oändlighet, och då bör man också akta sig för att afvika från en gång fastställda planer.

Jag vill härjemte söka vederlägga några yttranden om behöfligheten af ifrågavarande jernväg. Jag vill ingalunda bestrida att densamma behöfves, men jag betviflar att den är till den grad nödvändig, att den måste byggas nu genast. Skulle dock emot förmodan så vara händelsen, anser jag att Regeringen kunnat finna en annan utväg, än att, på sätt nu skett, frångå sin konsekvens. Den borde då enligt min tanke hafva gått i alldeles motsatt riktning mot det nyss fattade beslutet och föreslagit att anslaget för norrländska stambanan skulle nedsättas med så stort belopp, som för det nu ifrågavarande jernvägsföretaget vore erforderligt. Sådant hade varit någon rim och reson. Den norrländska stambanan hade visserligen derigenom blifvit något försenad, men det hade väl icke varit så farligt.

Det har blifvit sagdt, att denna jernväg vore alldeles nödvändig numera, sedan Stockholm—Westerås—Bergslagsbanan tillför hufvudstaden en mängd gods, för hvilket saknas tillräckliga upplagsplatser vid stadens nu befintliga hamnar. Sådant låter nog säga sig; men erfarenheten har tillräckligt bevisat att å jernväg, som följer eller träffar en vattenkommunikationslinie, aldrig förslas tyngre gods, emedan frakten derå blifver billigare sjöledes. Och sådant lärer väl förhållandet äfven blifva med det hufvudsakligen tyngre gods, som tillföres hufvudstaden från bergslagen; detta gods kommer med all säkerhet att förslas å bergslagsbanan allenast till Westerås samt derifrån transporteras sjöledes vidare till Stockholm. Jag vill visst icke missunna Stockholm fördelen af ifrågavarande jernväg. Men jag tycker att, då man representerar staten i dess helhet, bör man i främsta rummet se på det allmännas fördel. Och för resten, om man skulle vilja tillgodose hufvudstadens intressen, tror jag att man handlade klokare om man icke begärde något statsanslag. Staden skulle helt säkert göra en mycket bättre affär, om den ensam och för egen räkning utförde denna plan. Ty utom trafikinkomsterna af jernvägen,

Om anläggning af jernväg från Karlberg till Lilla Värtan.
(Forts.)

Om anläggning af järnväg från Karlberg till Lilla Värtan. (Forts.) skulle staden dessutom vinna goda inkomster genom att vid den nya hamnplatsen uthyra mark till upplag och tomtplatser m. m. Det må för resten vara härmed huru som helst, kommer jag i alla fall till det resultat, att man gerna kunnat vänta med detta förslag tills någon del af det redan beviljade anslaget för järnvägsbyggnader framdeles blefve disponibelt.

Det har äfven blifvit sagdt att det icke vore så farligt att bevilja anslaget, emedan det icke skulle komma att tynga på stadsbudgeten; och att för resten finnes penningar för godt pris i utlandet, och staten borde derföre passa på och låna upp medel. Skall Sverige låna penningar så länge tills räntefoten hos oss kommer i paritet med utlandets, fruktar jag att Sverige får hålla på länge. Statens fördel ligger icke uti att man slår sig på djerfva finansoperationer, utan uti en jemn utveckling af landets resurser och uti en sund penningeställning. När man derföre har anslagit sex millioner kronor för järnvägsbyggnader under nästkommande år, borde sådant vara nog och mana till att successivt minska i stället för att öka dessa byggnadskostnader. Jag har icke vidare att tillägga än att, till den kraft och verkan det kan hafva, yrka afslag å Utskottets utlåtande i den föredragna punkten.

Herr Berg: Sedan jag begärde ordet, hafva de åsigter, jag velat framhålla, redan blifvit på ett så fullständigt sätt frambruna af andra, att jag endast skulle på ett sämre sätt repetera hvad de sagt, om jag skulle upptaga sjelfva frågan till behandling. Mot de åsigter, som i denna riktning uttalats, har dessutom, så vidt jag kunnat finna, icke heller något enda skäl i sak blifvit anfördt, som borde kunna föranleda svar. Det enda skäl jag hört framdragas är ett utrop, att det skulle vara ett mäktigt Stockholmsintresse, som befrämjade anläggningen af denna bana. Men äfven om häruti skulle ligga något intresse för Stockholms stad, hade jag likväl hoppats, att den representant, som uttalade detta påstående, ville se till huruvida icke den föreslagna järnvägsanläggningen äfven för staten kan hafva något intresse; ty vi befinna oss icke här för att bereda eller missunna hvarandra enskildt några fördelar, utan för att öfverlägga om *det allmännas* fördel. Hvad nu särskildt angår detta mäktiga stockholmsintresse, ber jag att såsom medlem af Stockholms kommun få gifva tillkänna, att, i fall dermed skulle i någon mån afses mitt enskilda intresse, så vore det, att denna bana *icke* komme till stånd; ty i denna min egenskap får jag deltaga icke allenast i den utgift, som för statens räkning för ändamålet beslutas, utan äfven i den vida högre, som Stockholms stad får för ändamålet vidkännas, och af hvilken jag för min del icke kan beräkna någon fördel. Ganska tvifvelaktigt synes äfven huruvida denna utgift för staden i sin helhet kommer att medföra någon fördel; att den måtte göra det är likväl min varma förhoppning. Men jag ber Herrarne alla, då I skolen fatta beslut i denna fråga, att icke taga hänsyn till huruvida Stockholms stad deraf har någon fördel eller icke; ty det är min fulla föreställning, att, om det skulle visa sig vara så stor

fördel för Stockholm, som här förutsättes, banan i alla händelser förr eller senare kommer till stånd, ehuru det möjligen då kommer att blifva någon annan än staten, som drager försorg om banans anläggning. Och jag betvivlar högeligen att det från statens sida kan sägas vara att handla klokt att låta en sådan utfartsväg till Stockholms hamn blifva af någon enskild anlagd. Som sagdt, utan att från synpunkten af Stockholms stads intresse hafva någon anledning att förorda den ifrågasatta jernvägsanläggningen, vill jag med afseende å den uppenbara fördel, derigenom beredes det allmänna, yrka bifall till Utskottets förslag.

Om anläggning af jernväg från Karberg till Lilla Värtan.
(Forts.)

Herr Wistelius: Såväl af Kongl. Maj:ts proposition som af flere talares yttrande under diskussionen framgår klart, att denna fråga är en af dem, som icke kunna falla, utan skall växa upp ånyo tills den vinner sin lösning. Det är icke sagdt att samma fördelar erbjudas då som nu; det är då icke sagdt att vi hafva en Kongl. proposition att stödja oss vid, icke heller att Stockholms stad är lika beredvillig att göra uppoffringar då som nu.

Under den nyss förda diskussionen om jernvägar norrut framhöll man, hvilka fördelar i afseende på kostnaderna vore att nu bevilja det begärda anslaget, och jag underkänner icke detta skäl, men samma skäl gäller nu här. Kan det nu vara klokt att undanskjuta denna fråga, som, såsom jag förut nämnt, icke kan falla, för att låta kommande Riksdagar öfverlägga och besluta om denna jemförelsevis obetydliga summa. Alla skäl synas mig således tala för Kongl. Maj:ts proposition, till hvilken jag alltså hemställer om bifall.

Herr Liss Olof Larsson: Jag har icke begärt ordet med någon förhoppning om att kunna ernå annat resultat, än det, hvartill Utskottet kommit, ty efter utgången af den föregående punkten, torde dennas öde icke heller vara tvifvelaktigt — utan för att fästa uppmärksamheten på några misstag, som blifvit begångna af en af de talare, som i frågan uppträdt, nemligen Grefve Sparre. Han talade nemligen först om trävaruexporten såsom den der utgör det väsentligaste af vårt lands export, och derutinnan är jag med honom ense, men han talte såsom om hela denna export skulle komma att gå från Värtan, och då kan jag icke följa honom. Ty hur stor än denna export är, så lär det väl blifva en försvinnande liten del deraf som kommer att gå från hamnen vid Värtan, äfven om vi bygga jernväg dit. Han nämnde också, att Stockholm—Westerås—Bergslagernas jernvägsaktiebolag jemväl begärt och erhållit koncession på bandelen till Värtan. Ja, om man kunde få en jernväg endast genom att begära koncession, då vore det i sanning icke svårt att bygga jernväg. Men jag tror att bolaget, den förutan, åtagit sig mer än det orkade med. Och dessutom fann väl bolaget, att det väl icke vore skäl att bygga denna jernväg, som, ehuru icke en half mil lång, dock är beräknad att kosta 1,350,000 kronor och hvartill kommer åtskilliga andra kostnader, således icke, såsom Grefve Sparre påstod, 1,200,000;

Om anläggning af järnväg från Karlberg till Lilla Värtan.
(Forts.)

ty Utskottets betänkande innehåller bestämdt den förra siffran; och Herr Grefven tog således miste på 150,000 kronor. Men det är icke allenast 1,350,000 kronor som staten skall betala ut för att få ifrågavarande järnväg, utan staten måste äfven på samma gång skänka bort 7,300,000 kvadratfot för hamnen och upplagsplatser derinvid med mera erforderlig mark, förutom det område som erfordras för sjelfva järnvägen; och detta jordområde torde, såsom beläget i närheten af hufvudstaden, hafva mycket stort penningvärde. Och jag tror icke att Stockholms stad kan anses göra någon uppoffring genom de förpligtelser staden i denna fråga åtagit sig. Ty först och främst får Stockholm eganderätt till ofvanberörda 7,300,000 kvadratfot mark, som staden sedermera kan hyra ut, och dessutom får staden rätt att uppbära hamnpenningar. Och jag tror derföre att denna så kallade uppoffring icke är mycket att tacka för.

Och så påstod Grefve Sparre att de stenkolsupplagsplatser, som skola till Styrelsen för statens järnvägstrafik af Stockholms stad öfverlemnas, utgjorde ett område af 3 tunnland. Detta var emellertid ett nytt misstag af honom, ty så vidt jag kan räkna, så utgör 1 tunnland 56,000 kvadratfot, och när den mark, som skulle upplätas till det ändamål hvarom här är fråga, icke är beräknad till mer än 92,800 kvadratfot, så skulle således dessa stenkolsupplagsplatser icke ens komma att utgöra 2 tunnland; och eftersom Grefve Sparre sjelf ansåg 3 tunnland erforderliga, så borde han vid nu upplysta förhållandet, att icke ens 2 tunnland skulle erhållas, icke vara med om att bifalla Utskottets förslag.

Inom Utskottet har den mest sakkunnige personen påstått, att den plats som undantages för statens järnvägstrafiks räkning vore alldeles för liten, och han lärer väl icke vara ensam om denna sin åsigt, utan torde den samma delas af flere andra sakkunnige personer. Och jag är för min del öfvertygad om att, derest Utskottets förslag godkännes, vi snart få för järnvägstrafikens räkning till högt pris expropriera åter af den mark vi nu skänka bort.

Vidare skall, enligt det föreliggande förslaget, staten till exempel betala närmare 50,000 kronor eller rättare sagdt 48,300 kronor för inlösen af den gamla och utläggning på annat ställe af en ny bro till Lidingön, något som jag för min del icke anser vara någon statsangelägenhet utan borde tillhöra hamnanläggningen.

Så komma åtskilliga andra utgifter, såsom exempelvis för anskaffande af ett nytt skjutfält för Svea artilleriregemente i stället för det nuvarande å Ladugårdsgärdet, hvars användbarhet genom ifrågavarande hamnanläggning skulle omintetgöras.

Vidare talar man om hjortarne i hjorthagen och ersättning till åtskilliga personer, som komma att lida förlust genom banans byggande, och detta allt gör, att jag tror, det vi utöfver de 1,350,000 kronorna få betala ganska dryga efterräkningar, och jag tror således att det blir oskäligt dyrt för en så kort järnväg, som dessutom icke är för statens behof synnerligen erforderlig, utan

mera för Bergslagsbanans behof; och jag vädjar till hvar och en, om han icke tror att Bergslagsbanan framkallat denna fråga.

Nu säger Kongl. Maj:t vidare, att banan visserligen blir dyr, men att den i framtiden skall gifva sådana inkomster att utgifterna blifva ersatta. Detta är visserligen möjligt, men jag föreställer mig emellertid, att inkomsten af en bana om endast en half mil näppeligen kan, sedan drift och underhållskostnaden blifvit gulden, räcka till att icke allenast betala ränta å utan jemväl amortera anläggningskostnaden, uppgående till ett belopp af 1,350,000 kronor. Jag tror således icke att det kan vara någon god affär för staten att bygga denna jernväg, och detta aldra minst för närvarande. Kongl. Maj:t har nemligen på ett annat ställe i den Kongl. propositionen sjelf sagt "att inkomsterna under innevarande år (1877) visa en anmärkningsvärd minskning, jemförda med fjorårets, och, så vidt nu kan bedömas, icke komma att uppgå till mer än omkring 110,000 kronor för hvarje mil af medellängden trafikerad bana, emot mer än 115,000 kronor under 1876; och att de närvarande trafikförhållandena ingalunda gifva stöd åt förhoppningar om ett fördelaktigare sakernas tillstånd, men snarare hänvisa på ett ytterligare försvagande af de krafter, som hålla jernvägstrafiken vid lif." Kongl. Maj:t har sjelf sagt, att allt antyder på, att de krafter, som hålla jernvägstrafiken vid lif, äro i aftagande, åtminstone nu och för den närmaste framtiden. Och jag tror derföre att de skäl, som anförts för Utskottets förslag, icke kan tillerkännas så stor betydelse att deraf kan anses framgå, det behofvet af den i frågavarande handelen vore så trängande, att anslag till den samma måste beviljas redan i år.

Och hvad slutligen beträffar påståendet att man bör passa på medan Stockholm står vid sitt gjorda erbjudande, så gäller icke detta skäl för mig; ty jag tror att staden skall vara villig att när som helst göra samma anbud som nu, om staten vore villig att nappa på en sådan krok. Jag yrkar afslag å punkten.

Herr Granlund: Då man, som jag, har allt sedan år 1870 i egenskap af representant deltagit i Riksdagens förhandlingar samt varit med om alla dessa tvistefrågor, som under dessa riksdagar förekommit i afseende på statens jernvägsanläggningar, kan man icke annat än erkänna, att man blifver allt mer och mer varsam vid bedömande af alla de nya förslag, rörande statens jernvägsanläggningar, som framkommit, men man må tillhöra den ena eller andra fraktionen, man må representera den ena eller andra delen af vårt land, man må vara berörd eller oberörd af de alltid vid jernvägsfrågors behandling förekommande ortintressena, så måste man dock medgifva, att den nu föreslagna jernvägsanläggning är för staten, för jernindustrien, för de större befraktningarne nödig, ja, nödvändig såsom en komplettering af stambanan till Stockholm, och dess fullbordan kan med säkerhet sägas vara endast en tidsfråga, om den mot förmodan nu skulle falla. Den stora jernindustrien från Bergslagerne kan icke begagna sig af befraktningarne öfver Stockholm, emedan någon större upplags-

Om anläggning af jernväg från Karlberg till Lilla Värtan.
(Forts.)

Om anläggning af järnväg från Karlberg till Lilla Värtan. (Forts.) plats vid banornas ändpunkt icke finnes. Och kostnaderna blifva följaktligen större för magasinering och upplag, hvarför andra platser uppsökas. Man har sagt att kostnaden för denna järnväg, i förhållande till den korta sträckan af blott en half mil, vore allt för hög. Men jag anser en stor förmån ligga deri, att en kortare järnväg, ehuru den kostar betydligt mer i anläggning, dock ger betydlig större inkomst än en billigt bygd längre bana, ty trafikeringen och underhållet skall naturligtvis kosta relativt mindre för en kortare, ehuru mer trafikerad, och att den nu föreslagna järnvägen skall bli för staten inkomstgifvande, derom bör man vara öfvertygad. Man har vid behandlingen i näst föregående fråga af Herr Hæggströms motion anført såsom hufvudmotiv för att bifalla densamma, att man borde bygga medan arbetsprisen vore låga, på samma gång, som man derigenom äfven beredde tillfällen till arbetsförtjenst åt en mängd arbetare. Här äro dessa motiv ännu mera tillämpliga. Inom industrien är det ganska svårt att bibehålla arbetspersonalen, och mången har redan nödgats betydligt inskränka sin arbetsstyrka och förhållandena torde framdeles blifva värre; och då icke heller jordbruket kan erbjuda tillräcklig arbetsförtjenst, samt härtill kommer, att man nu kan köpa järnvägsskenor för en tredjedel, ja hälften billigare pris, så synes mig tiden vara inne att bringa detta företag i verkställighet, hvilket ju ändock måste en gång ske. Jag kan icke anse denna fråga vara ett stockholmsintresse; den fordrar genom hamnanläggningen m. m. ganska stora uppoffringar från Stockholms kommun, hvilket dock man hoppas den ej undandrager sig. Man kan icke heller beskylla detta Stockholm för njugghet, när det gäلت stora ehuru dyrbara anläggningar, tvärtom har denna stad mera än någon annan visat sig liberal i uppoffringar för allmännyttiga ändamål. Hvart vi gå kunna vi se tydliga bevis derpå, att betydliga kostnader blifvit nedlagda för stadens framåtskridande och förskönande.

Då, som sagdt, tiden för i fråga varande företag, hvilket förr eller senare måste genomföras, synes lämplig, yrkar jag bifall till Stats-Utskottets hemställan.

Grefve Björnstjerna: Jag hade icke tänkt yttra mig i denna fråga, såvida icke åtskilliga talare framställt satser, som verkligen voro så besynnerliga, att jag trott mig böra med ett par ord bemöta dem. Den ene talaren, den från Småland, medgaf, att den omtalade banan vore ganska nyttig, att det således visserligen varit välbetänkt af Regeringen att föreslå den, men att Regeringen, för att icke öferskrida det en gång bestämda järnvägsanslaget, bort i samma proportion minska den för den norrländska banan åskade summan. I sanning en ganska egen åsigt. Efter min uppfattning, deremot, är hvarje års, ja hvarje månads uppskof med arbetet på den norrländska banan till skada för hela fosterlandets, icke allenast materiella utveckling, utan äfven försvar. Jag begagnar detta tillfälle att förklara, att hvad som än kommer att

begäras för att påskynda den norrländska banan, det skall jag för min del alltid med min röst understödja.

Jag tror icke heller att talaren hade rätt, då han ansåg, att man efter några år skall kunna upphöra att bygga jernvägar i vårt land. Detta kommer säkerligen icke att hålla streck, och ganska olyckligt vore säkerligen om så skedde. I ett hade han dock visserligen rätt, deri, att man icke borde låna penningar utan att tillika beräkna, hvad valuta man kan få för dem; jag tror mig dock kunna trösta honom dermed, att nu ifrågasatta jernväg med all säkerhet skall gifva god ränta på de derpå nedlagda penningarne, och att upplåningen således icke kan blifva för statsverket betungande. Talaren förestälde sig slutligen, att man skulle kunna sjöledes hittransportera malmer och trävaror från det inre af Kopparbergs län. En ganska egen geografisk åsigt. Afven från Nerike och Vestmanland skall säkerligen detta transportsätt ställa sig vida dyrare, än att föra varorna på jernvägen, såvida blott lämplig upplagsplats här i Stockholm beredes. Att detta senare deremot är nödvändigt, har redan af åtskilliga andra talare visats vara förhållandet, icke så mycket för Stockholms stad, utan fastmera för jernvägstrafiken; att så är, visar sig bäst deraf, att det är jernvägsstyrelsen sjelf som förordar vägen till Värtan. Detta torde vara det bästa svar åt den talare, som började denna diskussion, som ansåg, att statens jernvägar icke skulle få annan vinst af i fråga varande anläggning, än inbesparing af prämafgifterna i Klara sjö.

Jag öfvergår nu till bemötande af talarens på dalabänken yttrande. På sitt vanliga skämtsamma sätt, har han ridit upp på ord, i det han fästade sig vid Grefve Sparres yttrande, att tre tunnland blifvit förbehållna statens jernvägar till upplagsplatser för stenkol, under det att i sjelfva verket endast två tunnland vore för sådant ändamål afsedda. För min del anser jag det vara alldeles likgiltigt, om två eller tre tunnland dertill anslås, enär utrymmet i alla fall skall blifva tillräckligt. Derom torde man icke behöfva vidare disputeras. Det föreföll mig deremot märkvärdigt, när talaren yttrade sin förvåning öfver att man ville, det staten skulle skänka bort så mycken mark. Icke annat än jag har mig bekant, har staten upplåtit Djurgården till H. Maj:ts Konungens disposition för all framtid, och jag förmodar, att staten icke ämnar återtaga den från honom. Det blir då Konungen som gör en förlust om jernvägen kommer till stånd, icke statsverket. Intill dess att talaren framställer det yrkande, att staten bör med det första taga tillbaka den mark, som den ställt till Kongl. Maj:ts disposition, förmodar jag, att hans ordande om den förlust staten gör genom nu ifrågavarande förslag saknar all verklig grund. Samme talare har slutligen sagt sig vara öfvertygad, att, om frågan nu fölle, skulle Stockholms stad dock alltid vara ganska glad att, såsom hans ord lydde, nappa på den kroken som låg uti ifrågavarande jernvägsanläggning. Det är jag deremot icke öfvertygad om. Man kan icke begära, att Stockholms stadsfullmäktiges öfverläggningar skola vara kända af denna

Om anläggning af jernväg från Karlberg till Lilla Värtan.
(Forts.)

Om anläggning af järnväg från Kariberg till Lilla Värtan.
(Forts.)

Kammare, men om de det vore, skulle det vara Herrarne bekant, att det är ganska problematiskt, huruvida Stockholms stad ännu en gång vill underkasta sig de uppoffringar, den nu erbjudit. Det är redan påpekadt, att Stockholm bland andra arbeten håller på att ordna en af sina hamnar, Stadsgårdshamnen; kostnaden härför kommer att uppgå till omkring två millioner. Ladugårdsländshamnen kostar redan öfver 1 million. Det är då icke en småsak äfven för en stad sådan som Stockholm, att ytterligare åtaga sig en utgift af nya två millioner. Jag tror således, att Stockholms samhälle betänker sig ganska noga, innan det ännu en gång går in på ett sådant erbjudande, som det nu gjorda, helst det torde kunna bevisas att staten i första rummet har fördel af denna järnväg. Att Stockholms stad äfven har det, förnekar jag visst icke, men då jag förmodar, att fördelarne för Stockholms stad äfven äro fördelar för hela landet, är detta endast ett plus i fråga om skälen för den nya banans anläggande.

Slutligen skall jag be att få tillägga några ord angående möjligheten för Svea artilleriregemente att fortsätta med sina skjutöfningar på Ladugårdsgärdet, om banan icke kommer till stånd. Jag har redan vid ett föregående tillfälle visat, att detta icke kan ske annat än på särdeles kort håll, således under helt andra förhållanden, än dem, som af nutidens krigsföring förutsättas. Det torde åtminstone för alla Stockholmsrepresentanterna vara bekant, att klagomål ofta inkomma från Lidingön öfver, att vid skjutöfningarne granater slå ner derstädes, hotande der boende människors både lif och egendom. Skjutfältet kan således icke begagnas, antingen järnvägen drages der förbi eller icke.

I likhet med Grefve Sparre tror jag för öfrigt, att, om man begagnar sig af de lyckliga konjunkturen, som nu finnas, för byggande af järnvägar, såväl genom goda lånevilkor som genom prisbillighet å arbete och materialier, skall besparingen å anslaget för järnvägen till Värtan blifva nog stort för att dermed bestrida kostnaden för det ifrågasatta nya skjutfältet. På grund af hvad jag nu anfört yrkar jag bifall till Utskottets förslag.

Herr C. A. Larsson: Jag skall icke hålla ett så långt tal, som de andre talarne; jag har endast ett enda skäl emot Utskottets betänkande, och det är, att det föreslagna beloppet är tre millioner för högt. Sex hundratusen kronor kunde varit nog för en järnväg af blott en half mils längd, och det är ändå i banko, mot hvad kostnaden utgjort för åtskilliga andra järnvägar. När jag såg denna kostnad på 3,600,000 kronor, hade jag föreställt mig, att denna järnväg skulle byggas af guld, men då jag icke hört talas om att annan materiel vore ifrågasatt än den som för vanliga järnvägar är bruklig, anser jag, att denna järnväg icke behöfver kosta mera än 600,000 kronor, och jag tror ändå, att det är ganska bra betaldt. Jag yrkar på denna grund afslag på Utskottets hemställan. Det har dessutom vid många andra statens företag händt, att, när man en gång afslagit den summa, som dertill först begärts, man sedan kommit åter med sin begäran och

sagt, att samma förslag kunde göras för två tredjedelar af hvad man först begärde eller ännu mindre. Jag tror, att, om vi nu icke godkänna den här framställda begäran, vi sedermera, efter att hafva fått förnyad framställning i ämnet, kunna bygga den ifrågasatta jernvägsbiten för ett mycket billigare pris än det nu ifrågasatta, så vida nemligen vi icke vilja vråka de tre millionerna i sjön, utan bygga såsom vid våra öfriga jernvägar varit vanligt.

Om anläggning af jernväg från Kariberg till Lilla Värtan.
(Forts.)

Herr Lindmark: Jag skall icke tillåta mig att, såsom den siste talaren gjorde, ingå i någon kritik af det uppgjorda kostnadsförslaget, emedan jag dertill anser mig inkompetent, men jag hemställer till talaren, om det icke varit skäl att, innan han uppgaf, att kostnaden för jernvägen skulle uppgå till 3,600,000 kronor, åtminstone läsa igenom Utskottets betänkande. Han skulle då hafva funnit, att kostnaden i verkligheten endast utgör 1,350,000 kronor, och att resten är afsedd för en hamnanläggning, hvilken staten icke har att bekosta.

Jemte det att jag till alla delar instämmer i Presidenten Bergs yttrande, ber jag att för ett ögonblick få vända mig mot Herr Liss Olof Larsson. Han syntes vilja i sitt anförande förringa betydelsen af de erbjudanden, Stockholms stad gjort, under det han i fråga om de kostnader, staten får vidkännas, sökte blåsa upp stora såpbubblor för att visa huru stora dessa voro. Nu är emellertid förhållandet, att de kostnader, staten får vidkännas, förhålla sig till stadens kostnader som 1 till 2. Här gäller dock hufvudsakligen ett statsintresse, nemligen att anskaffa erforderliga upplagsplatser, för att jernvägstrafiken må kunna på tillfredsställande sätt erhålla ett utlopp. Hade här varit fråga om att bygga en ny jernväg, skulle jag varit den förste att motsätta mig beviljandet af anslag för sådant ändamål. Men detta är icke fallet, utan här är endast fråga om att tillgodogöra oss de jernvägar vi ega.

Det förvånar mig, att detta förslag mött ett sådant motstånd från Herr Liss Olof Larsson, hvilken, såsom dalaman, bör hafva sig bekant, af hvilken vikt och betydelse sådana upplagsplatser som den föreslagna äro. Han måste nemligen flera gånger hafva rest igenom Gefle och sälunda haft tillfälle att bese de upplagsplatser, Gefle stad tillsammans med Gefle—Dala jernvägsbolag med stora kostnader åstadkommit genom uppmuddring, utfyllningar och den nya hamnens anläggning, hvarigenom upplagsplatser — jag vet icke till huru många tunnlands vidd — blifvit vunna. Han måste då ock hafva erfarit de stora fördelar dessa upplagsplatser medfört för jernvägsbolaget och huru de framkallat ökad trafik. Jag känner för min del icke riktigt stockholmsbors tankar i detta ämne, och jag vet följaktligen icke om den föreslagna jernvägen är ett stockholmsintresse eller ej; men i likhet med Herr Berg får jag förklara, att, om fallet vore, att banan endast afsåge ett speciellt Stockholms framtida intresse, skulle jag i egenkap af skattdragande möjligen afgifva mitt votum emot denna banas byggande. Jag är emellertid nu öfvertygad, att detta så

Om anläggning af jernväg från Karlberg till Lilla Värtan. (Forts.)

långt ifrån är händelsen, att jag snarare tror, åsigterna i Stockholm om det fördelaktiga för staden i att deltaga i kostnaderna för detta företags fullbordande äro så delade, att, om frågan nu i Riksdagen faller, det möjligen blir ganska svårt att ett annat år från stadens sida erhålla ett sådant erbjudande som det nu gjorda. På grund af hvad jag anfört, yrkar jag bifall till Utskottets förslag.

Herr Sven Nilsson: För min del skall jag icke länge upptaga Kammarens tid, utan vill endast i korthet angifva några skäl för mitt yrkande om afslag å Stats-Utskottets förslag.

Jag har icke för min del deltagit i någon kompromiss — för den händelse, såsom man här förutsatt, en sådan skulle finnas — hvilket bäst torde kunna bevisas deraf att jag inom Stats-Utskottet var för den nyss afgjorda första punkten om ökad anslag till norra banan, men deremot var emot denna punkt. Man har såsom skäl för beviljande af anslag till den nu ifrågavarande banan framhållit, att densamma icke skulle vara någon ny bana, utan endast en fortsättning af statens förutvarande jernvägar. Jag kan dock för min del icke finna annat än, att den är en ny bana, och dertill endast en bibana till stambanan, och ej en fortsättning deraf, emedan stambanan redan nu är ett avslutadt helt. Skulle den föreslagna banan vara en fortsättning af en annan bana, är det väl snarare af Bergslagsbanan, hvilket jag äfven antydtt blir förhållandet, om den kommer till stånd. Jag skulle derföre också ansett det vara skäl att låta detta bolag bygga denna bana, och jag skulle gratulerat staten, för den händelse att detta jernvägsbolag fått sin ansökan om koncession för byggande af densamma beviljad, och om bolaget derjemte mäktat utföra detta arbete, emedan jag tror, att staten skulle vunnit och fortfarande skall vinna på, om den slipper att bygga denna bana. Jag kan således icke i likhet med flera föregående talare anse det vara någon fördel för staten att bygga denna bana, och detta hufvudsakligen af det enkla skälet, att den blir mycket för dyr. Den af Herr Carl Anders Larsson uppgjorda kostnadsberäkningen har af den talare, som näst efter honom hade ordet, blifvit klandrad såsom oriktig, men, såvidt jag rätt uppfattade Herr Carl Anders Larssons mening, ansåg han, att banan skulle för hvarje mil komma att kosta omkring 3 millioner kronor, och då man nu ser att kostnaden för banan, som endast skulle hafva en längd af 18,670 fot, och således omkring $\frac{1}{2}$ mil, är beräknad kosta 1,250,000 kronor, synes beräkningen vara ganska riktig, dock snarare för låg än för hög, då man — som man naturligtvis bör göra — tager i beräkning de kostnader, som icke upptagits i kostnadsförslaget, men säkerligen dock komma att uppstå i följd deraf, nemligen 100,000 kronor såsom bidrag till Stockholms kommun för hamnanläggningen vid Lilla Värtan, och dels afträdande af ett jordområde af ganska värdefull beskaffenhet till en areal af omkring 130 tunnland. Jag skulle vilja se om denna bana, såsom åtskilliga talare förespeglat oss, i en framtid skall komma att icke allenast för-

ränta denna anläggningskostnad af fullt $1\frac{1}{2}$ million, utan ock derutöfver lemna en större vinst. För min del kan jag åtminstone icke tro, att så blir förhållandet, och jag kan därför icke heller bifalla Kongl. Maj:ts proposition eller Stats-Utskottets förslag.

Om anläggning af jernväg från Karlberg till Lilla Värtan.
(Forts.)

Man har här sagt, att icke ett speciellt stockholmsintresse sökte att i denna fråga göra sig gällande. Jag hade också hoppats att icke så är förhållandet, då Stockholms representanter i Kammaren gifvit oss sina försäkringar derom, och jag skulle således icke heller ingått i tal derom, om det ej syntes mig som något sådant intresse ändå måste förefinnas, och detta hela naturligt, då frågan är af så stor betydelse för staden, som den måste vara, då jernvägen komme att gå mycket nära Stockholm till hela sin utsträckning.

Man talar om, att Stockholms uppoffringar för jernvägsföretagets ävägabringande skulle vara så ofantligt stora, och att de i förhållande till statens skulle förhålla sig som 2 till 1, hvilket skulle utgöra skälet till det ringa intresset som för saken skulle förefinnas i hufvudstaden. För min del tror jag icke detta påstående är så alldeles riktigt. Ser man nemligen efter, hvilka de kostnader äro som Stockholms samhälle förbundit sig tillsläppa, kan jag för min del icke finna annat, än att dessa kostnader icke äro afsedda för jernvägen, utan de kostnader, som Stockholm vill uppoffra, äro för hamnanläggningen, och den är väl en särskild affär för Stockholms kommun, ty om Stockholm för sin i stor skala tilltagande handelsrörelse behöfver ett större hamnområde, måste det vara stadens skyldighet att skaffa sig detta. Jag har ännu icke funnit i vårt land någon stad, som gjort hamnanläggningar för någon jernvägs skull, vare sig den tillhör staten eller enskilda bolag, utan har skälet dertill stadse varit endast samhällets eget bästa, och så tror jag är förhållandet äfven här. Jag anser således, att man icke kan blanda tillsammans dessa frågor, och den kostnad staden förbundit sig att utbetala anser jag vara för ett ändamål, som är för stadens enskilda intresse. I ifrågavarande kostnadssumma ingår äfven, till ett belopp af ungefär 50,000 kronor, kostnaden för en brobyggnad till Lidingön; och jag vet icke, hvad det allmänna har dermed att skaffa och om icke staden ensam bör bekosta denna bro, i likhet med sjelfva hamnbyggnaden, då den väl uteslutande är till stadens nytta.

De ofta omtalade uppoffringarne som Stockholm skulle komma att vidkännas, kunna dessutom i betydlig mån försvinna, dels genom de kontanta bidrag, och dels genom afhändande af den jord, staten skulle lemna och hvarigenom hufvudstaden måhända i en framtid snarare skall göra vinst, ensamt genom jordvinningen. Man har velat göra troligt, att staten icke skulle få vidkännas någon uppoffring genom afståendet af detta jordområde, som skulle efter min uppfattning rent af skänkas till Stockholms stad mot anläggningskostnaden för hamnen, därför att det är Kongl. Maj:t, som disponerar jorden. Jag skulle dock vilja fråga, om icke staten eger denna jord, fastän den för närvarande är upplåten till Kongl. Maj:ts disposition. Vid sådant förhållande

Om anläggning af jernväg från Kariberg till Lilla Värtan.
(Forts.)

är det väl staten, som afhänder sig den, oaktadt staten öfverlemnade dispositionsrätten dertill, ty annars behöfde väl ej Riksdagen tillfrågas härom. Huru länge Kongl. Maj:t får behålla denna rätt kan dessutom vara tvifvelaktigt och får visserligen bero på Kongl. Maj:ts och Riksdagens gemensamma beslut för närvarande, men denna dispositionsrätt är väl ej afsedd för all framtid. Att det är statens egendom, kan emellertid ingen bestrida.

Jag skall äfven, innan jag slutar, med ett par ord besvara ännu ett skäl, som blifvit framställt för bifall till Utskottets förslag. Det är i fråga om skjutfält för Svea artilleriregemente, som nu ytterligare kommit fram och ansetts vara så viktigt. Då man talade om beviljandet af anslag för anskaffande af ett nytt skjutfält, påstod man det vara nödvändigt att skaffa ett sådant, därför att man skulle hafva en jernväg öfver det nuvarande fältet. Nu säger man deremot, att det icke hindrar utan tvärtom skulle vara nödvändigt att bygga jernvägen för skjutfältets skull. Man begagnar således dessa två skäl ömsom mot hvarandra. Men jag tror icke, att någotdera af dem duger.

På de skäl jag nu i korthet anfört, yrkar jag afslag å Stats-Utskottets förslag.

Herr Axel Bergström: Herr Talman! Under en längre öfverläggning, då en hvar ledamot, som deltagar deri, med lif och värma fäktar för sin mening, händer det visserligen, att en talare, jemte åtskilliga goda skäl, hvilka hafva giltighet äfven för hans motståndare, råkar till att begagna ett och annat, som förefaller dessa mer eller mindre orimligt. Deremot händer det mera sällan, att en talare anser lämpligt att begagna endast ett enda skäl och detta så orimligt, att det icke kan hafva någon giltighet för motståndarne. Herr Carl Anders Larsson har emellertid haft mod att i denna fråga begagna ett enda skäl, som förefaller mig så orimligt, att jag förmenar det snarare skada, än stödja den sak, han förfäktat. En ärad talare före mig har redan påpekat det orimliga i detta skäl, att kostnaden för byggandet af ifrågavarande jernväg, som beräknats till 1,350,000 kronor, skulle vara 6 millioner kronor för hög. Äfven om kostnaden för jernvägen vore beräknad till ett sådant belopp, att det vore aritmetiskt möjligt att säga, det kostnadsförslaget vore 6 millioner kronor för högt, så ville jag dock gerna veta, på hvilka grunder Herr Carl Anders Larsson tilltror sig sålunda kriticera kostnadsförslaget för byggandet af jernvägen. Hvilka äro förutsättningarne för hans behörighet att inlåta sig i en sådan kritik? Enligt min tanke inga, ty han har ingen sakkunskap i det ämnet. Jag tror således, att det hade varit bättre både för honom och hans sak, om han hade innehållit med detta skäl.

Huru Herr Sven Nilsson i Efveröd kunnat påstå, att byggandet af denna jernväg icke har någon betydelse för staten så till vida att den icke kan anses såsom en fortsättning af statens förutvarande jernvägar, kan jag icke förstå, då han varit med om att erkänna riktigheten af hvad som står i reservationen, nemligen

att "ifrågavarande jernvägsanläggning från Karlberg till Lilla Värtan kan vara för statens jernvägstrafik af den vigt, att anläggningen, förr eller senare, bör komma till stånd." Genom detta erkännande synes mig frågan vara reducerad helt enkelt derhän, huruvida det nu är den lämpliga tiden att bygga jernvägen eller om man bör uppskjuta dermed till en för landet lämpligare tidpunkt. Hvad mig angår, har jag funnit de skäl, som anförts för att man redan nu bör påbörja anläggningen af densamma, vara så öfvertygande, att jag icke kan annat än bifalla Stats-Utskottets förslag. Jag tillåter mig erinra om, hurusom år 1867 en stark ekonomisk reaktion gjorde sig gällande mot det lifliga jernvägsbyggandet, som egt rum före den tiden. Om än denna reaktion i någon mån var berättigad, tror jag dock, att numera hvarje tänkande man har funnit, att den var så stark, att den åstadkom en obotlig skada för landet. Den, som känner utvandringens historia, vet också, att just med det året började den starka emigration, som sedermera under många år fortgick från vårt land, och särskildt har jag hört chefen för statens jernvägsbyggnader beklaga, att just de dugligaste och bästa arbetarne vid statens jernvägar till följd af bristande sysselsättning måste utvandra. För min del ber jag Kammaren noga betänka, om det kan vara skäl att i afseende å jernvägsbyggandet iakttaga så stor måttlighet, som nu af reservanterne är ifrågasatt. Jag kan icke heller medgifva, att uppgörandet af en plan för fortsättningen af de norrländska stambanorna, enligt hvilken skulle för ändamålet årligen användas sex millioner kronor, skulle innefatta något slags uttalande derom att icke staten samtidigt skulle kunna påbörja äfven en annan statsbana. Af reservanterne har sagts att det icke saknas skäl för ett sådant antagande; men jag är kanske berättigad att uttala ett autentiskt ord i denna fråga; och jag får för min del förklara att det saknas skäl för ett sådant antagande. Samtidigt med de norrländska stambanornas byggande ifrågasattes och beslöts ju äfven anläggningen af en statsbana från Sköfde till Karlsborg.

Mycket skall jag icke inlåta mig på den af Herr Sven Nilsson i Efveröd uttalade åsigt om Riksdagens rätt att upphäfva Kongl. Maj:ts dispositionsrätt öfver de platser, som äro ifrågasatta att böra afstås för den föreslagna jernvägen. Men derom torde den ärade talaren kunna vara ense med mig, att afhändande af dessa marker icke kan utan H. Maj:t Konungens bifall ega rum, så länge Riksdagen icke gjort något försök att upphäfva hans dispositionsrätt öfver de lägenheter, hvartill samma marker höra. Det är den enklaste rättvisa att den, som har en okränkadt dispositionsrätt öfver en lägenhet, äfven om han icke är egare deraf, dock icke kan emot sin vilja skiljas från besittningen af någon del af lägenheten.

Jag yrkar bifall till Utskottets förslag.

Herr Carl Ifvarsson: Jag hade föresatt mig att i denna fråga tåga stilla, emedan jag tyckt mig finna att öfverläggningar

Andra Kammarens Prot. 1878. N:o 26.

Om anläggning af järnväg från Karlberg till Lilla Värtan.
(Forts.)

i Kamrarne om järnvägsfrågor i allmänhet icke tjena till någonting, då vanligen hvar och en redan på förhand fattat sitt beslut i saken, och öfverläggningen i Kamrarne således endast äro att betrakta såsom ett efterspel till hvad som i ämnet förut förekommit. Men då jag hört en talare med mycken skärpa framhålla att en kompromiss här vore å bane, så har jag, såsom reservant mot Utskottets betänkande, velat uttala min åsigt, på det att icke någon må tro att jag låtit nedtysta mig genom att inlåta mig på någon kompromiss. Något sådant skulle jag anse högst ovärdigt af en representant och jag skulle högeligen beklaga, om man framdeles finge skäl att säga, att Herr L. O. Larsson fått rätt i sina förmodanden om denna sak. Att hvar och en i vissa frågor stundom på förhand fattat sitt beslut anser jag icke omöjligt. Om så är förhållandet här och hvilka orsakerna härtill äro, lemna jag derhän, framtiden kommer nog att visa hvem som har rätt, och jag hoppas att Herr L. O. Larssons misstankar i detta afseende skola befinnas ogrundade.

Hvad sjelfva saken beträffar, kan man utan tvifvel säga mycket både för och mot det väckta förslaget. Frågan gäller väl isynnerhet, huruvida man gerna kan låta under innevarande år utgå ett större anslag till statens järnvägsbyggnader, än det belopp, som för ändamålet är förut bestämdt för innevarande och de närmast föregående två åren. Då Riksdagen antog den planen att sex millioner årligen skulle utgå till fortsättning af statens järnvägar och att tio millioner, fördelade på 5 år, skulle lemnas som understöd för enskilda järnvägsanläggningar, så trodde säkerligen många liksom jag, att härmed vore grundlagdt ett system för fem år i afseende å statens bidrag till järnvägsbyggnader. Det är möjligt att icke alla hade den åsigten då dessa beslut fattades; men nog vågade jag hoppas att denna plan skulle vidhållits af Riksdag och Regering. Regeringen har nu i viss mån frångått denna plan genom att föreslå byggande af en statsbana från Karlberg till Lilla Värtan. Denna afvikelse är dock icke så stor, att man icke skulle kunnat finna sig deruti, om den endast vore ett undantag från en allmän regel; men då på samma gång en enskild motionär äfven väckt förslag om en annan afvikelse från samma plan, och denna afvikelse förordats från statsrådsbänken, så har saken härigenom fått ett annat utseende. Det sistnämnda förslaget gäller en summa af en million, hvartill kommer den nu föreliggande frågan, som handlar om en ännu större anslagssumma. Detta gör att man kan blifva frestad att hysa betänkligheter mot både det ena och andra förslaget. Det ena är redan bifallet af begge Kamrarne; om icke detta vore fallet, kunde man måhända tagit i öfvervägande om icke detta senare bort bifallas. Men då den förra summan redan är bifallen, anser jag det vara mera betänkligt att nu bevilja ytterligare medel till öfverskridande af en redan antagen plan. Härtill kommer den omständigheten att, efter hvad jag hört af en stockholmsrepresentant, Stockholms stad är temligen likgiltig för saken, emedan det skulle komma att kosta staden ganska mycket att inlåta sig på denna affär, och det tror jag

med; och hufvudstaden får väl också se till huru långt dess tillgångar sträcka sig. Om nu särskildt detta är förhållandet i denna sak, så tror jag icke heller att man nu bör göra vidare afvikelse från den regel man uppställt för statens jernvägsbyggnader för de närmaste åren. Jag anser följaktligen saken icke vara så trängande eller angelägen, att man icke kan vänta ännu en tid med den, och jag föreställer mig derjemte att hela byggnadsföretaget icke kommer att utfalla fördelaktigt för staten. Men låtom oss antaga att det vore så ofantligt fördelaktigt, som Grefve Sparre sade, att bygga denna bana, hvarvid han äfven särskildt nämnde, att samma bolag som byggt Stockholm—Vesterås—Bergslagsbanan erbjudit sig att bygga äfven den nu ifrågasatta jernvägen, så får jag säga att — jag vet dock icke bestämdt, huruvida Herr Grefven menade, att detta bolag icke fick tillstånd att bygga denna bana, eller om det icke vågade inlåta sig på företaget — om bolaget sökte men icke fick koncession att bygga jernvägen, jag måste beklaga det; men jag skulle i sådant fall vilja lemna bolaget tillfälle att ännu en gång försöka att få detta tillstånd. Bolaget arbetar ju, efter hvad jag hört, för närvarande med ekonomiska svårigheter, och om den nu föreslagna jernvägen komme att bära sig bra, såsom här uppgifvits, så bör man naturligtvis icke missunna bolaget att förbättra sin ställning. Jag hoppas ock att regeringen skall lemna bolaget den önskade koncessionen, om sådan ånyo begäres af bolaget, och bör antaga att detta vore ett sätt för detsamma att reparera sina affärer. Om man således lemnade ett års uppskof med frågan, så kunde saken måhända rangeras till allmän belåtenhet, ty bolaget gjorde ju en god affär, Stockholms stad borde vara belåten att slippa den del af kostnaden, som skulle drabba staden, och staten borde väl också vara nöjd att slippa från all utgift för ändamålet. Det vore således bäst att rådrum lemnades åt bolaget för att få tillfälle åtaga sig detta jernvägsföretag.

Beträffande kostnaden synas tankarne vara särdeles delade. Herr O. B. Olsson trodde, att denna jernvägsanläggning skulle komma att kosta 2 $\frac{1}{2}$ million, och han angaf skäl för sin åsigt. Sedan uppträdde en talare och uppskattade kostnaden till 3 eller 4 millioner. En annan talare ökade kostnaden ända till 6 millioner. Dessa olika beräkningar gifva mig anledning befara, att man ej gjort för sig klart huru mycket företaget skulle kosta.

Jag vill emellertid icke upptaga Kammarens tid med vidare ordande i frågan, utan slutar med hvad började: att jag anser det utan ändamål att vidlyftigare yttra sig i sak, när det är fråga om jernvägsbyggnader. Det är endast för att tillkännagifva sin egen åsigt, som det vid dylika tillfällen kan behöfvas att den enskilde representanten yttrar några ord.

Jag yrkar afslag å Stats-Utskottets föreliggande förslag.

Häruti förenade sig Herr *Hörnfeldt*.

Herr C. A. Larsson: Till de två talare på stockholmsbän-

Om anläggning af jernväg från Karlberg till Lilla Värtan.
(Forts.)

Om anläggning af jernväg från Karlberg till Lilla Värtan. (Forts.)

ken, hvilka yttrade sig omedelbart efter mig, frambär jag en ursäkt, emedan jag var så lättvindig i mitt anförande, att de ärade representanterne ej kunde uppfatta min mening. Jag sade att kostnaden i det hela för den halfva jernvägsmlen är beräknad till 3,600,000, men några sex millioner talade jag icke om. Jag tog summan 3,600,000 kronor och af denna summa ville jag afpruta de tre millionerna, emedan jag ansåg både jernvägs- och hamnanläggningar böra kunna åstadkommas för allenast $\frac{1}{2}$ million kronor, eller något mera, nemligen för hamnen 200,000 kronor och för jernbanan 400,000 kronor. Det vore ändå enligt min tanke bra betaldt -- lika mycket proportionsvis som för andra likartade företag. — Mina beräkningar inneburo således hvarken något skämt eller misstag; utan var jag fullt öfvertygad, likasom jag ännu är, om deras riktighet. Och beslutar nu Riksdagen att icke bygga den ifrågasatta jernvägsbiten, så skall det nog i framtiden visa sig, att man kan bygga den för långt mindre kostnad, än som här ifrågasättes. Man får väl icke alltid gå till väga på samma sätt som t. ex. Stockholms kommun, som kastat sina penningar i stora vikar, eller som jernvägstrafikstyrelsen, som en gång gaf $\frac{1}{2}$ million kronor för mycket för ett parti jernvägsskenor. Man får lof att hushålla och taga hänsyn till rådande konjunkturer. Då kan man nog åstadkomma den ifrågavarande anläggningen för 600,000 kronor och slippa kasta bort 3 millioner kronor.

Herr Sven Nilsson: Jag har begärt ordet endast för att, med anledning af Herr Bergströms yttrande, få lemna Kammaren den upplysning, att jag inom Stats-Utskottet icke biträdt de skäl i reservationen mot den föredragna punkten, som Herr Bergström uppläste. Förhållandet är nemligen det, att, då frågan förelåg till afgörande inom Utskottet, jag på de skäl, jag här framställt, yrkade afslag å den kongl. propositionen i ämnet och genast efter beslutets fattande på dessa skäl anmälde min reservation. Ärendet återremitterades till den afdelning, som förberedande behandlat detsamma, i syfte att få formuleringen till Utskottets beslut något ändrad. Emellertid, då ärendet änyo förekom och expedierades från Utskottet, var jag icke närvarande, och har således helt oförskyldt fått mitt namn antecknad bland de öfriga reservationernes.

Det är endast denna rättelse, som jag försummade då jag först hade ordet, jag nu till Kammaren velat meddela för att ej bekyllas för inkonsequens.

Sedan öfverläggningen härmed förklarats slutad, gaf Herr Talmannen proposition, enligt de meningar som förekommit, dels på bifall och dels på afslag samt fann svaren hafva utfallit med öfvervägande ja för den förra meningen. Votering begärdes, i anledning hvaraf skedde uppsättning, justering och anslag af en så lydande voteringsproposition:

Den, som bifaller hvad Stats-Utskottet hemställt i 2:a punkten af utlåtandet N:o 33, nu föredragna delen, röstar

Om anläggning af jernväg från Karlberg till Lilla Värtan.
(Forts.)

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner nej, har Kammaren afslagit Utskottets hemställan.

Omröstningen försiggick och utföll med 71 ja mot 72 nej; varande alltså beslut fattadt i öfverensstämmelse med nejpositionen.

Efter det *senare delen* af Utskottets hemställan i *punkten 2* derpå blifvit föredragen, yttrade:

Herr O. B. Olsson: Till följd af det beslut Kammaren fattat, angående första momentet i denna punkt, får jag anhålla om afslag å de nu föredragna momenten.

Vidare anfördes ej. Kammaren biföll Herr O. B. Olssons yrkande och hade således afslagit jemväl den senast föredragna delen af Utskottets hemställan i förevarande punkt.

Kammarens ledamöter åtskildes kl. 1/3 e. m.

In fidem

Gustaf Westlahl.