

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1895. Andra Kammaren. N:o 38.

Lördagen den 4 maj.

Kl. 11 f. m.

§ 1.

Justerades det i kammarens sammanträde den 27 nästlidne april förda protokoll.

§ 2.

Till kammaren hade inkommit följande sjukbetyg, som upplästes:

Ledamoten af Riksdagens Andra Kammare herr G. Jansson i Krakerud lider af akut tarmkatarr och är på grund häraf oförmögen att deltaga i Riksdagens förhandlingar, intygar
Stockholm d. ⁵/₃ 1895.

Henrik Berg,
legitimerad läkare.

§ 3.

Föredrogs och bordlades för andra gången bevillningsutskottets betänkande n:o 21.

§ 4.

Till kammarens afgörande förelåg till en början statsutskottets *Ang. förvärfv-* utlåtande n:o 76, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående *vande för sta-* förvärfvande för statens räkning af vissa enskilda jernvägar. *tens räkning af*

I en den 8 sistlidne mars till Riksdagen aflämnad proposition (n:o 32) *vissa enskilda* nade Kongl. Maj:t, under återopande af ett propositionen bilagdt utdrag af protokollet öfver civilärenden för samma dag, föreslagit Riksdagen bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att, på det Kongl. Maj:t måtte blifva i tillfälle att i hufvudsaklig öfverensstämmelse med de i statsrådsprotokollet angifna grunder åt staten förvärfva Skåne—Hallands, Mellersta Hallands, Göteborg—Hallands, Landskrona—Engelholms och Malmö—Billesholms jernvägar, till Kongl. Maj:t, efter ingången af år 1896, på requisition utanordna de medel, som erfordrades *jernvägar.*

Ang. förvärfvande för gäldande af hvad för jernvägarne skulle kontant till jernvägarnes egare utbetalas, äfvensom fullgöra ränteliqvider och kapitalafbetalningar å de i Skåne—Hallands och Malmö—Billesholms jernvägar in-tecknade obligationslån samt de kommunallån, hvilka af staten i följd af ifrågavarande banors förvärfvande komme att öfvertagas.

(Forts.)

Utskottet hemställde emellertid, att Kongl. Maj:ts ifrågavarande proposition icke måtte af Riksdagen bifallas.

Häremot hade i afgifven reservation herr E. Fränckel, med hvilken herrar O. M. Björnstjerna, C. Lundeberg, K. E. Bohnstedt, F. E. Pettersson och friherre J. T. Gripenstedt instämt, yrkat:

»att Riksdagen, med bifall till Kongl. Maj:ts framställning, må bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att, på det Kongl. Maj:t må blifva i tillfälle att i hufvudsaklig öfverensstämmelse med de i statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 8 mars 1895 angifna grunder åt staten förvärfva Skåne—Hallands, Mellersta Hallands, Göteborg—Hallands, Landskrona—Engelholms och Malmö—Billesholms jernvägar, till Kongl. Maj:t, efter ingången af år 1896, på requisition utanordna de medel, som erfordras för gäldande af hvad för jernvägarne skall kontant till jernvägarnes egare utbetalas, äfvensom fullgöra ränteliqvider och kapitalafbetalningar å de i Skåne—Hallands och Malmö—Billesholms jernvägar in-tecknade obligationslån samt de kommunallån, hvilka af staten till följd af ifrågavarande banors förvärfvande öfvertagas.»

Efter föredragning af ärendet lemnades ordet till

Chefen för civildepartementet, herr statsrådet Groll, som yttrade: Herr greve och talman, mine herrar! Återigen kommer jag till Riksdagen och frågar, om Riksdagen vill hjälpa Kongl. Maj:t att sköta jernvägarnes finanser så, att de kunna motsvara de förväntningar man på dem har rätt att ställa.

För sådant ändamål är det, oafsedt våra inre jernvägsförhållanden, af den allra yttersta vigt, att staten eger utfartsvägarne till kontinenten. Ty dem förutan lära våra export- och importförhållanden, så vidt de förmedlas genom jernvägar, blifva mer eller mindre tillfredsställande.

Äfven denna gång har den kongl. propositionen blifvit af statsutskottet med allt annat än välvilja bemött. Statsutskottet har äfven detta år tillstyrkt rent afslag å den kongl. propositionen och till stöd därför till en början upprepat samma skäl, som statsutskottet i fjor anförde. Jag hade då tillfälle att i detalj bemöta hvad statsutskottet yttrade, och vidare att framhålla vigten af att denna jernvägsled komme i statens hand. Alla de skäl jag då anförde qvarstå ju fortfarande, och egentligen är det mycket svart att säga något nytt i afseende på sjelfva frågan om de fördelar, som ur jernvägsteknisk synpunkt kunna härfläta af att dessa banor blifva statsbanor.

Såsom jag redan förra året framhöll, är det naturligtvis af yttersta vigt, att staten har möjlighet att med lätthet lämna santrafiken med utlandet efter för handen varande förhållanden. Skall staten i sina aftal med främmande jernvägsförvaltningar taga hänsyn till fem en-

skilda bolags ekonomi och öfriga intressen, så är det naturligt, att, när staten skall förhandla, den måste i mer eller mindre grad åsidosätta antingen sina egna eller de enskilda bolagens bästa; och tydligt är, att dessa enskilda jernvägar, om de nu vilja begagna sig af sina magtmedel, i många afseenden kunna längre eller kortare tider hindra staten att på det lämpligaste sätt ordna trafiken på utlandet.

Statsutskottet åberopade förra året, hurusom Kongl. Maj:t har rätt att fastställa taxor och meddela bestämmelser om samtrafik, samt förmenade att detta borde vara tillräckligt för att betrygga statens förmåga att ordna den utländska trafiken på ett tillfredsställande sätt. Jag framhöll deremot redan förra riksdagen, att det för Kongl. Maj:t och statsjernvägarnes styrelse vore ytterst obehvämt att röra sig, när de i fråga om den utländska samtrafikens ordnande måste taga hänsyn till de enskilda banornas intressen.

Nu säger utskottet i föreliggande utlåtande, att det anser sig böra stå fast vid sin ståndpunkt på grund deraf, att det icke framlagts någon utredning angående de olägenheter, hvilka hittills visat sig förbundna med det nuvarande tillståndet eller kunnat för framtiden deraf befaras. Jag hänvisar till svar derpå till hvad jag nu framhållit, och jag tycker att den utredningen är så tydlig, att den icke gerna bör kunna bestridas. Om det t. ex. blir fråga om att ordna tågtiderna på vestkustbanorna, så att tågen der kunna ställas i lämplig förbindelse med statsbanetågen och den öfriga inländska trafiken å ena sidan och de utländska tågen å den andra sidan, så är det gifvet, att om dessa fem enskilda jernvägar vid jernvägskonferenserna, der en sådan fråga behandlas, uppträda och arbeta emot statens ombud, följderna måste blifva den, att förhandlingarna förhalas, och derigenom kan hela frågan för det året blifva omintetgjord. Redan en sådan omständighet kan åstadkomma så stora svårigheter för vår trafik ut och in, att de kostnader och de förluster, som derigenom åsamkas landet, kunna blifva ganska betydliga. Detta är ju sådant, som icke kan i siffror angifvas, men icke för ty bör hvar och en kunna inse att dylikt kan inträffa.

Särskildt är det, när det gäller ett land med protektionistiskt system, af vigt att hafva utfartslederna till kontinenten i statens hand. Ty det är klart, att den *export*, som af dessa skall befordras, måste gå fram den vägen, och då ligger det i jernvägsbolagens intresse att strama till så mycket de kunna för att bereda sig så stora fördelar deraf, som omständigheterna medgifva. Men detta blifver en hämsko å exporten. Hvad återigen importen beträffar, så är det ej gifvet, att utlandets varor ovilkorligen måste gå till Sverige, de kunna gå till andra länder. Hvad göra de svenska jernvägsbolagen, som dominera förbindelselederna med utlandet? De söka naturligtvis att draga till sig så mycken trafik som möjligt från utlandet. Men denna trafik står dem ej till buds under andra förhållanden, än att de sjelfva bereda denna trafik vissa ganska betydande fördelar genom fraktlindringar. Men i och med detsamma som dessa bolag det göra, omintetgöra de i många fall i större eller mindre mån de fördelar, som med våra tullar asyftats, och i den mån utlänningarne komma underfund med, huru behvämt det går att transportera öfver denna trade varor, som

Ang. förvärfvande för statens räkning af vissa enskilda jernvägar.
(Forts.)

Ang. förvärf- och jernvägsbolagen å sin sida komma att allt mer och mer begagna sig deraf, vande för sta- och utländerne bekanta med dessa förhållanden. Det har ju redan in- tens räkning af vissa enskilda jernvägar.

(Forts.)

Det finnes en stor del ömtåligt gods, såsom finare maskiner, glas, porslin och dylikt, med afseende hvarå det är af stor betydelse, att omlastning ej behöfver ega rum; sådant gods kommer med tiden otvifvelaktigt att gå denna väg. Och när fördelarne häraf blifva tillräckligt kända af utländerne, kan — det bör man lätteligen kunna förstå — här öppnas dörren för en konkurrens, som till en del kommer att ointetgöra de med tullarne afsedda verkningarna.

Med hvad jag nu yttrat tror jag till fullo hafva visat nyttan af, att dessa banor befinna sig i statens hand.

Statsutskottet berör i år såsom i fjor den frågan, huruvida vestkustbanan skall betraktas såsom stambana eller ej, och anser för sin del, att den ej kan anses lika vigtig som de s. k. stambanorna. Om ifrågavarande trafikled bör anses såsom likställd med en stambana eller icke inverkar ej det ringaste på min uppfattning af frågan, ty under alla förhållanden är *det* visst, att ifrågavarande banor innefatta in- och utfartslederna för hela vår landväga kontinentaltrafik. I detta afseende kommer dessa banors betydelse att blifva för hvarje år allt större.

Utskottet framhåller vidare återigen, likasom vid förlidet års riksdag, att »ett inköp af vestkustbanan sannolikt blott skulle utgöra det första steget på en för svenska staten ny väg, i det att detta steg, enligt utskottets öfvertygelse, komme att framkalla förslag om statens öfvertagande af andra jernvägar, hvilka framställningar svårigen låte sig afvisa, derest ifrågavarande inköp skulle komma till stånd». För min del måste jag alldeles bestämdt bestrida, att det finnes någon enda jernvägsled, som har den speciella betydelse, som vestkustbanan och dess fortsättning till Malmö eger. Jag vet, att det är mången, som tänker, att detta inköp skulle draga med sig inköpet af bergslagsbanan. För min del förklarar jag alldeles bestämdt, att detta ej är en konsekvens af vestkustbanans förvärfvande. Frågan, huruvida staten skall inlåta sig på att inköpa stora trafikleder inom riket, är en fråga af helt annan innebörd än den nu föreliggande.

Med hvad jag hittills anfört har jag sökt visa behovet af ifrågavarande banors inköp äfvensom att deraf ej kunna följa några konsekvenser af större räckvidd.

Men utskottet söker vidare angripa denna fråga från en annan sida. Utskottet kommer fram med det ofta hörda talet om, att statens banor i afseende på förvaltning och drift ställa sig betydligt dyrare än de enskilda banorna, och att det ej varit möjligt för staten att nedbringa utgiftsprocenten till en så låg siffra som de enskilda jernvägsbolag, med hvilka jemförelse lämpligen kunde ske. Detta berör ett mycket vidlyftigt ämne, som jag behandlade temligen omständligt i fjor, men kanske är jag tvungen att åter något beröra detsamma. Jag vill då till en början fästa uppmärksamheten derpå, att man ej må tro, att våra statsbanor skötas och drifvas dyrare än andra jern-

förliga länders statsbanor. Jag skall i korthet härutinnan göra några *Ang. förvärfvande för statens räkning af vissa enskilda jernvägar.* jernförelser.

På svenska statsjernvägarne, Gellivara-banan inräknad, utgjorde utgiftsprocenten år 1894 66,26. Enligt senast tillgängliga upplysningar uppgick utgiftsprocenten å norska statsbanorna till 82,9, på de danska till 79,73, på de finska till 70,05. Hvad Tyskland beträffar, är trafiken der naturligtvis oerhördt mycket mer intensiv än hos oss: under det de svenska statsjernvägarne nämnda är lemnade en inkomst af 8,189 kronor per bankilometer, lemnade de preussiska statsbanorna 31,867 per bankilometer. Icke förty lyckades de preussiska statsjernvägarne ej nedbringa utgiftsprocenten lägre än till 61,64. De bayerska statsjernvägarne, med en inkomst per bankilometer af 19,923 kronor, visade en utgiftsprocent af 66,28 och de badiska, med en inkomst af 28,129 kronor, visade en utgiftsprocent af 67,88.

Man kan, som jag nämnde redan förra året, under vissa förhållanden finna med sin fördel förenligt att drifva upp trafiken å en jernväg, äfven om utgiftsprocenten skulle blifva högre och högre. Ty utgiftsprocenten kan bero på trafikens beskaffenhet och intensiteten i trafiken, men genom att trafiken drifves upp, kan den gifvetvis ändock per kilometer lemna en betydligt högre nettobehållning, oaktadt den högre utgiftsprocenten. Att så är förhållandet, ser man ofta exempel på. Hvad beträffar räntan å anläggningskostnaden, så är denna för 1894 vid de svenska statsjernvägarne 3,07 procent, samt enligt senaste upplysningar hvad norska statsjernvägarne beträffar 1,06 procent allenast, hvad de danska statsjernvägarne beträffar 2,08 procent och hvad de finska beträffar 2,48 procent. Af alla de nordiska ländernas statsbanor ställa sig således de svenska fördelaktigast. Går jag till Tyskland, förekomma der riksjernvägarne i Elsass-Lothringen med 4,63 procent och de preussiska statsjernvägarne med 5,27 procent. Högst komma de oldenburgska med 5,88 procent. Nu hafva emellertid under många år pågått ganska dyrbara arbeten vid våra statsjernvägar. Der hafva under tiden efter de stora olyckorna i Schweiz, sedan man funnit, att konstruktionen af jernvägsbroar i allmänhet var något för klen, en stor del af de större broarne blifvit ombyggda eller förstärkta. Kostnaden derför har, så vidt jag kan påminna mig, utan undantag bestridts icke med medel, som anslagits af Riksdagen, utan med trafikmedel. Den har gått till ganska betydliga summor. Vidare har vid våra statsbanor pågått omläggning af syllar och skenor. Utgifterna derför hafva under många år tryckt på jernvägarnes årliga underhållskostnader. För att få nya starka skenor och nya starka syllar har man utgifvit i medeltal omkring 400 å 500 tusen kronor om året. Med detta år kommer ett normalt tillstånd att härutinnan inträda, och denna kostnadspost kommer att betydligt nedgå, då de nyinlagda skenor i allmänhet torde kunna begagnas under en tid af omkring trettio år. Det visar sig också, att driftkostnaderna vid statsbanorna kunnat sänkas betydligt under senare åren. Sälunda utgjorde de per bankilometer: 5,987 kronor år 1891, 5,902 kronor år 1892, 5,819 kronor år 1893 och 5,330 kronor år 1894. Detta år torde kunna sägas vara ett i de svenska statsjernvägarnes ekonomiska historia synnerligen märkligt år. Ty med detta års utgång torde man kunna säga, att de svenska

Ang. förvärf-statsbanorna icke skola kosta oss ett öre i skatt. Om herrarne läsa vande för statsutskottets utlåtande n:o 41 angående bland annat våra utländska tensräkning af jernvägslån, finna herrarne, att af räntan för jernvägslånen återstår, vissa enskilda jernvägar, såsom det belopp, hvilket icke kan täckas genom hvad som inlevereras från jernvägarne till statskontoret, en summa af omkring 816,000 kronor eller rättare 803,000 kronor. Efter gammal praxis har detta räntebelopp förts uteslutande såsom ränta på jernvägslånen; men förhållandet lär vara, att deruti ingå äfven räntor på lån för vissa andra ändamål, och enligt ett yttrande, som jag har från ordföranden i riksgäldskontoret, torde från och med nästa år ränteutgiften å riksgäldskontorets fonderade lån kunna bestridas utan anlitande af skattemedel. Emellertid torde det kunna utan fara för misstag påstås, att vi redan vid detta års slut nått jemvigt, så att icke ett öre å skulden för statsjernvägarne behöfver erläggas i ränta, som icke kan med statens jernvägsinkomster betäckas. Det har i år redan intjenats på statsbanorna 400,000 kronor mera än i fjor vid denna tid. Låt ökningen pågå, eller låt den gå upp till allenast 1,000,000 kronor för hela året, är största delen af ränteskilnaden betäckt. Äfven om det icke kan på nu angifna sätt täckas mera än 300,000 kronor af ränteskilnaden, tror jag mig kunna visa, att all utsigt finnes för att jernvägarne inkomster skola täcka det öfriga. Jag tror, att Riksdagens ledamöter i allmänhet icke närmare studerat statsjernvägarne räakenskaper. Jag vill erinra kammaren om några poster bland jernvägarne tillgångar, som äro ytterst beaktansvärda. Förhållandet är, att af trafikmedlen bekostats vid statsbanorna under den tid statens jernvägar drifvits nya byggnader och ny materiel för icke mindre än i rundt tal 18,344,000 kronor, hvilket alltså representerar en kapitalbehållning, en besparing, som bildats under årens lopp. Vidare hafva jernvägarne icke från början försetts med något rörelsekapital, utan jernvägarne hafva i enlighet med derom meddelade föreskrifter måst sjelfva skaffa sig ett sådant genom att göra afsätningar af trafikmedlen för hvarje år och endast leverera till statskontoret det de kunnat undvara. Till rörelsekapital räknar jag härvid både kassa och materialförråd, oljor och stenkol m. m. Detta förråd och denna kassa bestiga sig till 6,737,000 kronor. Sammanlägger man detta belopp och det förutnämnda 18,344,000 kronor, får man ett belopp, som öfverstiger 25,000,000 kronor. Hvad betyder detta? Jo, det betyder, att under de 40 år, som förflutit, sedan statsjernvägarne byggande i Sverige började — det är just i år 40 år sedan dess — jernvägarne samlat minst 500,000 kronor om året; nu är så stort rörelsekapital samladt, att det åtminstone i väsentligaste mån torde få anses motsvara hvad som erfordras för sådant ändamål, och föjaktligen lära från och med nästa år eller möjligen redan från och med slutet af detta år dessa 500,000 kronor i stället vara att påräkna för inleverering till statsverket.

Med det föregående tror jag mig hafva visat, att våra jernvägars ställning är sådan, att de i detta ögonblick icke behöfva föranleda till någon beskattning för täckande af räntor å de skulder, landet för deras åstadkommande iklädt sig. Sedan uppstår frågan, om vi vilja amortera kapitalskulden och slutligen om vi vilja amortera den del af anläggningskostnaden, som gäldats med skattemedel eller andra

statsinkomster, och sålunda åstadkomma kapitalbildning? I så fall torde vi från och med nästa år för sådant ändamål hafva att påräkna erforderliga inkomster från jernvägarne och kunna verkställa dessa amorteringar, i mån som sådant hvarje särskildt är må finnas lämpligt, med större eller mindre belopp samt på ett eller annat sätt.

Med hänsyn till hvad jag nu anfört tror jag för min del mig kunna påstå, att icke något af de nordiska landen skött sina jernvägars finanser bättre än vi, och detta oaktadt väldiga sträckor af våra statsbanor i olikhet med de norska och danska statsbanelinierna gå genom trakter, som nästan kunna anses såsom ödemarker och derfor icke kunna gifva den ringaste behållning, utan tvärtom lemna förlust, hvilken måste täckas af de öfriga statsbanesträckorna, hufvudsakligast statsbanorna i mellersta och södra Sverige.

En vid de danska statsbanorna anställd framstående jernvägsman har gjort en jernförelse i »Jernbanebladet» för detta år mellan svenska, norska och danska banor. Han talar dervid bland annat om, huru i allmänhet de svenska banorna stå framför de danska statsbanorna i afseende å rentabilitet, och framhåller, att, der statsbanorna gå genom någorlunda tätt befolkade, bördiga eller produktrika trakter, de betala sig godt. Så gifve hufvudlinien Malmö—Stockholm—Upsala ett öfverskott på öfver 4 procent och hufvudlinien Göteborg—Katrineholm 5 å 6 procent; men vid sidan af dessa sträckningar, som betalade sig »taaleligt», finnes i Sverige (år 1892) 1,100 å 1,200 kilometer statsbanor belägna i Norrland, som gifve under 1 procent, och deraf mera än 500 kilometer, som till och med icke kunde täcka driftkostnaden. Till hvad han sålunda anfört anser jag mig böra lägga, att, enligt allmän svensk jernvägsstatistik för 1893 å vissa sträckor på flera hundra kilometer, driftkostnaderna springa upp till öfver 130 procent, ja ända till 156 procent.

Statsutskottet har gjort anmärkning i afseende på några exempel, som uti Kongl. Maj:ts proposition äro anförda beträffande utgiftsprocenten på de olika statsbanedelarne. Uti propositionen äro dessa exempel anförda till bevis på, att utgiftsprocenten vid statsbanorna icke ställer sig så synnerligen ofördelaktig i jernförelse med de banor, hvilkas inköp nu är i fråga. Kongl. Maj:t har i detta afseende åberopat förhållandena vid sådana delar af statsbanorna, som ligga intill dessa banor, och ansett, att förhållandena dem emellan borde vara mest likartade. Men det har statsutskottet för sin del ansett vara ett olämpligt sätt att gå till väga, därför att de statsbanedelar, som sålunda togos till jernförelse, vore sådana, att trafikinkomsterna vid dem vore betydligt större än på dessa nya banor. Ja, det är visserligen sant att så är, och det inverkar naturligtvis i någon mån och kanske icke så ringa på jernförelsen, men jag tror, att om man å andra sidan erinrar sig, att dessa statsbanedelar äro bland de äldsta i vårt land och således tarfva det största underhållet, de båda faktorerna kunna taga ut hvarandra. Det är för öfrigt mycket svårt att göra jernförelser i afseende på utgiftsprocenten. Man kan icke dervid hålla sig endast till vissa siffror, ty då kommer man till högst egendomliga resultat. Om man till exempel tager blott inkomstsiffran och tänker sig att alla jernvägar, som hafva samma inkomster, skola hafva äfven samma

Ang. förvärfvande för statensräkning af vissa enskilda jernvägar.
(Forts.)

Ang. förvärf-utgiftsprocent, finner man att dessa förhållanden vexla ofantligt. Jag vande för statens räkning af vissa enskilda jernvägar. (Forts.)

tar till exempel Malmö—Ystads jernväg med en bruttointkomst per bankilometer af 7,400 kr., och Lund—Trelleborg eller Lund—Keflinge jernvägar med lika stor trafikinkomst, 7,400 kr., men driftkostnaden för Malmö—Ystads jernväg går upp till 3,600 kr., under det att den för Lund—Trelleborgs och Lund—Keflinge jernvägar stiger till 6,100 kr. Tro herrarne nu, att detta kan bero på att den ena banan administreras så betydligt sämre än den andra, eller beror det icke snarare på att under året behöft nedläggas större underhåll på den ena banan än på den andra, eller på andra omständigheter, hvilka icke kunna framgå endast af siffrorna? I följd häraf har emellertid utgiftsprocenten på Malmö—Ystads-banan ställt sig till 48,7 procent, men på Lund—Trelleborgs och Lund—Keflinge till 82,3 procent. Icke får man endast på grund af dessa siffror utan vidare undersökning påstå, att den ena banan måtte vara alldeles förfärligt illa administrerad. Man får vara ytterst försigtig, när man rör sig med dessa siffror, och nogta tänka sig för, hvilka faktorer, som deri ingå. Jag vill nu taga ett par statsbanedelar till jernförelse med hvarandra: Sala—Upsala med en inkomst af 7,600 kronor per bankilometer och Laxå—Kristinehamn med 7,500 kronor. Inkomsten skiljer sig blott på 100 kronor; driftkostnaderna skilja sig redan på 300 kronor, och utgiftsprocenten skiljer sig på icke mindre än 4 procent. Den är på Sala—Upsala 70,4 procent och på den andra 74 procent. Ett ännu mer slående exempel är Halsberg—Mjölby med 4,900 kronor i inkomst och Torpshammar—Sundsvall också med 4,900 kronor i inkomst per bankilometer. Driftkostnaderna för Halsberg—Mjölby-banan uppgå till 3,800 och för Torpshammar—Sundsvall till 4,300 kronor; det är således en skilnad af 500 kronor per bankilometer. Utgiftsprocenten på Halsberg—Mjölby är 76,9, men på Torpshammar—Sundsvall 87,8. Tro herrarne att detta beror på, att den ena bandelen administreras väl och den andra illa? Det är samma jernvägsförvaltning för båda. För min del är jag öfvertygad om, att den ena skötes lika bra som den andra, men man får räkna med olika faktorer vid dessa jernvägar. Det är sådant som inverkar. Med detta hoppas jag hafva åtminstone till någon del påvisat, huru varsam man måste vara, när man yttrar sig om statens jernvägars skötsel, och att man måste erkänna, att man rör sig med ett ämne, som icke alla kunna till grund och botten undersöka blott med ledning af de statistiska siffrorna. Det kan vara svårt för jernvägsmän att göra dessa undersökningar, hur mycket mera då för andra. Vår statistik rör sig med medeltals-siffror, hvilka naturligtvis äro för dem, som icke kunna läsa dem rätt, vilseledande.

Den genast i ögonen fallande nyttan af att dessa jernvägar öfverginge i statens hand är den, att banavgifterna upphörde och att taxorna till följd deraf blefve lägre, och det är något som man bör sträfva efter, i den mån sådant låter sig förena med en god hushållning. Jag är af den åsigt, att der taxorna kunna sänkas för att skaffa jernvägarne större trafik och inkomst, bör man icke underlåta det. Denna sänkning skulle för trafikanterna på dessa fem banor efter 1892 års resultat göra icke mindre än 90,000 kronor. Minskningen i inkomsten för staten motväges å andra sidan deraf, att utskylderna för dessa jern-

vägar skulle upphöra, äfvensom af åtskilliga andra förhållanden, hvar-^{Ang. förvärf-}
 för jernvägskomitén redogjort. Nu tyckes emellertid utskottet hafva^{vande för sta-}
 tänkt sig, att det vore nödvändigt att hålla emot hela denna sak äfven^{tens räkning af}
 därför, att den skulle kunna föra med sig en allmän nedsättning af^{vissa enskilda}
 frakttaxorna, och utskottet säger, att staten näppeligen eger samma^{jernvägar.}
 motståndskraft mot sådana anspråk som de enskilda jernvägarne. Här^(Forts.)
 anser således utskottet att staten har mycket liten motståndskraft, men
 om jag, såsom jag i fjor gjorde, framhåller att det kan vara lika svårt
 för staten att stå emot påtryckningar från öfvermågtiga enskilda jern-
 vägsintressen, möter mig det påståendet, att staten har i sin hand
 taxorna. Således, i detta fall fordrar man af Kongl. Maj:t en ganska
 stor handlingskraft, under det att man i förra fallet icke vill till-
 erkänna Kongl. Maj:t någon motståndskraft alls. För min del anser jag
 lämpligast, om de enskilda och statsbanorna balansera mot hvarandra,
 så att de kunna hålla hvarandra temligen stängna. Jag tror för min
 del, att, der stora och mågtiga enskilda jernvägsintressen pressa på
 staten, denna i allmänhet blir den som får gifva efter.

Statsutskottet antyder vidare, att beräkningarna för kompletterings-
 kostnaderna torde vara för låga, och utskottet syftar härvid antagligen
 på ett par yttranden, som äro afgifna efter en af några underordnade
 tjänstemän, en bandirektör och en maskindirektör, verkställd under-
 sökning af banorna. Dessa tjänstemän hade i uppdrag att undersöka
 huru banorna skulle ordnas, om de komme i statens hand, så att de
 blefve fullständigt statsbanemessiga. De undersökte med anledning
 deraf bland annat huru det förhöll sig med de närmast liggande stats-
 banedelarne, från Göteborg och Malmö räknade, och togo dessa till
 mönster samt kommo sålunda till en mycket hög kompletteringskost-
 nad. De togo således till föredöme hvad man vid statsbanorna behöft
 fyrtio à femtio år för att komma till, i tanke att dessa nya bandelar
 skulle genast försättas i sådant skick, att de blefvo lika goda som de
 gamla statsbanedelarne. Det är emellertid från de trakter, dem ifråga-
 varande enskilda banor genomlöpa, erkänt, att dessa banor skötts utmärkt
 väl och tillfredsställt trafikens fordringar. Jag vill vid sådant förhållande
 fråga, hvad det skulle tjena till att redan nu å banorna nedlägga så
 stora kostnader, som af dessa besigtningmän upptagits, men deremot
 blir man naturligtvis tvungen att i den mån, som trafiken stiger och
 materielen derigenom blir otillräcklig, anskaffa mera sådan. Dessa
 banor hafva i allmänhet icke funnits längre än tio år. Låtom oss
 hålla på i trettio år till att samla materiel och komplettera banorna
 i den mån man ser, att sådant blir behöfligt i följd af en stigande
 trafik, men att redan nu lägga ner så mycket penningar på banorna,
 det skulle jag för min del icke kunna tillstyrka.

De beräkningar, som gjordes af nämnde tjänstemän, hafva seder-
 mera granskats af jernvägskomitén, i hvilken komité sitta framstä-
 ende jernvägsmän, och denna komité har efter noggranna undersök-
 ningar kommit till det resultat, som till en del lag till grund för
 Kongl. Maj:ts proposition förra året. Sedermera, när jernvägsstyrelsen
 yttrade sig härom, ansåg styrelsen att en något större nyanskaffning
 borde ske och höjde därför något det belopp, som komitéen hade före-
 slagit. I år hafva ytterligare undersökningar skett, och några mindre

Ang. förvärf- förhöjningar i anskaffningskostnaderna föreslagits. Jag förstår icke, vande för sta- på hvad grund statsutskottet kan vilja underkänna jernvägskomiténs tens räkningaf och jernvägsstyrelsens beräkningar i fråga om kompletteringskost- vissa enskilda naderna. jernvägar.

(Forts.)

Om jag nu öfvergår till de påräkneliga inkomsterna af dessa banor och vill gifva mig in på frågan om deras rentabilitet, så är jag naturligtvis till en viss grad inne på gissningarnas område, men sällan torde man kunna ställa ett horoskop så lyckligt för några banor som för dessa. Jag vill icke fästa mig vid hvarken nettobehållningen eller utgifterna, ty det skulle blifva för långt att besvara herrarne med detta, ock dertill kommer att nettobehållningen visserligen kan, om en bana trafikeras väl, blifva något större än om den skötes illa, men hvad som är det viktigaste, det är inkomsterna, ty får jag inga inkomster af en bana, så tjenar det till intet huru väl den än skötes. Jag måste härvid erinra om hvad som i detta afseende framgår af räkenskaperna. Skåne—Hallands jernväg gaf 1885 — jag skall blott använda runda tal — 275,000 kronor, 1886 420,000 kronor, 1887 427,000 kronor, 1888 483,000 kronor, 1889 614,000 kronor, 1890 685,000 kronor, 1891 756,000 kronor och 1892 798,000 kronor. 1893 steg inkomsten med nära 100,000 kronor till 888,000 kronor och 1894 med ytterligare 90,000 kronor till 979,000 kronor. Är det någon meniska, som kan frukta för att det skall blifva någon betydligare nedgång i inkomster för denna bana? I hufvudsak enahanda te sig inkomsterna vid de flesta af de öfriga banorna, angående hvilka jag torde få hänvisa till statsrådsprotokollet, som åtföljer den kongl. propositionen. Jag kan nämna, att under de tre första månaderna af innevarande år hafva alla dessa banor tillsammans gifvit inemot 100,000 kronor mera än under samma tid förra året. Om stegringen fortginge under följande månader af året, skulle inkomsten detta år blifva 400,000 kronor mera än förra året. Detta betyder, att banornas afkastning blott på ett år stigit så, att efter en ränta af 4 procent det kunde anses beteckna en kapitaltillökning af några millioner kronor.

Efter förhållandena vid 1893 års slut skulle nettobehållningen blifva 4,1 procent. Nu kan staten skaffa sig penningar för 3,6 procent, och skillnaden är således 0,5 procent. Blott detta gör ett plus på banorna af mera än 100,000 kronor.

Huru jag än ser saken, kan jag därför icke finna, att det är möjligt att bestrida fördelarne för staten i finansielt hänseende af att förvärfva dessa banor, och när man derjemte kan vinna, hvad som för mig är hufvudmålet, nemligen att kunna leda och ordna samtrafikförhållandena på utlandet, så att det blir till fördel för hela riket, kan jag icke inse annat än att man bör söka förvärfva dem. Naturligtvis skall det kännas hårdt för de personer, som hafva gjort stora ansträngningar för att bringa dessa banor till stånd, att mista dem, och naturligtvis tycka de, att de sjelfva böra få fortfarande administrera och leda hela trafiken samt drifva den på ett sådant sätt, att de få den största möjliga inkomst, men detta kan icke vara förenligt med statens intresse, utan de lokala förhållandena måste i ett fall som detta underordna sig staten. Man kan ju icke i fråga om de orter, som af dessa jernvägar genomlöpas, säga att de blifva lidande, ty med afseende å

jernvägars byggande är ju hufvudsaken, att banorna komma till stånd. *Ang. förvärfvande för statensräkning af vissa enskilda jernvägar.* och dessa orter hafva nu fått sina jernvägar, till hvilka staten kraftigt bidragit. Det har emellertid framhållits att, då flera kommuner upptagit stora lån för aktieteckning mot en temligen hög ränta, och dessa lån komma att i många år gravera kommunerna, det skulle vara obilligt att nu tvinga dem att på en gång mottaga en summa penningar, på hvilken de icke skulle kunna få så hög ränta, som de sjelfva måste betala. För att undvika detta har i innevarande proposition tänkts, att staten skulle af de kommuner, som sådant önska, öfvertaga dessa lån, och då aktierna i dessa jernvägar, om staten köper banorna, komma att gifva en sådan utdelning, att blott den enligt min tanke vore en mer än tillräcklig ersättning för den risk, som jernvägsbyggarna ursprungligen lupit, så kan jag för min del icke önska annat än framgång åt Kongl. Maj:ts förslag.

Herr Bruhn anförde: Herr talman! Frågan om att staten skulle iulösa vestkustbanan har varit föremål för behandling vid de två närmast föregående riksdagarna. Vid båda riksdagarna har den blifvit af statsutskottet afstyrkt och af Riksdagen afslagen. Då Kongl. Maj:tt detta oaktadt funnit skäl att äfven för innevarande Riksdag framlägga frågan till pröfning, hade man trott, att nya för inköpet talande skäl tillkommit. Så är dock icke förhållandet, utan man återfinner i den kongl. propositionen endast de gamla välbekanta, nu af förändrade förhållanden ytterligare försvagade skälen.

Främst framhålles denna trafikleds betydelse för hela vårt kommunikationsväsen, såsom utgörande den kortaste förbindelseleden mellan Göteborg, södra Sverige och utlandet, med hvilket senare den säges utgöra vår landväga förbindelse, och vidare dess betydelse för trafikafvtafs träffande med utlandet. Om en betydelsefull trafikled trafikeras af staten eller enskilda bolag, torde vara likgiltigt, blott trafiken uppehålls på ett tidsenligt och fullt tillfredsställande sätt, och mig veterligen har ännu intet klander uttalats mot det sätt, hvarpå trafiken å vestkustbanan skötts.

Våra landväga förbindelser med utlandet blifva snart nog ökade med en ny, med statsbananätet direkt sammanbunden trafikled genom ångfärförbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn. På denna förbindelse blir kongl. jernvägsstyrelsen i tillfälle att öfva allt det inflytande, hvaraf den är mäktig. Trafikaftalen med utlandet träffas på ett sådant sätt och under sådana omständigheter, att all inblandning från enskilda jernvägsbolags sida i afsigt att försvåra uppgörelsen för kongl. jernvägsstyrelsen är omöjliggjord. Något separataftal mellan enskilda svenska jernvägsbolag och utländska jernvägsförvaltningar är helt enkelt otänkbart. Dessutom sammanfalla de enskilda jernvägsbolagens intressen i detta afseende fullkomligt med statens, och i detta hänseende har ingen olägenhet från vestkustbanans styrelses sida — det vågar jag med bestämdhet påstå — vållats kongl. jernvägsstyrelsen.

Herr statsrådet och chefen för kongl. civildepartementet nämnde i sitt anförande i dag, att det vore af vigt, att denna vår landväga förbindelse med utlandet innehafves af staten, derför att det skulle

Ang. förvärfvande för statens räkning af vissa enskilda jernvägar.

kunna hända, att de enskilda bolagen gjorde svårigheter i fråga om trafiken: i det ena fallet hette det, att de stramade till, i det andra att de öppnade alla slussar på vid gafvel, så att verkningarna af vårt tullsystem helt och hållet tillintetgjordes. Ligger det då manne icke i jernvägsbolagens intresse att söka hålla taxan så, att den trafikerande allmänheten deraf är på bästa vis betjenad? Och dessutom har, såsom herr statsrådet och chefen för kongl. civildepartementet äfven sjelf påpekade, Kongl. Maj:t i sin hand att reglera jernvägstaxorna. Någon fara i det afseendet torde således icke vara tänkbar.

(Forts.)

Förlidet år nämndes bland skälen för inlösen äfven det, att vestkustbanan utgjorde en besvärlig konkurrent till södra stambanan. Detta skäl har Kongl. Maj:t sedan dess på det mest fullständiga sätt sjelf afväpnat genom att bevilja koncession på jernvägen Markaryd—Vernamo. När denna trafikled blir färdig, skall en sammanhängande direkt förbindelse finnas från Helsingborg öfver Markaryd, Vernamo, Vaggeryd till Jönköping, löpande parallelt med södra stambanan på ett afstånd från denna af 30 till 40 kilometer. Denna nya trafikled blir den fullständigaste konkurrensbana, som kan tänkas, å ena sidan till södra stambanan och å andra sidan, såsom utgående från Helsingborg, till vestkustbanan. Allt tal om konkurrens mellan dessa banor, nemligen stambanan och vestkustbanan, är derigenom tystadt. Hvad inflytande denna nya trafikled skall komma att utöfva å trafiken på södra stambanan och vestkustbanan, det får framtiden utvisa. Att det icke blir obetydligt, det ligger i sakens natur. Något skäl eller åtminstone något statsskäl att inlösa för att åt staten förvärfva nu ifrågasvarande bana föreligger således icke. Återstår då den ekonomiska sidan af saken. Herr statsrådet och chefen för kongl. civildepartementet kom i år likasom i fjor till det resultat, att banorna skola lemna fyra procent på det i dem nedlagda kapitalet. Detta vackra resultat ernås genom att nedbringa kompletteringskostnaderna till de för ögonblicket oundgängligaste, de minsta möjliga, och genom att antaga, att dessa banor skola i statens hand kunna förvaltas lika billigt som af de enskilda bolagen. Beträffande kompletteringskostnaderna torde det vara kammaren bekant sedan förlidet år, att, såsom herr statsrådet äfven i år erinrat, tvenne framstående jernvägstjenstemän på kongl. jernvägsstyrelsens befallning uppgjort en beräkning öfver dessa kostnader. De kommo dervid till ett belopp, som med flera millioner öfverstiger det, som finnes upptaget i den kongl. propositionen. Enligt dessa tjenstemäns beräkningar skulle summan för inlösen och kompletteringsarbeten betydligt öfverstiga 30 millioner; och detta oaktadt skulle staten icke erhålla eganderätt till stationerna i Helsingborg, Halmstad, Varberg, Göteborg, Astorp, Teckomatorp och Landskrona! Mången hyser kanske tvifvel om, hvilkendera beräkningen som skall tillmätas det största värdet, den af nämnda tjenstemän uppgjorda eller den i den kongl. propositionen på jernvägsstyrelsens förslag här framlagda. Jag skall i detta afseende påminna om ett uttalande från statsrådsbänken, då det var fråga om gevärsfaktoriet i Eskilstuna. Klander hade uttalats mot faktoriet, därför att kostnaderna för omändring af de gamla gevären till 1867—1889 års modell blifvit dyrare än som beräknats och för Riksdagen vid frågans afgörande

framlagts. Herr statsrådet och chefen för landtförsvarsdepartementet upplyste då, att detta förhållande borde icke läggas faktoriet till last. Ty vid de beräkningar, som der gjorts, hade man kommit till just samma summa, som det sedan visade sig att ändringen verkligen be- tingade. Men generalfälttygmästaren nedsatte summan. Han ansåg den för hög att komma till Riksdagen med. Enligt mitt förmenande föreligger här ett likadant fall. De ifrågavarande tjänstemännen hafva på kongl. jernvägsstyrelsens befallning uppgjort denna beräkning öfver kostnaderna; kongl. jernvägsstyrelsen anser denna beräkning för hög att komma till Riksdagen med och nedsätter derfor summorna, men det kommer nog äfven i detta fall, såsom krigsministern uttryckte sig, surt efter. För att visa, att kostnaderna för banornas förvaltning icke behöfva blifva större, om de komma att öfvergå i statens hand, göres i denna kongl. proposition en jemförelse mellan de till inköp föreslagna banorna och fem delar af statsbanorna. Exemplet är dock icke riktigt lyckligt valdt. Herr statsrådet beräknar driftkostnaderna å de jemförda banorna i procent af bruttoinkomsterna och kommer derigenom till det resultat, att driftkostnaderna blifva i afseende å procent i det närmaste lika. Men han glömmar att upplysa, att medan de till inlösen föreslagna banorna under år 1893 lemnat en bruttoinkomst af 7,727 kronor per bankilometer, så hafva de med dem jemförda statsbanorna under samma år lemnat 15,709 kronor per bankilometer eller mer än dubbelt så mycket, ett belopp, som naturligtvis i mycket hög grad inverkar på proportionen mellan bruttoinkomsten och driftkostnaden. Ett annat förhållande, som äfven kan läggas till grund för beräkningar angående jernvägars bärighet och jemförelsen mellan olika banor och som äfven angifves i var jernvägsstatistik, är driftkostnaden per år och bankilometer. För de här till inlösen föreslagna banorna utgör denna driftkostnad 4,360 kronor i medeltal för år 1893; för de med dem jemförda statsbanorna åter utgör driftkostnaden i medeltal för samma år 9,376 kronor. Beräknar man nu driftkostnaden för de till inlösen föreslagna banorna, hvilka äro 379 kilometer långa, till samma belopp, som den utgör för de med dem jemförda statsbanorna, så kommer man till en driftkostnad af 3,543,504 kronor, hvilket är 625,151 kronor mera än hela bruttoinkomsten. En förlust på trafiken, högst betydlig, skulle efter det sättet att beräkna ha uppstått. Denna grund är emellertid naturligtvis icke mer att bygga på än den, som Kongl. Maj:t använt för sin beräkning. Båda beräkningarna visa endast de sätt, hvarpå man icke skall gå till väga. Skall man jemföra inkomster från olika banor med hvarandra, så måste man antingen välja sådana banor, som äro med hvarandra i trafikförhållanden likställda, eller också måste man låta alla faktorer, som inverka på resultatet, ingå i beräkningen. Jag visade vid fjorårets riksdag med siffror och jemförelser med likställda statsbanor, att det icke skulle bli någon ekonomisk affär för staten att inlösa de ifrågavarande banorna, och att på sin höjd 2½ å 3 procent kunde förväntas på det i dem nedlagda kapitalet. Att förhållandena sedan dess icke förändrats till fördel för inköpet, är naturligt, då inköpspriset för Helsingborg—Halmstads jernväg höjts med 643,700 kronor. Denna summa, som skall utgöra ersättning för ett jordområde, som Helsingborgs stad skänkt

Ang. förvärfvande för statens räkning af vissa enskilda jernvägar.

(Forts.)

Ang. förvärf-till jernvägsbolaget, ansåg Kongl. Maj:t och jernvägsstyrelsen förra vande för sta-
 tens räkning af
 vissa enskilda
 jernvägar.
 (Forts.)

året icke böra tillkomma jernvägsbolaget. I år åter hafva Kongl. Maj:t och jernvägsstyrelsen böjt sig för skånebolagets fordran. Hvad skälet härtill kan vara känner jag icke, men förhållandet visar dock, att äfven kongl. jernvägsstyrelsen kan råka på sin öfverman. 40 år ha nu förflutit sedan svenska staten började att bygga jernvägar. Under denna tid hafva för statens räkning byggts 2,807 kilometer. De enskilda bolagen åter hafva under samma tid byggt 6,426 kilometer eller betydligt mer än dubbla längden. Den inverkan på vårt lands ekonomiska utveckling, som denna storartade enskilda byggnadsverksamhet haft, ligger, enligt min tanke, i öppen dag för en hvar. Hvar skulle vi stått i denna stund, om icke denna byggnadsverksamhet varit? Nu är det ju meningen, att, om icke helt och hållet upphöra med jernvägsbyggnader för statens räkning, åtminstone för den närmaste framtiden högst betydligt inskränka dem. Det vore då önskvärdt, att byggandet af enskilda banor icke samtidigt afstannade. Ty derigenom komme landets utveckling att betydligt hämmas, och stora skaror af arbetare att blifva utan arbete. Så kommer otvifvelaktigt att blifva fallet, om staten, utan att verkligt statsskäl dertill föreligger, börjar att inlösa enskilda jernvägar, dervid endast tillämpande den principen: de banor, som bära sig, dem skall staten tillägna sig, de åter, som icke bära sig, dem skola de enskilda bolagen behålla. Ingen lär väl da vilja nedlägga kapital och arbete på ett företag med visshet om endast förlust.

Under den tid, som förflöt sedan första tanken på en bana genom Hallands hela längd uppstod till dess denna tanke blef en verklighet, anhöllo invånarne i Halland, dels genom sitt landsting och dels genom sina representanter vid Riksdagen, flera gånger om statshjelp för byggandet af denna bana. Landstinget erbjöd 1,000,000 kronor, om staten ville bygga banan. Ett nej, beledsagadt af ett medlidsamt löje, var det svar som erhöles. När Hallands län efter stora uppoffringar och mycket arbete lyckats förverkliga sin älsklings-tanke, att fullborda banan, då det visat sig att företaget äfven i ekonomiskt afseende motsvarade de vid detsamma fästa förhoppningar, då finner Kongl. Maj:t tiden vara inne att, med den rätt koncessionen gifver, göra banan till statsegendom. Då förledet är förnams, att en kongl. proposition i detta syfte vore att förvänta äfven till innevarande Riksdag, aflät Hallands läns landsting en underdänig skrivelse till Kongl. Maj:t, deri landstinget, under framhållande af de vådor, som skulle vållas länet, om banan öfvertoges af staten, anhöll att få behålla sin med mycken möda förvärfvade egendom. Större delen af länets kommuner enade sig derjemte om att genom särskilda deputerade hos Kongl. Maj:t göra underdänig framställning i samma syfte. Svaret på dessa underdäniga framställningar föreligger i den kongl. propositionen. Herr statsrådet och chefen för civildepartementet finner väl våra framställningar behjertansvärda, men behjerta dem vill han icke. Det må derfor icke förtänkas oss halländingar, om vi finna oss något uppröda vid tanken på den behandling vi rönte, då fråga var om att förverkliga jernvägen, och vid tanken på den behandling vi motse genom dessa upprepade försök att beröfva oss jernvägen. Då

vi underkastade oss mödor, uppostringar och risk, väntade vi också att få skörda de möjliga frukterna af vårt arbete. Innan Riksdagen beslutar sig för detta steg och för att inslä på en ny väg att skapa statsbanor, borde den väl öfverväga, hvarhän detta steg kan leda, hvilka dess följder skola blifva och hvilka enskilda banor, som härnäst skola följa. Vestkustbanan utgör endast en del af en stor trafikled, dess fortsättning heter Bergslags- och Dalslandsbanorna. Jag skall dock icke tillåta mig att i detta afseende söka ställa något framtids-horoskop. Anser Kongl. Maj:t och Riksdagen det vara skäl att nedlägga ytterligare 25,000,000 kronor i jernvägar och derigenom än mera öka vår skuld till utlandet, hvarför icke då använda dessa millioner till att bygga nya jernvägar, till gagn för de delar af vårt land, som ännu sakna sådana kommunikationsmedel, i stället för att inköpa redan färdigbyggda banor. Genom det förra förfaringssättet skall ekonomiskt lif och verksamhet väckas och främjas, men genom det senare skall man endast lyckas väcka missmod och förstämning icke endast inom Halland, utan inom många andra delar af vårt land.

Ang. förvärfvande för statens räkning af vissa enskilda jernvägar.

(Forts.)

Herr talman, jag yrkar bifall till utskottets hemställan.

Herr Palme: Jag vill icke upptaga kammarens tid med att i detalj anföra alla de skäl, som synas mig tala för ett inköp af de ifrågasvarande vestkustbanorna. Jag skall dock be att få påpeka, hurusom denna jernvägssträcka, hvilken genom sitt läge utgör en naturlig och nödvändig afrundning af det svenska stambanenätet, redan genom sitt byggnads sätt och sin beskaffenhet för öfrigt kan sägas vara af stambanenatur. Gent emot hvad utskottet i detta afseende påstår — något skäl har utskottet icke kommit med — skall jag be att få erinra om den definition på stambana, som Riksbens Ständer i skrifvelse af 18 november 1854 gifvit, och hvilken till punkt och pricka passar in på den ifrågasvarande bansträckan. Det heter nemligen i skrifvelsen, att bestämd skilnad borde göras mellan bibanor och stambanor, *eller sådana jernvägs linier, som i oafbruten sträckning fortlöpa genom flere provinser eller en större del af landet.* Det är ju således tydligt och klart, att enligt Riksdagens mening äfven de nu ifrågasvarande vestkustbanorna måste vara af stambanenatur. Jag vill framhålla, att dessa banor, trots hvad man påstår, måste anses vara den naturliga utfartsvägen för en stor del af den skandinaviska halfön, den naturliga förbindelseleden mellan denna del och utlandet; och detta icke endast hvad passageraretrafiken beträffar, utan äfven för en högst betydlig godstrafik. I detta afseende skall jag be att få påpeka det ofta framhållna förhållandet, att, om ej dessa banor inköpas af staten, de största svårigheter kunna uppstå för vederbörande myndigheter att med utländska jernvägsförvaltningar uppgöra samtrafiköfverenskommelser. Dessa banor böra vara statens egendom äfven därför, att det ganska lätt torde kunna ifrågasättas, huruvida icke i en framtid illojal konkurrens med statsbanorna från de enskilda banornas sida skulle kunna uppstå. Vestkustbaneintresset är så stort och mäktigt, att man mycket väl kan tänka sig det i spetsen för en större sammanslutning af de svenska enskilda banorna mot statsbanorna för tillgodoseende af — icke hela landets intressen — utan enskilda lokalintressen. Dessa banor böra

Ang. förvärfvande för statens räkning af vissa enskilda jernvägar.

(Forts.)

vara i statens hand äfven därför, att det endast derigenom kan blifva möjligt för staten att åstadkomma uppnäendet af ett önskemål, som inom Riksdagen torde vara allmänt, nemligen en reglering af jernbanetaxeförhållandena. Och dessa banor böra *snart* förvärfvas af staten därför, att eljest enligt temligen gängse rykten den tid möjligen icke torde vara långt aflägsen, då en större eller mindre del af desamma kunde komma att öfvergå i utländska egares händer.

Till dessa skäl, som redan synas mig tillräckligt tala för inköp af banorna, komma nu de finansiella skälen, som, enligt mitt förmenande, äro af helt enkelt afgörande natur. Till full evidens har såväl herr statsrådet och chefen för civildepartementet som reservanterna pavisat, att inköpet af dessa banor skulle vara för staten en lukrativ och rentabel affär. Af den utredning, som förliden riksdag förelåg, framgår att jernbaneinkomsterna på de belopp, som staten skulle få utgifva för dessa banors förvärfvande, skulle netto motsvara en ränta af 4,16 procent. Denna siffra har med ledning af senare erfarenhet i år blifvit höjd till 4,96 procent. Nu har den invändningen blifvit gjord, att genom banornas öfverhandtagande af staten inkomsterna skulle komma att minskas och utgifterna att ökas. Jag tror visserligen, att vi måste medgifva, att så i någon mån skulle blifva förhållandet. Men om man tager i betraktande, att svenska staten för ögonblicket kan upplåna penningar till en effektiv räntefot af omkring 3½ procent, hafva vi en så stor marginal mellan den sannolika inkomsten af banorna och den räntefot, efter hvilken staten kan uppnegociera penningar, att minskningen i nettoinkomsten af banorna endast torde upptaga en mycket liten del af denna marginal. En som jag antager känd författare har i en morgontidning uppdragit en jmförelse mellan inköpet af vestkustbanorna och inköpen af åtskilliga andra banor. Men, mine herrar, kan verkligen på allvar en jmförelse ifrågasättas mellan å ena sidan denna viktiga, sjelfallet allt mer och mer inkomstbringande utfartsväg för vestra Sverige och hela Norge och å andra sidan dessa småbanor uppe i Norrland eller en sådan sekundär bana som Hallsberg — Motala — Mjölby-banan. I samma andetag dessutom som denne författare påstår, att ett inköp af vestkustbanorna *icke* skulle vara för staten fördelaktigt, i samma andetag yttrar han, att enligt hans mening svenska staten hade från början sjelf bort bygga denna bansträcka, hvarjemte han tillägger att, om så skett, »*affären nog skulle hafva burit sig*». Således, om staten sjelf hade byggt dessa banor, då skulle affären hafva burit sig; men nu, då staten för en billigare penning, än hvad byggandet skulle gå till, kan få köpa dem, då är affären icke för staten lönande. Jag för min del förstår icke ett sådant resonnement. Nej, mine herrar, låt oss se saken sådan den är. För motståndarne till banornas förvärfvande af staten, eller åtminstone för de fleste af dem, föreställer jag mig, att många andra skäl tala; och särskildt tänker jag då på det intresse, som i så hög grad och så energiskt kämpar mot inköpet, nemligen aktieegare- och styrelsemedlemsintresset. Men att detta aktieegare- och detta styrelsemedlemsintresse så starkt kämpar mot inköpet — just den omständigheten är ett af de skäl, som för mig tala *för*, att vi böra göra detta inköp. Man säger vidare, att dessa banor i statens hand icke skulle förmå tillgodose den lokala

trafiken. Men denna invändning har tillbakavisats af jernvägsstyrelsen såsom alldeles obefogad, helst som den nuvarande personalen, hvilken är med denna lokaltrafik fullkomligt förtrogen, ju skulle komma att fortfarande kvarstå.

För öfrigt skall jag be att, när jag nu är inne på detta ämne, få säga några ord rörande en sak, som visar att trots det, att i allmänhet taget förhållandena vid vestkustbanorna äro synnerligen gynsamma och synnerligen tillfredsställande, det dock finnes detaljer, som tarfva rättelse. Jag har nyss eshållit ett bref från vestra Skåne, i hvilket korrespondenten säger: »svårigheten för en del stationer att erhålla vagnar, särskildt under betkampanjen vid härvarande sockerfabrik, kan jag — derom egande noggrann kännedom — icke annat än på det kraftigaste vitsorda. Att trafikanterna kunna få vänta 2 à 3 dagar på requirerade vagnar, är ej ovanligt. Det händer icke så sällan, att väntetiden uppgår till 4 à 5, ja flera dagar. Största svårigheten är naturligtvis vid hvitbetssändningen, men hafva trafikanter också ofta obehag äfven för sina spanmålssändningar. Genom detta förhållande få de vidkännas drygare omkostnader än hvad som vore erforderligt». Jag föreställer mig, att, om dessa jernvägar vore i statens hand, något dylikt icke skulle kunna inträffa, ja, icke få inträffa. Min korrespondent tillägger: »Vid enskilda jernvägar spelar ofta det personliga intresset en stor roll. Af många trafikanter på landet har jag hört yttringar af tillfredsställelse öfver att jernvägen skulle komma att öfvergå i statens händer, hvarvid ifrågavarande samt andra missförhållanden lätt blefve afhjelpa». Jag ber att få till kammaren rigta den frågan: hvilket intresse är det vi här skola i främsta rummet tillgodose, är det aktieegare- och styrelsemedlemsintresset eller är det trafikanternas intresse?

Den föregående talaren hade ett något egendomligt förslag. Han ville nemligen, att vi skulle använda de millioner, som annars möjligen skulle användas för inköp af vestkustbanorna, för att bygga andra jernvägar genom bygder, som hittills vore af jernvägar oberörda. Alltså vill den siste ärade talaren, därför att han icke anser, att inköpet af vestkustbanorna skulle vara en för staten tillräckligt rentabel affär, bygga nya jernvägar i trakter, der sådana företag naturligtvis icke skulle komma att lemna mer än obetydlig ränta på de utgifna pennningarne. En sådan logik kan jag sannerligen icke förstå.

Med anledning af de skäl, jag nu anført, och utan att vilja ingå på de skäl af protektionistisk natur, som af herr statsrådet och chefen för civildepartementet blifvit framdragna, och på hvilka jag naturligtvis icke kan vara med, skall jag såsom praktisk affärsman uttala som min öfvertygelse, att staten icke har rätt att afstå ifrån förvärfvandet af dessa banor. Jag skall därför, herr talman, anhålla om bifall till den vid betänkandet fogade reservationen.

Herr von Krusenstjerna: Då denna fråga vid förra riksdagen var före, ansåg jag mig såsom ledamot af den komité, som haft att göra med den förberedande utredningen af detta ärende, böra för kammaren framlägga en möjligast fullständig redogörelse för de åsigter, som varit för komitén bestämmande, och för komiténs bestämda upp-

Ang. förvärf- fattning. att inköpet af de fem banorna vore både af statsändamål
vande för sta- påkalladt och ur finansiell synpunkt förmånligt.
tens räkning af
vissa enskilda
jernvägar.
(Forts.)

Nu har den högt ärade talaren på hallandsbänken, som talentfullt försvarade utskottets uppfattning, sagt, att Kongl. Maj:t nu icke framkommit med några andra än med »de gamla, af de förändrade förhållandena än ytterligare försvagade skälen» för ifrågavarande banors inköp. Nej, det förhåller sig icke så. Det finnes ett par nya omständigheter, som tillkommit och hvilka, såvidt jag kunnat se, förstärkt Kongl. Maj:ts proposition sedan förra riksdagen. Den ena är, att ett års ytterligare erfarenhet bekräftat riktigheten af hvad Kongl. Maj:t yttrat om den stadigt fortgående utvecklingen af trafiken på dessa banor, och den andra är, att man nu brutit udden af ett argument från förra riksdagen mot ett bifall till Kongl. Maj:ts proposition, det nemligen att en hel del kommuner, hvilka upptagit lån för att betala sina i banan tecknade aktier — lån, som löpte med hög ränta och lång betalningstid — icke skulle hafva rätt att inbetala dessa lån, utan sålunda derigenom blifva lidande. Den senare omständigheten har ju förebygts genom Kongl. Maj:ts förslag, att staten skulle åtaga sig ansvaret för nämnda lån.

Utskottet har deremot enligt min tanke icke framkommit med något enda nytt skäl för afslag å den kongl. propositionen, utan endast åberopat de gamla. Då emellertid herr statsrådet och chefen för civildepartementet redan lemnat en ytterst fullständig redogörelse för den kongl. propositionen och de skäl, som tala för densamma, vill jag nu icke inlåta mig derpå. Jag vill endast fästa mig vid ett par anmärkingar, som blifvit framställda mot ett bifall till förslaget.

Så har, icke af statsutskottet, men man och man emellan så ofta, att jag icke tvekar att taga upp det till besvarande, anförts såsom skäl missnöjet med jernvägsstyrelsen. Man säger, att, äfven om det finnes goda skäl för ifrågavarande banors inköp, man likväl icke bör göra det, emedan skötseln af desamma komner att öfverlemnas åt jernvägsstyrelsen. Det tillkommer icke mig att vara målsman för jernvägsstyrelsen och försvara den, men jag vill dock säga, att en styrelse, som ständigt är stäld mellan å ena sidan allmänheten, som upphörligt kommer med anspråk på snabb trafik och nedsättning i fraktkostnaderna till det minsta möjliga, en allmänhet, som har sinsemellan stridiga intressen — det som bereder en en förmån, länder ofta konkurrens till skada — och å andra sidan statsintresset, som kräfver ökade inkomster, en sådan styrelse synes mig böra vara fullkomlig för att kunna udgå klander. Och äfven om den vore fullkomlig, blefve den ändå, så länge icke allmänheten sjelf är fullkomlig, utsatt för missnöje. Tänker man derjemte på, att denna styrelse har en underlydande personal på 10 å 12,000 personer — en personal, som naturligtvis har anspråk på höjning i aflönningarna och goda befordringsutsigter — att den har en oändligt skiftande mångfald af ärenden att handlägga, måste den såsom sagdt vara fullkomlig, om man icke med god vilja och trägn efterforskningar en och annan gång skall kunna finna åtskilliga anledningar till klander.

Det må emellertid vara huru som helst med detta missnöje eller misstroende mot jernvägsstyrelsen, det vore enligt min mening det

fullkomligaste magtlöshetsbevis för regeringen och Riksdagen, om en styrelses beskaffenhet skulle utgöra hinder för genomförandet af en åtgärd, som man eljest ansåg önskelig. Är det personerna, som äro olämpliga, så må de få gå. Är det institutionen, som är olämplig, så må man ändra den. Såsom kammaren har sig bekant, sitter för närvarande en komité med uppdrag att verkställa en revision af vår jernvägsadministration. Denna komités arbeten hafva nu fortskridit så långt, att de torde kunna afslutas i juli eller september innevarande år. Den har icke fattat några definitiva beslut, men har provisoriskt genomgått nästan hela ramen af de ärenden, som det tillhör den att behandla; och provisoriskt hafva förslag blifvit uppgjorda, som åsyfta — det anser jag mig kunna meddela — att strängt fastställa gränserna mellan å ena sidan jernvägsstyrelsens och å andra sidan Kongl. Maj:ts och Riksdagens befogenhet. Dessa förslag gå vidare ut på indragning af en hel del platser och borttagande af extra förmåner, som småningom kommit till, och sist men icke minst decentralisation inom denna administration. Genom en sådan decentralisation lättas jernvägsstyrelsens arbetsbörda, och då kan icke den synpunkten, att jernvägsstyrelsen redan har för mycket att göra, vara något hinder för att åt densamma uppdraga förvaltningen af några hundra kilometer jernväg mera. Den synpunkten är således icke för mig något skäl för att icke vidtaga denna åtgärd.

Det är ett annat skäl, som blifvit åberopadt och äfven af statsutskottet framhållits, och det är, att detta — säger man — endast är första steget på denna bana. Har man tagit *det*, så följer nästan af sig sjelft, att man tager det andra, och så får man köpa in den ena jernvägen efter den andra. Vi hafva icke att inlåta oss på den stora frågan, om svenska staten skall i likhet med vissa andra stater omfatta principen om Verstaatlichung der Eisenbahnen eller att det är staten, som företrädesvis skall ega banor af första klassen inom landet, utan blott på det, som här säges, eller att, därför att man köper denna bana, man kommer att köpa äfven en annan o. s. v. Vår riksdagshistoria gifver icke stöd åt en dylik farhåga. Det är icke första gången, som det är fråga om inköp af jernvägar. Sådana frågor hafva förekommit flera gånger förut. Vi hafva köpt jernvägar, men Riksdagen har också afslagit jernvägsinköp, som jag tror varit ganska önskvärda och skulle hafva lemnat godt resultat, om de kommit till stånd. Icke hafva dessa jernvägsinköp medfört någon nödvändighet att fortgå på denna bana. Och just den fråga, som föreligger, synes mig vara ett det eklatantaste bevis på att det icke går lätt att förmå Riksdagen inköpa jernvägar. Här är fråga om ett inköp, som en komité, äfvensom jernvägsstyrelsen och Kongl. Maj:t, ansett vara dels påkalladt af andra skäl och dels förmånligt ur ekonomisk synpunkt. När nu i alla fall frågan afslogs förra riksdagen — och det säges ju, att det icke finnes bättre utsigt nu — kan man då tro, att det skall gå bättre att drifva igenom inköp af en s. k. dålig jernväg, en jernväg som lemnar ett dåligt ekonomiskt resultat? Och det är ju just framtidsperspektivet af sådana inköp, hvarmed man här velat skrämna oss.

Jag sade, att statsutskottet icke kommit med några nya skäl. Jo, med ett nytt skäl har det kommit, det medgifver jag, men det är ett,

Ang. förvärfvande för statens räkning af vissa enskilda jernvägar.
(Forta.)

Ang. förvärfvande för statens räkning af vissa enskilda jernvägar.

skäligen besynnerlig art. Som kammaren behagade erinra sig, anfördes, när frågan var före förra gången, såsom skäl, hvarför man då borde inköpa Skåne—Hallands-banan, att före nästa riksdag inträffade den tid, januari 1895, då denna bana icke längre skulle vara underkastad det s. k. a-vilkoret i sin koncession, enligt hvilket banan skulle få lösas för hvad den verkligen kostat efter afdrag af hvad som influtit; och man sade då, att beslutades icke köpet vid 1894 års riksdag, så blefve affären gifvetvis dyrare för staten, ty då komme b-vilkoret till användning, enligt hvilket jernvägarne hafva rättighet, om de finna det förmånligt, att hänskjuta saken till gode män. Emellertid blef i enlighet med statsutskottets hemställan köpet afslaget vid 1894 års riksdag. Nu har det inträffat precis hvad man då förutsagt, eller att man får betala mera, 643,000 kronor mera, eller lösen för tomter, för hvilka man icke behöft betala, om köpet förra gången kommit till stånd. Med anledning häraf har det yttrats, att det icke finnes något skäl, hvarför jernvägsstyrelsen skulle gå in på att betala detta, när den förra året icke gick in derpå. Orsaken var helt enkelt den, att jernvägsstyrelsen förra året hade fria händer, ty då var jernvägen underkastad a-vilkoret, då hade den icke rättighet att få betaldt för dessa tomter, hvilka icke kostat jernvägen något att inköpa. Nu deremot är den icke underkastad a-vilkoret, och då har Kongl. Maj:t och jernvägsstyrelsen haft att välja mellan att låta saken afgöras genom kompromiss eller att gifva hvad jernvägen begärt. Och med kändedom om utgången af kompromisser, i hvilka staten är ena parten, så synes mig jernvägsstyrelsen och Kongl. Maj:t haft allt skäl att hellre tillstyrka att gifva hvad jernvägen i det fallet begärt.

(Forts.)

Nu omnämner statsutskottet detta faktum, men begagnar det så som om detta vore ett ytterligare skäl mot inköp af banan; det vill säga nu, sedan konsekvenserna af hvad statsutskottet vid förra riksdagen hemställde inträffat, i det att banan blifvit dyrare, anför statsutskottet detta såsom skäl mot inköp af banan. Om statsutskottets hemställan bifalles och banan icke inköpes nu, utan köpet dröjer exempelvis till efter 1896, under hvilket år Malmö—Billesholms och Mellersta Hallands jernvägar upphöra att vara underkastade a-vilkoret, komma naturligtvis prisen å dessa banor att stiga högst betydligt, därför att banorna lemna så god afkastning, och förmodligen kommer då statsutskottet att i den omständigheten, att priset å banorna stigit till följd af att i enlighet med statsutskottets afstyrkande åtgärder för deras inköp icke redan nu vidtagits, hemta stöd för att återigen afstyrka inköpet.

Jag skall icke vidare upptaga kammarens tid. Det var egentligen blott dessa omständigheter jag ville framhålla.

Hufvudsakliga skälet för komitén att tillstyrka inköp af banorna har varit den af herr statsrådet och chefen för kongl. civildepartementet nu ytterligare framhållna omständigheten, att denna vestkustbana förmedlar vår jernvägstrafik med kontinenten. Den är, såsom reservanterna säga, en länk i det europeiska jernbanesystemet. Trafikens uppehållande nödvändiggör således aftal och förhandlingar med främmande länder. Detta synes också deraf, att vid de stora jernvägskonferenserna finnas

numera två representanter för Sverige: den ena är kongl. jernvägsstyrelsen och den andra är vestkustbanan genom dess ombud. Detta är de två svenska magter, som äro representerade på de stora jernvägs-konferenserna. Den omständigheten, att för denna banas räkning samtrafikafstal skola uppgöras med främmande länder, utgör för mig det förnämsta skälet, hvarför vi böra göra äfven denna bankomplex till en statsbana. Och detta är en särskild omständighet, som icke förefinnes i fråga om andra enskilda banor.

Att det ekonomiska resultatet af inköpet synes vara förmånligt, är ett bidragande skäl för detta inköp. Det är dock icke hufvudskälet; ty endast den omständigheten, att inköp af en bana är en god affär, kan ju icke berättiga staten att begagna sig af det i koncessionen inrymda vilkoret. Men om banans inköp är af andra skäl påkalladt, så är den omständigheten, att den bär sig i ekonomiskt hänseende, ett ytterligare bidragande skäl till att göra detta inköp.

Huruvida den bär sig i ekonomiskt hänseende, derom har man hört olika åsigtter nu liksom förra gången, och man har ställt upp siffror både på ena och andra sättet. Huru beräkningarna vexla, så kvarstår dock ett enligt mitt förmenande ovederläggligt skäl för antagandet, att affären måste vara god; och det är det fortfarande motståndet från säljarne sjelfva. Detta motstånd har ingalunda minskats sedan föregående år, och det visar, att affären icke försämrats sedan den tiden.

Jag yrkar bifall till reservanternas förslag.

Herr Jonsson i Hof: Jag tror icke, att jag tager miste, om jag säger, att det hufvudsakliga och rent af afgörande skälet till denna frågas uppkomst har varit det, att man genom inköpet skulle för statens räkning göra en god affär; och att således, om denna åsigt vid den kritiska granskning, som utskottet och en talare på hallandsbanken har anställt, skulle befinnas vara oriktig, något egentligt skäl icke, så vidt jag kan förstå, skulle kvarstå för inköp af dessa banor. Innan jag emellertid går in på att äfven ur min synpunkt något betrakta detta hufvudskäl, auser jag lämpligt, att man gör någorlunda klart för sig, om det, äfven under förutsättning att staten genom inköpet gjorde en god affär, i alla fall ur allmängiltig synpunkt vore riktigt att staten gjorde detta inköp.

Kan man icke anse det vara för samhället i dess helhet temligen likgiltigt, derest en affärsverksamhet bedrifves af enskilda personer med ett fördelaktigt resultat eller om staten för egen del gör det? I båda fallen blir ju afkastningen eller nyttan af affärens bedrifvande, i förevarande fall jernvägsdriften, landets, oaktadt det i ena fallet är ett bolag eller enskilda personer, som draga nyttan af resultatet, i det andra fallet staten.

Denna synpunkt bör man åtminstone icke förbise i ett fall sådant som detta; ty om herrarne draga sig till minnes, huru dessa banor tillkommit, så är det tydligt, att Riksdagen afsade sig rätten och initiativet att bygga dessa banor på derom från vederbörande orter der nere framställd begäran. Sedermera lyckades det en enskild motiönär att med hjälp af den förseglade sedeln få ett statslån till stånd för den första banan, och derefter beviljade staten ytterligare lån till

Ang. förvärfvande för statens räkning af vissa enskilda jernvägar.
(Forts.)

Ang. förvärf- belopp, som i det nu föreliggande betänkandet äro omvämda. Då vande för sla- kan man med skäl göra sig den frågan, om, när staten så behandlat tens räkning af intressenterna i dessa jernvägar, det är honnett och riktigt från statens sida såsom den starkare att, derest samma banor sedermera visat sig hafva blifvit så upparbetade, att man kan antaga att det vore en affär för staten att köpa dem, då begagna sig af en sådan rätt. Det är icke bra, om enskilda personer eller bolag såsom den svagare parten skola säga, att staten tager icke större hänsyn till våra företag, än att den nekar att hjälpa oss, då vi begära det, men att den, om det visar sig att det går bra, kommer och på grund af koncessionsvilkoren vill lägga hand på en affär, som i vår hand blifvit upparbetad.

(Forts.)
Jag tror icke, att det ur rättslig synpunkt och då man betraktar saken med tillhjälp af hvad som bör vara moral, är fullt så vackert och lämpligt, att staten handlar så.

Efter detta skall jag nu öfvergå till att något närmare skärskåda den rådande föreställningen, att staten skulle göra en affär på det ifrågavarande inköpet. Denna uppfattning har naturligen grundat sig derpå, att banorna i vederbörande bolags händer synas lemna en mycket god afkastning, och man har sökt anställa beräkning om att samma resultat, om också icke lika lysande, skulle kunna ernås i statens hand. Jag undrar likväl, om något af de herrar, som här ifrå för inköp af dessa banor, tilltro sig att kunna vederlägga alla de invändningar, som redan anställts mot riktigheten af denna beräkning, nemligen att kompletteringskostnaderna för dessa banor icke komma att stanna inom de gränser, som beräknats, utan att de antingen komma att direkt springa upp till flera millioner kronor mera än som beräknats, eller också att denna komplettering kommer att successivt verkställas under jernvägsdriften, och trafiken till följd deraf lemna ett mycket sämre nettoresultat.

Jag skall såsom en illustration omnämna en obetydlig detalj från den kongl. propositionen.

Herrarne torde af betänkandet finna, att herr statsrådet och chefen för kongl. civildepartementet verkställt en beräkning af en förlust, som skall drabba staten genom öfvertagande af de privata lån från kommuner, som dessa banor hafva, och denna siffra är alldeles riktigt frändragen det beräknade nettoresultatet, men det är en annan post också, som det förundrar mig att den blifvit helt och hållet förbigången. Det är nemligen känt, att staten har mellan 5 och 6 millioner kronor i lån till dessa banor, hvilka belopp nu löpa med 4 1/2 procent ränta. Dessa lån skola qvittas af i och med det inköpet kommer till stånd, men huru kan man tilltro sig att kunna på dessa belopp räkna samma höga ränta, derest affären kommer till stånd? Kan man antaga, att det är möjligt att utlåna dessa penningar för samma ränta eller 4 1/2 procent? Detta har man icke brytt sig om att taga med i beräkningen, ehuru det dock skulle göra ett och annat 10,000-tal årligen under den första tiden. Så pass mycken betydelse har väl ändå detta, att man icke bort helt och hållet förbigå det, och det är enligt min tanke ett litet exempel på huru man *kan* beräkna för att få affären till stånd.

Nu har i afseende på huru driftkostnaderna för dessa banor skulle ställa sig i statens hand i jmförelse med det närvarande förhållandet åtskilligt blifvit anfördt, som ju är riktigt i sak, och således skulle

dertill icke behöfva läggas mycket; men det är dock en detalj, som jag anhåller få anföra och som tyckes mig vara temligen slående, huru man bör räkna i det fallet. Vi hafva i den allmänna jernvägsstatistiken åtskilliga siffror angifna, af hvilka jag skall be att få påpeka några få. Gå vi till denna statistik för år 1893, så finna vi, att driftkostnaden är angifven per tågakilometer. Man har förut här rört sig med driftkostnaden per bankilometer, men det kan ju vara en oegentlig siffra, emedan det på en jernväg kan gå endast ett par tåg men på andra ett flertal.

Ang. förvärfvande för statens räkning af vissa enskilda jernvägar.

(Forts.)

Jemför man nu driftkostnaden per tågakilometer, så tror jag, att man bör få ett temligen godt resultat för att bedöma skilnaden emellan driftkostnaden å statens och privata banor. Man finner då, att dessa driftkostnader under år 1893 uppgått för staten till kr. 1,88 per tågakilometer, under det att samma driftkostnad är för Skåne—Hallands jernväg kr. 1,20, för Varberg—Borås jernväg kr. 1,09 och för Göteborg—Hallands kr. 1,25.

Om jag deremot tillser, huru det förhåller sig med driftkostnaden vid den största privata banan här i landet och som närmast kan jämföras med statsbana, nemligen stora bergslagsbanan, så finner jag, att samma driftkostnad uppgår till kr. 1,11.

Kan någon påstå, att man med den erfarenheten i hand skall på något sätt kunna hoppas och tro, att driftkostnaden vid vestkustbanan skall i statens hand blifva närmelsevis sådan, som den är i privat hand? Det är mig absolut omöjligt att kunna finna ett hållbart skäl för att häfda den satsen.

Jag skulle äfven kunna nämna, att i ett matematiskt-statistiskt arbete af en känd jernvägskarl åtskilliga beräkningar och jemförelser visa alldeles samma resultat, som här har omtalats. Der äro beräkningarna grundade på ungefär samma utgångspunkter som i vår allmänna statistik, men han har sökt gruppera driftkostnaden ur olika synpunkter. Om jag fäster mig vid totala driftkostnaden, så framgår deraf, att om för en viss transportlängd driftkostnaden vid stora bergslagsbanan är emellan 8 och 9 kronor, så uppgår samma kostnad vid statens jernvägar till ungefär dubbla beloppet.

Jag kan äfven angifva, att på grund af beräkningar, anställda af samme man, skulle, derest driftkostnaden stälde sig lika vid statens jernvägar som vid bergslagsbanan, en årlig besparing af nära 7 millioner kronor kunna vinnas; men när han tager hänsyn till att stambanan har sina nattåg, större tåghastighet och dertill en viss representations-skyldighet, som privata banor sakna, samt att jernvägspersonalen har bättre aflöningsförmåner än vid privata banor, och han till följd deraf afdrager 2 millioner kronor, hvarmed han krediterar statsbanorna, så kommer han dock i alla händelser till en siffra af nära 5 millioner, hvarmed resultatet af statens jernvägsstrafik borde vara bättre än det nuvarande.

Mine herrar! Den talare, som före mig hade ordet, sökte med all kraft göra gällande, att, eftersom Riksdagen visade sig så ovillig att inköpa dessa banor, som efter hans mening vore en god affär, så vore det icke något skäl till fruktan för att Riksdagen, om detta steg toges, skulle för framtiden komma att fortgå med inköp af banor utaf bättre

Ang. förvärf- eller sämre beskaffenhet. Ja, derpå skulle jag vilja svara, att enligt min tanke blir det andra steget, om nu ifrågavarande köp kommer till stånd, att staten blir egare till de banor, som söder om dessa leda ned till Trelleborg, och på så sätt erhålla vi den präktiga routen Trelleborg—Sassnitz, som skall söka konkurrera med meddelanden per telegraf och telefon samt skaffa oss snabbare förbindelse, för att, när t. ex. priset på telegram och telefonmeddelanden sjunkit ytterligare, vidtaga åtgärder för att ännu raskare kunna bedrifva samfärdseln per post mellan kontinenten och Sverige.

(Forts.)

Detta är enligt min uppfattning den första konsekvens, som kommer att följa af dessa banors inköp, men dermed tror jag icke att det skall stanna, ty om någon privatbana skulle vara af den art, att staten företrädesvis borde ega den, så icke är det dessa banor, utan snarare bergslagernas jernväg, som är en pulsådra af enahanda beskaffenhet som statens egna banor. Och köpas nu dessa ifrågavarande nu föreslagna banor, då, mine herrar, tror jag, att ingen skall tänka sig att det går an att hålla igen, utan att man skall inköpa äfven bergslagernas jernväg, ty för denna jernväg kunna från stambanane-teknisk synpunkt åberopas skäl, som deremot icke kunna framhållas för de till inköp nu föreslagna banorna, och har man börjat en gång att bedrifva sådana affärer, så kunna herrarne vara lugna för att fortsättningen följer.

Jag skall anföra ytterligare något om utsigterna till rentabilitet i statens och privates händer och ber då att vi återgå till dylika affärer, som staten förut gjort.

Vi torde erinra oss hurusom vid inköp af Söderhamn—Bergviksbanan beräkningen af huru trafiken mellan Kilafors och Söderhamn skulle komma att ställa sig var grundad på den faktiska trafiken, som fans mellan Bergvik och Söderhamn, beräkningar lika säkra som beräkningarna på de nu ifrågavarande banorna.

Men huru har det gått med den saken? I stället för att ge 5 % hafva dessa sjunkit ned under 2 %; och jag skall blott ange en detalj deri, som hade sin betydelse vid det tillfället och som icke heller skall sakna sin betydelse äfven här. Det var nemligen en mycket stor trävaruaffär förlagd invid denna jernvägs ändpunkt, vid Bergvik. Å denna jernväg sände nu ledarne af denna affär hela sin tillverkning. Hvarför? Jo, därför att de sjelfva voro intressenter i banan. Men huru gick det, när staten öfvertog densamma? Jo, genast det var skedd, byggde bolaget en ny såg vid kusten, och icke en enda planka af bolagets tillverkning blef sedermera fraktad på denna bana. Tro icke herrarne att någon del af den trafik, som nu går på de ifrågavarande banorna, kanske finnes till af den anledningen, att afsändarne äro intresserade i desamma, men att trafiken säkerligen skulle komma att upphöra eller förminska, i fall banorna komme i statens ego? Det kan ju hända, att det af mig anförda exemplet här icke skulle komma att få så stor tillämpning; men att alldeles förbise, att det utaf mig nu påpekade förhållande skulle kunna inträffa jemväl här, vore enligt min åsigt mindre välbetänkt.

Denna fråga är ju för öfrigt så mycket omdebatterad och utredd ur alla möjliga synpunkter, att jag därför anser mig icke hafva skäl

att längre upptaga kammarens tid, hvarför jag nu helt enkelt skall be att få yrka bifall till utskottets förslag, såsom varande det både ur allmänhetens och statens synpunkt mest välbetänkta och lämpliga.

Ang. förvärfvande för statens räkning af vissa enskilda jernvägar.

Häruti instämde Herrar *Sälling, Holm, Ola Bosson Olsson* och *Hammarström*. (Forts.)

Herr Thestrup: Jag skall till en början uttala mitt beklagande deröfver, att denna så viktiga fråga i år likasom i fjor först i riksdagens elfte timma inkommit från utskottet, under det en annan jernvägsfråga för Norrland, derom kongl. proposition samtidigt till Riksdagen afgifvits, för länge sedan blifvit af utskottet behandlad och derefter i god tid afgjord. Utan tvifvel hade det varit en god sak, innan kammarerna går att fatta hufvudsakligt beslut i denna magtpåliggande fråga, om dess ledamöter förunnats längre tid att begrunda och sins emellan öfverlägga derom, än som nu är möjligt, sedan Riksdagens sista månad inträdt, och sträfvandet att få alla ärenden afgjorda före midten af densamma blifvit en faktor af så afgörande betydelse, att andra hänsyn gent emot denna allt för ofta åsidosättas. Det beslut Andra Kammarerna för några dagar sedan fattade, då den afslog en fullt befogad framställning derom, att en annan på dagordningen stående viktig fråga skulle uppskjutas några dagar för att, i öfverensstämmelse med riksdagsordningens föreskrift, kunna behandlas samtidigt i båda kamrarne — jag syftar på frågan om uppförande å Helgeandsholmen af nya byggnader för Riksdagen och riksbanken — bekräftar rigtigheten af denna min anmärkning.

Vid granskning af nu föreliggande utskottsbetänkande, hvilket till sina hufvudsakliga delar stödjer sig på de skäl förra årets statsutskott anfört för sitt afstyrkande af den då föreliggande kongl. propositionen i samma ämne, har jag icke kunnat undgå att bibringas den uppfattningen, att motiveringen och klämman i utskottets betänkande kommit att till hvarandra stå i ett omvänt förhållande, d. v. s. att utskottets majoritet på förhand varit beslutet att till hvad pris som helst afslå den kongl. propositionen och derefter sökt att åvägabringa den motivering, som för detta ändamål erfordrades. Det synes mig nemligen som utskottet, derest det hade gått den andra vägen, bort komma till ett helt annat resultat, än det som här föreligger. Beträffande nu utskottets motivering, så hafva, såsom jag nyss antydde, skälen för afslag varit hufvudsakligen desamma som vid sistlidna års riksdag. Det heter sålunda på sid. 31 i detta betänkande, »att den ifrågasatta stambanan icke sätter det inre af landet i förbindelse med exportorter, utan endast förenar sådana med hvarandra, samt att hvarje grenbana till densamma utgör en själfständig utfartsväg till exporthamn, och att i följd häraf ifrågavarande stambana skulle blifva af helt annan natur än statens öfriga stambanor». Jag kan icke fullt fatta innebörden häraf, men jag erhåller en sannolik förklaring längre ned å 32 sidan, då statsutskottet åberopar det skäl, som redan vid förlidet års riksdag anfördes, nemligen »att ifrågavarande trafikled vore af helt annan natur än statens s. k. stambanor och icke heller kunde ur de synpunkter, hvilka ledt staten vid förut gjorda jernvägsinköp, jemföras

Ang. förvärfvande för statens räkning af vissa enskilda jernvägar.

(Forts.)

med de enskilda banor staten hittills förvärfvat. Denna åsigt kan jag lika litet nu som vid föregående riksdag dela; och då jag, med hufvudsaklig anslutning till det yttrande, som då afgafs inom riksdagen af en komitéledamot och speciellt i dessa frågor sakkunnig person, finner, att den bansträcka, om hvars inlösen för statens räkning förslag nu föreligger, utgår från och förenar rikets andra stad eller centralorten för vestra Sverige med icke mindre rikets tredje stad och de folkrika södra provinserna, än äfven med utlandet; att uti denna kommunikationsled åtskilliga viktiga bibanor från det inre af landet utmyнна; att alla söder om Göteborg belägna hamnstäder af densamma beröras; att ifrågavarande kommunikationsled, såsom en naturlig fortsättning af Dalslands- och Bergslagsbanorna, utgör den viktiga utfartsleden från Norge till kontinenten, och att slutligen genom densamma samtrafiksanordningar redan äro anbragta eller utan nämnvärd svårighet kunna åvägbringas mellan å ena sidan vestra och mellersta Sverige och utlandet å den andra, så kan jag äfven för min del icke finna annat, än att just den nu till inlösen föreslagna jernvägskomplexen är af den vikt och betydelse, att den kan fullt jemföras och samställas med de förnämsta af våra öfriga stambanor.

Utskottet har vidare åberopat hvad utskottet redan i fjor anmärkte, »att utgifterna för ifrågavarande jernvägars förvaltning och drift skulle komma att ställa sig dyrare i statens hand, än i de nuvarande bolagens». Någon särskild eller närmare utredning i detta afseende har utskottet emellertid icke åvägbragt; och jag delar i detta fall den uppfattning, som är uttalad af reservanterna å sid. 37 i betänkandet, deri det säges, »att utskottets uppfattning, att ett ombyte af egare i och för sig skall medföra en så kraftig verkan, att deraf ensamt betingas, att banor, hvilka redan från första stund visat sig vara i ekonomiskt afseende särdeles goda, skola, då de komma i statens hand, icke blifva gifvande», icke kunnat delas af reservanterna, hvilka derjemte åberopat de hittills icke, vare sig af utskottet eller någon annan, vederlagda beräkningar, som blifvit gjorda af jernvägskomitén, jernvägsstyrelsen och Kongl. Maj:t om dessa jernvägars rentabilitet; och jag har ytterligare funnit stöd för denna uppfattning dels af det belysande anförande, som vi i dag hört från statsrådsbänken, och dels af det omdöme, som i denna del af frågan nyss uttalats af en ledamot af denna kammare, hvilken sjelf varit ledamot af den komité, som behandlat frågan om det föreslagna jernvägsinköpet.

Utskottet åberopar vidare å sid. 34 till stöd för sitt afstyrkande sitt äfven vid 1894 års riksdag framställda antagande derom, »att jernvägskomitén, jernvägsstyrelsen och Kongl. Maj:t meddelat för lågt uppskattade beräkningar angående behovet af kompletteringsarbeten och rörlig materiel, sedan de fem banorna kommit i statens ego». Detta antagande har utskottet emellertid icke kunnat styrka; och det synes mig dessutom, att departementschefen med önskvärd tydlighet besvarat detsamma. Äfven i detta afseende instämmer jag i det uttalande, som gjorts af reservanterna, att då ett sådant påstående från utskottet framkommit, hade det också tillkommit utskottet att vid framställandet deraf särskildt angifva de poster, å hvilka en ökning af beräknade kompletteringskostnader enligt utskottets mening erfordrades, endast

af det skäl, att banorna blifva statens. Så länge något bevis härför *Ang. förvärf-* eller eljest någon utredning i detta afseende icke föreligger, anser jag *ande för sta-* oss hafva både rätt och skyldighet att lita på de officiella uppgifterna. *Stens räkning af* Beträffande rentabiliteten af de till inlösen föreslagna jernbanorna *vissa enskilda* och dessas ekonomiska ställning, skall jag tillåta mig att återropa hvad *jernvägar.* som derom blifvit sagdt i reservationen å sid. 39 samt de siffror, som *(Forts.)* der blifvit framlagda, siffror, dem jag i likhet med reservanterna anser tala ett tillräckligt tydligt språk utan ytterligare kommentarier.

Med anledning häraf och på de skäl, som reservanterna sammanfört å sid. 40 af utskottsbetänkandet, skall jag taga mig friheten yrka bifall till reservanternas förslag; och jag får tillägga, att jag anser det vara för staten magtpåliggande, att icke ett eller annat år får ytterligare förflyta, innan man besluter sig för detta köp.

Herrarne erinra sig utan tvifvel från den fornrömerska historien berättelsen om inlösen af sibyllinska böckerna. När dessa böcker första gången hembjödos den romerske konungen till inlösen, ville han icke lyssna till den framställning, som gjordes derom, emedan han fann inköpspriset för högt. Tre af böckerna blefvo då af sibyllan uppbrända. Någon tid derefter hembjödos de återstående sex böckerna konungen till inköp för samma pris som det, hvilket förut begärts för hela antalet, men äfven detta anbud afslogs. Sibyllan uppbrände då ytterligare tre böcker. Som dessa böcker emellertid voro för statens behof nödvändiga, nödgades konungen slutligen att inköpa de tre återstående böckerna för samma pris, som ursprungligen blifvit af sibyllan begärdt för samtliga nio böckerna.

Jag anser lämpligt att Riksdagen denna gång icke följer den romerske konungens exempel, utan redan nu inköper ifrågavarande jernvägar; och anhåller jag därför att få yrka bifall till reservanternas förslag.

Herr Ljungman: Beträffande den här föreliggande frågan skall jag be att få yttra några ord och inleda dessa med att säga, att jag tillhör en ort, som icke har någon den ringaste fördel af banans inlösen eller någon olägenhet af om den fortfarande blir enskildes tillhörighet.

Det har yttrats tvifvel, huruvida det vore *rätt* att inlösa denna bana. Ja, hvad den juridiska rätten beträffar, så kan väl i den delen aldrig blifva någon dispyt, då koncessionen medgifver staten en sådan inlösningsrätt; och hvad beträffar den moraliska rätten, så tror jag att äfven den snarare bjuder till inlösen än motsatsen. Den *starkare* i förevarande fall äro väl i allmänhet dessa millionbolag; och den *svage*, som staten bör skydda, är väl den stora allmänheten.

Jag behöfver icke här påpeka något, som nog är känt, nemligen att just från den nationalekonomiska skola, som benämnes den etiska, har den åsigt utgått, som ledt dertill, att staten bör inlösa privatbanorna samt göra sig till egare af de större samfärdsanstalterna, såsom jernvägar, post och telegraf m. m. dylikt. Denna åsigt har vunnit praktisk tillämpning flerstädes i Europa, och jag tager för gifvet, att utvecklingen framdeles äfven hos oss skall gå i samma riktning, på sätt jag redan för tio år sedan i en här väckt motion antydde. Den

Ang. förvärf-bansträckning, om hvars inlösen för statens räkning nu är fråga, är, så vidt jag kan förstå, i afseende på betydenheten den tredje i riket samt öfverträffas endast af linierna Stockholm—Göteborg och Stockholm—Malmö; och man kan väl icke påstå, att blott därför, att staten inlöser denna i rang den tredje i ordningen bland rikets jernvägar, den äfven måste inlösa öfriga enskilda banor, fast de äro af långt mindre betydelse. I hvarje fall har väl Riksdagen rätt och frihet att säga nej till framställningar om inlösen af banor, hvilka Riksdagen anser vara för staten obehöfliga eller oförmånliga.

(Forts.)

För öfrigt tror jag icke, att de större privatbanornas egare, jag menar dessa millionbolag, skola komma att tränga sig på staten med anbud om deras banors inlösen. Dessa millionbolag, som äga banorna, hafva funnit det vara för sig fördelaktigt att behålla desamma. Herrarne torde hafva tillräckligt tydligt sett, att halländingarne icke vilja mista sina banor, hvilka de finna det vara förmånligt att behålla, och särskildt för de personer, som äro dominerande inom ett jernvägsbolag, är det af synnerligen stor betydelse och synnerligen fördelaktigt att hafva ett sådant magtmedel i sin hand, hvarmed de kunna gynna vissa intressen och missgynna andra; och, man må utarbota jernvägskoncessioner huru noggrant som helst, så visar dock erfarenheten, att det icke ligger inom möjlighetens område att utarbota koncessionerna så, att de icke medgifva jernvägsstyrelserna tillfälle att gynna några och missgynna andra intressen.

Vidare har det anmärkts, att man icke kan lita på de beräkningar, som här blifvit gjorda, alldenstund man har erfarenhet från Norrland och särskildt beträffande Söderhamns-banan derom, att de gjorda beräkningarna icke slagit in. Jag vill dock påpeka, att här gjorts vida omsorgsfullare beräkningar, nemligen icke allenast af jernvägsstyrelsen, utan äfven af en jernvägskomité, i hvilken suttit flere framstående jernvägsmän, som inhemtat stor erfarenhet vid skötseln och anläggandet af privatbanor. Jag tror därför, att man mera kan lita på de beräkningar, som nu föreligga, än på de beräkningar, som förelägo, när Söderhamns-jernvägen inlöstes. För öfrigt är jag öfvertygad om, att äfven om den uppgift skulle vara riktig, att för kompletteringsarbetena kostnaderna vore beräknade en eller annan million för lågt, det ändock skall vara en lysande affär för staten att inlösa denna bana. Jag är också öfvertygad, att hvar och en, som verkligen vill göra sig besvär och sätta sig in i förhållandena, snart skall finna, att det är stor fördel för staten att äga en samfärdselled af så synnerligen stor betydelse som den förevarande, och att det är oklokt att lemna ifrån sig ett tillfälle att få den för billigt pris och dröja till en tid, då man får betala den långt dyrare.

Hvad vidare beträffar rädslan för att byggandet af privata jernvägar skulle upphöra, om staten inlöste denna bana, därför att ingen vidare skulle våga nedlägga penningar i sådana företag, tror jag verkligen icke, att man behöfver vara det ringaste ängslig. Icke har man i Norrland upphört att bygga privatbanor, därför att staten inlöst tre sådana. Icke har man heller i Östergötland upphört med byggandet af privatbanor, därför att staten der inlöst en bana. Jag tror för den skull, att vi kunna vara fullt lugna i detta afseende. De

orter, som hafva förmåga att skaffa sig jernvägar och äro i behof af sådana, skaffa sig nog sådana ändå, och inlösningsvilkoren äro ju i alla fall så pass stränga, att staten får betala minst hvad jernvägen kostat att anlägga, åtminstone enligt de koncessioner, som numera utfärdas.

För resten kan jag icke föreställa mig, att någon skulle vara rädd för att bygga en bana, som vore så bra, att staten ville taga den. Jag medgifver dock, att det bolag, som beröfvas sin bana, mister ett betydande magtmedel, men det får dock sina penningar igen. Så är ju äfven fallet här; halländingarne och skåningarne få igen sina penningar, och staten öfvertager deras lån, så att de icke göra annan förlust än den, som ligger deri, att de måste afstå från hoppet om en alltjemt stigande afkastning af sin egendom, och då synes mig, att de icke borde hafva något att invända mot inköpet.

Jag skall icke längre upptaga tiden, utan inskränker mig till att yrka bifall till den af hr Fränckel m. fl. afgifna reservationen.

Herrar *Swarthing* och *Boëthius* instämde häruti.

Herr Darin: Herr talman! Det synes mig vara uppenbart, att det nu af Kongl. Maj:t för andra gången för Riksdagen framlagda förslaget om inlösen af de fem ifrågavarande jernvägarne afser ett mycket viktigt statsintresse, viktigt ur nationel synpunkt och kanske ännu viktigare ur internationel synpunkt.

Det lärer väl icke kunna bestridas, att det för staten måste vara af stor betydelse, huru man ordnar och leder trafikförhållandena i hvarjehanda hänseenden på en trafikled, som, på samma gång den förbinder vestra och södra stambanans ändpunkter, förmedlar förbindelsen mellan de folk- och produktrika vestra delarne af vårt land och de ännu rikare södra och öfver dem med våra grannländer och hela Europa. Nu har visserligen blifvit sagdt, att staten redan genom bestämmelserna i koncessionerna har i sin hand ett magtmedel att tillvarataga detta intresse. Detta påstående har dock från sakkunnigt håll och i dag af herr civilministern med kraft bestridts och torde i många fall redan hafva af erfarenheten vederlagts.

Jag vill något litet uppehålla mig vid den internationella synpunkten och vill blott dervid erinra kammaren om, huruledes våra grannar i sydvest, efter att hafva beredt oss mycket förödmjukande nederlag till sjös, redan slagit en bro öfver Öresund och just nu äro i färd med att slå ännu en. I Helsingborg hafva danska förtrupper redan fattat fast fot i land, och i Malmö hamn hafva danskarne redan dikterat hårda lagar för sitt emottagande, lagar, som hvarken jernvägarnes eller kommunens underhandlare förmått i minsta mån mildra. Jag skulle mycket illa döma om dessa våra grannars strategiska förmåga på det ekonomiska området, om jag icke befarade, att de, sedan svenska staten dragit sig tillbaka ur de viktiga positioner, som blifvit åt densamma betryggade genom a-vilkoret för inlösen af dessa banor, skulle franflytta de nämnda förposterna och ganska snart låta detta steg efterföljas af en stor invasion. Huru detta skulle tillgå, derom torde ej ens en antydan behöfva göras.

Ang. förvärfvande för statens räkning af vissa enskilda jernvägar.
(Forts.)

Ang. förvärf-
vande för sta-
tens räkning af
vissa enskilda
jernvägar.
(Forts.)

Hvad sakens finansiella sida angår, vill jag icke yttra mig derom vidare. Jag vill blott framhålla, att Riksdagen har att välja mellan å ena sidan de af Kongl. Maj:t framlagda officiella, af sakkunnige gjorda beräkningar och utredningar, hvilka senast i dag utförligt utvecklats och försvarats af herr statsrådet och chefen för civildepartementet, och å andra sidan motståndarnes ofta med fingerade faktorer hopkonstruerade kalkyler. För min del kan jag icke tillerkänna dessa senare någon stor betydelse vid sakens bedömande. Mycket större betydelse tillägger jag den obenägenhet, som på ett slående sätt framträder mot en öfverlåtelse till staten från de lycklige innehafvarne af de ifrågasvarande jernvägarnes nordliga sträckningar.

Herr talman! Med erinran derom, att det, beträffande två af de ifrågasvarande jernvägarne, nu är sista gången, som det erbjudes Riksdagen att inlösa dem enligt det förmånligare a-vilkoret, anhåller jag att få yrka bifall till Kongl. Maj:ts proposition och afslag å statskottets hemställan.

Herr *Lilliehöök* förenade sig med herr *Darin*.

Herr vice talmannen *Östberg*: Då jag genomläste utskottets motivering i det nu föreliggande betänkandet, undrade jag öfver, att der saknades åtskilliga af de skäl, som man man och man emellan hört anföras som de mest afgörande hos dem, som motsatt sig inköpet af vestkustbanan. Deremot har utskottet anført en rad af andra motiv.

Jag skall be att få med några ord bemöta så väl de motiv utskottet framhållit som de öfriga, hvilka redan delvis blifvit berörda under diskussionen.

Utskottet börjar med att tala om, att vestkustbanan icke kan anses som en stambana, och motiverar detta dermed, att denna bana icke sätter det inre af landet i förbindelse med exportorten. Således skulle beviset för att en bana skall anses såsom stambana vara det, att den förbinder det inre af landet med exportorten. Jag kan icke förstå detta. Jag anser för min del, att en bana har lika stor betydelse, om den befördrar varutransporten inom landet, som om den befördrar exporten till utlandet. — Skulle icke denna bana med fullt skäl kunna kallas en stambana? Den förbinder ju rikets andra och tredje stad med hvarandra, den upptager en mängd andra banor, hvilka hafva stationer på vestkustbanan såsom slutpunkter, och vi få icke heller förbise, att denna bana utgör en väg, som förbinder vårt broderland med kontinenten. Under sådana förhållanden kan jag icke fatta, huru man kan vilja påstå, att icke detta är en stambana så god som någon, och jag vill instämma i herr *Ljungmans* yttrande, att denna bana näst efter de jernvägar, som förena Stockholm med Göteborg och Malmö, är den af våra banor, som mest gör skäl för namnet stambana.

Utskottet talar vidare om, att så betydliga kompletteringsarbeten skulle blifva erforderliga. Men då man vet, att Kongl. Maj:t låtit verkställa en utredning öfver dessa kostnader, och då man dermed jemför hvad utskottet säger, nemligen att det håller före, att det behöfves ofantligt stora ytterligare kompletteringsarbeten, och man der-

jemte erinrar sig, att det på annat ställe säges, att denna bana på ett så utomordentligt sätt tillgodoser trafikanternas behof, så borde man icke tveka att sluta sig till den uppfattning, som Kongl. Maj:t uttalar, nemligen att kompletteringsarbeten under den närmaste framtiden ej behöfva utföras till större belopp än som officiellt uppgifves.

Utskottet tror vidare, att banan framdeles icke skall komma att lemna den inkomst som hittills. Och detta säger utskottet, oaktadt det år efter år visat sig, att jernvägens inkomster stigit. Hvarför tror då utskottet, att banans inkomster nu skulle gå ned? Det kan icke vara därför, att man tänker sig, att trafiken skall minskas. Det finnes ingen rimlig anledning att sätta något sådant i fråga. Tvärt om föreställer jag mig, att hvar och en måste erkänna, att stegring af trafiken är att motse. Anledningen till nedgången skulle då vara den, att jernvägsstyrelsen så illa skulle sköta denna bana. Jag tror emellertid, att den jämförelse mellan den svenska statsbanetrafiken och andra länders statsbanetrafik, som för en stund sedan lemnades från statsrådsbänken, bör hafva undanröjt de farhågor, som i detta fall möjligen gjort sig gällande. Och för öfrigt vill jag säga, att, om man har den öfvertygelsen, att reformer i statsbaneförvaltningen behöfvas, så bör man icke dröja att söka deri åstadkomma förändringar och förbättringar, oafsedt inköpet af denna bana och oafsedt huru statsbanesystemet i sin helhet utvidgas.

Man kan icke annat än förundra sig öfver den invändning, som utskottet dernäst gör, nemligen att ingen anmärkning framstälts mot det sätt, hvarpå trafiken å de ifrågavarande jernvägarne hittills blifvit skött. Jag hade annars föreställt mig, att för staten vore det en ren fördel, att trafiken hittills blifvit väl skött på dessa banor, så att detta, långt ifrån att kunna åberopas såsom ett skäl *mot* inköpet, snarare borde tala därför.

Slutligen säger utskottet, att staten eger i sin hand att förhindra en illojal konkurrens med statens egna banor. Ja, men den konkurrens, som denna jernväg har, utgöres hufvudsakligen af ångbåtstrafiken, och någon konkurrens mellan vestkustbanan, såsom den nu trafikeras, och statsbanorna förefinnes egentligen icke. Jag anser därför, att utskottets resonnement angående konkurrensen mellan statens jernvägar och de enskilda banorna icke kan hafva någon betydelse för den ifrågavarande saken.

Det har här talats om, att staten måste skuldsätta sig för inköpet af dessa banor, och att vår utländska skuld derigenom komme att ännu mera ökas. För min del tror jag dock icke, att något utländskt lån behöfver upptagas för detta ändamål, ty de penningar, som äro nedlagda i dessa jernvägar, äro ju hopsamlade inom landet och icke tagna utifrån.

Ett skäl, som jag ofta hört anföras mot att staten skall utvidga sitt jernvägsnät, är det, att de enskilda jernvägarne icke, utan att drabbas af förlust, kunna i någon nämnvärd grad nedsätta sina frakttaxor, men att de, om staten nedsätter sina taxor, blifva tvungna att följa exemplet. — I samma mån som staten utvidgar sitt jernvägsnät, skulle den motståndskraft mot starka fraktnedsättningar, som utöfvas af de enskilda jernvägsbolagen, blifva försvagad, och de återstående enskilda jern-

Ang. förvärfvande för statens räkning af vissa enskilda jernvägar.

(Forts.)

Aug. förvärf-vägarne skulle sålunda blifva tvingade att nedsätta sina taxor till lägre belopp, än deras ekonomi medgäfvē. De enskilda jernvägarne skulle således i hög grad hotas derigenom, att statens jernvägsnät allt för mycket utvecklas. Jag tror dock icke, att man har rätt att se saken på detta sätt. Taxorna måste ju bestämmas så, att man å ena sidan vinner en tillfredsställande afkastning å de penningar, som i jernvägen nedlagts, och å andra sidan tillgodoser de berättigade anspråk, som från landets näringar framställas på jernvägarne. Det är alldeles gifvet, att Kongl. Maj:t och Riksdagen måste tillse, att man icke förbiser hvarken det ena eller det andra af dessa syftemål, och jag kan därför icke föreställa mig att de enskilda banornas berättigade intressen skulle kunna hotas derigenom, att statens jernbanenät utvidgas. Det är för öfrigt att märka, att äfven om de nu ifrågavarande jernvägarne och ännu flera dertill inköptes af staten, skulle i alla fall de enskilda banorna ändå komma att i afseende på väglängd stå långt framför statens jernvägar.

Man har vidare hyst fruktan för, att Riksdagen genom ett bifall till det nu af Kongl. Maj:t framlagda förslaget skulle komma att indragas i en mängd ytterligare, storartade jernvägsaffärer. Man har sålunda sagt, att Bergslagsbanans inköp vore en nödvändig konsekvens af Vestkustbanans inköp samt att staten då äfven måste inlösa jernvägen Malmö—Trelleborg. Allt detta är naturligtvis endast förmodanden; och jag hyser deremot den uppfattning eller rättare öfvertygelse, att Riksdagen nog har både kraft och förmåga att i hvarje särskildt fall bedöma hvad som kan för statens intressen vara nyttigt eller icke, och jag anser därför, att de farhågor, man i nyssnämnda afseenden hyser, äro fullkomligt oberättigade. Jag tror, att erfarenheten från föregående riksdagar mer än tillräckligt visat, att Riksdagen i dylika frågor icke låter leda sig af hvad man skulle kunna kalla prejudikat.

Slutligen har man ansett, att det skulle innebära en stor obillighet mot nuvarande egarne till dessa jernvägar, att staten nu begagnade sig af sin i koncessionerna betingade rätt att inlösa desamma. Jag vill då påpeka, att det från början varit förutsedt, att denna inlösen skulle komma till stånd, och jag undrar, hvarför eljest denna bestämmelse intagits i koncessionerna. Om man dermed skulle afse, att staten endast skulle inlösa sådana banor, som icke bära sig, så vore ju denna bestämmelse icke blott onödig, utan rent af löjlig. Ty det veta vi allt för väl, att sådana jernvägar, hvilkas affärer icke gå i hop, skulle med största tacksamhet mottaga ett anbud om inlösen af staten. Denna bestämmelse i koncessionen är således afsedd för den händelse, att staten finner med sitt intresse förenligt att inlösa jernvägen och anser att detta kan ske utan att staten drabbas af förlust. I koncessionen äro ju tillika föreskrifna sådana villkor för inlösen, att jernvägens egare icke komma att förlora någonting derpå, utan de få igen allt hvad jernvägen har kostat dem. Under sådana förhållanden kan jag icke finna, att egarnes intressen blifvit på något sätt förbisedda, och jag måste därför bestämdt opponera mig mot den uppfattning, som i detta hänseende här blifvit under diskussionen uttalad. Man får för öfrigt icke ställa de enskilda jernvägarne i jembredd med andra privata,

industriella affärer, ty jernvägarne skola ju tillgodose det allmännas bästa och intresse.

Dermed kommer jag till sjelfva hufvudskälet för inlösen af dessa banor. Af alla de viktiga materiella intressen, som i våra dagar tillkomma det allmänna att tillgodose, finnes det icke något, som har större betydelse än just trafikmedlen. Vi se hvilken betydelse jernvägarne vunnit i vårt land på den korta tiden af 50 år, sedan jernvägar först började byggas hos oss, och ingen kan väl nu förbise, hvilken stor faktor i samhällets ekonomiska lif jernvägarne nu intaga hos oss. Likasom posten, telegrafan och landsvägarne äro ett allmänt intresse, för hvilket hvarje hänsyn till enskildes intressen måste vika, likaså måste man väl erkänna, att det är nödvändigt för staten att hafva kommunikationsmedlen i sin hand, så att icke de enskilda intressena få tillfälle att sätta sig emot det allmänna bästa. Och för vinnande af detta mål är det utan allt tvifvel nödvändigt, att staten eger de stora pulsådronna för landets kommunikationer. Detta har man också insett inom andra länder, ty man har der funnit, att betydliga olägenheter äro förenade dermed, att de enskilda jernvägsintressena fått ett allt för stort spelrum. Härmed vill jag naturligtvis icke hafva sagt, att staten borde förvärfva sig eganderätt till alla våra jernvägar, ty detta vore att gå för långt. Men jag tror, att staten bör ega de stora pulsådronna, och jag är öfvertygad, att staten måste skaffa sig dem förr eller senare.

Ang. förvärfvande för statens räkning af vissa enskilda jernvägar.
(Forts.)

Det är denna synpunkt, som jag anser vara den viktigaste vid bedömande af denna fråga, och det är också därför som jag nu ber att få yrka bifall till den vid utskottets utlåtande fogade reservation.

Häruti instämde herr *Ericson* i Ransta.

Herr *Ekströmer*: Då denna fråga i viss mån måste beröra vissa ortintressen, vill jag på förhand förklara, att jag icke har något sådant intresse att förfäkta, utan att jag betraktar frågan helt och hållet från statens synpunkt.

Då staten började bygga jernvägar, så var det ju meningen, att denna verksamhet skulle omfatta sådana hufvudbanor, som hafva betydelse icke allenast i ekonomiskt, utan äfven i politiskt och strategiskt hänseende och som dessutom till följd af sin storlek icke på enskild väg kunde åstadkommas. Sådana hufvudbanor äro ju de redan utförda stambanorna, som leda från hufvudstaden söderut till Malmö, vesterut till Göteborg, nordvest och norrut, äfvensom åtskilliga föreningsbanor, som med dem kunna anses vara jemförliga. Då därför den sista skenan spikades vid Boden, hade man trott och hoppats, att statens verksamhet med jernvägsbyggande och jernvägsrörelse i allmänhet dermed skulle vara begränsad.

Nu vill man emellertid inslä på en alldeles ny väg och låta enskilda bolag bygga jernvägar, som sedan skola inlösas af staten. I hvarje jernvägskoncession, som Kongl. Maj:t meddelar, införes det vilkoret, att staten eger rätt att under vissa vilkor inlösa banan. Denna bestämmelse hänger som ett damoklessvärd öfver de enskilda bolag, som arbeta med framgång; men å andra sidan måste den hos många,

Ang. förvärf- för hvilka rörelsen icke går så bra, framkalla önskingar och för-
 vande för hoppningar om, att detta vilkor måtte sättas i verkställighet. Jag tror,
 tens räkning af att den väg, på hvilken man sålunda slagit in, är ganska farlig. För
 vissa enskilda staten öppnar den utsigter till oberäkneliga utgifter, men på den en-
 jernvägar. skilda företagsamheten kommer den att verka hämmande.

(Forts.)

Den nu ifrågakvarande bansträckan består af 4 linier, som hvar för sig måste särskildt trafikeras och hafva sin särskilda personal och materiel, nemligen: en linie Göteborg—Helsingborg, en linie från Engelholm till Malmö, en linie, som utgår från denna sista linie vid Billesholm till Landskrona, och en liten lokalbana mellan, om jag mins rätt, Astorp och Höganäs. Det är gifvet, att, då man skall hålla särskild personal och materiel för så många olika bandelar, det skall blifva ganska dyrbart.

Man undrar nu, hvad som kan vara anledningen till att staten vill inlösa de ifrågakvarande banorna, och, så vidt jag har kunnat finna, är det egentligen tvenne skäl, som blifvit framhållna, det ena, att dessa banor genom att stå i förbindelse med Danmark medelst ångfärjan vid Helsingborg skulle vara af internationel betydelse för vår export och vår samfärdsel i allmänhet, och det andra skälet, att dessa banor skulle vara fördelaktiga i ekonomiskt afseende.

Hvad nu den internationella betydelsen vidkommer, kan jag icke finna, att den är så stor, som man velat framhålla, då staten numera genom en ångfärjeförbindelse från Malmö till Köpenhamn redan står i kommunikation med Danmark och derigenom äfven med utlandet. Dessutom kunna verkligen dessa leder icke annat än undantagsvis begagnas för vår export, såsom här blifvit framhållet, ty det blir alldeles för dyrt. Hvar och en, som sysselsätter sig med export, vet, att man derför företrädesvis måste begagna sjövägen och att det är alldeles för dyrt att derför begagna jernvägs- och i synnerhet ångfärjeförbindelser. Jag tror derför, att det skälet, att denna led skulle hafva internationel betydelse, icke är så synnerligen tungt vägande. Vill man deremot gå längre och utsträcka denna bana från Göteborg norrut till vårt brödraland, skulle den kanske kunna få en sådan betydelse. Men det finnes ju redan förbindelse, utgående från Kristiania till norsk-svenska gränsen och sedan genom enskilda banor, fortsättande till Helsingborg och äfven till Malmö, och jag har icke hört någon beklaga sig öfver, att denna förbindelse varit på något sätt illa skött. Tvärt om tror jag till och med, att staten och kongl. jernvägsstyrelsen har haft åtskilliga lärdomar att hemta af det sätt, hvarpå dessa jernvägar blifvit skötta.

Jag öfvergår derefter till det andra skälet, nemligen att det skulle vara ekonomiskt fördelaktigt för staten att inköpa dessa banor. För att visa detta hafva herrar komiterade, som haft denna fråga om hand, infört oss uti en ganska vidlyftig labyrinth af siffror, ur hvilken man har rätt svårt att komma ut. Men hufvudsumman af dessa siffror tyckes vara, att man skulle inköpa de fem banorna för en summa af 22,207,313 kronor, och att de uti komplettering skulle kosta ytterligare 3,562,000 kronor, det vill säga att de skulle kosta staten till sammans 25,769,313 kronor. Jag vill icke bestrida riktigheten af inköpssumman, men hvad deremot den beräknade kostnaden för kompletterings-

arbetena vidkommer, tager jag mig friheten uttala tvifvelsmål, huruvida den kan vara tillräcklig. Och jag grundar detta på ett yttrande af kongl. jernvägsstyrelsen, som förefinnes i den kongl. propositionen å sid. 11, hvori nämnda styrelse beträffande dessa kostnader säger: »Med fasthållande af den grundsats, hvarifrån komitén i afseende å kompletteringsarbetena å banbyggnaden utgått, eller att samtidigt med inköpet af banorna inga andra kostnader skulle behöfva ifrågakomma än de, som erfordrades för trafikens säkerhet och behöriga skötsel i dess nuvarande omfattning», det vill säga att enligt jernvägsstyrelsens uppfattning innesluta sålunda dessa 3 1/2 millioner icke alla de kostnader, som erfordras för att sätta dessa banor i sådant skick, att de blifva fullt jemförliga med våra stambanor. Jag tillåter mig att uttrycka den åsigt, att för att sätta dem i sådant skick erfordras åtminstone ytterligare 4 å 5 millioner, så att totalkostnaderna sålunda icke komma att understiga 30 millioner.

Ang. förvärfvande för statens räkning af vissa enskilda jernvägar.
(Forts.)

Jag har äfven ett annat skäl för antagandet att dessa kostnader komme att blifva ganska dryga. Det har i dagarne utkommit en afhandling af en auktoritet på detta område, hvori yttras: »Göteborg—Hallands-banans driftkostnader under fyraårsperioden understego äfven i väsentlig mån de normala. Detta gynsamma förhållande lär dock ej räcka länge. De låga driftkostnaderna hafva uppstått hufvudsakligen derigenom, att underhållskostnaderna för den vid periodens slut blott 4 år gamla banan ej nått sin normala höjd. Enligt min mening komma driftkostnaderna vid så väl denna som de öfriga vestkustbanorna att framdeles varda ovanligt höga, ty banornas byggnadssätt, stationernas beskaffenhet, lokomotivens konstruktion m. m. äro illa lämpade för arten af den trafik, som banorna hafva att besörja». Detta rörande anläggningkostnaden.

Vidare komma herrar komiterade rörande banans inkomster till det resultat, att den, efter 1894 års inkomst, skulle kunna lemna en nettobehållning af 1,100,000 kronor, hvilket skulle utgöra en ränta af 4,3 procent på det nedlagda kapitalet. För att komma till en sådan nettointkomst hafva komiterade lagt till grund den utgiftsprocent af 57,6, som å dessa banor varit gällande under de sista åren. Men jag tillåter mig att fråga, huruvida det kan vara riktigt att lägga en sådan procent till grund, då på de statsbanedelar, som hafva samma trafik, d. v. s. samma bruttotrafikinkomst per bankilometer, denna procent enligt trafikstyrelsens egna statistiska uppgifter utgjorde 77,2 procent. Läger man denna senare siffra till grund, uppstår ett helt annat förhållande. Då får man i stället för 1,100,000 kronors nettobehållning en behållning af endast 671,000 kronor, och om man då ser efter, hvilken ränta detta utgör på det nedlagda kapitalet af 30 millioner kronor, så kommer man till ett belopp af något öfver 2 eller mera exakt, 2,2 procent. Denna ränta öfverensstämmer också med den ränta, som dessa förut nämnda statsbanedelar hafva lemnat. Denna ränta utgör nemligen enligt jernvägsstatistiken i medeltal något öfver 2 procent.

Efter hvad som här blifvit yttradt, synes det, att det ur ekonomisk synpunkt omöjligen kan vara någon förmån för staten att inlösa dessa jernvägar.

Ang. förvärfvande för statens räkning af vissa enskilda jernvägar.

(Forts.)

Skulle dessa jernvägar, såsom förut antydts, komma att utsträckas norrut, så har man att välja mellan tvenne sätt: antingen måste man inlösa de enskilda jernvägar, som redan finnas, nemligen Stora bergslagsbanan och Mellerud—Fredrikshalds-banan eller också anlägga en stambana från Göteborg genom Bohuslän till norska gränsen. Förhållandena komma då i ekonomiskt afseende att ställa sig ännu sämre, ty skulle man nu inlösa dessa begge enskilda banor, så komme det att draga en kostnad af 47 à 48 millioner. Skulle åter en stambana byggas genom Bohuslän, der terrängen är bland de svårare i vårt land, finge man en kostnad af 16 millioner. Jag tror icke, att våra ekonomiska förhållanden för närvarande äro af den beskaffenhet, att de böra föranleda nedläggande af stora kapital uti företag, som icke bära sig eller äro rentabla, i synnerhet som dessa banor redan finnas och det följaktligen är obehöfligt, att staten underkastar sig en sådan uppoffring.

Herr talman! På grund af hvad jag nu anfört, ber jag få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Lasse Jönsson: Jag skall icke länge upptaga tiden. Det är redan så mycket sagdt i frågan, att det icke kan vara mycket att tillägga. Ett af de hufvudskäl, hvarför jag icke kunnat vara med om statsutskottets afstyrkande förslag, är det, att jag fruktar för att det icke dröjer länge, förr än denna bana kan komma i andra händer, än der den är nu. Den kan nemligen komma i utländska bolags eller kapitalisters händer. Skulle det så inträffa, så är det slut med såväl den ena rätten som med den andra, både med rätten att reglera trafiken och allting annat. Det är deri faran ligger. Det är icke riktigt hvad en talare, som försvarade statsutskottets åtgärd, sade, att när det är en affär, som är god, är det detsamma, om afkastningen tillfaller staten eller enskilde, och att det ändå skulle komma landet till godo. Detta resonnement förfaller, då man som jag antager det som ganska säkert, att det blir andra magters invånare, som skola draga denna vinst och dirigera trafikförhållandena på ett sätt, som vi aldrig sedan med bästa vilja i världen kunna komma åt. Jag tror bestämdt, att Riksdagen förr eller senare skall inse nödvändigheten af att inköpa denna bana. Och hvarje år, som förgår, fördyras detta inköp. Men det måste ske. Jag tror att om Riksdagen icke nu köper, så skall den sedan få göra det. Faran blir allt större och mera påträngande i fråga om nödvändigheten af en inlösning. Från den synpunkten kan jag således icke annat än med min röst bidraga till Kongl. Maj:ts förslag; och får jag därför anhålla om afslag å utskottets hemställan och bifall till Kongl Maj:ts proposition.

I detta yttrande instämde herrar *Mallmin* och *Nyström*.

Herr Berglöf: Herr talman, mine herrar! I fråga om ett så stort företag som inköp af dessa jernvägar måste man ovilkorligen tänka sig, att viktiga och kraftigt talande skäl skulle för en dylik åtgärd från statens sida föreligga. Man vill då i första rummet tänka sig, att de ifrågavarande jernvägarne, som obestriddligen förmedla en

stor trafik, synnerligast en stor persontrafik, skulle vara skötta på ett sådant sätt, att de icke tillfredsstälde den stora allmänhetens eller statens intressen. Men mot skötseln af jernvägarne har aldrig framstälts någon anmärkning; tvärtom hafva dessa jernvägar städse varit omtalade såsom de der hafva gått i spetsen för införande af en tidsenlig trafik. Således kan detta skäl icke hafva framkommit, och det skulle dock enligt min tanke hafva varit det mest betydande skälet för att afhända bolagen jernvägarne och lägga dem under statens förvaltning.

Ang. förvärfvande för statens räkning af vissa enskilda jernvägar.

(Forts.)

Ett skäl, som här har framstälts för jernvägarnes inköpande, är att man befarar, att dessa jernvägars fortvaro i de enskilda bolagens ego skall göra, att af de enskilda jernvägarne uppstår liksom en stat i staten, en stor kraft, som kan motsätta sig statens intressen i trafikhänseende. Men, mine herrar, hvarför skall man då just välja endast dessa jernvägar? Äro dessa jernvägar farligare än andra? Vi hafva ju en hel del enskilda jernvägar, som äro mycket större än hvar och en af dessa jernförelsevis små bandelar. Man måste för vinnande af detta syfte inköpa alla eller åtminstone de största och flesta bland de enskilda banorna. På ett dylikt företag torde dock Riksdagen icke vilja ingå. Egentliga skälet, mine herrar, torde dock vara, att de ifrågavarande jernvägarne anses bära sig bättre än andra, och det är därför man yrkar, att staten skall förvärfva dem.

Regeringen, som nu å nyo framkommit med proposition om jernvägarnes inköpande, har icke haft annat skäl, än att genom köpet af desamma kan på ett bättre sätt förmedlas samtrafiken med utlandet. Ja, mine herrar, det skälet låter ju bra för den, som icke känner till förhållandena. När man hör det skälet, kan man ju vara färdig att tro, att dessa jernvägars styrelser hafva uppträdt med stridiga intressen mot statens och på ett eller annat sätt äfventyrat detta, då det varit fråga om att ordna samtrafiken med utlandet. Men det är icke sant, att så varit förhållandet. Staten har vid behandlingen af dessa spörsmål städse fått ordna efter sitt eget godfinnande, och de ifrågavarande jernvägarnes styrelser hafva utan minsta motstånd rättat sig efter de förslag, som staten derutinnan haft att framställa. Staten har ju för öfrigt i sin hand att ordna och reglera dessa förhållanden. Jernvägsbolagens koncessioner innehålla tydliga och bestämda föreskrifter derom, att staten i dessa frågor skall hafva sin beslutanderätt oförkränkt. Således kan ju detta icke vara ett rimligt skäl för att inköpa ifrågavarande jernvägar och derpå nedlägga en så stor summa som mellan 25 och 30 millioner kronor.

Omtvistade saker uti detta jernvägsköp äro vidare de summor, som angifvits för utförandet af behöfliga förbättringar af jernvägarne. En del af statens tjenstemän har räknat på ett sätt, och en annan del af statens tjenstemän har räknat på ett annat sätt. Emellertid hafva först komiterade och sedan regeringen — af hvilka skäl detta skett, skall jag icke här inlåta mig på — åtnöjt sig med att lägga de lägre siffrorna till grund vid beräkning af kostnaderna för genomförande af förbättringar och förändringar utaf jernvägarne. Det är dock nogsamnt känt i orten, i Halland och Skåne, att Skåne—Hallands jernväg är jernförelsevis dåligt byggd, dåligt underhållen och med dålig

Ang. förvärf-
vande för sta-
tens räkning af
vissa enskilda
jernvägar.
(Forts.)

materiel försedd, och att det anses kräfva betydande summor för att bringa denna bandel i full öfverensstämmelse med de öfriga banorna. När man skall kontrollera beräkningar af slik beskaffenhet med dessa, bör man tillse, i hvilken mån de beräkningar, som uppgjorts vid föregående tillfällen, då staten beslutat bygga eller inköpa jernvägar, visat sig hålla streck. Vid behandlingen af denna fråga under förlidet års riksdag tillät jag mig att i detta afseende anföra några siffror, som jag äfven i dag för bättre minnes skull skall återupprepa. Staten har inköpt och ombyggt tre enskilda jernvägar i Norrland. En af dessa, Torpshammar—Sundsvalls jernväg, beräknades tarfva en omkostnad af 3,750,000 kronor för ombyggande och förbättring, men då den var färdig, visade det sig, att kostnaden för denna ombyggnad uppgått till 6,100,000 kronor. Jernvägen Näsvisen—Hudiksvall inköptes och ombyggdes samt utsträcktes till Ljusdal. Kostnaden för detta arbete beräknades till 4,600,000 kronor, men då jernvägen var färdig, befans denna kostnad uppgå till 5,136,000 kronor. För jernvägen Bergvik—Söderhamn, som på enahanda sätt inköptes och ombyggdes, beräknades kostnaden till 3,747,000 kronor, men uppgick i själfva verket till omkring 4,500,000 kronor. Detta är missräkningar, som uppgått till millioner.

Det har sagts af en talare gå bohuslänsbänken, att de beräkningar, som nu föreligga, äro omsorgsfullare uppgjorda än de beräkningar, man gjorde vid inköpet af de norrländska jernvägarne. Jag frågar den talaren: huru vet han det? Här hafva uppgjorts beräkningar af en del statstjenstemän, men dessa beräkningar hafva kasserats, därför att de voro för höga. Man skulle, med hänsyn till beräkningarna i fråga om de norrländska jernvägarne, vara frestad att tro, att i föreliggande fall de beräkningar, som först uppgjordes, komma sanningen närmare än de senare beräkningarna.

Vidare har det tvistats om förvaltningskostnaden och i samband dermed om den behållning, som dessa banor skulle lemna, derest staten blefve egare till desamma. Regeringen angifver det belopp af nettoinkomster, som kan beräknas, och motståndarne till inköpet säga, att inkomsten icke kan beräknas så högt. Ja, mine herrar, det har anförts i denna sak så mycket för och emot, att det icke är annat att göra än att äfven här gå till de kalkyler, som regeringen förr har framlagt i liknande fall. Man kan möjligen här säga: »så mycket skall det blifva!» Jag går åter till de tre norrländska jernvägarne. I fråga om jernvägen Torpshammar—Sundsvall beräknade regeringen en nettobehållning för staten af 4 procent, men då jernvägen blef färdig och började trafikeras, lemnade den första året 2,17 procent och år 1893 — 0,53 procent. Jernvägen Ljusdal—Hudiksvall beräknades af regeringen skola lemna en afkastning af 5,8 procent, och lemnade i själfva verket första året 2,87 procent och år 1893 3,55 procent. Dessa siffror visa på en betydlig skilnad mellan de uppgjorda beräkningarna och den verkliga afkastningen. För jernvägen Kilafors—Söderhamn, som, medan den egdes af ett enskildt bolag, lemnade en sådan behållning, att bolaget, om det icke varit bundet af sitt lånekontrakt med staten, hade kunnat utdela icke mindre än 16 procent till sina aktieegare, beräknade regeringen, när frågan om jernvägens inköpande förevar, en behållning

af 5 procent, men den lemnade första året 2,24 procent och år 1893 — 1,52 procent. Detta är således exempel på, att inkomsten af en trafikled, som i enskildt bolags ego lemnat en betydlig afkastning, när den sedermera öfvergått i statens hand nedgått till en obetydlighet. Detta måste hafva berott på dyra anläggnings- och förvaltningskostnader. Det är vestkustbanans billiga anläggning och billiga förvaltning som göra, att den för närvarande anses vara en god affär. Men om staten får hand om banorna, förändrar dem samt ordnar förvaltningen af desamma efter sitt system, skall det med all säkerhet visa sig, att jernvägarne i statens hand icke äro någon lysande affär.

Ang. förvärfvande för statens räkning af vissa enskilda jernvägar.
(Forts.)

Vidkommande Skåne—Hallands jernväg har det förut omförmäls, hurusom priset på denna jernväg från förra året till nu undergått en betydlig förhöjning. Ja, man kan i sanning förvåna sig deröfver, att för en jernväg af den beskaffenhet, som denna jernväg har, inlösningspriset skall behöfva ökas med en så betydande summa, som här är föreslagen, eller 643,700 kronor. Det vill synas, som om regeringen, derest dessa jernvägar skola inköpas, bort vidkommande Skåne—Hallands-banan verkställa en utredning, huru mycket denna bana skulle hafva kostat i lösen, om denna lösen fått beräknas efter b-vilkorets första del. Om man gör en sådan beräkning och dervid utgår från den uppgifna behållningen, kommer man till ett pris af omkring 5,000,000 kronor, under det att den summa, som i den kongl. propositionen är angifven, uppgår till öfver 8,700,000 kronor. Det säges nu, att staten i detta fall hade fått underkasta sig kompromiss. Ja, det kan icke hjälpas, att staten finge underkasta sig kompromiss, om den ovillkorligen skall inköpa jernvägen i fråga. Om nu bolaget begär 8,782,000 kronor för jernvägen, och densamma efter b-vilkorets förra del icke skulle betinga högre pris än 5,000,000 kronor, följer väl icke häraf, att man vid denna kompromiss skulle komma till den högsta summan, eller den som bolaget begärt. Man bör tänka sig, att af skiljemännen eller kompromissarierna skulle kunna utfinnas ett belopp, som stode närmare i öfverensstämmelse med det värde, som denna jernväg med dess rullande materiel kan hafva, än hvad fallet är med det af regeringen föreslagna inköpspriset.

Vidare har man betonat, att nu är det fråga endast om inköp af dessa jernvägar, men inga andra. Det är dock icke många år sedan det spörsmålet förelåg, att staten skulle göra sig till inköpare af en hel del enskilda jernvägar i vårt land. En stor komité var tillsatt för denna frågas utredning, och från åtskilliga delar af landet höjdes många röster, som fordrade att staten skulle träda emellan och inköpa jernvägar, för att upphjelpa den dåliga ekonomiska ställningen i landet.

Mine herrar, om Riksdagen nu ingår på denna regeringens hemställan om att inköpa vestkustbanan och skånebanorna, så gör Riksdagen detta hufvudsakligen derför att banorna äro vinstgifvande. Huru skall det då ställa sig, när man i en framtid kommer med en sådan framställning till staten som denna: »här är bergslagsbanan, här är den och den banan. De hafva att kämpa med svårigheter i ekonomiskt hänseende. Staten måste hjälpa. Staten är i behof af dessa jernvägar, och i statens hand kunna de gagna mera än uti ett enskildt bolags hand. Staten har förut köpt jernvägar, hvarför då icke inköpa äfven

Ang. förvärf- de här?» Man kan icke komma med ett sådant skäl som detta: »vi vande för sta- hafva köpt jernvägar, som burit sig väl och af hvilka staten kan skörda tens räkning af vinst, men vi vilja icke köpa edra, ty de bära sig dåligt». Ett sådant vissa enskilda jernvägar. skäl, mine herrar, lämpar sig icke väl för staten.

(Forts.) Herr talman! På grund af hvad jag nu anfört, ber jag att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr Persson i Killebäckstorp: Jag vill endast med ett par ord gifva till känna att, som jag tror att det är en vigtig sak för staten att blifva egare af ifrågavarande jernväg och att staten icke skall göra någon förlust, om den inköper densamma, utan tvärtom, jag anhåller om afslag å utskottets hemställan och bifall till reservationen.

Herr Falk: Herr talman! Jag har begärt ordet endast för att tillkännagifva, att jag redan i fjor rörande detta inköp fick så väl af statsutskottets motivering som utaf de antöranden, som höllos inom kammaren, det intrycket, att detta inköp vore för staten högst ofördelaktigt. Jag röstade också då nej på den kongl. propositionen. Den diskussion, som förts i år, har i intet hänseende kunnat bibringa mig en annan uppfattning, snarare har jag blifvit ännu mera stärkt i den uppfattning, jag redan i fjor bildade mig, och jag kommer därför äfven nu att rösta för afslag å den kongl. propositionen och bifall till utskottets hemställan.

Herr Ivar Månsson: Herr talman, mine herrar! Jag skall be att få säga några ord i denna högvigtiga fråga. Jag betraktar den nemligen såsom en af de allra viktigaste frågor i ekonomiskt afseende, som gerna kan föreläggas oss, och jag tror därför att vi böra, så vidt det är oss möjligt, söka att handla på bästa vis i detta fallet. Jag är också öfvertygad om, att de särskilda ledamöterna i denna kammare hafva befittat sig om att sätta sig in i densamma, så att de veta hvad de göra och hvad de böra göra.

För att nu hålla mig till de yttranden, som här i dag fälts, och som mer än en gång förut blifvit yttrade från det hållet, ber jag att först få vända mig till talaren på hallandsbänken, herr Bruhn. Jag ber då först få säga, att det ju icke är besynnerligt, att han, som förer aktieegarnes talan från orten der nere, uppträder på det sättet, som han gör, och med allt lif och styrka fäktar för, att något inköp ej må ega rum. Vi veta nemligen att det hela tiden, sedan denna inköpsfråga kom på tal, rådt det största motstånd, man gerna kan tänka sig, ifrån hela den ort, som banan berör; och detta motstånd har utmynnat så väl i anföranden här i kammaren som i petitioner ifrån både landsting och kommuner inom Halland. Men det är i alla fall för mig något besynnerligt, att så skall vara, då man ju vill gifva dessa personer — dessa intressenter i bolaget — full valuta eller den samma summan, som de nedlagt i företaget samt 5 procent ränta på ränta för hela tiden. Jag får fästa uppmärksamheten på, att det är ränta på ränta hela tiden, sedan anläggningen tillkom, som de få, och så hafva de sin bana qvar. Då de således hafva sin bana för sin trafik och 5 procent ränta på ränta från anläggningsdagen samt kapitalet

åter, då frågas: Kan jag med skäl förebrå någon att göra mig orätt, då jag får ett sådant resultat på ett företag, som jag satt i gång. Det förundrar mig, om detta kan skrämman folk från att bygga jernvägar vidare, som den talaren behagade uttrycka sig. Jag tror det icke. Nej, det är ett sådant resultat, som man högst sällan får vänta sig, då man går och tager aktier i ett sådant företag som detta. Från den moraliska sidan kan jag således icke se, att här begås den minsta orätt, då man företager denna inlösen. Och då koncession beviljades, förbehöll sig staten rätt att få lösa banan åter, för så vidt den skulle anse det nyttigt. Det är således omöjligt för mig att inse, att det ligger något berättigadt i det påståendet, att man gör dessa intressenter i bolaget någon orätt. Jag tror att, om vi gå hvar och en till oss sjelfva, så skola vi få medgifva, att det är ingen orätt, som sker dem på det sätt, som man här går till väga. Man kan ju, om man vill se på resultatet, taga i betraktande de procentsiffror, som skulle tillfalla dessa bolag, och man skall finna att det är högst betydliga belopp, som de skulle få lyfta vid uppgörelsen. Dessa siffror ställa sig: för Skåne—Hallands-banan till öfver 200 procent — jag tror att det är så omkring — för Mellersta Hallands jernväg till 136 procent, för Göteborg—Hallands jernväg till 129 procent af det ursprungliga beloppet och för Malmö—Billesholms jernväg till 148 ungefär. Det är siffror, tycker jag, som tala för att man icke kan klandra inköpet ifrån den synpunkten. — Nu har det sagts, att siffrorna äro förrädiskt uppgjorda från första början — ja, ordet har kanske icke användts, men det ligger den meningen under — man har, menar jag, sagt att man har vilseledt Riksdagen, vilseledt representationen, då man framlagt ett sådant förslag som detta, därför att det är fotadt på grunder, som icke äro rättiga; och det skulle hufvudsakligen bestå deri, att man beräknat kostnaden för kompletteringsarbetena för lågt. Jag ber att beträffande den saken eller dessa kompletteringsarbeten få säga, att man skickade ut personer ifrån jernvägsstyrelsen; och genast man såg hvilka dessa personer voro, fruktade man att de skulle komma med sådana förslag, att man skulle rädas för resultatet af dem. Jag vill nu icke säga i hvilken beröring dessa personer stå till de enskilda bolagen. Det må vara hur det vill dermed. Men säkert är, att ledarne icke voro främmande för bolagens intressen. De kommo först fram med förslag, som här mer än en gång återopats. De siffrorna voro sådana, att de ungefärligen kunde jemföras med hvad som ofta sker, då det begäres och yrkas saker ifrån jernvägsstyrelsen och andra, som skola göra någonting för statens räkning. Det var sådana siffror, att, om de skulle förelagts Riksdagen, och man hade valet att göra det på det och det sättet, så skulle Riksdagen säkerligen icke beviljat fjerdedelen deraf. Om man drager sig till minnes, så är det väl högst sällan, när det kommer framställningar från jernvägsstyrelsen eller andra korporationer, som Riksdagen beviljar allt hvad som begäres, utan Riksdagen prutar och prutar ofantligt mycket på sådana siffror. Sådant är förhållandet också här. Det förslag, som först kom fram, var af den beskaffenhet, att till och med jernvägsstyrelsen icke kunde taga det, därför att den ansåg att det var alldeles orimligt begärtd. Så t. ex. begärdes, att vid hvarje station på hela vestkustbanan skulle blifva så långa utvex-

Ang. förvärfvande för statens räkning af vissa enskilda jernvägar.

(Forts.)

Ang. förvärf-lingar åt möteståg för krigsmagtens behof, att det skulle vid hvarje vande för sta-station blifva 350 meter långa mötesspår. För så vidt jag vet, finnes tens räkning af icke så långa och ofantligt vidlyftiga mötesspår för trupptåg anordnade vissa enskilda vid stambanan på alla stationer. Vid stambanan i öfrigt finnas icke jernvägar. sådana anordningar för att trupptåg skola kunna mötas; men här skulle (Forts.) sådana ofantliga mötesspår anläggas vid hvarje station.

Detta tycker jag visar tillräckligt orimligheten af de anspråk, som här gjorts beträffande dessa kompletteringsarbeten. Jag skall icke vidare uppehålla mig dervid. Framställningen derom torde vara tillräckligt talande bevis för deras egen orimlighet.

Den värde talaren för Halland sade vidare, att en ytterligare anledning till att afslå förslaget vore, att vi nu skulle för inköpet betala 643,000 kronor mer än förra året.

Ja, det är så! Men det är icke vare sig Kongl. Maj:ts eller jernvägsstyrelsens fel, utan det är beroende derpå, att icke denna fråga gick igenom förra året; och min tro och öfvertygelse är, att om förslaget icke heller nu antages, komma dessa hundratusentals kronor att förvandlas i lika många millioner, i fall man nemligen skall dröja till dess a-vilkoren äro ute äfven för de öfriga bolagen. Nu kan man ju säga, att vi behöfva aldrig lösa in denna bana. Ja, om man vore säker derpå, så vore här icke någon fara å färde. Men, mine herrar, kan man väl vara säker på, att denna fråga icke en gång kommer att pressas fram i betraktande af det läge, denna bana har och de trafikförhållanden, som råda genom ångfärjeförbindelsen med utlandet. Vi kunna icke neka till den stora betydelsen af den internationella traden, som uppkommit genom denna bana och ångfärjan. Ett uppskof med denna frågas afgörande kan komma att vålla många svårigheter. Aktierna kunna öfvergå i utländska händer, och vi veta icke hvad som kan blifva följden af ett uppskof. Skola vi sedan inlösa banan efter det a-vilkoren äro ute, så blir det icke fråga om ett inlösningspris öfver det nuvarande på hundratusentals kronor utan på lika många millioner.

Man har också sagt, att banan bär sig bra, så länge den är i enskildes händer, men att den deremot icke komme att bära sig lika bra i statens hand. I detta afseende äro vi inne på ett område, der man måste, såsom det nu ser ut, gifva motståndarne rätt derutinnan, att våra jernvägars förvaltning och trafikförhållanden hafva ställt sig synnerligen ogynsamma. Det är verkligen synd för denna frågas skull, att det för närvarande skall finnas ett sådant misstroende mot jernvägsstyrelsen, som ty värr är fallet. Ty om så icke vore, är det min tro, att ett sådant energiskt motstånd, som nu här råder i denna fråga, icke skulle hafva förefunnits. Om man nemligen vill se på, huru det ställer sig i andra länder, beträffande förvaltningskostnader för privata banor, och jemföra dessa med statens banor, så skall man finna, att förhållandena der ställa sig på helt annat sätt än hos oss. Här äro förvaltningskostnaderna för statens banor dyrare än för privatbanorna, under det att i utlandet, åtminstone på många ställen, motsatsen eger rum. I Tyskland t. ex. ställer sig procenttalet af förvaltningskostnaderna på det sätt, att det utgör 9,40 procent för statens banor och för privatbanorna 13,10. Uti Österrike-Ungarn äro förvaltningskostnaderna

för statens banor 6,50 procent och för privatbanorna 8,47. I Belgien äro motsvarande siffror 5,05 samt 10 procent o. s. v. Det enda land der kostnaderna ställa sig högre, är Frankrike. När man sammanställer dessa länder: Tyskland, Österrike-Ungarn, Belgien, Frankrike, Italien, Holland och Ryssland, så ställa förhållandena sig så, att för statens banor äro förvaltningskostnaderna omkring 7 procent och för privatbanorna omkring 10,75 procent. Nämnda kostnader äro således betydligt högre för privatbanorna, än för statens banor. Ungefär på samma sätt förhåller det sig med underhålls- och driftkostnaderna för de enskilda banorna och för statens i samma länder. Underhålls- och driftkostnaderna belöpa sig der till ungefär 27 procent för statens jernvägar och till omkring 32 procent för de enskilda. Förvaltnings-, underhålls- och driftkostnaderna ställa sig således betydligt billigare i dessa länder för statens banor än för de enskilda. Hos oss eger deremot motsatsen rum.

Ang. förvärfvande för statens räkning af vissa enskilda jernvägar.
(Forts.)

Jag ber särskildt få säga, att jag tror, att saken skulle hafva gestaltat sig annorlunda, om denna fråga förelegat något senare, då de sträfvanden, som nu råda att komma till ett annat resultat, beträffande statens jernvägsförvaltning, hade fått utveckla sig. Jag ber härvid få erinra om hvad herr von Krusenstjerna, som varit ordförande i den komité, hvilken arbetat på denna sak, yttrat, nemligen att här antagligen kommer att göras högst betydliga förändringar till det bättre. Jag tror mig icke hafva sagt för mycket, då jag säger, att komitén uppgjort förslag till, att kostnaderna skulle blifva ungefär 1,000,000 kronor billigare per år, än förut varit fallet. Detta tror jag skall ganska väsentligt ändra dessa förhållanden. Det är emellertid ledsamt för denna frågas läge, att ett sådant misstroende, måhända berättigadt, skall finnas mot vår jernvägsförvaltning.

Nu är det äfven en omständighet, som jag ber få påpeka, beträffande dessa förhållanden inom provinsen Halland, och som angår blott dem, som äro intresserade i bolagen. Vi veta, att förra året låg det största motståndet mot köpet uti kommunal- och landstingslånen, hvilka skulle blifva för kommunerna och landstingen förlustbringande, då de tagit lånen i och för jernvägens skull. Nu är emellertid i Kongl. Maj:ts proposition denna fråga löst derigenom, att staten skulle övertaga dessa lån, hvarigenom kommunerna helt och hållet fritoges från förlust. Staten öfvertager, som sagdt, lånen, och kommunerna komma aldrig mer att blifva betungade af dem eller att lida någon förlust.

Vidare har här talats om, huru dessa banor kommo till stånd, och huru Riksdagen stält sig gent emot dem. Det har sagts, att Riksdagen icke velat bygga dem, och att enskilda personer därför måst göra det, och nu kommer man och vill lösa in dem! Men det veta vi ju, att dessa fordringar på jernvägars anläggande der nere kommo fram samtidigt med att det framställdes så stora anspråk på jernvägsbyggandet i Norrland, samt att det därför var omöjligt för staten att inlåta sig på byggandet af Hallands-banan. Men Riksdagen var derför icke ovillig att lemna lån för deras byggande, och derved framställdes vid koncessionens beviljande för första gången det vilkor, att staten skulle hafva rättighet att inlösa dessa banor, ty man insåg, att det var nödvändigt. Således — jag tror icke att man får säga, att det

Ang. förvärfvande för statens räkning af vissa enskilda jernvägar.

(Forts.)

berodde på afvoghet hos Riksdagen eller rädsla för företaget, men den kunde ju icke göra allt på en gång. Nu är det, mine herrar, å ena sidan dessa bolagsintressenter, som motsätta sig detta inköp. Härtill komma alla sådana, som hysa misstroende till jernvägsstyrelsen och jernvägsförvaltningen. Vidare de, som äro rädda för att det icke skall bära sig i statens hand att öfvertaga banan, och så till sist kommer det också ett antal intresserade — och dessa äro kanske de värsta — de, som utöfva den största magten — de nemligen, som äro rädda för taxenedsättningarna. Här tror jag att man är inne på det område, der vi hafva våra styfvaste motståndare. Jag vet icke, om dessa äro de, som utöfva det största inflytandet här i Riksdagen, men säkert är, att dessa utgöra våra största motståndare, och orsaken härtill är, så vidt jag tror mig känna förhållandena, att de äro rädda för att minska den magt de enskilda banorna ega att kunna göra sin talan gällande lika mycket inom Riksdagen som utom densamma genom förmånliga trafikafval och dylikt. De vilja bevara denna magtställning och begagna sig af densamma, ja, till och med öka på den. Härutinnan ligger, som jag sagt, de största motståndsskälerna, fastän man icke velat sjunga ut dermed. Nu är det ganska egendomligt, att många vilja hafva ned-sättning i fraktafgifterna, men vilja det oaktadt af andra skäl icke vara med om inköpet. Dessa arbeta ju på samma mål, som de förra, fastän de begagna andra vägar. Emellertid synes det mig, att man icke behöfver frukta något i detta afseende. Vi känna ju till, huru det är stäldt med de enskilda bankernas magt gent emot riksbanken. På samma sätt förhåller det sig med de enskilda banornas magt gent emot statsbanorna. Det är mycket svårt och blir desto svårare, ju mer denna magt utvecklar sig, att kunna göra det ena eller andra utan att denna magt frågar: Hvad vill detta enskilda jernbaneintresse?

Gent emot alla dessa intressen, alla dessa af mig antydda motståndare stå nu de, som se på det stora hela, på statens intresse och på nödvändighetens kraf i internationellt hänseende. Det får nu visa sig, hvilketdera intresset är det starkaste. Jag hoppas i det längsta, att denna efter min mening internationella trafikled skall komma att öfvertagas af staten och blifva en statsbana, såsom den enligt min tanke bör blifva.

Jag yrkar afslag på utskottets hemställan och bifall till den af herr Fränckel m. fl. afgifna reservationen.

Herr Persson i Mörarp: Innan jag något närmare ingår på sjelfva frågan, skall jag be att få bemöta en anmärkning, som rigtats mot statsutskottet derför, att det ej framhållit några andra och nya skäl för afslag än dem, som förlidet år framhöllos. Jag trodde näpepligen, att någon skulle komma med den anmärkningen, då från motsidan egentligen inga andra och nya skäl blifvit framhållna i år än dem, som i fjor framhöllos, och då de af utskottet för afslag anförda skälerna i fjor af Riksdagen pröfvades och det med det resultat, att Riksdagen fattade beslut i öfverensstämmelse med statsutskottets på dessa skäl grundade hemställan.

Herr statsrådet och chefen för kongl. civildepartementet betecknade,

efter min förmening, mycket riktigt *den* omständigheten såsom det hufvudsakligaste skälet för ifrågavarande jernvägars inlösande, att man derigenom skulle kunna ordna trafikförhållandena lämpligare än hvad man kunde göra, om dessa jernvägar vore i enskilda bolags händer. Jag har emellertid åtminstone för min del ej förnummit, att någon svarighet i det hänseendet förekommit. Jag har ej hört af någon bland de personer, med hvilka jag angående denna sak satt mig i förbindelse, att något motstånd i fråga om trafikförhållandenas ordnande ej blott i de enskilda jernvägsbolagens intresse, utan äfven i statens intresse försports från dessa enskilda bolags sida. Hvarken i diskussionen eller i det anförande, som herr statsrådet i dag haft i denna kammare, har, så vidt jag kunnat uppfatta, anförts något som helst bevis för, att så skulle hafva skett.

Herr statsrådet anförde emellertid, att det kunde inträffa, att de enskilda jernvägsbolagen »stramade till», såsom jag tror uttrycket lydde, så att, när det vore fråga om varor, som fraktades för export, skulle den trafikerande allmänheten blifva lidande derigenom, att man satte taxorna högre, under det deremot i fråga om importvaror taxan för trafikafgifter sattes lägre. Jag undrar verkligen, om man med fog kan hysa den föreställningen, att jernvägsbolagen skulle hafva särskilda taxor för exportartiklar och andra för varor, som importerades hit. Jag har mig åtminstone ej bekant, att något försök gjorts i det hänseendet.

Ett af de förnämsta skälen, som anförts för bifall — det beagnades redan i fjor och har nu i år upprepats igen, oaktadt det efter min mening då ganska fullständigt vederlades — är den fruktan man synes hysa för, att dessa bolags aktier skulle öfvergå i utländingars händer. Visserligen har ej något bevis presterats, att så verkligen skett, men man hysar fruktan för, att så skulle kunna ske, hvarigenom naturligtvis förvecklingar skulle kunna framkallas och vi komma i den svåraste belägenhet. Som nämnt, jag har ej hört, att något sådant skett. Men *om* så skulle ske, då fordrade ju konsekvensen, att vi skulle inköpa *alla* enskilda jernvägar. Ty det är ju alltid möjligt, att några aktier i en enskild jernväg kunna öfvergå i utländingars händer, och att någon obehaglighet derigenom kan uppstå.

Jag skall ej närmare inlåta mig på de finansiella förhållandena. Jag vidrörde dem temligen omständligt i fjor, men ett yttrande från statsrådsbänken ber jag att i någon mån få bemöta. Herr statsrådet nämnde nemligen, att vi nu skulle kommit ned på den ståndpunkten, då endast omkring 816,000 kronor utginge för ifrågavarande ändamål i skattemedel, och i sammanhang härmed, att den tidpunkt snart, sannolikt nästa år, vore inne, då staten ej behöfde bidraga med något särskildt belopp, utan inkomsterna från jernvägarne skulle betäcka räntan å anläggningskostnaderna för statsbanorna. Först och främst ber jag i det hänseendet att få bemärka, att jag ej tror, att herr statsrådet inräknade någon amortering på länen. Men det förefaller mig i alla fall, som om den beräkningen skulle tåla vid en smula prutning. Jag föreställer mig, att här ock bör medräknas det belopp, som Riksdagen af trafikmedel anvisat för statens jernvägsbyggnader, och att, lika väl som man bör beräkna räntan på de lanta medlen, lika väl

Ang. förvärfvande för statens räkning af vissa enskilda jernvägar.

(Forts.)

Ang. förvärfvande för statens räkning af vissa enskilda jernvägar.

(Forts.)

bör man ock beräkna räntan på sådana kapital, som anvisats af trafikmedlen. Går man så till den officiella uppgift af jernvägsstyrelsen, som finnes, så synes deraf, såvidt jag förstår bedöma saken, att statens jernvägar t. ex. år 1894 — det gynsamaste året under den anförda 5-årsperioden 1890—1894 — lemnade en inkomst af 2,61 procent. Såvidt jag kan erinra mig — jag har ej nu siffrorna till hands — hafva vi omkring 200 millioner kronors skuld för våra byggnadslån, och den nämnda räntesatsen 2,61 procent är ungefär 1 procent mindre än hvad staten i närvarande stund betalar för sin statskund. En procent ränta på 200 millioner kronor gör efter min räkning 2 millioner kronor årligen. För så vidt man tager med i räkningen nyssnämnda trafikmedel, kan man säga, att vi nu af skattemedel betala omkring 2 millioner kronor. Men, som jag nämnde, tröstar herr statsrådet oss dermed, att om ett års tid jemnar den der saken ut sig. Om man emellertid ser på de tendenser, som vilja göra sig gällande med hänsyn till nedsättning af jernvägsfrakterna, och de ansträngningar, som i närvarande stund göras i det hänseendet, skall man, fruktat jag, finna, att här är en faktor att räkna med, som säkerligen kommer att reducera inkomsterna af statens jernvägar rätt väsentligt. Vi hafva på kammarens bord hvilande ett tillfälligt utskottsbetänkande, som — om jag undantager den sköna och härliga poesi, som för öfrigt der finnes — går alldeles i den riktningen: det är ej nog med det förslag jernvägsstyrelsen framlagt angående lindringar i fraktsatserna, ja, det är ej ens nog med hvad i detta afseende i utlandet gäller, utan vi skola gå betydligt längre i det hänseendet. Jag nämner detta som bevis på den strömning, som genomgår vår tid, och jag tror näppligen, att ställningen i Riksdagen är sådan, att man skall kunna motstå de anspråk på nedsättning i jernvägsfrakterna och nedsättning till mycket låga belopp, som med styrka framhållas. Den siste talaren behagade ock vidröra denna sak och sade, att bland motståndarne till ifrågakvarande inköp vore ock sådana, som ej ville vara med om låga jernvägsfrakter. Jag må bekänna, att jag är verkligen en af dem, som ej vilja gå huru långt som helst i det hänseendet. Jag tror ej, att vårt land kan mäta sig med en del andra rika länder, som kanske ej behöfva taga så mycket af inkomsterna utaf sina i statsjernvägar nedlagda kapital, utan kunna taga ganska mycket af skattemedel. Jag tror ej, att detta är för oss eftersträfvansvärdt, eller att vi hafva råd att slå in på den vägen.

Den talare, jag nyss nämnde, grupperade motståndarne till jernvägsinköpet ur särskilda synpunkter och nämnde bland annat dem, som ej ville hafva låga jernvägsfrakter. Men han glömde efter min förmening att framhålla, att det kan finnas äfven två andra grupper, som af andra skäl ej äro med derom. Det finnes nemligen en ganska stor grupp, som ej vill att man skall försöka koncentrera i statens hand all jernvägsindustri, utan anser att man åtminstone bör behålla en ganska stor del af våra enskilda jernvägar, och detta ur konkurrensens synpunkt. Jag tror, att detta låter mycket väl försvara sig, och jag tror, att vår jernvägsstyrelse kan hafva ganska mycket att lära af de enskilda jernvägarnes förvaltning. Det finnes också en annan grupp, till hvilken jag för min del räknar mig såsom en ifrig an-

hängare af dess åsigt. Denna grupp utgöres af dem, som icke vilja vara med om att taga första steget på den nya väg, hvarpå nu är fråga att inslä. Herrarne må säga hvad herrarne vilja om att Riksdagen icke behöfver fortsätta, om Riksdagen nu går in på att köpa dessa jernvägar. Riksdagen pröfvar, säga herrarne, i hvarje fall, då fråga derom kan uppkomma, hvilka af de med dessa eller andra sammanhängande jernvägsnät Riksdagen bör underlåta att inköpa. Nej, mine herrar, jag lefver och jag dör i den öfvertygelse, att derest staten nu slår in på att köpa enskilda jernvägar i den skala och i den utsträckning, som här föreligger, det icke skall vara möjligt för Riksdagen att halla igen sedan. Detta är ett af de allra starkaste skäl — från min synpunkt sedt — hvarför jag icke vill vara med om det föreslagna inköpet.

Ingen har kunnat här framhålla, att inköp skulle vara nödigt ur den synpunkt, att trafiken icke skötes ordentligt på dessa jernvägar. Det är således icke ur den synpunkten man skulle behöfva öfverföra dessa jernvägar i statens hand. Det är endast suppositionsvis som det framhållits, att dels statsintressen, dels trafiken skulle kunna skadas, om det får fortfara, som det nu är. Men det föreligger intet bevis, icke det ringaste bevis i detta hänseende.

Jag skall icke söka här försvara jernvägsstyrelsen. Den försvarar, förmodar jag, sig sjelf. Men jag kan icke neka till, att jag tyckte, att det lät något hårdt, då herr Ivar Månsson insinuerade, att de personer, som voro utskickade för att göra undersökningar om den kostnad, som behöfde nedläggas på dessa enskilda jernvägar, för att de skulle blifva försatta i samma skick som öfriga statsbanor, kanske icke voro så främmande för de enskilda jernvägsintressena. Herr statsrådet och chefen för civildepartementet var icke fullt så sträng i sitt omdöme. Han sade, att underordnade tjänstemän gjort undersökningarna, men i sammanhang dermed, att statsutskottet förnekat, att jernvägsstyrelsen skulle förstå beräkningarna mindre än dessa underordnade tjänstemän. Jag ber om förlåtelse, men det har statsutskottet icke påstått. Statsutskottet har i fjor och statsutskottet har i år framhållit, att åtminstone den väsentligaste delen af de utaf dessa jernvägstjänstemän föreslagna kostnader borde hafva tagits med i räkningen, då man talade om kostnaden för kompletteringsarbetena såsom ett plus i inköps-summan, då man beräknade den finansiella sidan af frågan. Det synes mig vara fullt riktigt, att, om, då man står i begrepp att göra en dylik affär, man hotas af den eventualitet jag för min del ser för mig, nämligen att det inom den allra närmaste framtiden måste blifva betydligt ökade kostnader för kompletteringsarbeten, man icke bör med förbundna ögon se, att det icke under den närmaste tiden måste erfordras väsentliga utgifter. Detta måste naturligtvis inverka på banornas afkastning i rentabilitet.

Jag skall nu icke längre upptaga herrarnes tid. Jag är så lifligt öfvertygad om, att, om Riksdagen slår in på denna väg att i stort uppköpa enskilda jernvägar, Riksdagen icke skall kunna mota de enskilda anspråk, som från många håll inom vårt land komma att ställas på staten om inköp af banor, att jag icke vill uttaga det här första

Ang. förvärfvande för statens räkning af vissa enskilda jernvägar.
(Forts.)

Ang. förvärf-steget. Det är under dessa förhållanden, herr talman, som jag ber vande för statensräkning af vissa enskilda jernvägar.

(Forts.)

Häruti instämde herrar *Anderson* i *Hasselbol*, *Pehrson* i *Törneryd*, *Truedsson*, *Wavrinsky*, *Eklund* från *Stockholm* och *Persson* i *Rinkaby*.

Herr von *Friesen*: Herr talman! En ärad talare på *stockholmsbänken* och, som jag tror, en eller annan af de följande talarne hafva anført, att för närvarande en komité arbetar, hvilken sträfvar att för enkla jernvägsförvaltningen, att öka inkomsterna af statens jernvägs trafik och att minska utgifterna för densamma. Ja, det är godt och väl, att en komité har de aktningvärdaste afsigter; men om man skulle finna, att resultatet af denna komités arbete blir intet, så vore det ingalunda den första komité, med hvilken detta har händt. Vi hade senast vid förra riksdagen mycket att tala om en framstående komité, hvars arbete icke ens hade föranledt någon hemställan till Riksdagen. Detta talet om komitén anser jag således för min del icke förtjena något afseende.

Samme ärade talare på *stockholmsbänken* ansåg, att det skäl, som statsutskottet anført i år, nemligen att i år priset på banorna vore högre, så långt ifrån vore något skäl, som talade för utskottets förslag, att det tvärtom talade för Kongl. Maj:ts proposition; ty vore priset i år högre än i fjor, häntydde detta på, att det i framtiden skulle blifva ännu högre. Det vore sålunda att handla klokt att nu gå in på Kongl. Maj:ts förslag. Jag vill dock fästa den ärade talarens uppmärksamhet på, att statsutskottet står på en principiellt alldeles motsatt ståndpunkt mot hans. Från hans ståndpunkt är hans resonement rätt, men icke, om man utgår från statsutskottets uppfattning i hufvudfrågan. Ty enligt statsutskottets uppfattning tala samma principiella skäl mot inköp nu som i fjor. Och då frågar jag: om de principiella skälen äro desamma i år som i fjor, är det då icke större skäl i år än i fjor att afslå Kongl. Maj:ts proposition?

För min del anser jag, att staten icke bör inlåta sig på spekulationsaffärer. Staten har icke den af den personliga egennyttan skärpta blicken, förfinade lukten och uppdrifna smaken, som skulle sätta staten i stånd att i dylika affärer uppträda gent emot enskilde och täfva med dessa. Endast då verkligt tvång föreligger, bör enligt mitt förmenande staten inlåta sig på affärer. I denna fråga tror jag icke, att någon har uppvisat, att det är för staten nödvändigt att göra detta inköp. Men, säger man, det kan blifva nödvändigt i framtiden, och då får staten betala dyrare. Jag kan icke tro, att Kongl. Maj:t, hvilken har stadfäst koncessionsvilkoren för dessa jernvägar, vid affattandet af b-vilkoren i koncessionen icke iakttagit den försigtighet och den klokhet, att staten skall, äfven om koncessionens b-vilkor tillämpas, gent emot de enskilda bolagen utfå sin rätt. Jag bar all anledning tro, att vid den tid, då dessa koncessioner beviljades, funnos inom civildepartementet så dugliga och så skickliga krafter, att man icke behöfver hysa något tvifvel i det hänseendet. Jag tror därför,

att starka skäl tala för utskottets hemställan, hvartill jag nu också ber att få yrka bifall.

Med herr von Friesen förenade sig herrar *Hedin, John Olsson, Höjer, Larsson* i Berga, *Svensson* från Karlskrona, *Hansson* i Solberga, *Olsson* i Mårdäng och *Eriksson* i Elgered.

Ang. förvärfvande för statens räkning af vissa enskilda jernvägar.
(Forts.)

Vidare anförde:

Herr Ekenman: Här har ordats från flera håll, sist af den talare, som nyss slötade sitt anförande, mycket rörande denna sak ur affärsynpunkt. Jag tror för min del, att detta icke är den rätta synpunkten, och att man kommer litet på sned med hela saken, om man håller sig inom den s. k. affärsmarginalen.

Det vore icke riktigt, om staten ville detta inköp, *derför* att det vore en god affär och på den grunden ville gifva sig in i, såsom samme talare behagade uttrycka sig, en spekulation. Nej, det vore icke riktigt, men jag vågar också påstå, att det icke är riktigt, att staten *afstår* från ett så stort och viktigt företag, *derför* att detta inköp *kan* utfalla på det sättet, att det blir för staten en fördelaktig affär.

Det har här tillika framhållits, att ett viktigt skäl, hvarför man icke bör gå in på köpet af vestkustbanan, vore det, att man icke hade förtroende till statens jernvägsförvaltning, mot hvilken gjorts många och grava anmärkningar. Jag skall icke inlåta mig på bedömande af beskaffenheten utaf dessa anmärkningar. Jag vågar påstå, att den saken strängt taget icke hör hit. Det må vara ett motiv för reformer i jernvägsförvaltningen i dess helhet, men icke ett motiv för att rigta dödshugget mot det förslag, som här föreligger. Mot detta förslag att med statens banor införlifva en stor och viktig trafikled har anmärkts, att denna bana icke är, icke har samma karakter som en stambana. Jag vågar påstå motsatsen.

Jag skall be att få i detta afseende åberopa mig på en person, hvars auktoritet torde väga något. Det är ordföranden i jernvägsföreningen, landshöfding Svedelius, och jag skall be att af hvad han yttrade vid frågans behandling förra året i Första Kammaren få uppläsa några rader. Han sade beträffande banans karakter af stambana:

»*Då* bansträckan Göteborg—Helsingborg—Malnö utgår från och förenar rikets andra och högst betydande stad, tyngdpunkten i vestra Sverige, med såväl södra delarne af landet och dess folkrika bygder som äfven med utlandet, *då* åtskilliga bibanor på flera ställen utmyнна uti ifrågavarande kommunikationsled, *då* vid vestkusten söder om Göteborg belägna hamnstäder beröras af och sammanbindas sins emellan genom densamma, och *då* den, såsom en förlängning af Dalslands-banan och Bergslagens jernväg från Mellerud, utgör den förnämsta utfartsvägen från Norge, särskildt till denna del af Sverige och till utlandet, samt *då* samtrafiksanordningar med denna jernväg kunna åvägbringas och äro åvägbragta mellan hjertat af landet ända upp från våra bergslager och utlandet utan att behöfva beröra någon del af stambanorna, *då*, säger jag, alla dessa förhållanden ega rum, torde det vara fullt

Ang. förvärf-befogadt att uttala den åsigt, att ifrågavarande jernväg är fullt jemvande för stä-förlig med våra förnämsta stambanor».

tens räkning af
vissa enskilda
jernvägar.

(Forts.)

Jag vågar påstå, att de skälen hafva en vida större betydelse, än de skäl som från motsatt sida anförts, och jag vågar således bestämdt påstå, att den bana, som nu är ifrågasatt till inlösen, har karakteren och egenskapen af stambana. Det är ju äfven gifvet, att i fråga om samtrafiken, särskildt med utlandet, stå här stora och viktiga intressen, statens stambaneintressen och denna jernvägskomplex med karakteren af en stambana jemsides med hvarandra, och det är intressen, som understundom kunna vara ganska skilda. Jag vågar påstå, att den konkurrens man här talat om är ganska vådlig, och såsom saken i år ställer sig, är den ganska stor, och berör landet i dest helhet så, att man kan nästan säga det vara en konkurrens med sig sjelf — och en sådan är då icke nyttig. Jag för min del är så lifligt öfvertygad om, att allt flera och flera olägenheter af ett sådant system skola göra sig gällande, att jag tror, om man nu skulle afböja inköpet, det icke skall gå många år, innan man finner nödvändigt att göra hvad man i dag möjligen försummar. Men, mine herrar, då kommer man att mötas af ett ödesdigert för sent, för sent att göra det åtminstone på drägliga vilkor.

Jag ber därför, herr grefve och talman, att få förena mig med dem, som yrkat afslag på utskottets förslag och bifall till reservationen.

Chefen för civildepartementet, herr statsrådet Groll: Jag skall be att endast helt kort få yttra några ord med anledning af herr Anders Perssons i Mörarp anförande. Han sade först och främst att han vore rädd för att gå in på inköpet af vestkustbanan, därför att det skulle vara det första steget till inköp i stort af enskilda banor. Jag har redan förut framhållit, att enligt min åsigt denna bana har en alldeles speciel betydelse, vida skild från alla andra enskilda banor i riket, och att det således aldrig någonsin kan komma i fråga att såsom prejudikat för inköp af andra enskilda banor åberopa detta inköp. Det har icke det ringaste samband med frågan om inköpet af Bergslagsbanan, och jag hoppas, att inköp af den banan — om sådant skulle i en framtid ifrågakomma, något som jag ju icke kan veta — aldrig skall kunna sägas vara en konsekvens af inköpet af den nu ifrågavarande.

Vidare anmärkte herr Anders Persson i afseende å mina antaganden om att från detta år jernvägarnes debet och kredit skulle gå i hop, att dervid troligen icke inräknats ränta på åtskilliga behållningar och dylikt. I afseende härå vill jag erinra, att, såsom mina ord föllo, de icke borde hafva uppfattats på annat sätt, än att statsjernvägarne kunde antagas från detta år komma att lemna i allmänhet sådana nettoinkomster, att med dem kunde utan anlitande af skattemedel betalas ränta på för statsbanorna upptagna lån.

Han yttrade vidare, att det påyrkats, att man skall inköpa banorna, därför att det i annat fall kunde befaras, att det sattes särskilda taxor för import och andra för export. Nej, de taxorna blifva icke »satta», utan det blir taxor, som gälla, oaktadt de icke komma att synas. Så

har förhållandet varit i andra länder. Taxorna hafva icke synt, men hvar och en har vetat, att de funnits.

Vidare ville herr Anders Persson, att i kompletteringskostnaderna skulle inberäknas allt det, som besigtningmännen, om hvilka jag förut talat, antagit komma att nedläggas på banorna. Jag trodde verkligen icke, att jag skulle få höra något sådant från statsutskottet och allra minst från dess ärade vice ordförande; ty jag förestälde mig, att statsutskottet skulle taga mera hänsyn till statens finanser än att vilja påyrka, att på banorna skulle nedläggas kostnader, som icke för närvarande behövas. När tiden kommer, då må man göra det. Jag vill fråga, om det hade varit med god hushållning öfverensstämmande att år 1854, då jernvägsbyggnaderna för statens räkning påbörjades, sätta de då under byggnad varande linierna redan från första stunden i ett så fullständigt utrustadt skick, hvori de nu befinna sig. Sådant behöfdes icke den tiden, emedan så stor trafik då icke kunde påräknas; och skulle man gå till väga på ett motsatt sätt nu i afseende på de till inköp ifrågasatta banorna, så skulle jag icke kunna anse det annorlunda än såsom ett verkligt slöseri. Stiger trafiken i framtiden och fordrar mera materiel och dylikt, då blir det en fråga, som den tiden får tagas i öfvervägande.

Ang. förvärfvande för statens räkning af vissa enskilda jernvägar.

(Forts.)

Herr Persson i Mörarp: Jag ber endast att med anledning af herr civilministerns sista yttrande få nämna, att jag icke framhållit de der kompletteringskostnaderna ur den synpunkten, att de nödvändigt skulle behöva göras nu. Jag framhöll dem endast ur den synpunkt, att, om man säger, att dessa kostnader måste under närmaste tiden nedläggas för att få allt komplett, som man ju vill hafva det vid stambanorna, så hade man bort fästa något afseende vid dessa kostnader, när man räknade ut de finansiella resultatet. Det var åtminstone endast detta jag hade velat säga, om det också ej fullt tydligt framgick af mitt yttrande.

Herr Jönsson i Mårarp: Då jag icke instämt med några af de herrar, som haft ordet, ber jag blott att få till protokollet antecknad, att jag kommer att rösta för bifall till Kongl. Maj:ts proposition.

Öfverläggningen var slutad. Derunder hade yrkats: 1:o) bifall till utskottets hemställan, 2:o) afslag å nämnda hemställan och bifall till Kongl. Maj:ts proposition, och 3:o) bifall till herr *E. Fränckels* m. fl. reservation. Då emellertid de två sistnämnda yrkandena voro till alla delar öfverensstämmande, gaf herr talmannen propositioner *dels* på bifall till utskottets hemställan och *dels* på bifall till Kongl. Maj:ts proposition och fann den förra propositionen vara med öfvervägande ja besvarad. Votering blef likväl begärd och företogs enligt följande nu uppsatta och af kammaren godkända voteringsproposition:

Den, som bifaller hvad statsutskottet hemställt i förevarande utlåtande n:o 76, röstar

Ja;

Ang. förvärfvande för statens räkning af vissa enskilda jernvägar.

(Forts.)

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har kammaren, med afslag å utskottets hemställan, bifallit Kongl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning.

Omröstningen utföll med 123 ja mot 93 nej; varande alltså utskottets hemställan af kammaren bifallen.

Härefter åtskildes kammarens ledamöter kl. 4,4 e. m.

In fidem

E. Nathorst Böös.