RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1876. Andra Kammaren. N:o 50.

Måndagen den 1 Maj.

Kl. 10 f. m.

§ 1.

Justerades de i Kammarens sammanträden den 24 nästlidne April förda protokoll.

§ 2.

Föredrogos, men blefvo för andra gången bordlagda:

Bevillnings-Utskottets betänkande N:o 7 och memorial N:o 8; samt

Lag-Utskottets utlåtanden N:is 36 och 37.

§ 3.

Fortsattes föredragningen af Stats-Utskottets utlåtande N:o 62, i anledning af väckta förslag dels om beviljande af anslag till statens jernvägsbyggnader och dels om anvisande af statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar.

I ordningen förekom

Punkten 2,

deruti Utskottet yttrat sig öfver de vid innevarande riksdag afgifna motioner angående understöd af allmänna medel för enskilda jernvägsföretag.

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar.

I berörda motioner var föreslaget:

af Herrar *J. Brun*, *W. Farup*, *Jan Andersson* m. fl., *E. Dofsén*, *C. Ribbing*, Grefve *E. Sparre*, *A. Börjesson*, *F. W. Leijonancker* m. fl., *Carl Ifvarsson* m. fl., *Sven Andersson*, *N. Fosser*, *J. G. Granlund* m. fl., *E. Carleson*, *G. Mæchel*, *Jöns Pehrsson* m. fl. och *A. J. Lyth* m. fl. (motionerna N:is 29, 30, 31, 39 och 40 i Första Kammaren samt N:is 78, 81, 106, 109, 113, 119, 124, 134, 136, 142, 147, 148 och 152 i Andra Kammaren): att statsbidrag för åtskilliga

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

särskildt uppgifna jernvägsanläggningar måtte af Riksdagen direkte beviljas, att utgå dels såsom lån och dels såsom anslag; uppgående sammanlagda summan af de understödsbelopp, som i de olika motionerna begärts, till 44,336,999 kronor 99 öre;

af Herr *E. Frisk* (motionen N:o 32 i Första Kammaren): att Riksdagen behagade ställa till Kongl. Maj:ts disposition, till understöd för enskilda jernvägsanläggningar, ett extra anslag af femton millioner kronor, att utgå under fem år med tre millioner årligen under åren 1877—1881 och på enahanda vilkor, som vid 1871 års riksdag bestämdes;

af Herr *A. Gumælius* (motionen N:o 17 i Andra Kammaren): att, i nära likhet med beslutet år 1871 och på samma grunder som då, till låneunderstöd för enskilda jernvägsanläggningar måtte beviljas och till Kongl. Maj:ts förfogande ställas ett extra anslag af tio millioner kronor, att utgå under fem år med två millioner under hvartdera af åren 1877, 1878, 1879, 1880 och 1881, å hvilket anslag Kongl. Maj:t skulle ega att när som helst anvisa understödsbelopp, att utgå med högst de här ofvan för hvarje år bestämda belopp;

samt af Herr *J. E. Åkeson Lundegård* (motionen N:o 68 i Andra Kammaren): att Riksdagen måtte för sin del besluta, ettdera att i sammanhang med upplåning för statens egna behof borde företagas sådan till utsträckning och belopp, att emot fullgoda säkerheter lånebidrag utan hvarje uppoffring från statens sida kunde tillhandahållas deraf behöfvande och allmännyttiga större jernvägs- och hamnbyggnadsföretag, eller ock att staten med garanti för kapital- och räntebetalning måtte understödja och befordra upptagande af obligationslån, hvilka, af regeringen tillåtna, erbjöde full säkerhet för återbetalning samt verkliga fördelar till utvidgande af landets kommunikationsanstalter.

Och hade Utskottet, i anledning af dessa framställningar, på anförda skäl hemstält:

att Riksdagen måtte till låneunderstöd för enskilda jernvägar bevilja och ställa till Kongl. Maj:ts disposition ett extra anslag af femton millioner kronor, att utgå under fem år, med två millioner kronor under år 1877, två millioner kronor under år 1878, tre millioner kronor under år 1879 samt fyra millioner kronor under hvartdera af åren 1880 och 1881, å hvilket anslag Kongl. Maj:t skulle ega att när som helst till understödjande af nya, ännu ej påbörjade enskilda jernvägsanläggningar, anvisa af Kongl. Maj:t beviljade understödsbelopp, att utgå med högst de här ofvan för hvarje år bestämda belopp samt i enlighet med vissa, i det följande af Utskottets förslag framstälda, vilkor och bestämmelser.

Reservationer mot nämnda hemställan voro inom Utskottet anmälda:

af Grefve *L. af Ugglas*, som ansett anslagsbeloppet 15 millioner kronor böra under åren 1877—1881 utgå med lika belopp hvarje år, eller 3 millioner kronor om året;

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

af Herrar Grefve *A. Mörner*, *Liss Olof Larson* och *J. E. Johansson*, hvilka i stället framlagt ett så lydande förslag:

"att Riksdagen måtte till låneunderstöd för enskilda jernvägar bevilja och ställa till Kongl. Maj:ts disposition ett extra anslag af tio millioner kronor, att utgå under fem år ifrån och med år 1877, med två millioner kronor årligen, å hvilket anslag Kongl. Maj:t må ega att när som helst, till understödjande af nya, ännu ej påbörjade enskilda jernvägsanläggningar, anvisa af Kongl. Maj:t beviljade understödsbelopp, att utgå med högst det här ofvan för hvarje år bestämda belopp, samt i enlighet med följande vilkor och bestämmelser: (dessa vilkor och bestämmelser lika med de af Utskottet föreslagna)"; samt

af Herrar *O. B. Olsson* och *J. Rundbäck*, hvilka yrkat, att ifrågavarande om understödjande af enskilda jernvägsanläggningar gjorda framställningar måtte afslås.

Efter uppläsning af Utskottets ofvan omförmälda hemställan, lemnades ordet till

Herr von Schoultz, som anförde: Att, på sätt Utskottet uti motiveringen till den föreliggande punkten framhållit, förbättrade kommunikationer, och särskildt jernvägar, äro ett af de mäktigaste medlen för höjande af ett lands förkofran, är enligt mitt förmenande en fullkomligt obestridlig sanning. Jag vill jemväl instämma med Utskottet derutinnan, att anläggandet af enskilda jernvägar, derest detsamma åvägabringas medelst låneunderstöd från statens sida, blir billigare än eljest. Äfven detta torde vara obestridligt. Vidare skulle jag vara benägen att instämma uti hvad från annat håll yttrats derom, att dylika anläggningar skulle under nu förhanden varande förhållanden kunna företagas för lindrigare kostnad, än hvad måhända blefve fallet framdeles. Men oaktadt jag instämmer i hvad sålunda blifvit yttradt, synes mig ändock, som om förhållanden förefinnas, de der mana till försigtighet.

Om det än måste medgifvas — på sätt nyss yttrats — att anläggandet af jernvägar utgör ett mäktigt medel till ett lands förkofran, vill jag likväl dervid binda det vilkor, att den industri, man derigenom afser att framkalla, må, att jag så må uttrycka mig, hafva tid på sig att följa med. Om deremot anläggningen af jernvägar sker så hastigt, att den förmodade industriela utvecklingen icke hinner komma rigtigt i farten — hvarigenom naturligtvis de trafikinkomster, som eljest vore att påräkna af industrins förkofran och utveckling, blefve jemförelsevis obetydliga —

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

så torde det förhållande inträffa, att ifrågavarande anläggningar komma att, tvärt emot förväntan, hafva en menlig inverkan på landets finansiela ställning. Å andra sidan gifver erfarenheten stundom vid handen, att en allt för hastigt tillkommen jernvägsanläggning kan medföra för hög stegring af industrien, och således leder till öfverspekulation.

I detta hänseende har man åtskilliga varnande exempel, icke blott från Europas kontinent, utan äfven från Amerika, såsom de fleste torde känna. Den stora katastrof, som nyligen träffade den s. k. jernvägskungen, Herr Strousberg, torde i det hänseende kunna anföras som en väl behöflig varning. Man kan visserligen säga, att Herr Strousberg blott var en jernvägsentreprenör; men han har dock som sådan verkat i en mycket stor skala, och man bör äfven taga i betraktande, att ofantligt stora jernvägsanläggningar hafva genom honom åstadkommits. Men då slutet på hans verksamhet emellertid blef, att dessa jernvägsanläggningar icke inbringade honom den förtjenst, som enligt beräkning skulle erhållas, så måste detta tillskrifvas den omständigheten, att hans beräkningar icke slagit in. Häruti finnes en analogi, som kan tillämpas på oss. Om Herr Strousberg också måste betraktas såsom en enskild entreprenör, måste hans exempel således dock mana oss till försigtighet. Med ett ord: det är gifvet att i detta fall, likasom i andra, måste förefinnas ett visst *lagom*, för att begagna detta bemärkelsefulla ord. Om man nu skulle framställa den frågan, huruvida detta *lagom* är öfverskridet eller icke — ty när det blir öfverskridet, så är det klart, att det måste ske på bekostnad af statens finansiela ställning, hvad dess säkerhet beträffar — så vill jag medgifva, att jag anser ett dylikt öfverskridande ännu icke egt rum. Om vi nemligen i den svenska jernvägsstatistiken, så vidt densamma är oss bekant, kasta en blick på den kolumn, der jernvägarnes inkomster och utgifter finnas upptagna från år 1868, det årtal, då denna statistik tog sin början, till och med år 1874, så finna vi att inkomsterna af statens jernvägar visat sig vara i jemt stigande. Hvad de enskilda jernvägarne beträffar, är förhållandet detsamma, med undantag för ett eller annat fall, der en sådan stigning icke gjort sig gällande, utan tvärtom inkomsterna varit i fallande. Men detta fallande har varit betingadt af särskilda förhållanden, såsom mera ansträngande arbeten på jernvägarne eller större inköp af materialier, hvilket naturligtvis icke kan behöfva ega rum i allmänhet. Således har enligt regeln en stigning i jernvägarnes inkomster i allmänhet egt rum.

För år 1874 hafva inkomsterna af statens jernvägar, i procent beräknade, uppgått till 4,56 procent af anläggningskostnaden. För omkring åtta dagar sedan hörde jag omtalas, att uti tidningarne skulle hafva förekommit ett berigtigande af en uti en på tyska språket här utgifven tidning förekommande uppgift om de svenska jernvägarnes afkastning, undertecknadt af två beaktansvärda initialer, i hvilket berigtigande skulle hafva blifvit uppstäld en beräkning, hvaraf visade sig, att afkastningen af statens jernvägar i procent beräknad skulle utgöra allenast 3,6 procent. Vid

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

sådant förhållande skulle det visserligen kunna synas för den vanlige granskaren, som den af vår officiela jernvägsstatistik uppgifna siffran 4,56 procent, hvilken öfverstiger den i nämnda berigtigande uppgifna, eller 3,6 procent, utgjorde ett bevis att man nu hade för handen ett exempel på ett sådant fall, som en representant i Lördags omnämnde, att man kan uppställa siffror huru som helst, eller, hvad som är ännu värre, att, såsom en annan talare då yttrade, jernvägsstyrelsen lemnat origtiga uppgifter; men jag tror för min del, att begge uppgifterna kunna vara rigtiga. Detta beror nemligen i sjelfva verket derpå, huru omkostnaderna beräknas. Så väl jernvägsstyrelsen, som författaren med initialierna "H. F." kunna således, efter min tanke, hafva rätt hvar och en i sitt påstående. Det må nu vara huru som helst med den saken, så äro inkomsterna af jernvägarne dock i stigande; och man kan derföre vara öfvertygad, att detta *lagom* i afseende på jernvägarnes anläggande ännu icke är öfverskridet.

Frågan blir då den: kan det nu inträffa, att detta *lagom* blir öfverskridet, om vi längre fortgå på den väg, som på sista tiden blifvit följd, att understödja enskilda jernvägsanläggningar antingen med anslag eller genom lån, såsom af flera motionärer nu blifvit begärdt?

Med anledning häraf, vill jag först framställa den frågan: om vi skulle tänka oss, att Riksdagen skulle svara ett bleklagdt nej och afslå alla framställningar i nyss nämnda rigtning, hvad skulle då inträffa? Man har sökt att i detta fall temligen dystert framställa utsigterna för framtiden och följderna af ett dylikt afslag; man har sagt, att följden af ett nej skulle blifva en betydlig stockning i den vigtiga jernvägsbyggnadsrörelsen, som först blifvit af staten understödd och uppmuntrad, och att denna stockning för staten skulle blifva allt annat än sund och helsosam.

Jag vill för min del dock icke medgifva, att en sådan stockning skall inträda. I allt fall hålla efter min tanke icke de farhågor, hvilka man derför uppstält, stånd för en allvarligare granskning. Ty uppenbart är att, äfven om vi icke gifva anslag från statsverket till de enskilda jernvägarne, vi dock genom det beslut, Riksdagen fattade i Lördags afton i afseende på tvärbanans sträckning, och genom de enskilda jernvägar, hvilka redan äro under byggnad eller under den närmaste framtiden skola byggas, beslutat oss för att utgifva ett kapital af omkring 60 millioner kronor för att under de närmaste åren anlägga mellan 50 och 60 mil jernvägar inom landet. Att en stockning under sådana förhållanden skulle kunna inträffa, synes derföre väl icke gerna sannolikt eller vara att befara.

Hvad åter beträffar de arbetare, som nu användas vid jernvägsanläggningar, så ber jag att få framhålla en anmärkning, som gjordes af en aktad representant vid ett förberedande möte, vid hvilket jag var en uppmärksam åhörare af diskussionen, då man möjligen annars under nu förestående behandling af ämnet i Kammaren lätt kunde helt och hållet förbigå denna omständighet.

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

Samme aktade representant, som framstälde denna anmärkning, nämnde då äfven att, enligt hans åsigt, antalet arbetare, som äro upptagne i och för jernvägsanläggningar, redan nu är allt för stort så att till och med jordbruket på många ställen tillbakasatts och måste lida brist på den arbetsstyrka detsamma för sin sunda utveckling behöfver. Jag har förgäfves sökt att förskaffa mig några officiela siffror i detta fall, men, ehuru det icke lyckats mig att sålunda bedöma sanningsenligheten af denna uppgift, något som för den nu förevarande frågans rätta skärskådande dock hade varit af största vigt, torde, då vi i Kammaren hafva representanter från så skilda delar af riket och särskildt från landskommunerna, någon af dem möjligen kunna besvara denna fråga. Men är det nu så att jernvägsanläggningarne redan upptagit arbetsstyrkan till skada för jordbruksnäringen, då föreställer jag mig, att, på samma sätt som, om vissa muskler i den enskilda menniskans organism ensidigt ansträngas, hela kroppen lider deraf, på samma sätt säger jag skola också, om statsorganismen ensidigt öfveranstränges, denna statsorganism deraf blifva lidande. Jag vet, som jag nyss sade, alldeles icke om i förenämnda anmärkning ligger någon sanning och anhåller derföre, att de af landsortsrepresentanterne, som bättre hafva tagit saken i betraktande, måtte upplysa oss derom, men *om* så skulle vara fallet, ligger ju naturligtvis häri en maning för oss att iakttaga försigtighet.

Hvad vi deremot med visshet veta är, att vi hafva att i framtiden motse allt mera och mera växande utgifter för staten. Ty inom kort måste vi ju tänka på att ordna vårt försvar både till lands och sjös, så vida vi icke vilja vara nihilister i detta fall och icke hafva något försvar alls. Och huru billigt vi än söka att anordna detta försvar, hafva vi ändock att emotse ökade utgifter. Det torde derföre vara skäl att tillse, det hoppet om växande inkomster också för oss må framskymta.

Tager man vidare i betraktande att den med försvarsverkets ordnande i sammanhang stående frågan om grundskatternas afskaffande äfven nödvändiggör behofvet af ökade inkomster för staten, så är det derföre helt naturligt att jernvägsanläggningarne icke böra ske med sådan hastighet och utbredning, att vi icke hafva några inkomster alls öfver till afhjelpande af andra för landet vigtiga behof.

Det har visserligen flera gånger blifvit framhållet, att, för så vida inkomsterna af statens jernvägar äro tillräckliga för underhåll samt annuitet å lånen, så bör man icke göra anspråk på några vidare inkomster af dessa anläggningar, emedan jernvägarne i så betydlig mån inverka på landets välmåga och förkofran. Men då, som sagdt, stegrade statsutgifter äro att förvänta, så torde man böra tillse att äfven jernvägarne kunna lemna sina bidrag till fyllande af nämnda statsbehof. Dessutom lärer väl icke kunna förnekas, att växande anspråk på biträde af staten, med åberopande af det prejudikat som gafs af 1871 års Riksdag, då 10 millioner beviljades till understöd för enskilda jernvägs-

anläggningar, allt mer och mer börja att göra sig gällande. Och dessa växande anspråk hafva äfven nu visat sig, ty i de nu föreliggande jernvägsmotionerna har man begärt summor, som betydligt öfverstiga både de 10 millioner, som 1871 beviljades, och de anspråk på statsunderstöd för ifrågavarande ändamål som då framställdes. Om vi derföre nu skola anse 1871 års riksdagsbeslut såsom ett prejudikat på, att man bör bevilja understöd till enskilda jernvägsanläggningar, vålan, låtom oss då icke heller gå längre, utan stanna vid samma belopp, 10 millioner, som år 1871 anslogs till understöd för enskilda jernvägsanläggningar.

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

Vidare synes det mig ganska egendomligt att, då nu dessa från skilda håll framkomna motioner förut i vederbörlig form inkommit till regeringen, med anhållan om statsunderstöd såsom anslag eller såsom lån, regeringen helt enkelt remitterat framställningarne till Riksdagen, under iakttagandet för öfrigt af en tystnad, som man med skäl skulle kunna kalla vältalig.

Regeringen har nemligen icke yttrat ett enda ord om huru man der vid lag borde förfara, utan öfverlemnat detta helt och hållet åt Riksdagen. Med det förtroende, som man nu har allt skäl att hysa för Kongl. Maj:ts regering, synes det mig således, som om man härutinnan borde se en fingervisning, att regeringen velat mana oss till försigtighet. Vill Riksdagen vid sådant förhållande träda fram med något initiativ i frågan, får regeringen, om jag så får uttrycka mig, endast följa med i kölvattnet. Här har så många gånger blifvit sagdt, att Stats-Utskottet icke bör gå regeringen i förväg; då t. ex. för icke så lång tid tillbaka en pensionsfråga förevar, uttalades just denna sats. I sådana små frågor som pensioner på några hundra kronor har Stats-Utskottet icke heller velat gå regeringen i förväg. Men då det gäller millioner, skall icke blott Stats-Utskottet utan äfven Riksdagen, så att säga, i kolonn gå regeringen i förväg. Ett sådant förfarande kan väl dock icke stå i konseqvens med de åsigter, man förut uttalat. Mig synes derföre bäst, om man i dylika frågor om understöd till enskilda jernvägsanläggningar, först inginge till Kongl. Maj:t med begäran, att han ville framlägga förslag derom till Riksdagen, innan Stats-Utskottet och Riksdagen dermed toge någon befattning.

Jag har visserligen många gånger hört den uppgiften lemnas — och detta af personer, som icke äro några parlamentariska ungdomar, utan grånade på den politiska arenan — att vårt ärade Stats-Utskott skulle vara vårt egentliga finansministerium; men jag skulle likväl tro, att detta finansministerium är att söka inom Kongl. Maj:ts kansli och icke hos Riksdagen. Då emellertid regeringen i detta fall, jag upprepar det, iakttagit tystnad, synes mig försigtigheten bjuda, att icke sträcka oss allt för långt utöfver hvad som möjligen kunde anses lämpligt.

Slutligen torde vi icke heller böra förbise det förhållandet, att sedan vi nu haft en följd af goda år, en omkastning deruti är att förvänta. Är det nu så, att vi under en följd af år verkligen haft temligen gynsamma resultat af vårt jordbruk och andra

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

näringar; så är det derföre också gifvet, att vi närma oss den tidpunkt, då en omkastning härutinnan måste inträffa. Att se till, att statskassan då icke är allt för mycket engagerad i en mängd jernvägsanläggningar, synes mig vid sådant förhållande försigtigheten bjuda.

Jag har förut, och med full öfvertygelse, tagit mig friheten nämna, att jag i Stats-Utskottet ser vårt, om jag så må säga, allmänna välfärds- och säkerhets-utskott. Stats-Utskottet synes mig äfven i nu förevarande fall hafva haft blicken fäst på den allmänna välfärden och den allmänna finansiela säkerheten. Då Stats-Utskottet gjort denna tillstyrkan om ett låneunderstöd om 15 millioner kronor, har detta således antagligen skett i den bästa afsigt; och om jag för min del nu skulle hafva framdragit alltför mörka bilder, härflyter detta naturligen från min egen skumögdhet i detta hänseende. Frågan är nu, om vi antingen skola helt och hållet afslå hvarje tillskott från statens sida till dessa enskilda jernvägar — och i sådant fall förfalla alla dessa vilkor — eller om vi, hvad summan beträffar, skola bevilja 10 eller 15 millioner.

Hvad först beträffar rent afslag, har derom blifvit sagdt, att det kunde innebära den faran, att frågan redan vid nästa riksdag skulle återkomma och då så förstärkt genom gemensamma intressen, att allt motstånd måste gifva vika. Jag är icke i stånd att bedöma, huruvida detta endast är att betrakta såsom ett hot eller huruvida denna utsago kan innebära en fara, som bör behjertas. För att gå försigtigt till väga skulle jag för min del således vara böjd att medgifva ett belopp af 10 millioner kronor — en ganska stor summa för öfrigt — och vill derföre för närvarande stanna vid det yrkandet, att den summa af 15 millioner, som Stats-Utskottet föreslagit, måtte inskränkas till nyssnämnda försigtighetssiffra, 10 millioner kronor, utbetalade under 5 års tid med 2 millioner per år.

Herr Helander: Hvad Utskottet i denna punkt föreslagit, måste jag motsätta mig, emedan jag anser förhållandena icke vara sådana, att man, tills vidare åtminstone, bör lemna stats-låneunderstöd åt enskilda jernvägsföretag. Om det bör ske framdeles, må sådant blifva beroende af huru det då gestaltar sig. Det kan icke vara behöfligt att härom sig nu yttra, hvarföre jag för det närvarande innehåller mitt omdöme om den saken. De finansiela förhållandena, om ock visserligen ingalunda af någon oroande beskaffenhet, äro likväl icke sådana, att man utan nödtvång bör ikläda staten förbindelser, som kunna undvikas. Det kan icke vara nödigt att lemna dessa understöd för att förekomma hastigt afbrott i jernvägsbyggnadsföretag, emedan, såsom bekant är, under närmast följande år många jernvägsbyggnader af betydande omfattning i alla fall komma till utförande. Icke heller är det nödigt för att framkalla enskilda jernvägsbyggnader af framstående vigt, emedan det längesedan visat sig att många sådana kommit till stånd utan statsbidrag eller låneunderstöd; och

slutligen kan det ej heller vara af nöden för att, såsom Utskottet synes antaga, öfva rättvisa mot invånare i de trakter af landet, hvilka hittills icke fått dylika understöd, emedan rättvisa derigenom icke kommit dem till del, hvilka redan skaffat sig enskilda jernbanor utan bidrag af staten, och emedan, i allt fall, hvarken hvarje vrå af landet kan förses med jernväg eller det är möjligt att lemna hjelp åt alla, då det vore orimligt förutsätta, att låneunderstöd fortfarande för all framtid skulle, med 2 à 3 millioner årligen, lemnas, utan måste man väl ändå dermed en gång upphöra, och således i allt fall några eller många trakter förblifva ohulpna.

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

Jag känner ganska väl, att många anser det vara klokt att mot detta pris af 15, eller, låt vara, endast 10 millioner kronor, köpa sig fri från jernvägsstrider under nästpåföljande fem år. Det priset är ganska högt, men jag skulle säga mindre derom, i fall man verkligen kunde hoppas att dermed för en längre tid komma ifrån saken. Hvem kan dock svara derför? Är det icke mycket mera troligt att, sedan dessa fem år gått till ända, man skall förnya anspråken, och detta med så mycket större skäl, som man då kan åberopa praxis under en längre tid? Då nödgas man åter köpa sig fri, och så allt framgent. Jag kan derföre icke finna det nämnda skälet hållbart. Man har sagt mig det nu skulle vara af särskild vigt att lemna det föreslagna understödet i anseende till de bedröfliga kombinationer som äro att motse, synnerligast under nästa riksdag, då man har att vänta afgörandet af de vigtiga och stora frågorna om härorganisationen och grundskattereglerings. Hvem går då i borgen för att dessa framstående angelägenheter verkligen då vinna sin lösning; kan det icke hända att dermed kommer att fördröjas ännu i många år? Det skulle kunna hända att detta särskilda skäl också allt framgent blefve gällande, och man skulle ju då ständigt hafva särskild anledning att lemna statslånebidrag till enskilda jernvägsföretag. Dessutom må jag bekänna, att jag icke tänker eller vill tänka så lågt om någon svenska folkets representant, att han skulle uti en fosterlandets största fråga låta sitt handlingssätt bestämmas deraf, huruvida han får, eller icke får statsbidrag till en jernväg i sin hemort.

Med säkerhet känner jag, att inom denna Kammare de fleste, eller åtminstone många ledamöter, uti denna sak varit, om de ock icke för ögonblicket äro, af samma mening som jag. Om nu flere omfatta en annan mening, kan skälet dertill icke vara annat än att de misströsta att eljest, gent emot Stats-Utskottets anhängare, bilda erforderlig majoritet. Utan tvifvel skola alla de, hvilka i denna fråga, liksom jag för det närvarande, äro nihilister stanna i minoriteten, om de redan från början öfvergifva sin ställning, på grund af den, måhända falska föreställning, att de utgöra den svagare parten. Jag är likväl fullt öfvertygad derom, att Stats-Utskottets anhängare utgöra ett fåtal, åtminstone inom denna Kammare. Helt säkert komma derföre vi nihilister att vid afgörandet mäta våra krafter mot, icke dem som vilja lemna 15,

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

utan mot dem som åtnöjas med 10 millioner. Vinner denna senare mening, så är det en mindre olycka, som vi då må underkasta oss; men för det närvarande anser jag mig böra yrka afslag å Stats-Utskottets förslag.

Herr *Lars Ersson* i Wik instämde med Herr Helander.

Herr Stråle: Det lär väl vara temligen gifvet, att denna fråga icke skall se sitt slut vid denna riksdag utan fast hellre, antagligen i kanske ännu större dimensioner, under en längre tid återkomma. Det torde således, så förefaller det mig åtminstone, vara lika så godt att försöka att med ens utreda, huruvida icke dessa enskilda jernvägar böra betraktas på samma sätt som andra industriela företag eller om de fortfarande, liksom ett slags "pauvres honteux", skola hjelpas af staten för att komma fram. För min del tror jag ingalunda att det är obefogadt att jemföra dem med åtskilliga andra industriela anläggningar. Jag är icke allenast villig att erkänna hvad den talare, som i denna fråga först hade ordet, åberopade uti Stats-Utskottets motivering, att nemligen det är ett icke bestridt axiom att "förbättrade kommunikationer, och särskildt jernvägar, äro ett af de mäktigaste medlen för höjande af ett lands förkofran", utan jag går ännu längre än Utskottet och säger att jernvägarne äro till stor nytta icke allenast för de delar af landet, genom hvilka de gå fram, utan för handel och industri i allmänhet. Såsom sjelf industriidkare skulle jag vara mer än blind, om jag ej insåge, hvilken väsentlig fördel industrien och handeln hemta af jernvägarne. Jag skulle vara blind, om jag icke såge med hvilken lätthet t. ex. porslinslådorna, tack vare jernvägarne, nu för tiden komma till sin bestämmelseort, i stället för att förut under långa tider få vänta på en ofta sen vår. Men man får å andra sidan ej heller förglömma, att det finnas ganska väsentliga faktorer, hvilka tjena såsom underlag för detta jernvägarnes bidragande till landets förkofran. Man må der vid lag icke glömma, *att* landet under flera år blifvit välsignadt med goda skördar, *att* industrien under denna tid i väsentlig mån höjt sig, *att* ett under de sista 20 åren förnuftigt banksystem ganska väsentligt bidragit till landets framåtskridande, och *att* en liberalare tull-lagstiftning derpå jemväl haft stor inverkan. Jernvägarne tjena i detta afseende icke såsom någon talisman, hvarigenom framkallas välmåga, utan är det fast hellre den stigande välmågan, som är anledning till jernvägsanläggningarne.

Jag vågar således åter upptaga den frågan, huruvida de enskilda jernvägarne äro att betrakta såsom hvarje annan industriel anläggning. Det skulle i detta hänseende vara mycket intressant att erfara, i hvilken rigtning Stats-Utskottets utlåtande skulle gå, om till dess behandling hänvisades ett väckt förslag om statsunderstöd för anläggning af t. ex. ett nytt porslinsbruk eller en mekanisk verkstad, till och med om det vore ett nytt Motala. Jag tror att Utskottet då utan reservation af någon af

dess ledamöter skulle hänvisa oss industriidkare till våra egna krafter. Utskottet åberopar här såsom skäl för sitt tillstyrkande af det äskade låneunderstödet, bland annat, följande: "Om det således i allmänhet ej synes vara med någon risk för staten förenadt att såsom hittills med statsbidrag befrämja enskilda jernvägsanläggningar, utan fastmer klokhet och billighet tala för att dermed fortsätta, torde, om ej några särskilda skäl förefinnas för ett motsatt tillvägagående, det nu så mycket mindre vara välbetänkt att upphöra med dylika understöds beviljande, som statens finansiela ställning och kredit göra det möjligt att utan någon uppoffring lemna sådana statsbidrag". Jag tror att ett sådant språk är ovanligt att höra från Stats-Utskottet med dess kända sparsamhetsifver. Af Riksgäldskontorets uppgift å utgifterna för åren 1876 och 1877 finner man deremot att till upplåning genom försäljning af obligationer erfordras 13,139,400 kronor under nämnda tvänne år, samt till räntebetalningar å redan upplånta medel 8,884,000 kronor och till amortering 1,150,000 kronor. Det är således tillsammans 23,000,000 kronor, som måste för nu nämnda ändamål under dessa år upplånas af Riksgäldskontoret. Härtill kommer att, enligt Riksdagens sistlidne Lördag fattade beslut, ett belopp af 6 millioner kronor för år 1877 anslagits för fortsättande af arbetena å den norra stambanan, samt slutligen att två millioner erfordras för norra stambanans fortsättande. Hela den summa, som under sagda år behöfver upplånas, uppgår sålunda till 31 millioner kronor. Men, mine herrar, det stannar ej ens vid denna siffra; ty vi hafva en högst betydlig del af den norra stambanan ofullbordad, nemligen den delen deraf, hvars rigtning ännu ej blifvit bestämd, till hvars färdigbyggande man under den närmaste framtiden måste upplåna millioner kronor. Jag tror derföre att klokheten bör bjuda oss att se till, det icke staten, så länge han måste upplåna penningar för fullbordande af egna banor, inlåter sig i lånetransaktioner på hårda vilkor för att sedermera på billigare vilkor till industriela bolag utlåna de sålunda upplånade medlen.

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

Utskottet har jemväl talat om den ekonomiska ställningen, och tvenne föregående talare hafva äfven yttrat ett och annat derom. Icke heller jag vill i detta hänseende vara pessimist, ty jag anser ställningen ej vara så dålig. Men jag vill taga fasta på uttrycket den "*ekonomiska ställningen*", ty så mycket kan man säga, att denna ställning för närvarande ej är sådan, att den uppmuntrar till ytterligare industriela företag. Då jag fortfarande håller på den åsigten, att de enskilda jernvägarne äro att betrakta såsom industriela företag, kommer jag således till det resultatet att de, som vilja anlägga enskilda jernvägar, böra gifva sig till tåls till dess ställningen blir bättre. Jag anser det vara den naturligaste sak i verlden att, då de ekonomiska förhållandena äro goda och räntan är låg, växer företagsamheten, enskilda jernvägar komma i gång, lika väl som andra företag; men då penningemarknaden är tryckt, då räntan, såsom nu, stigit till 7 à 8 procent, må man vänta med anläggandet af dessa enskilda jernvägar

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

ett eller annat år. Väl kan det vara möjligt, att penningekriserna, när de hädanefter inträffa hos oss, komma att gå öfver fortare än hittills. Jemför man i detta afseende de kriser, som inträffade åren 1857, 1866 och 1873, visar det sig visserligen, att den sista af dem var framkallad genom öfverspekulation på de enskilda jernvägarne; men det må på samma gång vara uppmuntrande för oss att veta, det ställningen i landet då var ofantligt mycket säkrare och bättre, än under de föregående tvenne kriserna, samt att alla tecken tyda på att vi under de sistförflutna 2½ åren öfverstått det värsta af denna kris. Åtminstone visar sig penningetillgången i de enskildes händer nu rikare än efter föregående kriser.

Jag kan således för min del icke se någon olycka deri, att de enskilda jernvägsanläggningarne skulle på ett eller annat år uppskjutas. Dessutom, då man säger att dessa anläggningar äro så lönande företag, så, välan, låt deras intressenter, om så är förhållandet, på egen hand upplåna medel för dylika spekulationer.

Utskottet har vidare såsom ett starkt skäl för statens mellankomst yttrat: "Hvad landets ekonomiska ställning och industriens behof af förlag vidkommer, torde det vara obestridligt, att, om de orter, som genom saknad af jernvägsförbindelser finna sig tillbakasatta och oförmögna af en täflan med sådana, som erhållit fördelarne af jernvägar, nu skulle lemnas utan understöd från statens sida, detta förhållande kunde tvinga dem att antingen uppträda på den inhemska lånemarknaden eller ock kasta sig i händerna på utländske jernvägsentreprenörer, i båda fallen på sådana vilkor, som tvifvelsutan komme att menligare inverka på den allmänna ekonomiska ställningen och möjligen äfven på räntefoten än om staten, förmodligen i utlandet, förmedlade jernvägsbolagens behof af lån till jernvägsföretagens utförande". Men, mine herrar, jag ser ingen olycka deri, att, på sätt man hittills gjort, kasta sig i händerna på dessa utländske jernvägsentreprenörer? Jag torde i detta afseende kunna åberopa åtskilliga exempel från södra och mellersta Sverige samt bergslagen, såsom Oscarshamn—Nässjö, Frövi—Ludvika, Flens—Oxelösund m. fl. banor, hvilka alla åstadkommits genom utländske entreprenörer. Vilkoren må möjligen hafva varit hårdare, än om de erhållits genom statens bemedling, men detta är något, som man nödgas underkasta sig vid hvarje industriel anläggning. Men, äfven om vilkoren skulle ställa sig högre än under året 1873, så följer deraf ingalunda, att staten bör, för att man icke skall behöfva anlita dessa utländske jernvägsentreprenörer, mellankomma.

Jag vet icke, om det nu lyckats mig att tillräckligt framhålla, å ena sidan, att jag för min enskilda del, i min egenskap af industriidkare, icke kan med nog liflig tacksamhet helsa hvarje jernvägsanläggning, som uppstår inom vårt land, men å andra sidan, min öfvertygelse att jag, såsom representant, icke anser mig berättigad att frångå de grundsatser, som jag i öfrigt anser vara rigtiga. Men jag säger ännu en gång, att, liksom jag gerna skulle

vilja bidraga till alla enskilda jernvägsföretags framgång, så måste jag, då man uppstält såsom grundsats, att staten skall bidraga till desamma, i min förenämnda egenskap af representant, motsätta mig en sådan åtgärd, enär jag anser en sådan grundsats origtig, för så vidt man icke först vill bevisa att dessa anläggningar äro att betrakta annorlunda än hvarje annat enskildt industrielt företag.

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

Om jag nu, efter detta mitt anförande, icke kommer till samma resultat som den nästföregående talaren, eller till yrkande om rent afslag å Utskottets föreliggande hemställan, utan förenar mig med dem, som yrkat anslagets nedsättande till 10,000,000 kronor, sker detta således egentligen icke derför, att jag har fullt klart för mig att detta belopp icke kan komma att i någon nämnvärd mån bidraga till de enskilda jernvägsanläggningarnes utsträckning, helst om man tar i betraktande de vilkor som vid dess erhållande skulle blifva fästade, utan af helt andra skäl, bland hvilka jag hufvudsakligen räknar det att jag tror att det icke skulle vara rätt att, sedan frågan en gång blifvit väckt, genast afklippa densamma. Men jag tror det vara ytterst vigtigt, att Riksdagen nu uttalar den grundsats, att de enskilda jernvägsbolagen förr eller senare måste bereda sig på att sköta sig sjelfva.

Jag tillåter mig således att instämma i Herr von Schoultz yrkande, det 10,000,000 kronor måtte för ifrågavarande ändamål ställas till Kongl. Maj:ts disposition.

Häruti förenade sig Friherre *Lagerfelt* och Herr *Biesert*.

Herr Bruhn: Utskottet har i sin motivering, med framhållande af, att jernvägarne numera obestridligen ega stor vigt och betydelse såväl för landet i dess helhet som särskildt för de landsdelar, som deraf komma i åtnjutande, på ett fullt öfvertygande sätt ådagalagt, hurusom öfriga ännu icke med jernvägar hugnade landsdelar ega berättigade anspråk att genom bidrag från statens sida sättas i tillfälle att förskaffa sig dessa nutidens oumbärliga kommunikationsmedel. Utskottet har ock upptagit och bemött de invändningar, som mot fortsatta understöd från statens sida af enskilda jernvägsanläggningar kunna göras, visande att de betänkligheter och farhågor, som dikterat dessa invändningar, nemligen för långt drifven utländsk skuldsättning och deraf följande menlig inverkan på vår statskredit, fastlåsande och minskning af det inhemska rörelsekapitalet, samt för stora arbetskrafters dragande från näringarne och industrien, i verkligheten icke äro att befara. Utskottet har äfven uttalat de grunder, hvarefter det anser, att understöd till enskilda jernvägsanläggningar bör utgå, nemligen såsom lån till $^2/_3$ af anläggningskostnaden.

Efter denna motivering har det synts mig såsom en nästan långt drifven försigtighet, då Utskottet, oaktadt närmare 45 millioner kronor blifvit vid denna riksdag för fortsatt byggande af enskilda jernvägar begärda, icke funnit lämpligt att föreslå att för ändamålet ställa mera än $^1/_3$ af dessa belopp, eller 15 millioner kronor,

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

till Kongl. Maj:ts förfogande. Inom Utskottet och jemväl nu inom denna Kammare hafva emellertid röster höjt sig, yrkande på ett mindre belopp, ja en del har till och med gått så långt, att de ansett, det intet bidrag från statens sida bör i närvarande ögonblick åt de enskilda jernvägsanläggningarne beviljas. Man har här till och med liknat dessa enskilda jernvägsanläggningar vid s. k. pauvres honteux. Jag lemnar liknelsens giltighet derhän; men betecknande är dock att representanterna från de orter, som redan erhållit jernvägar och nu, så att säga, sitta vid de egyptiska köttgrytorna, tro sig kunna afspisa dessa "pauvres honteux" med att till dem kasta ett ben. Jag klandrar visserligen icke försigtighet, men äfven den kan drifvas för långt, såsom t. ex. fallet är med den enskilde, som i sin ekonomi ryggar tillbaka för en utgift af några få kronor, då tiodubbla beloppet kunde dermed vinnas. Månne dessa herrar, som anse att intet bidrag bör ifrågakomma, rätt klart tänkt sig följderna af ett sådant förfarande; månne icke just derigenom skulle uppstå, hvad de nu frukta och söka förekomma? De enskilda jernvägsanläggningarne lära icke härigenom hämmas. De orter, som anse för ett oafvisligt behof att komma i besittning af jernvägar, lära icke rygga tillbaka, äfven om staten undandrager dem sitt understöd, utan komma då att från andra håll förskaffa sig nödiga medel. De skola då antingen söka utländske kapitalister och entreprenörer, med visshet att få betala penningarne till vida högre pris än om staten upplånade dem, och med fara att få jernvägsanläggningen mindre väl utförd, eller ock skola de uppträda å den inhemska lånemarknaden och derigenom just åstadkomma detta bindande af rörelsekapital, som i Småland med ringa kapitaltillgång vid första omkastning i konjunkturerna vålla rubbning och affärsstockning. Lika ostridig den gamla satsen är: "ju mer man lånar, dess mer man sätter sig i skuld", lika ostridigt är ock att ju mera utländskt kapital man med klok beräkning och på ett ändamålsenligt sätt använder för verkligt goda och produktiva ändamål, desto hastigare måste äfven nationalvälmågan ökas, likasom i följd deraf förmågan att bära pröfningar och motgångar af vare sig finansiel eller politisk natur. Om vi betrakta de två land, som under senare tider varit mest pröfvade af motgångar, nemligen Danmark och Frankrike, finna vi hurusom båda efter hårda, förkrossande strider sett betydliga landsdelar sig frånryckta, hvartill för Frankrike kommit, att det utom sina egna krigskostnader nödgats till segraren utbetala en krigsskadeersättning, som äfven med dess rika tillgångar ansågs oerhörd. Huru hafva emellertid dessa land burit sina pröfningar? Finna vi dem deraf ruinerade? Långt derifrån. Knappast var freden sluten, förrän en liflig verksamhet utvecklade sig å alla områden, och milliarderna, sända från Paris till Berlin, började en återfärd så hastig, att det har ifrågasatts, huruvida de icke på sitt gästbesök vållat mera ondt än godt. Men månne dessa land varit mäktiga af en sådan utveckling, om icke nationalvälmågan, industrien och näringarne varit blomstrande

samt alla medel att tillgodogöra sig befintliga tillgångar funnits för handen? Jag tror det icke.

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

För oss återstår visserligen mycket, innan våra näringar och industriela förhållanden blifva så ordnade som de nyssnämnda ländernas, men medlet och vilkoret härför är lättare kommunikationer, hvilket åter endast genom jernvägarne står att vinna. Låtom oss derföre på ett klokt sätt befordra anläggandet af jernvägar, och det goda resultatet skall icke uteblifva. Då emellertid något hopp att få summan höjd utöfver hvad Stats-Utskottet föreslagit, icke torde förefinnas, vill jag för min del icke yrka derpå, utan inskränker mig till att yrka bifall till Stats-Utskottets förslag.

Herr O. B. Olsson: Jag har icke kunnat biträda det slut, hvartill Stats-Utskottet i denna fråga kommit, och ber att nu få anföra de hufvudsakligaste skälen härtill. Jag har trott den tid vara inne, att staten icke vidare bör understödja enskilda jernvägsföretag. Att sådant skett hittills har sin förklaringsgrund deri, att, åtminstone till en början, företagsamheten icke var så synnerligen stor och sjelfva företagen icke syntes så lockande, enär man å ena sidan icke visste att tillräckligt uppskatta fördelarne af jernvägarne och å andra sidan anläggningskostnaden föreföll så oerhörd. För att befordra byggandet af jernvägar var det således till en början alldeles nödvändigt, att staten understödde den enskilda företagsamheten, och ett ganska rikligt understöd gafs äfven den tiden. Den första enskilda jernbana, som kom till stånd, Gefle—Dalabanan, fick af staten ett stort lån på så billiga vilkor, att derpå endast behöfde erläggas 2 procent ränta och 1 procent i amortering. Sedermera har staten äfven lemnat lån till enskilda jernvägsföretag, men alltjemt höjt vilkoren till 3, 4 och slutligen 5 procents ränta. Detta förfarande anser jag hafva varit rigtigt ända hittills; deremot tror jag, som sagdt, tiden vara inne att staten upphör dermed. Skall staten fortfarande understödja enskilda jernvägsföretag, har man dessutom att befara — åtminstone gör jag det — att alltför många sådana företag skola komma till stånd. Nu anläggas banor här och hvar, utan afseende på om någon utsigt förefinnes att de skola kunna bära sig eller ej. Men om man antager att jernbanor blifva anlagda, men icke lyckas erhålla så mycken trafik att de bära sig; hvad blifver följden om staten lemnat understöd åt dessa banor? Jo, att staten får öfvertaga och trafikera dem, om bolaget nödgas göra cession eller finna med sin fördel förenligt att göra det.

Om de enskilda banorna, såväl som statens, under de senare åren burit sig särdeles väl, torde detta hafva sin giltiga förklaringsgrund i de gynsamma konjunkturerna. Men oaktadt dessa gynsamma konjunkturer har dock *ett* bolag icke i rätt tid betalt sin annuitet. Hvad skulle då väl blifva följden om konjunkturerna förändrades? Jag för min del fruktar, att till och med en och annan af de redan byggda banorna då icke skulle kunna bära sig särdeles väl. Under sådana förhållanden vill jag derföre

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

icke medverka till, att staten skulle komma att befordra byggandet af ytterligare nya enskilda jernbanor.

Här har i dag uttryckts den till och med i Utskottets betänkande omnämnda farhågan, att, om staten icke fortfarande lemnade understöd till enskilda jernvägsanläggningar, dessas antal skulle komma att minskas och en mängd jernvägsarbetare till följd deraf blifva sysslolöse. För min del tror jag icke att dermed skulle blifva så farligt, då, efter hvad man vet, cirka 57 mil jernbanor för närvarande äro under byggnad och det dessutom är ganska troligt, om konjunkturerna icke blifva alltför dåliga, att, äfven utan understöd, åtskilliga nya jernvägsbolag under de närmaste åren skola komma till stånd.

Af de 10,000,000 kronor, som år 1871 beviljades till understöd åt enskilda banor, erhöllo blott fem bolag lån och två af dem till ganska obetydliga belopp. Ett bolag fick 2,600,000 kronor, ett andra 406,000 kronor, ett tredje 1,494,000 kronor, ett fjerde 500,000 kronor och det femte 5,000,000 kronor. Men redan nyssnämnda år 1871 hafva endast i södra Sverige utan ett öres statsunderstöd tillkommit banorna Malmö—Ystad, Lund—Trelleborg, Helsingborg—Hessleholm, Engelholm—Landskrona, Kristianstad—Sölvesborg samt Karlshamn—Vieslanda. Äfven andra banor hafva blifvit byggda utan statsunderstöd. Sammanräknade längden af enskilda banor, som utan statens hjelp kommit till stånd, uppgår nu till 120 mil. Om nu Riksdagen skulle bevilja de 15,000,000 kronor, Utskottet föreslagit, huru många jernvägsbolag skulle väl kunna erhålla lån af detta anslag? Sannolikt högst få; de andra skulle blifva utan. Men kan man icke hjelpa alla, är det enligt min tanke allra bäst att ingen får något och att staten beslutar sig för att allt framgent följa den grundsats, att icke understödja våra enskilda jernvägsföretag. Enär, såsom jag tror och flera gånger upprepat, tiden nu torde vara inne att fatta ett sådant beslut, yrkar jag afslag å Utskottets förevarande hemställan.

Herr Abr. Rundbäck: Äfven jag hör till dem, som vilja yrka på försigtighet vid detta tillfälle. Det må vara sant, att vårt land under de senare åren gått ofantligt framåt och att detta bör vara en anledning till glädje och tacksamhet mot försynen. Men denna så att säga hejdlösa framfart, dessa ryck af istadig hetsighet, som särskildt under de senaste åren bemägtigat sig nationen, böra likväl mana oss till några allvarsamma reflexioner, ty den lysande tablå öfver vårt affärslif och vår utveckling, som under dessa år upprullats för oss, har dock äfven sina skuggor, liksom framtiden kan hafva sina faror, som böra mana till betänksamhet. Det är sant, att vi under dessa år hafva samlat ganska stora kapitaltillgångar; men lika sant är också, att, i samma mån som rikedomen har flutit in, i samma mån hafva vi skyndat oss att lefva upp våra tillgångar eller fastlåsa dem i tusentals olika företag. Detta gör att för närvarande penningetillgången är i förhållande till våra behof ganska knapp, och detta är så mycket mer att undra på, tycker man, som vi, oaktadt dessa goda år och

lyckliga konjunkturer, dragit in i landet stora summor i form af lån och på samma gång förbrukat en stor del af den national-rikedom som vi fått i arf af våra fäder, jag menar våra skogar. Med den förbrukningen har på somliga håll gått så långt, att man upphäft nödrop och begärt skyddslagar för den skog som ännu finnes qvar.

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

Vidare är sant, att produktionen under samma tid i högst väsentlig mån ökats, men vid sidan deraf och i samma mån har jemväl konsumtionen i fruktansvärd grad stigit. Med ökade tillgångar hafva lefnadsbehofven vuxit, och såsom följd deraf har penningen blifvit odrygare och behållningen mindre än under forna mindre gynsamma förhållanden. Konsumtionen har stigit icke blott i afseende å hvad som är nyttigt och godt, utan äfven och i ännu större grad i afseende å det onödiga och dåliga. Bränvinsfloden har börjat strömma öfver landet och undergräfva folkets nykterhet, ordentlighet och sedlighet, hvilka egenskaper dock äro det bästa skyddsvärnet för en nations andliga helsa. Äfven i detta afseende hafva från olika delar af landet nödrop höjt sig, att Riksdagen, hvad på den ankommer, måtte vidtaga några åtgärder för att stäfja denna öfversvämning. Hvarthän vi vända våra blickar se vi, att lefnadssättet antagit karakteren af ett öfverdåd och en flärd, som bjert sticka af mot den enkelhet, tarflighet och sparsamhet, som utgjorde våra fäders rikedom. Dessa och andra skuggsidor, som åtföljа den stigande välmågan, se vi icke så länge solen lyser klart, men de skola visa sig, när förändrade tidsförhållanden inträffa. Och att sådana skola inträffa, att efter floden kommer ebb, efter de feta åren magra år och efter en tid af öfverspekulation kommer kris; detta är så säkert som amen i kyrkan, så vidt verlden ännu har sin vanliga gång och icke all erfarenhet skall jäfvas. Och, mine herrar, förebud i sådan rigtning hafva redan visat sig. Under sistlidna år stodo vi icke långt från randen af en stor finansiel förlägenhet, eller så kallad kris. Det var endast en ovanligt rik skörd och indragning af ett utländskt lån som för den gången afvärjde faran. Men om det innevarande eller ett kommande år blir dåligt och konjunkturerna i väsentlig mån försämras, eller om, hvad ännu värre vore, flera missväxtår följa på hvarandra, såsom ofta plägar vara händelsen — huru skall det då gå? Huru skola vi då under knappa penningetillgångar och högt uppdrifna lefnadsbehof slå oss ut? Då blir frågan icke så mycket om att sätta till nya segel för att länsa undan för en lycklig vind, då skall frågan fastmer och hufvudsakligen gälla att se till huru vi skola reda oss. Det må visserligen vara sant, som en talare på hallandsbänken yttrade, att det lyckligaste för ett land är att draga in sina stora utländska kapital för att dermed befordra den ekonomiska utvecklingen. Ja, det må så vara, om det sker i förhållande till landets förmåga och under en tid då landet utan risk kan göra det. Men om man i nödens stund vill fortsätta att låna, liksom den enskilde ofta gör, för att hålla affären uppe och inbilla verlden att allt fortfarande går bra, samt att morgondagen skall befria oss från all risk — om, säger jag, man

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts).

resonnerar på det sättet, så fruktar jag att man gör som den, hvilken försöker att slå bort sin sorg med ett rus: sorgen kommer tillbaka dagen derpå i fördubbladt mått, ty den utländska skulden måste förräntas och betalas.

Jag har velat säga dessa varningsord vid detta tillfälle, då vi stå i begrepp att fatta ett ganska vigtigt beslut, rörande den måttstock, hvarefter vi skola utföra våra fredliga storverk under den närmaste framtiden; och då efter mitt förmenande såväl Utskottet som de många enskilda motionärerna i afseende på privata jernvägsbyggnader tillskurit denna måttstock efter en ganska oroande och mycket för stor skala. Af Utskottets betänkande finna vi, att under de sista fem åren i landet bygts enskilda jernvägar för 122 millioner, och att det är fråga om att under de närmaste åren på redan påbörjade enskilda banor offra ytterligare 50 millioner, hvartill skulle komma dels de påtänkta nya banorna, för hvilkas byggande staten skulle i understöd lemna 15 millioner och de enskilda bolagen tillskjuta 7½ millioner, summa 22½ millioner, och dels de nya banor, som icke skulle få del af statens bidrag, men ändå söka realisera sina kära förhoppningar. Hvartill kostnaden för sistnämnda banors byggande skulle uppgå, vet jag icke. Men om man till alla dessa summor lägger det belopp, våra statsbanor skulle kosta, ser man att det går löst på oerhörda summor. Visserligen är det sant, att största delen af dessa summor skulle tagas från utlandet, men en ganska stor del deraf skulle dock anskaffas inom landet. En god vän, som sitter nära intill mig, hviskar till mig och säger, att dessa utländska penningar skulle dock stanna inom landet; men jag upprepar hvad jag nyss sade, att de skola förräntas och återbetalas, och denna ledsamma omständighet hindrar dem nog från att stanna här i landet.

Att nu fastläsa så mycket penningar på en tid, då penningetillgången är ganska knapp, då industrien, som på de sista åren djerft utvecklat sig, och jordbruket behöfva betydliga förlags- och driftkapital, anser jag vara ytterst riskabelt; men härmed är förknippad en annan omständighet, som är lika riskabel, men ännu icke, så vidt jag förnummit, af någon talare vidrörts, nemligen att, om vi skola forcera vårt jernvägsbyggande så, som motionärerna önska, och äfven Stats-Utskottet synes vilja, vi äfven skola vid dessa arbeten fastläsa en större qvantitet arbetskrafter, än nyttigt är. Ty man må besinna, hvilken oerhörd qvantitet arbetskrafter, som skall fordras för byggandet af de redan påbörjade stats- och enskilda banorna samt alla de tilltänkta enskilda jernvägarne. Det är tydligt och klart, att alla dessa olika banor, om de skola byggas så raskt, som man vill, måste konkurrera med hvarandra och således höja arbetslönerna så, att de allesammans kunna få arbetare; och följden häraf blifver naturligtvis den, att äfven jordbruket och industrien måste följa med och höja arbetarnes löner. Men dessa näringar kunna icke mera än till en viss grad höja arbetslönerna; kunna de icke för det högsta pris, som är dem möjligt att bjuda, erhålla arbetare, måste arbetet ligga nere. Hvilka olyckliga följder för jordbruket, som häraf skulle

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

uppstå, behöfver jag väl icke här i denna Kammare påpeka; och att industrien icke skulle komma i lyckligare ställning än jordbruket, synes vara temligen klart, då man vet, att en stor del deraf är ung, samt att så väl vår gamla som nya industri har utlandet till konkurrent, hvartill ytterligare kommer, att vår industri i allmänhet icke blott ligger långt ifrån verldsmarknaden, utan äfven till stor del ännu icke ens har någon marknad. Man måste således lätt kunna förstå, huru känslig industrien skall vara för de höga arbetsprisen; och jag anser derföre, att det skulle vara högst beklagligt, om vi skulle vilja så hejdlöst, som här påyrkats, rusa framåt med jernvägsbyggandet och icke besinna, att vi hafva äfven andra intressen, som hafva berättigade anspråk på våra penningar och arbetare.

Från ännu en tredje synpunkt finner jag det vara riskabelt att allt för mycket forcera vårt jernvägsbyggande. Vi skulle nemligen derigenom komma att till dessa arbeten utkasta en ännu större mängd arbetare än hittills. Och dessa arbetare, som i hemmet äro gudfruktiga, sedliga och arbetsamma, hurudana komma de tillbaka från ett jernvägsarbete? Vi känna litet hvar, att för en stor del af dessa arbetare äro jernvägsarbetena en demoralisationsskola i stort. Låtom oss derföre icke fortsätta med jernvägsbyggandet i större skala än vi börjat, låtom oss derpå använda högst den massa arbetare, som förut användts, eller ungefär 20,000; men låtom oss icke fördubbla denna summa, ty det skulle för samhället och för kommunerna blifva en stor förlust. De olyckor, som deraf följa, skola icke stanna endast vid den nuvarande generationen, utan nog öfvergå till den nästa. Och den moraliska bankrutt vi dervid gå till mötes, torde i väsentlig mån motväga den materiela vinst, som man påräknar skall uppkomma genom jernvägsbygnaderna.

Jag skulle visserligen kunna hafva åtskilligt mera att yttra i frågan. Men detta må vara nog för att motivera min ställning i densamma, och den är, att jag helst önskar, att vi göra en paus i jernvägsbygnaderna, dock naturligtvis så att vi icke tvärt afbryta, hvarom ju icke ens kan blifva fråga, då Riksdagen nyss fattat beslut om en ny statsbanas byggande och då vi se, att under de närmaste fem åren enskilda redan påbörjade jernvägsföretag återstå att utföra till en sammanlagd kostnad af 50 millioner kronor, hvartill helt naturligt kommer en del nya, ännu icke påbörjade banor.

Mig synes således, att vi under de närmaste fem åren komma att hafva så många jernvägsföretag för oss, som vi skäligen kunna medhinna eller hafva krafter att utföra. Skulle vi efter dessa fem år finna oss ega förmåga att utföra större arbeten, då kan tiden vara inne att ånyo taga ett stort steg i denna rigtning; skulle vi deremot under denna tid få en bitter erfarenhet af, att vi gått för fort och för långt, så torde man då komma att beklaga, att man icke i tid tänkt sig för. Men blotta möjligheten häraf är för mig ett ytterligare skäl att varna Riksdagen för att nu förhasta sig.

Jag skulle således helst vilja, att Riksdagen för närvarande

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

icke lemnade något understöd till enskilda jernvägsanläggningar. Jag får likväl, medan jag har ordet, tillkännagifva, att jag nödfallsvis kommer att medgifva en viss summas anslående och detta af fruktan, att om frågan återkommer till Riksdagen, då andra stora frågor der skola afgöras, det kan inträffa hvad som ofta förut händt, eller att dessa frågor sammanknytas med jernvägsintressena — en fara, hvarifrån jag anser, att vi, om än till ganska högt pris, böra söka friköpa oss. Och det är af detta skäl, som jag, om jag dertill blir nödd och tvungen, vill gå in på att något anslag beviljas, dock icke till så stort belopp, som Utskottet föreslagit, utan, på sätt den föregående talaren yrkat, till högst 10 millioner kronor.

Jag skulle äfven hafva velat yttra mig något om de af Utskottet föreslagna vilkoren för anslagets beviljande. Men som de delar af utlåtandet, som innefatta dessa vilkor, ej ännu äro föredragna, vill jag icke dermed upptaga Kammarens tid; anhållande jag endast att ännu en gång få tillkännagifva, det jag helst säge att intet anslag alls beviljades för det förevarande ändamålet.

Med Herr A. Rundbäck instämde Herr *Jöns Magnusson*.

Herr Clairfelt: Ehuru jag icke kan neka till, att de talare som yttrat sig för rent afslag å Stats-Utskottets förevarande hemställan till en viss grad framburit ganska behjertansvärda skäl för sin åsigt, håller jag likväl före, att Riksdagen bör gå den väg, som af enskilda motionärer och Stats-Utskottet blifvit oss anvisad. Jag gör detta till en början af det skäl, som dikteras af den s. k. politiska klokheten, nemligen att vi böra söka friköpa oss från dessa orsaker till misshällighet, som, i fall vi nu förkasta hvad Utskottet föreslagit, antagligen skola återkomma och förrycka behandlingen af andra vigtiga ärenden, som vid kommande riksdagar möjligen föreligga, samt inom representationen insmyga en så att säga omoralisk tendens, härflytande från den jernvägsvigilans, som vid sådant förhållande skulle inom Riksdagen uppstå. Ett annat skäl, hvarföre jag anser, att staten bör lemna något understöd åt enskilda jernvägsföretag, är att den mängd framställningar derom, som vid denna riksdag blifvit gjorda, för mig tydligen ådagalägga, att inom landet förefinnes ett känbart och mäktigt behof af att åt de orter, som hittills ännu icke hugnats med dessa kommunikationsmedel, äfven måtte beredas tillfälle att få tillgodonjuta förmånen deraf. Ej heller får man alldeles lemna å sido fördelen af att till våra jernvägsbyggnader så vidt möjligt är använda inhemskt kapital samt att kunna undvika att kasta oss i händerna på dessa utländska jernvägsbolag och entreprenörer, öfver hvilkas verksamhet hittills i denna rigtning här i landet vi sannerligen icke hafva haft skäl att glädja oss. Bygga vi sjelfva våra jernvägar, så blir arbetet också mera omsorgsfullt utfördt och vi få äfven skörda rikare frukter af våra uppoffringar.

Jag anser derföre, att Riksdagen nu, likasom år 1871, bör

till Kongl. Maj:ts förfogande ställa en viss summa, att användas till sådana jernvägsföretag, som regeringen pröfvar vara för landet nyttiga och nödiga. Men deremot kan jag icke dela Stats-Utskottets åsigt beträffande summans belopp.

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

Här har visserligen blifvit sagdt, att vi som redan sitta vid de egyptiska köttgrytorna, d. v. s. redan fått jernvägar, icke böra missunna andra orter att komma i samma lyckliga belägenhet. Till en början tror jag dock, att beskyllningen för missunsamhet saknar all grund, åtminstone hvad oss angår, som redan hafva jernvägar. Möjligen finnes den hos dem, som ännu icke kommit i åtnjutande af denna förmån. Men de som hafva den förmånen och som således sitta vid de "egyptiska köttgrytorna", de hafva också härför fått göra ganska stora enskilda uppoffringar, en omständighet som man vid bedömande af förevarande fråga dock alldeles tyckes vilja glömma bort.

Man har för att bevisa nödvändigheten för oss att fortsätta jernvägsbyggandet uppstält en jemförelse mellan Sverige och Frankrike, med framhållande af de stora uppoffringar, som nämnda land gör för att utvidga sina jernvägar, samt den oerhörda industriens utveckling, som deraf varit en följd. Att jemföra Sverige med ett land med sådan produktionsförmåga som Frankrike, för hvilket milliarder är detsamma som millioner för oss, är väl dock mindre lämpligt.

För min del kan jag derföre icke tillstyrka mer än 10 millioner, fördelade med 2 millioner på hvartdera af åren 1877—1881. Jag tror ej att landets financiela ställning är så förtviflad som siste talaren utmålat den. Beloppet skulle med lätthet kunna upplånas. Statens kredit är dertill stor nog.

Jag hade vid detta tillfälle äfven önskat yttra mig rörande de vilkor, hvarunder lånen skulle komma att meddelas, i synnerhet angående räntefriheten, men då den punkt, hvari Utskottets förslag i den delen innehålles, icke ännu är föredragen, skall jag derom nu icke yttra mig.

Herr Farup: Äfven jag tillhör dessa pauvres honteux, som, efter att en lång tid hafva hulpit andra, icke kunna hjelpa sig sjelfva. Det torde derföre ursägtas, att äfven jag dristar anhålla, att jemväl den ort, jag representerar, måtte erhålla understöd för åstadkommande af de jernvägsförbindelser, för hvilka sådant af enskilda motionärer nu blifvit ifrågasatt.

Då man genomgår Utskottets motivering, vill det visserligen synas som om den samma skulle vara byggd på en ganska solid grund; men besynnerligt nog har det resultat, hvartill Utskottet kommit, blifvit helt annat än hvad man på grund af motiveringen trott sig kunna vänta. Troligen härleder sig detta förhållande deraf, att just 15 millioner blifvit begärda i särskilda motioner såsom bidrag till enskilda jernvägar; men hade Utskottet bestämt anslagsbeloppet i enlighet med de åsigter, som uttalas i motiveringen, hade i min tanke summan måst blifva betydligt större. Ty då staten för fem år sedan lemnade 10 millioner till under-

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

stöd åt enskilda jernvägsföretag, så fann man snart att denna summa ej räckte långt, utan endast kunde tillfredsställa en jemförelsevis liten del af det verkliga behofvet. Naturligtvis kunde man *då* mindre klart se, huru förhållandena i den närmaste framtiden skulle gestalta sig; men numera är förhållandet helt olika. Vi stå nu på en fastare grund; och det förefaller mig som om Utskottet uti motiveringen hade bort stödja sig just på denna grund.

Först och främst framställer sig den frågan, huruvida det verkligen är lämpligt att lemna understöd till enskilda jernvägar eller icke. Här har påyrkats, att något understöd för dylika ändamål icke vidare skulle lemnas. Ett sådant yrkande förefaller mig dock alldeles opåkalladt; ty det blir med hvarje dag allt klarare och klarare, att i händelse Sverige vill bibehålla sin plats bland kulturländerna och icke gå tillbaka, under det andra nationer gå framåt, jernvägar omöjligen hos oss kunna undvaras. Att nu säga: hjelpen er sjelfva, låter icke bra. Jag tror derföre, att man knappast kan komma till något annat resultat, än att jernvägsbyggnaderna måste fortsättas och att man således icke kan undanskjuta fordringarne på statsunderstöd för byggandet af jernbanor. Ty vådan af att sluta upp med anläggandet af sådana är ganska stor. Att dylika anläggningar medföra gagn, behöfver jag ej framhålla; derom äro vi alla ense. Men en sida af saken vill jag dock framhålla; och det är att jernbanor ovilkorligen äro nödvändiga för produktionen. Utan jernvägar är det knappast tänkbart att en ökad produktion skall åstadkommas uti vissa delar af vårt land. Historien lärer oss, att kapitalstarka länder, der rikedomar hopas och man icke vet att rätt tillgodogöra sig dem, blifva olyckliga. Så har det gått med Italien, så har det gått med Spanien. Så olyckligt kan det väl icke gå för oss, som för dessa länder; men så mycket kan dock med bestämdhet sägas, att det ej länder vårt land till någon fördel att lägga sina penningar i improduktiva företag, då tillfälle finnes att göra dem fruktbärande. Jernvägarne äro den förnämsta häfstången för kultur och frihet. Låtom oss göra en jemförelse, huru det såg ut i Europa under den tid, jernvägar icke funnos och nu. Då stod det illa till med upplysning och frihet, dessa menskliglietens förnämsta och dyrbaraste gåfvor på jorden. Men i den mån jernvägarne utspunnit sitt nät öfver Europa, har folkupplysningen och friheten jemväl vuxit.

Om vi nu skulle, då i Sverige finnas stora trakter, som sakna jernvägsförbindelser, afklippa för dessa trakters inbyggare allt tillfälle att komma i besittning af samma förmåner, som öfriga delar af landet, så är det klart, att vi blifva, i jemförelse med andra, snart sagdt fattighjon.

Man fruktar nu svårare tider och att kriser kunna inträffa. Ja, mine herrar, de kunna komma, men öfver hvem gå dessa kriser i första rummet? Jo, öfver arbetaren. Sällan ser man någon annan än arbetaren lida vid dessa tillfällen. Våra arbetare hafva nu lyckligtvis hunnit längre i välstånd än att de behöfva lefva

af vattgröt, sill och välling; de hafva till och med råd att bestå sig kött. Men vi behöfva blott gå tillbaka några och tjugu år och jemföra arbetsprodukten här i landet då med den i andra länder; vi skola komma till ett ganska sorgligt resultat. Och hvad blir följden, beträffande arbetarne sjelfva, af en stagnation eller återgång i jernvägsbyggandet? Jo, arbetaren skall icke låta nöja sig dermed. Amerika och Ryssland stå för honom öppna; och vi kunna vara säkra på, att en stor emigration af arbetare till dessa länder skall uppstå, i fall det verkligen skulle lyckas att undertrycka jernvägsbyggandet. Det är för öfrigt icke länge sedan som den utvandring, hvilken pågick, afstannade, men, efter hvad som berättas, har den nu åter börjat att öka sig. Arbetskraften är dock det dyrbaraste vi ega. Den står i så nära samband med produktionen, att den icke kan skiljas derifrån. Hvarje arbetare eller arbeterska, som lemnar vårt fosterland, är en förlust för landet; och kunde vi kapitalisera denna förlust, så skulle vi i sanning häpna öfver dess storlek. Jag tror derföre, att vi böra söka qvarhålla våra arbetare i landet genom att skaffa dem sysselsättning, i synnerhet under s. k. kriser. Om vi nu verkligen, såsom man befarar, gå svårare tider till mötes, så är det derföre både vår moraliska skyldighet och politiskt klokt att skaffa arbetaren något att göra.

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

Man invänder, att arbetsprisen ökat sig, så att landtmannen icke är i stånd att betala arbetarne hvad de begära, och att produktionen blifvit kostsammare. Ja, någon sanning kan väl ligga häri, men ganska litet. Jag tror, att vi icke böra missunna arbetaren att han nu fått en högre dagspenning än förr; ty på samma gång landtbrukaren får betala arbetaren mera än förr, får han också sjelf högre betalning för hvad han frambringar. Jag tror derföre, att prisen ökat sig på begge hållen.

Sverige har varit stort. Det var en bland stormakterna i Europa, men på hvilken väg? Det var på slagfälten. Men hvad kostade icke detta i blod och i penningar? Sverige kan åter blifva stort och blir det också sannolikt, men på en annan väg, ty ännu hafva vi hundratusentals tunnland jord oodlade, som skulle kunna föda en stor befolkning. Att således nu tveka att eröfra landet för kulturen skulle vara orimligt.

Jag tror, såsom sagdt, att just nu är tiden inne att understödja enskilda jernvägsföretag. Konjunkturerna äro i fallande, dagspenningen likaledes; jernvägsmaterielen kan nu fås för hälften, ja mindre än hälften mot förra åren. Jernvägsskenor utbjudas nu för 5 kronor per centner; för några år sedan kostade de 12 kronor centnern. Böra vi väl vid sådant förhållande vänta tills prisen åter stigit, och då betala till England för jernvägsskenor 12 kronor centnern, då vi nu kunna få dem för 5 kronor, och på samma gång blifva tvungna att betala 3 kronor för dagsverket, under det vi nu icke behöfva betala mera än 1 à 1 $^1/_2$ krona?

Låtom oss nu se hän särskildt till Norrland. Här har mycket talats om södra Sverige, men särskildt om Norrland har man icke

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

talat. Det må således förlåtas mig, att jag nu särskildt vill beröra denna landsdel. Af Norrlands skog finnes en betydlig tillgång, som ruttnar ned och således icke på något sätt kommer nationen till godo. Man har klagat öfver skogssköfling i Norrland och genom agitationer i tidningar har detta framhållits såsom en styggelse för landet. De som bo i Norrland skola dock icke instämma häri — åtminstone har jag icke hört någon norrländing tala derom — men de som icke känna något om Norrland, de yttra sig på detta sätt. I Norrlands skogar ligga för närvarande affall af omätlig tillgång för kolning, hvilka icke kunna tillgodogöras. Då efterfrågan på en vara alltid bestämmer varans pris, och efterfrågan på skogen icke är så stor som tillgången, måste vi således öka denna efterfrågan undan för undan.

Genom prohibitiva åtgärder hindras mången att tillgodogöra sig de naturliga tillgångar han eger. Får man deremot hjelp, så att man kan komma åt de tillgångar som finnas, så skall marknaden modereras; det skall då blifva möjligt att tillfredsställa de ständigt växande behofven, och äfven den mycket omtalade skogssköflingen, som jag för min del icke känner till, skall då motarbetas bättre än på något annat sätt kan ske.

De som äro lyckliga nog att bo i trakter, hvilka redan hugnats med jernvägar, känna den stora välsignelse dessa kommunikationsanstalter bringa med sig. Flyttas de upp till Norrland, skulle de deremot finna sig afsöndrade från verlden, utan kommunikationer, och knappast kunna lefva der. De skulle då finna, att jernvägen vore ett alldeles oafvisligt behof för denna landsdel. Ja, jag är viss på att de, om de icke finge jernvägar i Norrland, snart skulle lemna dessa trakter. Jag är derföre öfvertygad att de, som redan kommit i åtnjutande af denna stora förmån, äfven skola behjerta och inse det stora behofvet i ifrågavarande hänseende för Norrland samt icke ett ögonblick tveka att i sin mån bidraga till att göra ett älskadt fosterland stort och mägtigt. Jernvägarne äro för Norrland det enda medlet att tillgodogöra sig de, jag kan gerna säga, omätliga tillgångar som der finnas.

En talare på stockholmsbänken har gjort en jemförelse mellan enskilda jernvägar och enskild industri. Det förekommer mig dock som om denna jemförelse icke hölle streck. En jemförelse mellan jernvägarne och landsvägarne synes mig deremot mera på sin plats och derom vill jag gerna vara med. Man har kallat jernvägarne för en statens kräfta; men ingen har, såvidt jag hört, gifvit landsvägarne en sådan benämning, ehuru, såsom jag antydt, landsvägarne såväl som jernvägarne äro nödvändiga kommunikationsmedel. Vi nedlägga på landsvägarne milliarder. Men hvilka inkomster hafva vi af dem? Jag tror, inga. Frågan är nu den: skola vi stanna vid dessa landsvägar eller skola vi gå ett steg vidare och bygga jernvägar? Jag för min del tror icke att vi böra tveka i valet. Hvad kosta icke dessa landsvägar årligen i underhåll? Företoge man sig att beräkna denna kostnad, så skulle man finna att det blefve ofantliga summor, åtminstone hvad Norr-

land beträffar. Åtminstone en del af dessa kostnader skulle dock kunna inbesparas, i den mån jernvägsnätet allt mer och mer drages ut kring landet; derom är jag fullt öfvertygad.

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

Om en bonde sitter på ett stort präktigt hemman, som skulle kunna gifva tre till fyra gånger så stor afkastning som det nu lemnar, men i anseende till innehafvarnes oförmåga och bristande tilltagsenhet nu icke kan uppbringas dertill, så är det för hvar och en som ser sådant en naturlig önskan, att hemmanet må komma i andra händer, som hafva vilja och förmåga att gifva detsamma en kraftig hjelp och uppbringa arkastningen till hvad den bör vara.

Mine herrar! vårt land är ett stort, mycket stort bondhemman. Hvad som saknas är tilltagsenhet att upphjelpa detta hemman; dertill behöfves en kraftig hjelp.

Jag vill för tillfället icke längre upptaga Kammarens tid, utan inskränker mig till att yrka bifall till Stats-Utskottets hemställan med den ändring, att summan sättes till 20 millioner kronor att utgå med 2 millioner 1877, 2 millioner 1878, 4 millioner 1879 samt 6 millioner under hvartdera af åren 1880 och 1881.

Herr Gumælius: Det är en något underlig öfverläggning som här i dag pågår i Kammaren, och kanske jag icke är den ende som af de anföranden, som här hållits, haft svårt att, huru väl genomtänkta och utförda dessa anföranden än varit, af deras början och fortgång draga någon bestämd slutsats, hvarthän de olika talarne velat komma.

En talare lade oss på hjertat att icke gå för fort med jernvägsbyggandet, att ett fortsättande deraf skulle blifva ruinerande under nuvarande förhållanden — och så slutade han med att yrka, att en summa skulle ställas till Kongl. Maj:ts förfogande för detta ändamål, som han bekämpat!

Så kom en annan talare, som icke kunde instämma i den förre talarens åsigter, utan ville att vi skulle gå *jemnt* framåt och sysselsätta samma arbetsstyrka vid jernvägarne hädanefter som hittills. Jag tog då för gifvet att han skulle komma att yrka ett fortfarande anslag af 10 millioner för 5 år, men så kom han i stället att yrka afslag.

Den talare, som näst före mig hade ordet och som ansåg att vi skulle anslå icke mindre än 20 millioner kronor till ifrågavarande ändamål, sedan han försäkrat oss att svenska folket saknade tillräcklig blick och företagsamhet, erkände visserligen att Sverige icke vore något Spanien, sådant som detta land var på den tid, då det samlade till sig all verldens rikedomar, och att han dock hoppades, att Sverige icke skulle komma att lida de olyckor, hvaraf Spanien drabbades just i följd af sina rikedomar, men trodde dock att Sverige kunde blifva något ditåt, och byggde ganska vackra spanska slott, men med ungefär samma fasthet, som dylika luftiga byggnader pläga hafva. Derefter stälde han emot oss såsom ett spöke den utvandring, som skulle blifva följden deraf att vi icke nu beviljade det belopp, som han förordade, och han gaf oss

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

slutligen en vink derom, att den fråga, som nu föreligger till behandling, i sjelfva verket vore en fråga om jernvägsanläggningar i Norrland, om hvars tillgångar och framtidsutsigter lifligt ordades. Jag trodde annars för min del, att frågan om de norrländska jernvägarne såsom sådan hade slutbehandlats vid denna riksdag i förgår natt, och att vi således kunde betrakta den nu föreliggande frågan såsom en mera allmänt svensk fråga och öfverlemna åt regeringen att bestämma de belopp, som böra lemnas åt den ena eller den andra landsdelen.

Bland de talare, som uttalat sig för att Riksdagen borde ställa till Kongl. Maj:ts förfogande ett visst belopp att användas till låneunderstöd för enskilda jernvägsföretag, betonade en talare tvenne gånger något, som stod i strid med det slut, hvartill han kom, nemligen att staten icke bör upplåna dyrt och utlåna billigt. På de lån, som staten under de senaste tiderna lemnat, tror jag dock icke att den har gjort några förluster; staten har nemligen utlånat penningarne mot 5 procent och erhållit dem mot lägre ränta på de lån, som den senast sjelf upptagit. Jag finner derför ingen anledning att antaga, att, om lånebeloppen hållas inom rimliga gränser, staten under den närmaste framtiden skall komma att göra några förluster på de lån, om hvilka nu är fråga. En helt annan sak vore deremot, om det vore fråga om så stora summor, att de måste verka störande på statens kredit och dess affärsförhållanden.

En annan talare stälde framför oss den hägringen, att staten skulle komma att få öfvertaga dessa enskilda banor, till hvilkas anläggningskostnad enskilda bidraga med minst en tredjedel. Jag föreställer mig emellertid, att Kongl. Maj:t vid lånens beviljande nog skall tillse, att tryggande säkerhet förefinnes för att företagen komma till stånd. Af detta skäl, och då jag för öfrigt är öfvertygad, att hvarken enskilda personer eller bolag offra på jernvägsföretag så stora penningebelopp, som en tredjedel af anläggningskostnaden, utan att hafva utsigt till företagets framgång, kan jag ej inse att, om det än i något särskildt fall öfverstege bolagets krafter att fullborda en jernväg, staten skulle komma att göra någon förlust genom dess öfvertagande. Det är icke blott vid denna riksdag, utan äfven vid åtskilliga föregående, som man framkommit med detta skrämskott; men jag tror, såsom sagdt, att vi icke böra låta detsamma inverka på oss. Det är icke kändt, att staten hittills fått på sådana vilkor öfvertaga jernvägar.

Om således den öfverläggning, som hittills egt rum, förefallit åhörarne något underlig, då, såsom jag tillåtit mig påpeka, icke alla anföranden varit sådana, att skäl och yrkanden stått i öfverensstämmelse med hvarandra, beror detta till äfventyrs i någon mån derpå, att det icke torde vara i enlighet med en sund statshushållning att lemna *understöd* åt vare sig den ena eller den andra näringen. Men förhållanden kunna dock finnas, hafva funnits och skola alltid komma att finnas, då undantag derifrån bör göras.

Utskottet har lemnat oss ett betänkande, hvilket icke full-

komligt tillfredsställer mig och måhända icke heller många andra. Det är dock endast en punkt i detsamma, mot hvilket jag nu vill rigta en anmärkning. Utskottet säger nemligen på sidan 26: "Med fullt fog synes då *det anspråk* kunna framställas, att staten, som utan svårighet eller uppoffring kan bereda tillgång till dessa medel, med användande af sin större kredit bidrager dertill att för landet nödiga och nyttiga jernvägsföretag komma till stånd". Detta är en sats, som jag icke kan gilla, eller att enskilda skulle med fullt fog kunna framkomma med "anspråk" på ett dylikt biträde af staten. Staten kan visserligen göra åtskilligt till förmån för den enskilda företagsamheten; men då eger den ock å andra sidan anspråk på erkännande och tacksamhet.

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

Utskottets hufvudskäl — vid dess öfriga skäl vill jag icke nu fästa mig — lärer väl emellertid egentligen ligga uti de sifferuppställningar, som finnas på sidorna 26 och 27 i betänkandet. Jag måste dock för min del jäfva dessa sifferuppställningar, såsom varande i min tanke origtiga och vilseledande. Utskottet har nemligen der sammanräknat de summor, som under de fem följande åren skulle komma att nedläggas på de jernvägsföretag, för hvilka understöd vid denna riksdag blifvit begärda. De siffror, till hvilka Utskottet genom denna hopsummering kommit, vill jag visst icke påstå vara origtigt adderade, men åtskilliga af de jernvägsföretag, som der afses, äro påtagligen sådana, att de för närvarande hvarken kunna eller böra tagas med i räkningen bland banor, som sannolikt komma till utförande under nästa femårstid. Och äfven om man går så långt, att man anser sig böra taga hänsyn till hvarje anspråk på låneunderstöd af staten, som vid innevarande riksdag blifvit väckt, kan jag icke inse, hvarför man icke gjort detsamma äfven med de förslag till nya jernvägsanläggningar, som för närvarande äro föremål för vederbörande myndigheters pröfning. För åtskilliga jernvägsanläggningar utom de af Utskottet uppräknade har koncession dels blifvit sökt, dels beviljad; men man har icke ansett sig böra i år begära Riksdagens understöd för dem, antingen derför att man i en del fall icke önskat något sådant, eller ock derför att man ansett det vara förmätet att, innan man fått sina papper bättre i ordning, framkomma med en dylik begäran till Riksdagen. Jag har här i min hand en hel lista på dylika jernvägsföretag, hvilka Utskottet med lika fullt skäl kunnat taga med i beräkningen, som åtskilliga af de i betänkandet omnämnda. Af dessa senare finnas flera, som efter min öfvertygelse aldrig komma till stånd, under det jag är lika viss på, att åtskilliga af de på denna lista upptagna företag redan under de närmast följande åren komma att påbörjas.

Jag skall icke orda vidare om Utskottets betänkande. För min del anser jag fortfarande, att det ifrågavarande anslaget bör bestämmas till 10 millioner kronor, om hvilket belopp jag tillåtit mig att väcka förslag. Jag tror mig icke behöfva uppehålla mig vid den föregående talarens förslag, 20 millioner för ändamålet; men icke heller 15 millioner vill jag förorda; ty, om det än må förefinnas skäl att fortfarande lemna dylika understöd, anser jag

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

icke att vi böra gifva anledning till att anspråken på desamma ökas, hvilket blefve följden, om vi nu, fem år sedan det förra anslaget beviljades, ökade siffran från 10 till 15 i en med 50 procent stigande skala!

Ännu mindre kan jag bifalla Utskottets förslag *i den form*, som det här föreligger. Hellre skulle jag då i nödfall, såsom en reservant, Grefve af Ugglas, föreslagit, låta anslaget af 15 millioner utgå med lika belopp eller med 3 millioner för hvarje år, i hvilket fall höjningen för hvarje år åtminstone skulle stanna vid 50 procent, och då åstadkommes åtminstone en mera jemn fördelning af anslaget. Men ej ens härmed har Utskottet nöjt sig, utan förordat att anslagsbeloppet skall utgå under de två första åren med 2 millioner kronor, under det tredje med 3 millioner kronor och under de två derpå följande åren med 4 millioner kronor om året, hvarigenom årsanslaget om 5 år vore dubbelt så högt som nu. Antages Utskottets förslag oförändradt, så skall man om fem år med all sannolikhet säga, att då 1876 års Riksdag fastställt en sålunda stigande låneserie, att man under fem år kommit från 2 till 4, man under de derpå följande fem åren borde, med tillämpning af samma system, komma från 4 till 8 millioner om året. För min del kan jag icke gilla något sådant. Jag vill icke vara med om att afbryta en som jag tror jemförelsevis lycklig väg, på hvilken vi kommit att slå in uti denna fråga, men ej heller att der framgå med ökad fart. Såsom jag redan nämnt, skulle det kunna hända, att man vid en kommande riksdag framkommer med ökade anspråk i den vägen; och det är icke heller otänkbart att man, genom att sammanbinda frågan om ytterligare anslags beviljande till understöd för enskilda jernvägsföretag med andra frågor, skulle kunna genomdrifva sina anspråk i låneväg. Men detta fruktar jag dock mindre, än om vi genom att bryta med den grundsats, vi en gång antagit, i fråga om understöds beviljande åt enskilda jernvägsföretag, finge beständigt återkommande stridsämnen vid våra riksdagar. Jag anser det verkligen vara värdt att göra någon uppoffring för att förekomma detta; och den erfarenhet, som vi hafva af dylika strider, manar oss i sanning till försigtighet.

Tre föregående talare hafva anhållit om proposition på, att den ifrågasatta anslagssumman måtte bestämmas till 10 millioner. Det ligger i sakens natur, att proposition icke kan framställas om att Utskottets hemställan i andra punkten helt enkelt ändras på det sätt att 15 millioner ändras till 10 millioner, utan att ändring sker äfven i sjelfva formuleringen. I afseende härå är jag tillfredsställd med den formulering, som finnes uti ett vid betänkandet å sidan 36 fogad reservation, och tillåter mig derför att hos Herr Talmannen anhålla om proposition å det yrkande, som innehålles uti nämnda reservation, hvilket är af följande lydelse:" att Riksdagen måtte till låneunderstöd för enskilda jernvägar bevilja och ställa till Kongl. Maj:ts disposition ett extra anslag af tio millioner kronor, att utgå under fem år ifrån och med år 1877, med två millioner kronor årligen, å hvilket anslag Kongl. Maj:t må ega att när som

helst, till understödjande af nya, ännu ej påbörjade enskilda jernvägsanläggningar, anvisa af Kongl. Maj:t beviljade understödsbelopp, att utgå med högst det här ofvan för hvarje år bestämda belopp samt i enlighet med följande vilkor och bestämmelser.

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

Hvad åter dessa vilkor och bestämmelser beträffar, torde jag möjligen komma att yttra mig om dem, när de blifvit af Herr Talmannen föredragna.

Herr Danielsson: Det kan måhända synas besynnerligt, att jag begärt ordet i en fråga som denna, då mot mig kan invändas, att jag alldeles gifvet bör vara emot att bevilja understöd till dessa enskilda jernvägsanläggningar, emedan den ort jag tillhör aldrig kan ifrågasättas till erhållande af dylika bidrag; men detta må man gerna säga. Jag har begärt ordet, derför att, då jag med min röst kommer att bidraga till det beslut, som här i denna fråga kommer att fattas, jag ansett det vara min skyldighet att dessförinnan här uttala min åsigt. Jag är nemligen rädd att detta beslut skall gå i den rigtning Riksdagen allt mer och mer tyckes skrida till, nemligen att utifrån indraga lån i landet och sålunda ännu mera skuldsätta oss hos utländingen.

Här har yttrats, att jernvägarne äro ett kraftigt medel till vårt lands industriela utveckling och till våra näringars förkofran. Detta vill jag visserligen för ingen del förneka; men jag tror att, om vi nedlägga så mycket af våra kapital på jernvägarne, industrien och näringarne icke skola hinna följa med, hvilket naturligtvis icke vore nyttigt.

Man har vidare yttrat, att vi icke kunna neka att bevilja detta anslag, emedan våra jernvägsarbetare i annat fall icke skulle kunna få den sysselsättning, landet är skyldigt att lemna dem. Jag hemställer dock till eder, mine herrar, huruvida det kan vara klokt att af det skälet fortsätta längre på den stråt, vi inslagit. Så länge vi årligen utifrån låna upp en 20 millioner eller så der omkring, så går det nog bra, så länge få våra arbetare nog arbete, men detta lärer väl icke alltjemt kunna fortfara. Jag tror derföre, att antingen nu eller också någon gång i framtiden en liten paus härutinnan måste inträffa, och det kan då vara bättre att göra denna brytning nu, än att fortfarande på detta sätt söka uppehålla våra arbetsförhållanden.

Jag skulle kunna hafva ännu mycket mera att tillägga i saken, men jag tror icke att Kammaren är synnerligen undfägnad af att vidare höra några långa föredrag härom, då tillräckligt mycket redan blifvit anfördt både till förmån för den högre summan och för den lägre. Jag skall derför icke längre upptaga Kammarens tid, i synnerhet som hvar och en nog ändå torde hafva klart för sig hvad frågan gäller och önska slut på diskussionen. Vid sådant förhållande torde icke ens de, som hafva förmågan att hålla långa tal, nu behöfva göra det, således ännu mindre jag. Jag inskränker mig derföre till att yrka bifall till den af Grefve Mörner samt Herrar L. O. Larsson och J. E. Johansson afgifna reservation, ehuru jag, såsom en föregående talare om sig yttrat,

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

gör det endast emedan jag är dertill nödd och tvungen, enär jag helst skulle hafva velat yrka afslag på hela anslaget. Då jag emellertid icke anser detta vara klokt — emedan vi i sådant fall till en kommande riksdag skulle hafva frågan olöst — har jag framstält det nyssnämnda yrkandet, i hopp att Riksdagen sålunda om möjligt, för ytterligare fem år, skulle slippa dessa jernvägsstrider och framställningar om understöd för enskilda jernvägsbyggnader och åtminstone under de följande fem åren få vara ostörd af alla yrkanden i den vägen.

Grefve Sparre: På den, som i likhet med mig uti tre och tjugu år deltagit i jernvägsstrider vid riksdagarne, göra dessa strider ett ganska egendomligt intryck. Lika plågsamma, som dessa strider förefalla mig, då tvenne orter sins emellan slåss om den förmånen att *på statens bekostnad* få en stambana dragen *till* den ena orten och *ifrån* den andra, lika vidriga dessa strider om stambanorna alltid förefallit mig, lika upplyftande, lika glädjande förefalla mig deremot bemödanden, som göras att med egna krafter åstadkomma bibanor. De orter, som redan till stor del genom statens försorg och på dess bekostnad erhållit den stora förmånen af tidsenliga kommunikationer, borde i sanning mindre än någon annan motsätta sig de försök, som nu göras af de orter, som för närvarande sakna sådana kommunikationer, att skaffa sig dem. Jag kan icke neka att det förekommer mig något obilligt, då jag hört representanterne från Stockholm, Göteborg, Wexiö, Kristianstad med flera städer, hvilka alla genom statens försorg eller åtminstone genom dess understöd redan fått sina jernvägar, nu motsätta sig beviljande af hvarje låneunderstöd från staten till enskilda jernvägsbyggnadsföretag. Man har såsom skäl härför anfört, att jernvägarne äro industriela anläggningar, hvilka staten icke bör bekymra sig om, utan helt och hållet öfverlemna åt den enskilda företagsamheten. Men är det verkligen så? Äro ett lands kommunikationer något för detsamma så likgiltigt, att man kan öfverlemna åt den enskilda företagsamheten att helt och hållet bestämma, i hvilken mån de böra finnas eller icke? Om så är, hvarför har staten då genom lag ålagt kommunerna att underhålla icke endast sina enskilda vägar, utan äfven allmänna landsvägar, och hvarför anslås vid hvarje riksdag hundratusentals kronor till förbättrande af gamla och anläggande af nya vägar? Hvarför hafva vi redan uppoffrat öfver 110 millioner på anläggandet af våra stambanor, och hvarför hafva vi hittills åt de orter, som icke genomskäras af dessa stambanor, gifvit understöd af statsmedel för anläggande af enskilda jernbanor? Ligger icke deri ett erkännande deraf, att det ingår i statens intresse att befordra *alla* kommunikationer såväl till lands som sjös, både landsvägar, jernvägar och kanaler? Kan staten icke omedelbart taga saken om hand, genom att sjelf öfverallt bygga stambanor, så bör han åtminstone söka att understödja de enskilde, som vilja förskaffa sig jernvägar. Jag vill således icke, i likhet med den värde representanten från Örebro, erkänna att den enskilde icke i detta

fall kan hafva några anspråk på staten, utan instämmer tvärtom för min del med Stats-Utskottet deruti, att, sedan staten gjort så ofantligt mycket för vissa orter, skulle det vara obilligt, om icke rent af orättvist att icke göra något alls för dem som återstå, ty deri har Utskottet fullkomligt rätt, att lika uppmuntrande, lika befordrande som jernvägarne verka på de orter, genom hvilka de gå fram, lika tillbakahållande verka de på de orter, som icke kommit i åtnjutande af dem. Detta om sjelfva grundsatsen, med hvilken jag nu icke längre vill sysselsätta mig. Jag skall endast tillägga ett litet exempel, för att dermed gifva herrarne förklaring på den ifver, den snart sagdt feberaktiga sträfvan som griper alla de samhällen, som icke varit nog lyckliga att få en jernväg. Inom mitt län ligger en liten stad vid namn Ulricehamn, som för några få år tillbaka var så utan all handel och rörelse, att stadens invånare gingo in till Kongl. Maj:ts Befallningshafvande med begäran att Kongl. Maj:ts Befallningshafvande måtte hos Kongl. Maj:t förorda stadens förläggande under landsrätt. Jag ansåg mig dock icke kunna tillstyrka denna underdåniga ansökan, utan afstyrkte den; och Kongl. Maj:t fann icke heller skäl att bifalla densamma. Jag reste derefter ned till Ulricehamn och sade: "I Ulricehamnsboar ären dock ena riktiga stackare! Skaffen eder en jernväg, så skolen I nog snart åter repa eder!" De följde mitt råd, och under det att vid föregående årens pröfningskomitéer man måste sitta och tumma på taxeringsvärdena, som de oupphörligt ville hafva nedsatta, emedan deras hus och tomter "icke egde något värde", så har nu, sedan staden fått jernväg, på ett och ett halft år åter blifvit lif och rörelse derstädes, tomterna säljas, taxeringsvärdena stiga, handel och näringar börja blomstra. Man kan derföre verkligen icke undra på, om dessa småstäder, som ligga så der afskilda och likasom instoppade i en säck, också vilja bemöda sig om att, om jag så må säga, komma ut i verlden! Icke bör man säga ett bleklagdt nej till deras begäran om jernvägar, och sålunda döma dem till döden. Nej, mine herrar, det kunnen I icke göra; det vore hvarken rättvist, billigt eller klokt. Det vore, såsom ett fransyskt ordspråk lyder: "plus qu'une crime, ce serait une faute", det vore mer än ett brott, det vore ett fel, en dumhet!

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

Jag vill hörsamma den uppmaning den ärade representanten från Öland nyss stälde till oss, att vi skulle fatta oss kort, och har derför icke något vidare att tillägga i sjelfva saken. Ty, som sagdt, jag kan omöjligt föreställa mig, att Riksdagen nu skulle hafva hjerta att säga: "Stopp! Vi vilja icke längre lemna något understöd åt några enskilda jernvägsanläggningar, ty de äro helt och hållet enskilda företag!" Skulle det väl vara möjligt att, sedan vi såsom jag nyss erinrat, kostat på öfver 110 millioner på stambanorna och mellan 25—30 till understöd för enskilda jernvägsanläggningar, vi nu skulle säga nej till alla de orter, som hädanefter begära ett sådant understöd? Nej, mine herrar, till något sådant kan aldrig Andra Kammaren göra sig skyldig, det vågar jag bestämdt påstå.

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

Jag inskränker mig derföre till att nu endast yttra mig om det belopp, som för det ifrågavarande ändamålet kan ifrågasättas. Man har i det afseendet yttrat att, om man icke alldeles kunde afslå hvarje låneunderstöd, så borde man åtminstone nedsätta summan till 10 millioner. Den som varit vittne till den alldeles oerhörda utveckling Sverige uppnått under de 15 år som förflutit sedan jernvägarne här började att öppnas i större skala, måste dock erkänna, att ett understöd på 10 millioner i hela detta stora land verkligen endast är, så att säga, "en pris snus". Många af herrarne hafva varit vittne till och de öfriga hafva förmodligen hört omtalas, hurusom jag vid 1869 års riksdag vågade väcka förslag om anläggande af enskilda jernvägar i temligen stor skala, då jag på en gång framstälde förslag om 11 olika sträckningar, till hvilka jag anhöll att staten under en viss tid skulle lemna understöd. Detta mitt förslag ansågs då vanvettigt, om icke ännu värre. Man kallade det ett nät, i hvilket jag ville fiska upp så mycket som möjligt. Det oförlåtliga fel, jag vid detta förslags framläggande begick, bestod deri, att jag gjorde det alltför litet omfattande — jag erkänner det upprigtigt — jag gjorde Norrland den orättvisa, att jag trodde det kunna vänta ännu några år. Jag kände då ej denna landsorts stora resurser; de hafva också just under de senare åren hufvudsakligen kommit i dagen och så utvecklat sig, att det torde vara förlåtligt att jag förut icke fullt uppskattade dem. Om jag nu emellertid jemför antalet af i detta mitt förslag projekterade jernvägar med det antal jernvägar, som derefter under de sista 7 åren blifvit byggda, finner jag, att de förra utgöra endast $^1/_4$ af de senare. Så blind var jag då, att jag icke föreställa mig något sådant och likväl ansågs jag då såsom en vanvetting eller filur. Sådant är förhållandet emellertid, mine herrar, vi kunna icke ana den utveckling, denna fråga alltjemt gör, men ändock tro vi oss tillfredsställa behofvet med ett årligt anslag af 2 millioner kronor. Jag ber vidare få fästa uppmärksamheten på den tablå, som finnes bifogad Utskottets ifrågavarande utlåtande. Der finnas först uppräknade 17 stycken enskilda bredspåriga jernvägar, som blifvit anlagda under de sista fem åren och för hvilka hufvudsakligen inhemska kapital blifvit använda. Af dessa hafva emellertid endast 4 stycken erhållit en liten smula af det anslag å 10 millioner, som år 1871 för ändamålet beviljades, hvilket anslag således icke räckte till understöd för en fjerdedel af de jernvägar, som anlagts under den tid, för hvilket anslaget beviljades. Se vi åter på smalspåriga enskilda jernvägar, som under samma tid tillkommit, utgöra de 21 stycken, hvilka icke erhållit ett öre till understöd. Kan det, under sådana förhållanden, vara skäl att åter stanna vid denna lilla anslagssiffra, som förut visat sig alldeles otillräcklig? Om vi vilja följa med tiden, och om de orter, hvilka ännu sakna fördelarne af jernvägskommunikationer, göra försök att förskaffa sig sådana, skulle vi då, mine herrar, hafva hjerta att neka dem ett ringa, behöfligt understöd och säga, att 10 millioner kronor, som under de förflutna 5 åren befunnits så alldeles otillräckliga,

att deraf endast kunnat lemnas understöd åt $^1/_{10}$ af de under denna tid utförda jernvägsanläggningar, må vara nog för 5 år åt Er, under det andra jernvägsanläggningar af staten erhållit dels anslag utan återbetalningsskyldighet, dels låneunderstöd. Om således en sådan vägran icke kan vara billig, kommer jag till en annan fråga: kan det vara klokt att vägra dylik hjelp; och tro herrarne väl, att dessa tillbakasatta orter skola låta saken stanna dervid och icke, på hvad sätt som helst, skaffa sig jernvägar? Men hvilka stora uppoffringar äro icke under sådana förhållanden dermed förenade? Jag tillåter mig i detta fall göra några beräkningar. Jag tar till exempel en jernvägsanläggning, som kostar 2 millioner kronor. Om den erhåller understöd af staten med $^2/_3$ af anläggningskostnaden, återstår således 666,666 kronor 67 öre, hvilket belopp möjligen kan uppbringas genom aktieteckning. Men vägras sådant understöd, huru ställer sig saken då? Man nödgas vända sig till bankirfirmor, inländska eller utländska, med begäran om lån; men hvad svara de? Jo, de svara: först och främst lemna vi ej lån, öfverstigande halfva anläggningskostnaden, och för det andra taga vi *minst* 20 % rabatt på de lån vi lemna — det är sannerligen icke värdt i dessa tider att tänka på att få låna på bättre vilkor och hvar och en, som derom blifver tillspord, svarar: *tala* åtminstone icke om *mindre* än 20 % — och detta oaktadt man har full garanti för lånets återbetalande. Således i stället för att man, med understöd af staten, skulle kunnat skaffa sig en jernväg genom aktieteckning till belopp af 666,666 kronor 67 öre, måste man först och främst teckna sig för en million kronor, sedermera förskaffa sig ett lån på nominelt 1 million kronor, som dock med 20 à 25 % rabatt inbringar blott 750,000 à 800,000 kronor samt således öka aktieteckningssumman med 200,000 à 250,000 kronor.

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

Vidare måste de på dessa 1,250,000 kronor betala ränta under arbetstiden — antag två år — hvilket gör ytterligare 150,000 kronor. Detta sammanlagdt med de 1,250,000 kronor, eller 1,400,000 kronor, utgör således den summa de skola skaffa sig, hvilket naturligen är för dem en omöjlighet, då det deremot varit möjligt att anskaffa 666,666 kronor. Det har förut visserligen låtit sig göra för enskilda jernvägsbolag att erhålla nödiga medel för bananläggningens utförande, derföre att jernvägsobligationer under den förflutna tiden kunnat säljas till 95 à 97 procent, men detta är numera omöjligt. Om således en ort hädanefter skulle önska erhålla en jernväg, tvingas den att antingen göra sådana oerhörda uppoffringar, eller ock cedera hela saken. Jag frågar: är det nu icke en nationalförlust, om staten, som utan annan uppoffring än tre års ränta, hvilken kan uppvägas derigenom att staten utan tvifvel kan erhålla sina lån för mindre än 5 procent — något som bolagen deremot alltid betala staten — kan bevilja ett sådant understöd, skulle neka härtill? Är det icke opolitiskt af staten att låta så oerhörda summor sluddras bort; ty hvarje bolag kommer derigenom redan i början af sin tillvaro

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

på decadens; i stället för att i motsatt fall kunna utöfva en gagnande verksamhet.

En talare har sagt: det är ju icke värre för dessa bolag än för dem, som hittills byggt jernvägar; det är visserligen något hårdt, men det gör oss ingenting. Detta är väl sant, men det blir *så* hårdt, att dessa bolag antingen få stupa eller också afstå från företaget. Men kan det vara staten värdigt, eller ens klokt, att, då enskilda försöka åstadkomma företag, hvilka det onekligen är statens pligt att befordra, då vägra allt bidrag?

Man har ock sagt, att ett visst lagom skall iakttagas. Jag frågar: är det ett visst lagom, som bjuder herrarne att föreslå 2 millioner kronor om året, under det att Stats-Utskottet sjelft visar, att hvad som förut depenserats på sådana företag uppgått till 28, ända till 33 millioner om året. Är det då "*lagom*" att nu komma och erbjuda ett understöd af 2 millioner? Nej, visst icke!

Man har vidare yttrat, att jordbruket skall komma att lida af brist på arbetare. Nej, jordbruket kommer icke att lida, men jordbrukaren får betala arbetaren något mera och detta är ingenting att beklaga sig öfver. Vi måste försöka att göra vårt arbete produktivt, vi måste använda mekaniken och alla den nyare tidens uppfinningar, men söka att spara de menskliga krafterna. Och sörjom icke öfver att vi få betala arbetaren, ty, såsom Herr Farup yttrade, det är bättre, att vi betala honom, än att han skall resa öfver till Amerika eller något annat land. Verlden står numera för arbetaren så öppen, att han flyr det land, der han icke kan få sitt bröd. Något mera nedslående och sorgligt än emigrationen, som under vissa år bortryckt 20 à 30,000 af våra bästa armar, hafva vi icke bevittnat i Sverige. Denna emigration har upphört sedan jernvägar började att byggas, sedan arbetaren ser, att han i hemlandet kan förtjena sitt uppehälle; och varen öfvertygade derom: han lemnar icke detta land utan en viss suckan. Detta tal om de höjda arbetslönerna är således endast en fras, som vi kunna tillbakavisa, ty arbetaren är ju sin lön värd; och jordbruket, väl skött, är för öfrigt icke en så dålig näring, att det icke kan bära något högre arbetslöner, än dem vi tillförene här betalat.

Man har äfven sagt, att vi skola upphöra med jernvägsbyggandet och i stället ordna vårt landtförsvar. Ingen kan vara varmare vän af detta försvar än jag, men jag vill icke på det sättet befordra detsamma, att det skulle hejda vår industriela utveckling; ty, i samma mån som vi öka denna utveckling och derigenom skafta oss krafter och medel, i samma mån kunna vi lättare ordna och underhålla vårt försvar; det vill jag också göra, men alldeles icke, för att kunna åstadkomma detta, vägra understöd åt våra kommunikationsmedel.

Man har vidare påstått, att jernvägsanläggningar skulle verka hämmande på våra näringar. Det är tomt prat: jernvägarne befordra våra näringar och jag har aldrig någonsin hört talas om att jernvägar skulle tillbakahålla dem. Reser man till de orter som ej hafva jernvägar, så får man se, att utvecklingen der står

tillbaka, och man får höra huru folket suckar efter att erhålla jernvägar.

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

I fråga om de orter, som äro i behof af jernvägar och de belopp som dertill erfordras, må vi icke heller glömma norrländingarne, till hvilkas sistlidne Lördag lidna nederlag i fråga om den norrländska tvärbanans sträckning vi möjligen mot vår vilja med våra röster bidragit. Om det skulle vara sant, mine herrar, hvad en och annan ledamot föreställer sig, nemligen att det icke vore meningen att draga stambanan längre upp mot norden än som sagde dag blef beslutadt, eller äfven om ett motsatt förhållande skulle vara möjligt, i hvilket fall I dock torden få vänta i flera år, eftersom 6 år ju äro beräknade för Jemtlands-banans byggande, och eder sak dessutom är beroende på Riksdagens votum, hvarför skolen I vänta på Riksdagens hjelp? Nej, lyden mitt råd: dröjen icke, utan gripen Eder an och byggen sjelfve! Jag har sjelf inom Riksdagen lidit nederlag i jernvägsfrågor, men jag lät icke modet falla, utan försökte på egen hand, och jag vann slutligen mitt mål, oaktadt det förorsakade mig många strider och mycket bråk, men sådant är, mine herrar, ett godt lifselexir. Gören ej den invändningen, att Norrland är fattigt, ty det är det icke, åtminstone är det icke fattigare än Elfsborgs län. Jag skulle vilja säga min embetsbroder, representanten från Hernösand, som i Lördags så varmt talade för den af Stats-Utskottet tillstyrkta, men af båda Kamrarne ogillade bansträckningen, jag skulle velat säga honom, om han nu varit tillstädes i Kammaren: der har du ett fält för din verksamhet; samla derföre norrländingarne omkring dig, bygg banan och visa derigenom, att Norrland ej behöfver *tigga* Riksdagen om stambanor.

Men skola vi hjelpa Norrland och öfriga orter, som sucka efter jernvägar, så få vi ej pruta på den summa som Stats-Utskottet föreslagit. Långt derifrån. Då vi kunna göra en god gerning, hvilket skulle blifva fallet, om Riksdagen beviljade tillräckligt anslag för ifrågavarande ändamål, så låtom oss snarare höja den.

Man har anmärkt, att man icke behöfde befara att, om staten ej lemnade understöd för enskilda jernvägsanläggningar, de enskilda bankerna skulle för sådant ändamål utlåna penningar. Jag tror dock, att detta skulle blifva fallet. Vi må nemligen besinna, att de personer, som äro ledamöter i de respektive bankernas styrelser, hafva relationer i landsorterna, och då dessa hafva sådana biträden, kunna bankerna icke gerna motsätta sig deras önskningar om låneunderstöd. Jag erkänner, att det skulle kunna menligt inverka på penningeställningen, om våra privatbanker lade sig allt för vidt ute i jernvägsföretag. Och den ort, som har behof af en jernvägsanläggning, kan ej tillbakahållas, ty så ifrig och företagsam är menniskoanden, att den för att vinna sitt mål skaffar sig utvägar hvar som helst, om det ock måste ske med oerhörda uppoffringar. Detta hafva under de sista 5 åren 34 enskilda jernvägsbolag gjort, under det endast 4 erhållit understöd af staten, och af dessa finnes icke ett enda, som ej står

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

sig, och somliga gifva till och med ett godt resultat i ekonomiskt afseende.

Men jag befarar att jag redan tröttat herrarne för mycket. Jag blir alltid litet varm, när det är fråga om jernvägar, men händelsen har satt mig i en ort, der industrien blomstrat kanske mer än i någon annan trakt; der den skulle föra ett tynande lif, om icke jernvägar funnes, och det är denna omständighet som öppnat mina ögon.

Hvad sjelfva beloppet beträffar, så torde man lätt inse, att, då för 5 år sedan ett belopp af 10 millioner kronor, som Riksdagen då beviljade för enahanda ändamål som det, hvarom nu är fråga, visade sig otillräckligt, skall detta belopp 5 år derefter vara ännu mer otillräckligt. Jag tror derföre, att, om Herrarne vilja vara rättvisa mot de orter, som ännu icke blifvit hugnade med jernvägar, och gifva dem för anläggandet af sådana tillräckligt stort låneunderstöd, hvarigenom man tillika skulle förekomma den för landet skadliga stormlöpningen på privatbankerna, måste Herrarne bifalla herr Farups förslag om anvisande af en summa af 20 millioner kronor, att utgå med 2 millioner under hvartdera af åren 1877 och 1878, 4 millioner 1879 och 6 millioner under hvartdera af åren 1880 och 1881. Jag hoppas, att dessa summor ej skola undergräfva våra finanser. Vi hafva nemligen under de senare åren icke allenast lyckats repa oss efter lidna motgångar, utan äfven gått framåt så mycket, att, äfven om, såsom den värde representanten från Vexiö sorgligt profeterade, vi skulle få 7 magra år, vi derför icke behöfva stå på hufvudet. Jag hoppas således, att vi icke skola, såsom fallet var under åren 1867—69, tappa taget och afbryta alla jernvägsarbeten just på den tid, då jernet är billigt, och således äfven all jernvägsmateriel kan fås för godt pris, för att uppskjuta arbetet till en tid, då jernet och i följd deraf hela anläggningen blir dyrare. Ty huru mycket man än ser saken ur statens synpunkt, så beror dock statens väl i viss mån af de särskilda orternas.

Jag yrkar bifall till Herr Farups förslag om anvisande af 20 millioner kronor för ifrågavarande ändamål.

Herr Carl Ericson: Ehuru jag helst skulle hafva förenat mig med de talare, hvilka yrkat rent afslag å Utskottets hemställan, så göra dock vissa betänkligheter, att mitt yrkande icke kommer att gå i den rigtningen. Jag anser visserligen att i allmänhet de penningar, staten kan hafva att tillgå, eller rättare sagdt, kan, medelst anlitande af sin kredit, åstadkomma, böra i första hand användas på byggande af statens egna banor. Härmed skulle Norrlands berättigade önskningar om jernvägsförbindelser bäst tillgodoses. Ett sådant förfarande låge äfven i statens intresse, ty det ligger en stor fördel deri att jernvägsanläggningar byggas med kraft och med för ändamålet erforderlig kapitalstyrka.

Äfven en annan betänklighet mot anslags beviljande har blifvit

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

framhållen af en föregående talare, eller att den nog långt drifna ifvern för jernvägsanläggningar skulle i stället för att minskas komma att ytterligare uppjagas, i fall staten lemnade understöd, och att derigenom den redan knappa penningemarknaden skulle blifva ytterligare tryckt. Jag anser dock, att det knappt lönar mödan att mycket tala om denna del af saken, ty svaret är på förhand gifvet och lyder sålunda: lemnas icke understöd, så tvinga sig de af behofvet påkallade jernvägarne, detta oaktadt, fram och skulle häraf åstadkommas, i stället för ett minskadt, ett ökadt tryck på penningemarknaden.

Jag ber emellertid få framhålla, det jag icke delar en sådan uppfattning. Men, mine herrar, skulle hvad jag nu sagt i någon mån ega sin rigtighet, så gifvas dock andra betänkligheter, som göra att mitt yrkande icke kommer att gå i rigtning af afslag. Hvad inträffar nemligen, om Riksdagen skulle afslå hvarje understöd? Jo, att anspråken skulle nästa år återkomma, men då med mera samlade krafter; att de enskilde jernvägsintressenterne, hvilka i år åtnöjt sig med att begära ett totalbelopp af 44,000,000, skulle under ett följande år begära vida högre summor; att Stats-Utskottet, som nu tillstyrkt 15,000,000 kronor, måhända då skulle anse sig böra tillstyrka ett belopp, mera motsvarande de summor, som blifvit äskade.

Men, mine herrar! Jag vill påpeka ännu ett talande skäl. Man tror att under nästa år förestår lösningen af den för vårt land synnerligen vigtiga frågan om ordnandet af vårt landtförsvar. Den Riksdag, som skall lösa denna genomgripande fråga, bör vara befriad från dessa jernvägsstrider, hvilka, enligt hvad erfarenheten från föregående riksdagar lärt oss, leda till intriger och ofta förrycka andra vigtiga frågor; denna Riksdag bör fria sig från andra inflytelser; den striden, som då kommer att utkämpas mellan olika åsigter, måste föras, icke med intriger, utan med öppna hjelmar.

Om således, såsom jag anser, anslag för ifrågavarande ändamål *bör* lemnas, så återstår derefter att bestämma sjelfva *beloppet*, hvilket jag för min del anser böra nedsättas från det af Herr Grefve Sparre föreslagna belopp af 20,000,000 kronor till 10,000,000 kronor, i hvilket afseende jag således instämmer i den af Herrar Grefve A. Mörner, L. O. Larsson och J. E. Johansson afgifna reservation. Men, vare sig att Riksdagen fattar beslut att anslå det ena eller andra af de nu i fråga satta beloppen, så anser jag mig dock böra påpeka, att Riksdagen bör väl akta sig för en sådan fördelning, som den Stats-Utskottet och Herr Grefve Sparre föreslagit. Stats-Utskottet föreslår nemligen, att anslagsbeloppet bör på de särskilda åren fördelas sålunda, att deraf komme att utgå:

under	år 1877	Kronor	2,000,000: —
„	„ 1878	„	2,000,000: —
„	„ 1879	„	3,000,000: —
„	„ 1880	„	4,000,000: —
samt „	„ 1881	„	4,000,000: —
	Summa	Kronor	15,000,000: —

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

Enligt Herr Grefve Sparres förslag skulle åter följande fördelning ega rum:

under år 1877	Kronor	2,000,000: —
„ „ 1878	„	2,000,000: —
„ „ 1879	„	4,000,000: —
„ „ 1880	„	6,000,000: —
samt „ „ 1881	„	6,000,000: —
Summa	Kronor	20,000,000: —

Hvad skulle väl följden blifva, om man antoge sistnämnda förslag? Naturligtvis den, att, efter dessa fem årens förlopp, man skall framhålla 6,000,000 kronor, såsom varande det minsta möjliga anslagsbelopp, som per år räknadt må beviljas.

Jag inskränker mig för närvarande till att yrka bifall till förenämnda reservanters förslag.

Herr *Ola Andersson* i Nordanå förenade sig uti Carl Ericsons yttrande:

Herr Jöns Rundbäck: Emot denna punkt af betänkandet har jag anmält reservation och ber nu att i korthet få angifva de skäl, som föranledt min särskilda mening, då tiden ej medgifvit mig att för den i Stats-Utskottet skriftligen redogöra. Man måste, då man ställer sig på den ståndpunkt, hvarpå jag stält mig, såra vissa enskilda intressen, och förgäfves torde det vara, att för sin mening anföra skäl, som dock aldrig af motsidan komma att godkännas som sådana. Detta skall emellertid icke afhålla mig, att nu till protokollet uttala min mening. De, som deri kunna hafva något att hemta, må göra det; i annat fall må det stå för min egen räkning.

Först och främst ber jag då få fästa uppmärksamheten på egendomligheten deraf, att Stats-Utskottet genom sitt nu framlemnade utlåtande frångått den grundsats, som hittills alltid gjort sig gällande, att icke *på grund af enskild motion* bevilja anslag af den beskaffenhet, som det nu ifrågavarande. Det har alltid varit en inom Stats-Utskottet stående term, hvars giltighet jag icke vill bestrida, att Stats-Utskottet för dylika ändamål icke, på grund af enskild motionärs framställning, bör förorda ett anslag. Stats-Utskottet har visserligen redt sig ur denna klämma, då det föreslår att ställa dessa medel till Kongl. Maj:ts disposition, att af honom mellan de särskilda jernvägsbolagen fördelas, men, åtminstone efter den åsigt jag till en början inom Utskottet hyste, borde medlen väl lämpligast fördelas af dem, som beviljade desamma, och regeringen undgå att sättas i en obehaglig mellanhand. Då jag emellertid numera blifvit till fullo öfvertygad derom, att föga utsigt förefunnes att åstadkomma någon enighet vid ett dylikt arfskifte, har jag dock nu frånträdt denna åsigt, ehuru jag eljest skulle ansett en fördelning pro rata parte genom Riksdagens eget beslut allra lämpligast. Emellertid och då man nu synes icke vara belåten med 15, ännu mindre med 10 millioner kronor, synes mig bästa sättet att lösa frågan vara, att nu, då

man hyser så stort förtroende till regeringen, också lemna regeringen rättighet att upplåna så mycket penningar hon för ändamålet anser behöfligt, vore det ock 50 eller 100 millioner. Utgår man från *denna* grundsats, inser jag nemligen icke, hvarföre man skall uppställa en fix siffra i stället för att anslå en obegränsad summa. För min del anser jag dock både det ena och andra sättet olämpligt, och det derföre, att jag tror den närvarande tidpunkten icke vara lämplig att forcera jernvägsbyggandet, så som hittills skett. Stats-Utskottet anser det visserligen icke vara skäl till någon fruktan för framtiden, och då Stats-Utskottet visar, huru som under loppet af de sista fem åren till enskilda jernvägars byggande användts 122 millioner, och man dertill lägger det belopp af 29 millioner, staten under samma tid nedlagt å jernvägsbyggnad, eller tillhopa 151 millioner kronor, är detta visserligen för Stats-Utskottet ett särdeles glädjande bevis å den ofantliga tillökning i vårt lands kredit och nationalvälmåga, hvartill vi nu hunnit. För min del tillåter jag mig emellertid att se dessa siffror i en något olika belysning. Jag ser nemligen häri, att vi gått öfver våra tillgångar och lånat för mycket.

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

Vore det emellertid blott fråga om *dessa* siffror, skulle jag icke anse faran så särdeles stor, men här finnas andra faktorer som måste tagas med i beräkningen. Staten eger för närvarande, enligt Riksgäldsfullmäktiges berättelse, en fonderad skuld å 136 millioner och en icke fonderad å 4,100,000 — jag nämner en rund siffra, ty härvidlag betyder en million till eller från föga eller intet — eller tillhopa omkring 140 millioner. Detta belopp var den vid sista årets slut verkligen befintliga skuldsumman; eljest har sedan år 1855 i och för jernvägsanläggningar upplagts lån å tillhopa 212 millioner. Härförutan egde Allmänna hypoteksbanken den 1 April 1875 en skuld till utlandet af 142 millioner, hvartill sedermera af det under år 1874 upplagda lånet å 36 millioner tyska riksmark kommit ytterligare 8 millioner, alltså tillsammans 150 millioner. Innan hypoteksbanken bildades, hafva härjemte de enskilda hypoteksföreningarne — enligt de uppgifter, som stå till mitt förfogande — upptagit lån genom utfärdande af obligationer å cirka 90 millioner, hvaraf — att döma efter förhållandet med en hypoteksförening, om hvars ställning jag eger temligen noggrann kännedom — 1/4 är amorterad, samt således omkring 67 millioner återstå. Härvid får jag dessutom anmärka, att jag i denna beräkning icke inbegripit Bruksegarnes hypoteksförenings eller Stockholms stads hypotekskassas lån å 9 millioner. Vidare hafva rikets städer under senare årtionden upptagit lån i obligationer, uppgående till belopp af 30,600,000, samt landsting, landskommuner och enskilda bolag till en siffra, som jag trots alla försök icke kunnat finna, men som dock torde uppgå till *ungefär* 30 millioner.

De enskilda jernvägarnes skuld för obligationslån uppgår icke, såsom Utskottet uppgifvit, allenast till omkring 21,000,000 kronor, utan till 87,000,000 kronor. Den sammanräknade skuldsumman belöper sig således till 525,000,000 kronor, det är, mine herrar, en

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

half milliard och litet deröfver; och att dessa af mig nu uppgifna siffror i allmänhet äro tillförlitliga, det vågar jag bedyra.

Denna skuld är hufvudsakligen utländsk, dessa kapital till största delen fastlästa i jernvägsbyggnader och andra byggnadsföretag, hvadan det torde komma att åtgå en tid af 30, 40 ja 50 år, innan de kunna betalas. Och afkasta dessa företag ej mera än statens jernvägar, torde skulden icke ens på den tiden kunna blifva erlagd. Det behöfves att förränta denna summa omkring 30,000,000 kronor årligen, ty, ehuru hvad man här sagt om att staten erhölle sina lån billigare än enskilda väl i allmänhet kan vara sant, tror jag dock icke, att staten, såsom här uppgifvits, kan få lån mot 5 procents ränta, utan att den till och med fått betala ända till 8 procent, hvartill sedermera komma de deri ej inberäknade låneomkostnaderna, tantième och den halfva procent, hvilken tillfaller den, som efter lånets upptagande verkställer liqvidationerna på utlandet. Alla dessa omkostnader strykas bort, och så säger man, att staten erhåller lån för 4 och 4 $^1/_2$ procent; men veten, mine herrar, att, låneomkostnaderna oafsedt, kapitalrabatten alltid orsakar, att staten måste betala minst 6 procent för sina lån. Grefve Sparre har nyss utmålat för oss, hvad enskilde måste betala för sina lån och medgifvas måste, att det för dem faller sig ändå dyrare; men staten slipper, som sagdt, icke heller af för småsmulor och får åtminstone, äfven om de af Stats-Utskottet föreslagna lånevilkoren blifva antagna, icke af jernvägsbolagen igen hvad den får utgifva. Kommer så dertill tre års räntefrihet, så finna vi, att statens förlust blir ganska betydlig, och staten har redan förlorat tillräckligt på jernvägarne. De för stambanornas byggande upptagna lån utgjorde vid sistlidet års slut tillsammans 140,000,000 kronor, hvilka öfver hufvud taget kosta 6 à 7 procent. Statens jernvägar hafva aldrig gifvit mer än 3 procent nettoinkomst på den ursprungliga anläggningskostnaden, och det påstås, hvad jag dock ej sjelf uträknat, att, om man dertill lägger det sammanräknade beloppet af all utaf staten för jernvägslånen erlagd ränta, nettoinkomsten icke skulle utgöra mer än 1 $^1/_2$ procent å den sålunda erhållna verkliga kostnaden; — så kolossalt ökas genom ränteförlusten och räntan derå de ursprungliga kapitalen.

De lån, jag nu talat om, äro icke annat än de verkliga obligationslånen, upptagna af staten, kommuner och hypoteksföreningar; men dertill kommer dels en ofantlig mängd andra lån, upptagna till exempel under form af aktier, hvilka låns belopp icke ens kan af mig approximativt bestämmas, och dels Oskarshamn—Nässjö, Köping—Hult och Frövi—Ludvika banornas obligationslån, hvilka icke äro i min kalkyl inberäknade, enär dessa banor äro i det närmaste byggda af utländingar.

Nu är det visserligen sant, att vårt land på senare tider gått ofantligt framåt, och jag är icke den, som minst gläder mig deråt; men vid uppgörandet af ett bokslut måste man taga så väl debet som kredit i betraktande, jemföra dem och se till, att det ej uppstår kassabrist. Äfven om emellertid allt dervid befinnes rigtigt

och bra, om landet utvecklat sig ända derhän, att det, under förutsättning att vi få behålla de gyllene tider, vi nu några år haft, kan bära denna ofantliga skuldmassa, böra vi likväl besinna, att denna stora utveckling, dessa maskiner, dessa jernvägar, detta rationela åkerbruk, dessa fartyg, allt behöfver sin olja för att kunna drifvas och drifvas med fart; och denna olja är penningen. Utan penningar kunna vi ej hålla våra näringar, vår handel och rörelse vid lif, och skulle dessa afstanna, komme vi i ett ofantligt bryderi för att kunna honorera våra förbindelser.

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

Jag vill här icke gifva mig in på en fråga, som man tror vara så kinkig, nemligen den varning, som blifvit uttalad, att vi må akta oss för den arbetslöshet, som skulle uppstå, derest jernvägsbyggandet hädanefter icke komme att bedrifvas med samma skyndsamhet som hittills. För min del anser jag det vara af nöden att åtminstone i någon mån söka hejda den forcerade ifvern för jernvägsbyggnader, hvilken för närvarande är rådande, emedan det, såsom vi veta, finnas andra näringar, framför allt jordbruket, hvilka kämpa med de yttersta svårigheter till följd af de högt uppdrifna arbetsprisen. Om nu arbetskrafterna fortfarande komme att dragas från jordbruket till jernvägarne eller till andra näringsgrenar, så faller det af sig sjelft att jordbruket deraf måste komma att lida. Men någon verklig anledning till farhåga om jernvägsbyggandet under den närmaste tiden kulle komma att afstanna, förefinnes icke. Låtom oss se till, huru härmed förhåller sig. Utskottet beräknar, att under de fem närmast följande åren vi skola komma att bygga enskilda jernvägar för en summa af femtio millioner kronor; lägges härtill kostnaden för fortsättningen af statens stambanor under samma tid, efter beräkning af 6,000,000 kronor om året, eller en summa af 30,000,000 kronor, så uppkommer ett slutkapital af 80,000,000 kronor, och det är ju en rätt vacker summa. Jag tycker, för min del, att det kan vara nog, om vi kunna bygga i så stor skala. Men härtill kommer en annan omständighet, som jag ber få meddela herrarne, ehuru den måhända redan af någon föregående talare är omnämnd. När en del af de ansökningar, som ligga till grund för åtskilliga af de nu föreliggande motionerna, föredrogs inför Kongl. Maj:t, lärer Kongl. Maj:t icke hafva funnit skäl att i denna sak framställa proposition till Riksdagen. Det statsrådsprotokoll, som härom lemnar upplysning, har väl icke varit tillgängligt för Stats-Utskottet, men har deremot stått intaget i Post- och inrikes tidningar, och man kan således vara säker på, att detsamma är tillförlitligt. I detta statsrådsprotokoll, som icke fullkomligt öfverensstämmer med Utskottets upplysningar i samma sak, heter det att under år 1871 och derpå följande åren hafva utan erhållande af statsunderstöd blifvit byggda 72,45 mil jernvägar för en sammanlagd summa af i det närmaste 35 millioner kronor; hvarförutan förekommer, att de jernvägar, som nu äro under arbete och hvilka afses blifva färdiga under fem följande år, utgöra en väglängd af 87 mil med en anläggningskostnad af 47,000,000 kronor. Sammanläggas detta och förut omnämnda belopp, uppstår en slutsumma af öfver 100,000,000 kronor. Jag tror,

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

att om vi kunna stå ut med så stora uppoffringar för våra jernvägsanläggningar, så bör det vara tillräckligt.

Jag har nu betraktat frågan hufvudsakligen ur finansiel synpunkt, och skall icke längre uppehålla mig vid den välgörande inverkan, som jernvägarne utöfva och hafva utöfvat på de orter som af dem beröras. Men jag är öfvertygad om, att det icke vore klokt att forcera jernvägsbyggandet fortare än landets utveckling och förmåga att bära den deraf uppkommande skuldbördan medgifver. Och, mine herrar, äfven med iaktagande af nödig försigtighet, tror jag vi hinna tillräckligt fort för att inom 10 à 20 år realisera de förhoppningar, som man synes vilja fästa vid morgondagen. Ett eller par decennier äro ju en obetydlighet i en stats framtid.

Jag skall icke längre uppehålla Kammarens tid, men ber endast få tillägga, att t. ex. Göteborgs och Bohus län endast fått på sin del en liten stambanebit af 1 ¼ mil, inom hvars rayon jag lyckligtvis bor och hvaraf jag följaktligen kan sägas hafva någon nytta; men klart är, att alla detta läns innevånare, som bo på 12 à 14 mils afstånd från denna jernbanebit icke hafva ringaste fördel af densamma. Bland hela sträckningen af vårt stambanenät finnes emellertid icke någon del, som bär sig så bra som jernvägen Falköping—Göteborg, hvilken ger god ränta å anläggnings- och underhållskostnaden. Andra delar åter af stambanan gifva endast ½ procent och somligas nettobehållning uppgår till noll procent, till följd hvaraf staten årligen måste göra stora uppoffringar och förluster på dessa bandelar. Allt detta manar oss till försigtighet vid fortsättandet af våra jernvägsbyggnader.

På grund af hvad jag nu anfört yrkar jag afslag å Utskottets förslag och bifall till den af mig och Herr O. B. Olsson afgifna reservation.

Herr Per Nilsson i Espö: Herr Talman! Då det är fråga om anslag på några hundra eller tusen kronor, hör man alltid talas om sparsamhet; men då det rör sig om millioner, har talet om sparsamhet försvunnit, och den största täflan uppstår, om att få summan så hög som möjligt. Härvid skulle visserligen kunna invändas, att de millioner, hvarom nu är fråga, skola användas för industriela föremål; men det torde vara skäl, att äfven vid tillfällen, sådana som förevarande, tala om sparsamhet och framför allt tänka efter, hvilka summor staten, som sjelf skulle låna upp penningarne och på billiga vilkor sedermera utlemna dem till de industriela föremålen, för sin del härpå kan uppoffra, i betraktande af den ränteförlust, som härvid måste för staten uppkomma.

Då nu våra förtroendemän i Stats-Utskottet haft tillgång till alla förevarande fråga upplysande handlingar, förefaller det något besynnerligt, att de kommit till så olika resultat, som Utskottets utlåtande visar. Somliga vilja nemligen, att vi skola till understöd åt de enskilda jernvägsanläggningarne bevilja 15 millioner; andra vilja för ändamålet anslå 10 millioner, och åter andra vilja

icke bevilja något utan afstå alltsammans. Detta vittnar icke om någon särdeles stor enighet utskottsledamöterne emellan; och man har således icke i Utskottets utlåtande något att hålla sig vid, utan hvar och en är tvungen att sjelf söka göra klart för sig, hvad han vill i frågan. För min del har jag sålunda icke kunnat komma till annat resultat, än att, om vi vilja handla statsekonomiskt klokt, vi böra akta oss för allt för många och häftiga ryckningar, och således icke det ena året afbryta allt jernvägsbyggande, men det andra rusa åstad och för sådant ändamål bevilja många, många millioner. Ty detta kan icke vara fördelaktigt för landet. Jag åtminstone tror tvärtom, och att, om staten en gång kommit till den åsigten, att man i detta hänseende bör gå sansadt till väga, denna åsigt bör vidhållas. På sådant sätt kan icke staten tillvitas, hvarken att den gör jernvägsarbetarne brödlöse, ej heller att den lockar för många arbetare från jordbruket och andra industriela föremål till jernvägsbyggnaderna, och icke heller, att den, genom att anslå så många millioner till dessa byggnader, på ingeniörsvägen vill inleda för många ingeniörer, hvilka vid ett möjligen inträffande hastigt afbrott på arbetena kunde börja att klaga och jemra sig, att de icke, sedan de uppoffrat sin tid för att sätta sig in i arbetet, veta, hvart de skulle taga vägen. Å andra sidan kunde det också, om man nu upphörde med allt byggande vid en ryckning åt motsatt håll, då man ville åter igen börja forcera jernvägsbyggandet, inträffa, att man icke hade tillgång till behöfligt antal ingeniörer. Det synes således vara nödvändigt att hålla någorlunda jemt vid hvad vi börjat, i hvilket fall man icke heller kan klaga öfver, att vi äro hvarken för knusslige eller för mycket slösande.

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

En talare på venersborgsbänken flög litet för högt i sina fantasier, då han påstod det vara omöjligt för de enskilde jernvägsbolagen att erhålla något lån på billigare vilkor än mot 20 procent rabatt. Om förhållandet är sådant just nu vid denna tidpunkt, kan jag icke bedöma; men deremot har jag mig bekant, att sådana enskilda bolag för icke länge sedan upptagit lån mot endast 3 procent rabatt. Den ärade talarens uppgift synes sålunda hafva varit temligen sväfvande. Nu vill emellertid samme talare, att staten, för att spara de enskilda jernvägsbolagen, för hvilka de förut varande bolagen förstört krediten, så att de icke kunna upplåna några penningar, utan mot hårdare vilkor, än dem staten behöfver erbjuda, skall i första hand upplåna penningar och sedermera dela ut dem till de enskilda bolagen. Men är det väl skäl, att, då vår statskredit för närvarande står så högt, att få länders står högre, inblanda staten i öfverflödiga företag, hvarigenom dess kredit kunde äfventyras? Jag tror det icke; ty det kunde i så fall gå med staten på samma sätt som med den enskilde man, hvilken, icke nöjd med att låna för eget behof, hvartill för honom funnits god utväg, kastat sig vidlyftigt ut och gått i borgen för en annan, som icke velat hushålla, utan varit en slösare, och derigenom förstört både dennes och sin egen kredit

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

samt sålunda, han må hafva varit huru säker som helst, gått sin ruin till mötes.

En talare på hallandsbänken påstod det vara klokt, att för industriela företag indraga penningar från utlandet, blott man gjorde det med förstånd. Ja, deri hade han rätt, och deri vill jag instämma med honom. Men han vill jemföra våra förhållanden med Frankrikes och Danmarks och säger, att, derföre att dessa länder hafva en betydligt utvecklad industri, så hafva de kunnat bära alla sina motgångar. Men då borde han äfven hafva upplyst om, att dessa begge länder äro kapitalrika samt kunna lemna lån ej allenast till understödjande af inhemska företag, utan jemväl till främmande länder. Emellertid få de derigenom sjelfva skörda vinsten af sitt arbete samt blifva i tillfälle att ytterligare öka sin kapitaltillgång. Det är naturligt, att ett så kapitalfattigt land som vårt, måste anlita den utländska penningemarknaden. Men det är på samma gång nödvändigt, att vi dervid gå försigtigt till väga samt, så vidt möjligt, söka begränsa våra behof till hvad som kan fyllas genom egna tillgångar, om vi någonsin skola kunna tänka på att göra några besparingar för åstadkommande af kapitalbildning inom landet. Se vi tillbaka på vår utveckling i detta afseende, skola vi finna, hurusom vi på 1850-talet, då vi hade våra lyckligaste år och drogo in millioner från utlandet, likväl icke kunde bilda något kapital inom landet, då vi deremot efter år 1862, sedan vi haft ett par ogynsamma år, lyckades samla icke så ringa kapital, till och med tillräckligt för att kunna upptaga många lån *inom* landet, hvilket icke egt rum förut. Nu ser det ut, som om vi vore på väg, att genom ett hejdlöst slöseri förstöra denna kapitaltillgång, utan att tänka på, hvilka följderna kunna blifva. Min öfvertygelse är, att, trots de senare åren varit så gynsamma, det skall blifva svårt att uppehålla myntvärdet inom landet, om vi fortfarande indraga utländska kapital samt genom allt för mycket uppdrifna spekulationer och ett högt lefnadssätt ständigt öka vår import. Hejda vi oss ej i tid, kan i sanning vår framtida existens hotas.

Jag återkommer till talaren från Wenersborg, som beskärmade sig så mycket öfver den höga ränta, som jernvägsbolagen, enligt hans förmenande, skulle få betala å sina lån. Till belysning häraf ber jag få erinra om hvad en talare på jemtlandsbänken nyss yttrade, nemligen, att priset å jernvägsmateriel så gått ned, att man nu erhölle jernvägsskenor för 5 kronor per centner, under det de förut kostat ända till 12 kronor. Sammanställer jag denna omständighet med de billigare lån, som förut kunnat upptagas af enskilda jernvägsföretag med nuvarande lägre priser å jernvägsmateriel och de hårdare lånevilkor, hvari, enligt den ärade talarens uppgift, de enskilda jernvägsbolagen nu måste foga sig, så tror jag verkligen, att fördelen stannar på de senares sida. Genom att fordra någon egen uppoffring af jernvägsbolagen, kan man tvinga dem att se sig före, att icke rusa åstad och nedlägga summor på företag, som icke hafva utsigt att bära sig, hvilket

otvifvelaktigt blir följden, om man tror sig kunna vänta absolut understöd af staten.

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

Hvad sjelfva understödssumman beträffar, så kan jag icke annat än instämma med dem, som yrkat bifall till Grefve Mörners med fleres reservation, nemligen att den nedsättes till 10 millioner kronor, att utgå under fem år med 2 millioner om året.

Herr Bågenholm: För den förtjenstfulla utredning i ämnet, Stats-Utskottet lemnat, är jag särdeles tacksam, enär densamma i väsentlig mån bidragit att göra klart för mig, hvilken ställning i frågan jag bör intaga. Dock får jag på samma gång bekänna, att jag icke önskar, det Utskottets hemställan blir Kammarens beslut. De stora jernvägsföretag, som under senaste tvenne årtionden åvägabragts inom landet, i det staten redan har 145 mil jernvägar och längden af de enskilda jernvägarne uppgår till omkring 200 mil, hvartill komma påbörjade, men ännu icke färdiga jernvägsanläggningar af ungefär 130 mils längd, hafva hos mig stadgat den öfvertygelsen, att vi inom ganska få år ega ett jernvägsnät till den ofantliga utsträckningen af 500 mil, något hvarom vi för tio år sedan äfven i våra djefvaste förhoppningar väl icke kunnat göra oss en föreställning.

Att staten begränsar sina jernvägsbyggnader till Norrland, för hvilkas påbörjande Riksdagen ock nyligen beviljat ett anslag för år 1877 af sex millioner kronor, anser jag vara fullt rigtigt, sedan stambanenätet i mellersta och södra Sverige blifvit så vidsträckt och väl utgrenadt, som det nu är. Men huruvida staten bör i sin mån medverka dertill, att under de närmast följande åren enskilda jernvägsföretag komma till stånd i samma progression, som under de senaste åren, är en fråga, som jag hyser ganska stor tveksamhet att besvara. Väl finner jag det både önskligt och nödvändigt, att de mera aflägsna bygderna genom enskilda jernvägar sättas i förbindelse med statens stora jernvägsnät, dels för den större afkastning staten derigenom får af sina egna jernvägar, dels för den fördel, som derigenom beredes orterna, och dels äfven för de inkomster, som tillflyta staten genom den industri, som alltid uppstår i en ort, genom hvilken jernväg drages. Behofvet af detta kommunikationsmedel har också sökt sig fram till Riksdagen uti den mängd motioner, som framstälts med begäran om anslag till understöd för enskilda jernvägar, uppgående till ett sammanlagdt belopp af 112, ja, kanske 140 millioner kronor, derest den östra linien utsträckes, på sätt här blifvit ifrågasatt. Detta ådagalägger för mig tydligt, att något i detta afseende bör göras. Dock föreställer jag mig, att man för närvarande endast med den största varsamhet bör understödja enskilda nya jernvägsföretag, till stöd för hvilken åsigt jag ber att få påpeka dels de stora sträckorna ännu ofullbordade jernvägar samt de millioner, som erfordras för deras färdigbyggande, dels den omständigheten, att de redan trafikerade enskilda jernvägarne ännu icke gifva den ränta, som i synnerhet under amorteringstiden är behöflig, och således, äfven de, kräfva penningar; hvartill kom-

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

mer, att åtskilliga industriela verk, som dels äro under anläggning och dels under de senare årens lyckliga konjunkturer kommit till stånd, men ännu icke hunnit gifva någon afkastning, också fordra stora kapital.

Ett ytterligare skäl, hvarföre jag anser, att staten icke bör allt för mycket, till förfång för den öfriga industrien, bidraga till utbildandet af nya jernvägsföretag, är det prisfall å samt den behöfliga minskning uti afsättningen af vårt jern m. m., som under de två à tre sista åren egt rum. Man har på grund af detta prisfall sökt framhålla den närvarande och kommande tiden särdeles gynsam för byggandet af jernvägar, emedan materielen är så billig. Jag medgifver, att man kan resonnera så. Men jag tror, att ej mindre de vidlyftiga jernvägsföretag, som äro å bane för så väl statens som enskildes räkning, än äfven landets industriela utveckling i andra rigtningar, böra mana till försigtighet att icke använda allt för mycken arbetskraft till nya enskilda jernvägsanläggningar. Lika varm vän som någon af dem, hvilka i dag yttrat sig, för arbetaren, ser äfven jag gerna, att han må bibehållas vid de högre inkomster, som de senare årens goda konjunkturer beredt honom. Men jag fruktar, att en vidare utsträckning af våra jernvägsbyggnader så, att de öfriga industrigrenarne blifva i saknad af nödiga arbetskrafter, skall medföra skadliga följder icke endast för industrien, som hindras i sin utveckling, eller för arbetsgifvaren, utan i ganska väsentlig mån äfven för arbetaren sjelf. Jag tror denne senare skall finna sin egen fördel i att ännu några år få stanna vid de högre inkomsterna — om sådant icke ur motsatt synpunkt blir omöjligt — samt hinna lära sig ett bättre tillgodogörande än hittills af den rikare penningetillgång, som senare tiders konjunkturer förskaffat honom.

Jag kan således icke ur någon synpunkt inse, att det vore någon lycka att ytterligare öka användandet af arbetskrafter för jernvägsbyggnader.

Men oaktadt, af de skäl jag haft äran anföra, jag icke anser tjenligt att understödja detta jernvägsbyggande mera än till det mål, som vi nu kunna emotse, anser jag dock, att ett återhållande helt och hållet af allt biträde från statens sida vore både obilligt och icke välbetänkt. Ty det är ju alldeles gifvet, att det kan finnas sådana enskilda företag, som äro af mycket stor betydelse och icke under de närmaste fem åren kunna komma till stånd utan biträde från staten.

Jag är alldeles af Stats-Utskottets tanke i detta hänseende, att hvad staten lemnar endast bör vara lån och att beloppet ställes till Kongl. Maj:ts disposition, så att Riksdagen i afseende å fördelningen af anslaget icke får något att bestämma. Deremot kan jag icke biträda Utskottets åsigt beträffande anslagets belopp, utan jag tror, att det kan vara ett lagom att stanna vid 10 millioner, och i afseende å den årliga fördelningen af detta belopp, ber jag att få instämma i det förslag till proposition, som blifvit af Herr Gumælius framstäldt.

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

Herr Ifvarsson: Icke allenast den uppmaning, som gafs af en talare att yttra oss kort, utan äfven den tomhet, som för närvarande råder på bänkarne, gifver mig en fullkomlig anledning att icke hålla något långt tal. Dessutom känner hvar och en, som tagit någon del i jernvägsstrider, att hvarken talandet inom Kamrarne eller Utskottets förslag grundlägga besluten, och sannolikt blir detsamma förhållande här. Det kunde således vara helt och hållet öfverflödigt att yttra sig i denna fråga, och jag skulle icke heller gjort det, derest jag icke i egenskap af både Utskottsledamot och motionär ansåge mig dertill skyldig.

Här har mycket ordats om försigtighet, och jag respekterar också en sådan, men försigtigheten ligger dock icke säkrare hvarken i den ena eller den andra siffran. Det är icke nu godt att afgöra, hvilket som är det försigtigaste: att anslå ingenting eller 10, eller 15, eller, som det till och med yrkats, 20 millioner. Efter några år, då medlen användts, då skall man måhända kunna säga, hvilket som varit det försigtigaste, men *nu* tror jag det är omöjligt att med bestämdhet afgöra det. Jag minnes väl för ett tiotal af år sedan, då anslag till *statens* jernvägsbyggnader ständigt stodo på dagordningen. Man ansåg då, att icke för mycket penningar borde härå användas eller för mycket arbetskrafter dragas från jordbruk och andra näringar, man hörde samma tal som nu, att man borde gå sakta till väga, och jag kan icke neka, att jag till en början delade dessa åsigter. Men innan ett par år gått till ända, kunde jag för min del märka, att det icke var något klokt beslut man fattat. Härtill medverkade svaga skördar och flera omständigheter, och en af följderna blef den då tilltagande utvandringen. Huruvida sådant kommer att inträffa under de närmaste åren, kommer väl mindre att bero på några millioners större eller mindre anslag till enskilda jernvägar än på andra omständigheter, men det kan dock i viss mån dertill medverka. Men att nu på förhand kunna säga, att det skulle vara försigtigare att anslå allenast 10 millioner än, som Utskottet föreslagit, 15 millioner, tror jag vara omöjligt; det kan vara lika försigtigt det ena som det andra. Att döma af de omständigheter som inträffat, kunde man måhända med större skäl säga, att det vore klokare att anslå högre belopp till och med, än Utskottet föreslagit. Man har sett, att det under de sista åren inträffat, att ganska stora summor användts till enskilda jernvägar, oaktadt staten icke lemnat mycket bidrag. Man har också fått kännedom derom, att ganska många jernvägsobligationer stannat inom privatbankerna och hos bankirerne, och man kan häraf draga den slutsatsen, att det icke blir möjligt för dessa banker och bankirer att under den närmaste tiden lemna vidare låneunderstöd till slika företag. Om så är, så kan man vara viss på, att om staten icke bidrager mera än hittills, så komma jernvägsföretagen att inskränkas i betydlig mån mot förut, åtminstone hvad beträffar de mindre enskilda bolagen, som icke med fördel kunna uppträda på den utländska marknaden och ej kunna få några lån inom landet. Om staten då uppträder och hjelper med några millioner mera än förut, så skall detta verka välgörande, derföre att jernvägsbyggandet icke då behöfver

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

i alltför hög grad minskas, och det blir icke minst välgörande för dem, som hafva många obligationer i sina kassor och hvilka, om en stockning skulle inträffa, ej då skulle stå sig väl, om ej utländska medel inkomma i landet.

Jag föreställer mig derföre, att äfven ur denna synpunkt Utskottet icke gått för högt med siffran, utan snarare för lågt. För de större företagen kan man väl antaga att lån möjligen kunna anskaffas utom landet genom bolagens försorg, och om staten ej lemnar lån, antager jag att så äfven kommer att ske förr eller senare; men följden blifver att lånen blifva dyrare, och landets kredit lider genom täflan af de enskilda bolagen om lån på utlandet. Statens mellankomst här vid lag är således förestafvadt af statens egna intresse så väl som af de enskilda bolagens.

Hvad beträffar den stora förmånen, som de enskilda bolag, hvilka bygga banorna, skola få, så kan jag knappast se, hvari denna skulle komma att bestå. Hvilken är förmånen? Jo, räntefrihet. Man har visserligen talat om de dyra lånen. Det är väl sant, att statslånen äro än dyrare, än billigare, något som beror på olika tider och omständigheter, men om man bör kunna antaga, att staten kan upplåna penningarne ungefär mot samma ränta, som Utskottet föreslår vid utlåningen, och om man antager detta, så kan statens förlust icke blifva större än den räntefrihet, som är föreslagen. Hvad innebär denna räntefrihet? Jo, Utskottet föreslår, att den må beviljas för högst tre år, dock icke utöfver ett år från den dag, då jernvägen senast skall vara öppnad, och ett visst belopp skall dessutom innestå hos staten, tills banan blir färdig. Räntefriheten kan således omfatta 1, 2 eller 3 år, och om man då antager ett medium af två års räntefrihet, så utgör räntan efter 5 procent å hela det ifrågavarande beloppet, om man fördelar den på hvartdera året, icke mera än 300,000 kronor om året, som skulle vara statens bidrag till de enskilda jernvägsföretagen. Jag kan visserligen nämna, att statens hela ränteförlust på de 15 millionerna kronor blir en och en half million kronor, men om man beräknar det som skall belöpa sig på hvart år, så blir det icke mera än 300,000 kronor per år. Är detta en för stor summa att uppoffra till enskilda jernvägsföretag, så vet jag verkligen icke hvilka stora företag äro bättre värda dylikt understöd. Vi hafva anslagit jemförelsevis mycket större belopp till mångahanda mindre företag, till och med rent industriela, och jag vill icke medgifva, att jernvägsföretag äro uteslutande industriela företag. Man kunde visserligen säga, att en eller annan bana kan hänföras till företag af mera rent enskild beskaffenhet, såsom för bruksrörelse eller dylikt, men jag tror, att man icke kan hänföra jernbanorna till att vara uteslutande industriela företag, enär i allmänhet större eller mindre statsändamål äro med dem förknippadt. Staten understödjer också derföre nästan hvarje bana, om ock icke direkt, så åtminstone indirekt genom afstående af mark för jernvägens behof, och staten släpper icke någon enskild bana ur sigte. För postbefordringen och i strategiskt hänseende äro banorna af betydelse för staten. Denna betydelse blir större eller

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

mindre efter hvarje banas längd och beskaffenhet, och många andra omständigheter inverka äfven derpå, men alltid hafva dock banorna någon betydelse för staten. Jag tror således, att på samma gång man befordrar ett industrielt företag, så befordrar man ett statsintresse genom att understödja enskilda jernvägsföretag, och då man kan vinna dessa mål på en och samma gång, är det ej skäl att rygga tillbaka för en uppoffring. Med den nu ifrågavarande uppoffringen kan man icke med skäl tala om att "bortskänka" milliontals kronor, enär det blott är fråga om lån. Då fråga är om försvarsverket, anser man dessutom några hundra tusentals kronor icke betyda något, ehuru man i sådana fall icke kan påräkna någon direkt eller indirekt ekonomisk förmån deraf. Så är likväl icke förhållandet i förevarande fall. Om de enskilda bolagen ej komma att njuta så synnerlig vinst, får man väl antaga, att det allmänna vinner derpå att enskilda banor komma till stånd, och, om krig uppstå, kunna vi lättare derigenom försvara oss, då genom jernbanorna det blir lättare att transportera trupper och fortskaffa lifsmedel. Att postbefordringen äfven blifver snabbare och mindre kostsam behöfver ej bevisas. Då man således genom att understödja enskilda jernvägsföretag icke allenast befordrar jordbrukets och industriens utveckling, utan äfven statsändamål och särskildt åstadkommer så mycket för ett kraftigt försvar, så tror jag, att det kan vara skäl att uppoffra några 100,000 kronor derför.

En talare nämnde, att det vore allt skäl att nu göra en paus i jernvägsbyggandet, men att vi efter ett eller annat år skulle taga ett raskare beslut. Ja, icke kan jag säga, att det skulle vara så farligt att dröja ett år med att fatta beslut i frågan; men att *afbryta* jernvägsbyggandet för att låta det sedan taga raskare fart, det skulle vara det sämsta beslut, som man kunde fatta. Berörda argument förtjenar således, efter mitt förmenande, icke ringaste afseende.

En annan talare ansåg Utskottets åsigt, att staten borde medelst lån underlätta enskilda jernvägars anläggande, icke vara berättigad. Skulle man emellertid icke med fullt fog kunna ställa anspråk på staten i detta afseende, borde *hvarje* framställning om understöd afslås. Det kan visserligen finnas en eller annan ifrågasatt jernväg, som staten ej bör lemna understöd, just af den anledning, att den måhända kan komma till stånd derförutan. Men i öfrigt tror jag, att hvarje enskildt bolag af denna beskaffenhet kan hafva ett visst anspråk på statens understöd. Skulle man deremot vara af den åsigt, som samme talare antydde, ja, då vore de nu gjorda framställningarne om understöd icke annat än ett slags höfligt *tiggeri;* och vore det fråga om att tigga sig fram, tror jag att de lånesökande hellre droge sig tillbaka.

Jag har sjelf deltagit uti väckandet af en motion om understöd åt en jernvägsanläggning längs igenom hela Halland; och jag anser förslaget vara fullt befogadt. Jag vill likväl härvid anmärka, att en sådan framställning icke torde hafva gjorts, om i orten funnits sådana kapital, att man ansett det möjligt utföra

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

ifrågavarande anläggning utan bidrag från statens sida. Inom Hallands landsting hade man föreställt sig, att staten vore villig göra någon uppoffring för ändamålet; dock var det ingalunda afsigten att kasta *allt* på staten, ty landstinget hade på förhand beredt sig på ganska betydliga uppoffringar för saken.

En annan talare nämnde, att endast de banor borde rekommenderas till erhållande af understöd, hvilka bära sig någorlunda bra, och han erinrade dervid om statsbanan, att denna icke bär sig; med undantag af en liten banbit nära Göteborg, hvilken städse lönat sig väl, och att staten således ej lidit någon förlust, då den anlagt den biten. Jag föreställer mig emellertid, att man icke alltför mycket bör taga hänsyn till huruvida en bit bär sig på en lång bana, ty funnes ej mer än den biten, så bure den sig väl icke särdeles väl. Det är naturligt att en bana som tillstöter en stor stad, bör, då banan är lång, bära sig bäst närmast staden.

I början af mitt anförande nämnde jag, att jag ville fatta mig kort, helst allt ordande i saken torde vara ändamålslöst; och jag skall således afstå ifrån att yttra mig vidare. Jag anser emellertid att Utskottet haft goda skäl för sin hemställan. För min del skulle jag nästan vara benägen för att Riksdagen för ändamålet ansloge ända till 20 millioner; ty desto större rättvisa kunde vederfaras dem, som väckt motioner om understöds beviljande, och desto lättare blefve det äfven för Kongl. Maj:t att göra rättvisa vid tillfredsställandet af de särskilda anspråken. Detta torde med endast 10 millioner falla sig svårt nog. Jag vill blott anföra ett exempel. Framställning har blifvit gjord från Hallands län om ett låneunderstöd af nära 8 millioner för den ifrågasatta banans längs vestkusten åvägabringande. Beviljar Riksdagen nu endast 10 millioner i sin helhet, så skulle Halland få antingen nära nog *allt* eller också intet. Finge vi det begärda, skulle anslaget icke räcka till andra, och detta vore ju icke rättvist, lika litet som att vi finge stå tillbaka för andra. Huru som helst, kan jag icke se huru regeringen skall kunna reda sig med den föreslagna ringa summan.

Jag yrkar för min del bifall till Utskottets hemställan.

Herr Rundgren: Jag har ingalunda begärt ordet i denna fråga, för att afgifva något yttrande den större eller mindre lämpligheten af den ena eller andra summan, utan derföre att jag ansett den föreliggande frågan gälla afgörandet af en princip, hvilken har en stor betydelse för framtiden. Här gäller nemligen att afgöra, huruvida den grundsats, hvilken fann sitt uttryck i 1871 års riksdagsbeslut rörande understöd åt enskilda jernvägar, skall blifva af kronisk natur eller blott borde gälla då för tillfället. Klart är, att, om vi nu, sedan de fem åren äro förlidna, ånyo beträda samma väg, så kunna, efter ytterligare fem års förlopp, alldeles samma skäl åberopas för beviljande af ytterligare understöd.

Då jag för min del icke kan instämma uti någotdera af de yrkanden, som gjorts i denna fråga, har jag ansett mig pligtig

att till protokollet angifva detta, och erfarenheten på ett annat område föranleder mig dertill. Det torde icke hafva fallit ur herrarnes minne, hurusom för åtskilliga år sedan den s. k. fastighetsfonden i dåvarande Rikets Ständers bank innehade tillgångar, hvarifrån fastighetsegare fingo låna penningar med amortering på längre tid. För fastighetsegarne voro dessa lån synnerligen kära, men för bankrörelsen voro de synnerligen besvärliga. Länge dröjde det och många voro striderna, innan man lyckades befria banken från denna osunda rörelse. Slutligen kom räddningen genom bildandet af hypoteksbanken; och i närvarande stund lärer väl ingen vilja rösta för en återgång tilll det förra systemet. Mig vill det förefalla som om den strid, hvilken då fördes angående öfverflyttningen af ofvan omtalade lånerörelse från banken, har ett något likartadt tycke med den som nu här pågår. Frågan är den, om staten bör utgöra en mellanhand för den enskilde vid upptagande af lån, d. v. s. om staten skall fortgå på den vägen att sjelf upplåna penningar för att sedan låna ut dem. Jag för min del anser klokast vara, att staten icke alltför mycket afviker från den enskildes handlingssätt i slika fall. Visserligen inträffa omständigheter, då en person, för att hjelpa en annan, låter den andre begagna sig af sin kredit, men det kan icke uppställas såsom allmän klokhetsregel.

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

Om nu Riksdagen för andra gången fattar ett beslut, likartadt med det vid 1871 års riksdag, så betecknar detta, efter mitt förmenande, att man vill statuera en grundsats, den man för det närvarande med all sannolikhet jemväl för framtiden vill följa.

Hvad sjelfva saken beträffar eller frågan om nyttan af enskilda jernvägar, lärer väl icke finnas någon, hvarken inom eller utom denna Kammare, som i något afseende underskattar deras vigt och betydelse, eller i allmänhet utvecklingen af allt, som rör våra kommunikationsanstalter. Men häraf följer dock icke, att alla de anspråk som uti berörda hänseende framställas, böra tillgodoses. De sifferuppgifter, man här anfört, och hvilka äro hemtade dels ur Stats-Utskottets föreliggande utlåtande dels ur andra officiela handlingar, ådagalägga tydligt, att vi uti jernvägsfrågorna gått allt för hastigt framåt. Vi böra alltså hädanefter med mera betänksamhet fortsätta. Af sådan anledning yrkar jag hvarken på 10, 15 eller 20 millioners lån, utan på rent afslag. För mig äro jemväl 10 millioner en betydlig summa, och jag kan icke föreställa mig, att vårt land i närvarande tidpunkt är så rikt, att dess representanter kunna, såsom representanten från Venersborg, betrakta millionerna som "en pris snus".

Väl har man yttrat, och detta kunde, enligt mitt förmenande, vara det kraftigaste argumentet, att, om låneunderstöd åt enskilda jernvägsanläggningar ej vid denna riksdag beviljas, anspråken vid en följande riksdag skulle komma att stegras och de olika intressena förena sig för att göra allt motstånd omöjligt. Då, säger man, skola vi, som *nu* kunna hafva utsigt att stanna vid en mindre summa af millioner kronor, ej kunna hålla anspråken

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

tillbaka inom detta belopp. Ett rent afslag vore derföre riskabelt.

Jag för min del vågar den risken. Står det så till inom representationen, att enskilda intressen vilja ingå koalitioner, för att dymedest genomdrifva sina önskningar; då lärer icke någon räddning finnas för det allmänna. Men jag har en bättre tanke om dem, som på Riksdagen vårda statens angelägenheter, än att jag skulle kunna tilltro representationen något sådant. Jag fruktar således icke denna möjlighet.

Man har vidare sagt, att, om staten nu icke träder emellan, så måste de, som vilja hafva jernvägar, kasta sig i händerna på utländingarne. Äfven detta torde måhända icke vara så mycket att befara, ty på sista tiden torde den erfarenheten hafva gjort sig gällande, att utländingarne icke gerna kasta sig in i jernvägsföretag i Sverige.

Enligt de grundsatser jag sålunda uttalat förenar jag mig med dem som yrkat rent afslag å Utskottets hemställan.

Herr And. Aug. Andersson: Den nu föreliggande punkten af Stats-Utskottets betänkande kan jag för min del icke gilla, ty jag tror, att den summa, Stats-Utskottet föreslagit, är för högt tilltagen. Jag är derföre af helt annan åsigt än två af de föregående ärade talarne, hvilka ansett, att summan borde hafva bestämts till ännu högre belopp, än Stats-Utskottet föreslagit och de hafva anfört såsom skäl, hvarföre anslaget borde höjas, den omständigheten, att våra arbetare behöfde förtjenst inom landet, så att de ej behöfde resa till Amerika. För att få arbetsförtjenst tror jag dock, att ingen numera behöfver resa från Sverige, och jag kan icke finna annat än att detta är ett lyckligt förhållande, då arbetarne kunna inom landet få arbete och förtjenst. Åtminstone kan jag försäkra, att i den provins jag tillhör är tillgången på arbetare ej större, än att det mången gång kan blifva svårt att få en arbetare, ehuru aflöningarne på några år stigit till ett belopp, som är 3 eller 4 gånger större än hvad det var förut.

De förhållanden, som i detta hänseende äro rådande, torde dock göra önskvärdt, att de för den närmaste tiden ifrågasatta jernvägsanläggningar få fortgå sin jemna gång, och för detta ändamål torde det vara tillräckligt, att ett något mindre anslag beviljas än hvad nu är af Stats-Utskottet tillstyrkt, ty, i likhet med flere föregående talare, tror äfven jag, att det kunde vara skadligt att på en gång afbryta allt meddelande af understöd. Jag anser derföre, att Riksdagen, på sätt Herrar Grefve A. Mörner, L. A. Larsson och J. E. Johansson i sin reservation yrkat, må till låneunderstöd för enskilda jernvägar bevilja och ställa till Kongl. Maj:ts disposition ett extra anslag af 10 millioner kronor att utgå med två millioner under hvartdera af de näst följande fem åren; och anhåller jag hos Herr Talmannen om proposition derå.

Herr Jöns Pehrsson: Jag vet väl, att i dag, likasom vid

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

många andra tillfällen, kan det vara öfverflödigt att yttra sin åsigt, emedan de flestes votum torde vara redan på förhand bestämdt. Men här hafva blifvit framstälda så många påståenden, hvilka väl må anses värda att beakta.

En talare, min granne till höger, har yttrat sig myccket vidlyftigt för, att Riksdagen icke må vidare gå på med att låna medel till dessa enskilda jernvägar, emedan, såsom han sade, statens finanser tillåta det icke. Det är nog sant, att sen bättring är bättre än ingen bättring och hade denne talare varit af denna åsigt förut, så kunde han och jag hafva under de många år vi varit här tillsammans vid riksdagarne, kanske kunnat verka för att åtskilliga millioner inbesparats. En talare der borta till höger, en biskop, tycktes också vara af den åsigten, att staten icke vidare behöfde göra något för att understödja de enskilda jernvägarne. Jag gläder mig öfver, att äfven han kommit till förbättring, men *jag* är *oförbätterlig*. Jag är icke af den tanken, att Riksdagen nu bör tvärt afbryta med att gifva något understöd åt de enskilda jernvägarne, ty om man närmare tänker på denna sak, så finner man, att erfarenheten visar, att vi numera äro på den ståndpunkten, att det kan hända, att, om icke statsverket gifver bidrag till de enskilda jernvägsanläggningarne såsom lån, så blifva de enskilda jernvägsbolagen nödsakade att anskaffa sig dessa medel på andra vägar, som kunna vara för landet i dess helhet vida mera förlustbringande, och derföre tror jag, att dessa talares yrkanden om afslag å framställningen om allt bidrag icke äro på sin plats.

Jag vill icke säga, att de talare som sålunda yrkat rent afslag å ifrågasatta låneundstöds beviljande drifvas dertill, derföre att *de* ej längre hafva något enskildt intresse att här bevaka, emedan de redan fått jernvägar i sina trakter, ty det är icke alls nödvändigt, att de ledas af sådant motiv. Jag har sjelf skrifvit under en motion om bidrag till en enskild jernväg, som dock går på ett afstånd af omkring 6 mil från min bostad, så att jag för min enskilda del icke kan hafva något intresse af densamma, men jag anser, att den jernvägen är af största vigt för hela den ort den berör; derföre är det som jag önskat bereda densamma framgång.

Då man nu såsom jag hyser den åsigten, att lån beviljas, gäller det blott att bestämma om summans storlek, ty om vilkoren för låns åtnjutande kan nu icke blifva fråga; det blir en senare sak att afgöra. Beträffande alltså summans storlek, har man att välja emellan 10 millioner kronor, såsom flere talare yrkat, eller 15 millioner kronor, såsom Stats-Utskottet föreslagit. Mig är det likgiltigt, vare sig 10 eller 15 millioner beviljas, men hvilken summa vi än besluta oss för, så önskar jag dock, att dervid fästes *det* vilkor, att den skall utgå med *samma* belopp under hvarje af de fem åren.

Man har sagt, och det tyckes vara mångas mening, att, när dessa fem år äro gångna, så skola de enskilda jernvägsbolagen komma fram med ännu större anspråk på bidrag från statena sida, men detta torde dock vara svårt att nu afgöra. Jag är deremot

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

ganska ense med dem, som påstå, att det icke är passande tid för att på något sätt forcera de enskilda jernvägsanläggningarne, men jag är å andra sidan af den åsigt, att man icke bör underlåta att anslå dessa penningar till understöd åt dem, för att icke denna nyttiga verksamhet må tvärt afstanna, hvarigenom många olägenheter och mycken oreda skulle uppstå. Här hafva emellertid så många talare yttrat sig, att det kan vara öfverflödigt att säga något vidare. Jag vill blott säga, att, om vi skola votera för 10 millioner eller 15 millioner till lån, så kan jag vara med om hvilket som helst och hoppas att regeringen delar så, att flera få del deraf och icke blott några få stora bolag. Hänsyn bör tagas till de banor som tillföra statsbanan trafik, blott anslaget bestämmes till lika många millioner hvarje år. Jag kan tillägga, att summans fastställande till tio eller femton millioner är på det hela en smakfråga; men om man tillika bestämmer, att det bolag, som skall få med af anslaget, skall hafva en aktieteckning, som motsvarar hälften af anläggningskostnaden, så torde deruti ligga en stor hållhake och följden blifva, att hvarje bolag, då det sålunda måste sjelft tillskjuta *minst* lika stor del af jernvägens anläggningskostnad, som det kan komma att åtnjuta i statsbidrag såsom lån, skall noga öfvertänka företagets beskaffenhet, innan det skrider till utförandet.

Herr Mæchel: Då jag anser jernvägar vara af den största vigt och fördel för vårt land, så är jag ock af den meningen, att staten bör understödja de enskilda jernvägsanläggningarne med så stora summor, som landets krafter tillåta, och derföre vill jag förena mig med dem, som yrka bifall till det af Utskottet framstälda förslag att ett belopp af 15 millioner måtte för nämnda ändamål användas. Måhända kan man härvid anmärka, att tiden för att bevilja ett sådant anslag icke är lämplig och att staten bör tills vidare uppskjuta med att lemna sådana bidrag, men jag tror icke, att så är fallet. Den närvarande tidpunkten är onekligen i flera hänseenden fördelaktig för utförande af jernvägsbyggnader, emedan materialier för nämnda byggnader för tillfället äro ganska billiga, men kunna snart nog uppstiga till de enorma pris, som de för ganska kort tid sedan hade. Häruti ligger således ett vigtigt skäl för att icke uppskjuta jernvägsbyggnaderna längre än nödigt är. I detta afseende hänför jag mig till hvad Herr Carl Ericson och flera andra talare yttrat, och förenar jag mig med dem.

Skulle staten icke vilja lemna bidrag för att understödja de enskilda jernvägarne, så blir det nödvändigt för hvart och ett enskildt bolag, som har behof af lånebidrag, att söka detta på annat håll, för att få de nödvändiga medlen. Naturligtvis hafva dervid de enskilda bolagen mången gång svårt att anskaffa sig lån och mången gång händer det, att de misslyckas eller ock att de få lån, men på mycket hårda vilkor. Det är sant, att detta gäller allenast enskilda bolag, men jag tror, att det kommer att i sista hand gälla landet i sin helhet och torde derföre måhända

den förlust de enskilda bolagen lida, derigenom att de få vidkännas en öfverdrifvet stor kapitalrabatt, komma att blifva menlig för hela landet. Här hafva i öfrigt redan anförts så mycket för och emot Stats-Utskottets förslag, att jag icke vill vidare förlänga diskussionen, utan får jag på de grunder, jag förut anfört, yrka bifall till Stats-Utskottets förslag.

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

Herr Uhr: Uti den jernvägsstrid, som försiggick i förliden vecka, deltog jag icke, och det gick ändå såsom jag önskade, hvilket kom sig deraf, att många andra Kammarens ledamöter voro lika venstervridna som jag, d. v. s. att de ville, att banan skulle gå åt venster, hvilket är lika med nordvest, när man har kartan för sig. Om jag hade lika godt hopp, att jag i dag skulle få min önskan genomförd, så skulle jag icke hafva deltagit i striden, men det ser icke ut, som om jag skulle få min vilja fram. Visserligen har en biskop här framför mig uttalat samma åsigt som jag, men vi äro likväl — fruktar jag — icke många af samma tanke.

Man har talat om att friköpa oss från jernvägsstrider med dessa 10 millioner, eller 15 millioner, såsom andra önska, och somliga vilja offra ända till 20 millioner för att friköpa sig. Ja! vore det någon förhoppning att kunna friköpa oss med 15 millioner eller 20 millioner, ja, om vi till och med skulle taga till 30 millioner, då skulle jag vara med om att bevilja dessa medel till enskilda jernvägar för att vi skulle kunna blifva fria från dessa jernvägsstrider för framtiden.

Men kan det vara i sin ordning, att staten går till väga på detta sätt? Hvad vunno vi med den friköpning, vi sist gjorde? Jo, om fem år kommo de igen och fordrade 45 millioner. Om vi nu bevilja 10 eller 15 millioner, så lider det intet tvifvel, att de, sedan dessa friköpsår äro tilländagångna, återkomma och begära 90, 100 millioner och så alltjemt i stigande.

De, som talat för afslag, men ändock förklarat sig vilja medgifva 10 millioner, hafva sagt, att de dertill äro nödda och tvungna. Jag kan icke finna, att någon nöd eller något tvång härvidlag är för handen; skall icke hvar och en ärligt och öppet utsäga sin tanke, utan anse sig vara tvungen att biträda andras åsigter? Herr Grefve Sparre har gått ända derhän, att han kallat dem, som icke vilja medgifva något understöd åt enskilda jernvägsföretag, "krabbsaltare", och hotat oss med att våra arbetare skola emigrera till Amerika för att söka sitt dagliga bröd. Men jag vill icke vara med Herr Grefve Sparre om att locka våra arbetare från deras stilla hem till "rallbusarnes" olycksdigra sällskap, ty hurudana de återvända derifrån känna vi väl alla. De söka icke allenast sitt dagliga bröd, utan de söka sådan förtjenst, att den kan medgifva ett öfverdådigt lefnadssätt. De kunna numera icke hålla till godo med den ärliga svenska supen, utan det är till och med icke ovanligt att i deras lag höra champagnekorkarne smälla. Allt skall lefvas upp; ingenting föra de med sig hem till hjelp åt sina anhöriga.

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

För min del yrkar jag helt enkelt afslag å Utskottets betänkande i denna punkt.

Herr Jonas Andersson: Alla de opinioner, som här uttalats, läto också höra sig inom Stats-Utskottet, då frågan der förevar. För min enskilda del anser jag, att det rätta ligger midt emellan ytterligheterna, och ehuru jag icke reserverat mig mot Utskottets beslut, får jag upplysa, att jag inom Utskottet både talat och röstat för ett 10-millionerslån. Jag anser ännu, att det vore både klokt och rätt, att Riksdagen beviljade detta belopp till understöd åt de enskilda jernvägsföretagen. Jag tror nemligen icke, att det vore klokt eller ens billigt att afslå *allt* understöd åt dessa enskilda jernvägsbyggnader, då jag är af den åsigten, att kommunikationer och jernvägskommunikationer i all synnerhet äro af allra största vigt för vår utveckling, jag tror således, att man icke bör afskräcka, utan understödja de enskildes sträfvanden att bidraga till utvecklingen af detta kommunikationsmedel.

En annan orsak, hvarföre jag för min del anser det oklokt och orätt att nu afslå allt understöd, är den, att frågan i sådant fall ovilkorligen skulle ganska allvarsamt återkomma vid nästa riksdag, då vi behöfva sluta oss omkring ändå vigtigare frågor än denna, för att få dem lyckligt lösta. Skulle vi nu afslå allt understöd, kunna vi vara fullkomligt öfvertygade om, att jernvägsstriderna ånyo börja och fortsätta vid nästa riksdag.

Jag anser slutligen, att det hvarken är klokt eller nödvändigt att bevilja *högre* belopp än 10 millioner till låneunderstöd, ty vi hafva i detta fall praxis för oss, och den tenderar derhän, att jernvägsbyggnaderna komma att fortgå i lugn och jemn ordning.

Jag anhåller om proposition på beviljande af 10 millioners låneunderstöd under de vilkor, som af de tre reservanterne föreslagits.

Herr Nils Pettersson: Om förmågan att yttra sig motsvarade viljan, skulle jag i denna sak hafva mycket att säga; men hvar och en måste naturligtvis inskränka sig i utvecklingen af sin åsigt till den förmåga, han har.

Här har blifvit sagdt, att det skulle vara nyttigt och nödvändigt att bifalla Stats-Utskottets hemställan om anvisande af ett anslag å 15 millioner kronor för att derigenom kunna lyckliggöra landet med en mängd enskilda jernvägsbyggnader. Jag kan dock för min del ej underlåta att uttala mina betänkligheter i detta hänseende, enär jag anser det icke vara för landet nyttigt och godt att i detta fall fortsätta på samma sätt, som hittills. Man har såsom skäl för anslagets beviljande och dess bestämmande till 15 millioner framhållit billigheten deraf, att de provinser, som nu icke äro välsignade med direkta jernvägsförbindelser, sättas i tillfälle att förskaffa sig sådana. Detta kan väl vara sannt, men hvilken blifver följden, om 10 eller om 15 millioner beviljas? Erfarenheten har visat, att de 10 millioner kronor, som 1871 beviljades för att för ifrågavarande ändamål användas under de när-

maste fem åren, framkallat jernvägsanläggningar, för hvilka kostnaden uppgått till 122 millioner kronor. Det finnes intet skäl att antaga annat resultat af det anslag, som nu är i fråga, och således skulle under de fem kommande åren, jernvägar komma att anläggas med en kostnad af 60 millioner kronor utöfver sistnämnda belopp. Under sådana förhållanden frågar jag, om någon kan påstå det vara för landet nödigt och nyttigt eller ens gagneligt att i detta afseende fortsätta i så vidsträckt skala. Om man vill taga sitt förnuft till fånga, måste man erkänna, att sådant icke kan bära sig i längden. Men, säger man, jernvägskommunikationerna äro så mäktiga häfstänger för den industriela utvecklingen, att de måste till hvad pris som helst anskaffas; men att så säga och gå till väga kan icke vara rigtigt, och säkert är att derigenom skall ovilkorligen förr eller senare uppstå en kris. Jag hemställer för öfrigt, om vi svenskar äro hänvisade att lefva endast af våra jernvägar. Skola vi blifva endast ett *åkande* Sverige? Nej, låtom oss vara förnuftiga; jernvägsbyggandet är nog bra och bör fortsättas, men det bör ske i jemnbredd med utvecklingen af våra öfriga industriela näringar. Så handlar den enskilde inom sitt område, så bör ock staten gå till väga. Mig synes jernvägsbyggandet numera hafva kommit ut på ett sluttande plan, å hvilket det löper fram med sådan hastighet, att det väl torde behöfva någon bromsning. Min åsigt är att, om man skall bevilja något bestämdt anslag för ifrågavarande ändamål, detta lämpligen skulle kunna sättas till 6 millioner, ty, såsom af Utskottets utredning framgår, förestå under närmaste framtiden så många redan beslutade, enskilda jernvägsanläggningar, att, om dertill lägges jemväl statens, det torde vara nog med 3 millioner kronor för hvart af de två senaste åren, af den föreslagna 5 års perioden.

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

Jag märker väl, att Kammarens ledamöter icke lemna särdeles stor uppmärksamhet åt hvad jag har att säga, och jag skall derföre nu afstå från vidare yttrande, ty lika tråkigt det är för herrarne att afhöra mig, lika obehagligt finner jag att tala för sådana åhörare.

Jag yrkar rent afslag å Utskottets ifrågavarande hemställan.

Herr Lundegård: Efter en så långvarig och sakrik diskussion i föreliggande ämne kan det icke falla mig in, att genom mångordighet sätta Kammarens tålamod på prof, så mycket mindre som hvad jag kunde hafva att säga, redan är af många föregående talare yttradt och på ett bättre sätt, än jag skulle kunna göra det. Jag vill endast tillkännagifva, att jag delar Utskottets åsigt derutinnan, att staten bör upptaga lån, för att derigenom komma i tillfälle att understödja enskilda jernvägsföretag; ty då staten på den utländska marknaden kan upptaga obligationslån på drägligare vilkor än enskilda bolag, så bör staten i det allmännas intresse upptaga dessa lån, för att mot fullgod säkerhet lemna understöd deraf till enskilda bolag, som deraf äro i behof för fullbordandet af en jernvägsanläggning.

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

Hvad sjelfva summan beträffar, skall jag derpå icke inlåta mig, ehuru några ord med afseende härå kunde vara att tillägga, utan i detta fall sluta mig till dem, som yrkat på ett 10-millionerslån, hvarföre jag således anhåller att få instämma i den reservation, som af Herrar Grefve A. Mörner, L. O. Larsson och J. E. Johansson är afgifven.

Herr Fosser: Jag inskränker mig till att yrka bifall till Stats-Utskottets ifrågavarande förslag.

Herr Lyth: Då jag, att döma efter de upprepade ropen på proposition, skulle utsätta mig för Kammarens missnöje, derest jag nu begagnade tillfället att uttala min åsigt i frågan, vill jag endast, ehuru jag eljest verkligen haft något att anföra, och ehuru jag ej kan neka, att ett sådant sätt att förkorta öfverläggningen innebär en inskränkning i den fria yttrande rätt, som är mig genom grundlagen tillförsäkrad, inskränka mig till att yrka bifall till Utskottets förslag.

Herr Gumælius: Då Första Kammaren nu med betydlig röstöfvervigt antagit Herrar Mörners, Liss Olof Larssons och J. E. Johanssons reservation, men med den ändring, att 3 små ord derifrån uteslutits, så tillåter jag mig nu hemställa, att jemväl denna Kammare ville besluta sig för enahanda redaktionsändring, bestående deri att på nedersta raden på 36:te sidan orden: "När som helst" uteslutas.

Jag vill visserligen icke påstå, att jag finner några starka skäl tala för denna ändring; men då vi hafva utsigt att komma målet så nära, anser jag det icke vara skäl att, genom att icke göra den ändringen, draga saken under gemensam votering.

Jag hemställer således nu om bifall till reservanternas förslag med uteslutande af orden: "när som helst".

Herr C. I. Bengtsson: Jag vill endast i korthet tillkännagifva, att jag instämmer med Herr Gumælius och yrkar, att till understöd åt enskilda jernvägsanläggningar skall anvisas ett belopp af 10 millioner kronor, att utgå med 2 millioner kronor under hvartdera af de följande 5 åren.

Öfverläggningen var slutad. Derunder hade följande yrkanden blifvit gjorda, nemligen: 1:o att Utskottets hemställan måtte bifallas; 2:o att med afslag å nämnda hemställan det förslag måtte oförändradt antagas, som Grefve A. Mörner med flera i sin vid utlåtandet fogade reservation framstält; 3:o bifall till sistberörda förslag med den af Herr Gumælius deruti föreslagna förändring; 4:o afslag å Utskottets hemställan; och 5:o att Kammaren måtte bifalla det ändringsförslag, Herr Farup i sitt anförande afgifvit. Efter upptagande af dessa yrkanden gaf Herr Talmannen, enligt dem, propositioner samt förklarade sig anse röstöfvervigt förefinnas för bifall till Utskottets hemställan. Votering blef begärd. Af

Ang. statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

sådan anledning och för bestämmande af kontrapropositionen upptog Herr Talmannen ånyo de öfriga yrkandena, af hvilka det som afsåg bifall till Herr Gumælii förslag nu förklarades hafva flertalets mening för sig. Men jemväl i fråga om kontrapropositionen begärdes votering; och blef derföre, sedan till kontraproposition i denna omröstning antagits yrkandet på afslag å Utskottets hemställan, en så lydande omröstningsproposition först uppsatt, justerad och anslagen:

Den, som till kontraproposition i hufvudvoteringen antager yrkandet om afslag å Utskottets hemställan och bifall till den af Herr Grefve A. Mörner m. fl. afgifna, vid Utskottets utlåtande fogade reservation med uteslutande af orden "när som helst", röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej har Kammaren till kontraproposition i nämnda votering antagit yrkandet om afslag å Utskottets hemställan.

Den omröstning, som företogs, enligt denna proposition, visade 110 Ja mot 55 Nej; i följd hvaraf propositionen för hufvudvoteringen erhöll följande lydelse:

Den, som bifaller hvad Stats-Utskottet hemstält i första stycket af 2:a punkten af utlåtandet N:o 62, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har Kammaren med afslag å Utskottets hemställan, bifallit den af Herr Grefve A. Mörner, med flera, afgifna, vid ifrågavarande punkt fogade reservation med uteslutande af orden "när som helst".

I den senare voteringen röstade 27 ledamöter ja mot 141, som röstade nej; och hade Kammaren alltså beslutit enligt nejpropositionen.

Som tiden redan var långt framskriden, uppsköts den vidare föredragningen af det föreliggande utlåtandet till nästa sammanträde, som komme att hållas under morgondagen.

§ 4.

Anmäldes och bordlades följande från Första Kammaren inkomna protokollsutdrag:

N:o 158, med delgifvande af Kammarens beslut öfver dess Andra Tillfälliga Utskotts betänkande N:o 9, angående väckt förslag om vidtagande af åtgärd för erhållande af årliga offentliga redogörelser rörande ränte- och kapitalförsäkringsanstalternas förvaltning m. m.;

N:o 160, med delgifvande af Kammarens beslut öfver dess Första Tillfälliga Utskotts utlåtande N:o 11, i anledning af erhållen återremiss å utlåtandet N:o 4, angående förändrade bestämmelser i fråga om vilkoren för försäljning af vin och maltdrycker; samt

N:o 161, med delgifvande af Kammarens beslut öfver dess Första Tillfälliga Utskotts utlåtande N:o 13, i anledning af det utaf Andra Kammaren fattade och af Första Kammaren till Utskottet hänvista beslut angående skjutsandes skyldighet att afvakta resandes ankomst.

Dessa ärenden skulle uppföras främst å föredragningslistan för nästa sammanträde.

Kammarens ledamöter åtskildes kl. 1/4 4 e. m.

In fidem
Gustaf Westdahl.

Stockholm, tryckt hos A. L. Normans Boktryckeri-Aktiebolag, 1876.