RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1876. Andra Kammaren. N:o 51.

Tisdagen den 2 Maj 1876.

Kl. 7 e. m.

§ 1.

Justerades de i Kammarens sammanträden den 25 nästlidne April förda protokoll.

§ 2.

Föredrogos och godkändes Banko-Utskottets förslag dels till Riksdagens underdåniga skrifvelse N:o 23, med reglemente för Riksbankens styrelse och förvaltning, och dels till Riksdagens skrifvelse N:o 24, till Bankofullmäktige med öfverlemnande af Bankoreglementet.

§ 3.

Föredrogos och bordlades för andra gången Första Kammarens under gårdagen inkomna samt då anmälda protokollsutdrag N:is 158, 160 och 161.

§ 4.

Angående vilkor för statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar.

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.

Dervid förekommo i ordningen de *vilkor och bestämmelser*, som Utskottet ansett böra fästas vid meddelandet af låneunderstöd utaf statsmedel för enskilda jernvägsföretag; varande dessa vilkor och bestämmelser i sammanhang med Utskottets hufvudsakliga hemställan under *punkten 2*, hvaröfver Kammaren i gårdagens sammanträde fattat beslut, framstälda i 8 särskilda moment, hvilka nu hvart för sig föredrogos.

Mom. 1.

Bifölls.

Angående vilkor för statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

Mom. 2.

Utskottet hade här gjort en så lydande hemställan:

"att låneunderstödet må utgöra högst två tredjedelar af anläggningskostnaden efter det fastställda kostnadsförslaget samt lyftas i mån af arbetets fortgång på sätt och å tider, som Kongl. Maj:t bestämmer, dock med iakttagande deraf att bolagsmännens inbetalningar å af dem tecknade belopp skola ske i förhållande till de andelar af lånesumman, som lyftas, och före lyftningen af dessa låneandelar; skolande härjemte en tiondedel af den beviljade låneförsträckningen innestå till dess besigtning af jernvägsanläggningen blifvit, i öfverensstämmelse med § 2 mom. 2 af Kongl. kungörelsen den 11 December 1874, angående ordningen för afsyning och besigtning af enskilda jernvägar och deras upplåtande för allmän trafik, förrättad och Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen meddelat tillstånd till banans öppnande för allmän trafik."

I anledning af detta förslag yttrade

Herr Stråle: Under gårdagens förhandlingar hade jag tillfälle att i denna Kammare tillkännagifva min ståndpunkt i denna fråga, nemligen att jag för min ringa del anser dessa enskilda jernvägsföretag i det närmaste lika med andra industriela företag; och om man hyser en sådan åsigt, torde det förefalla temligen naturligt, att man med andra ögon ser det förslag, Stats-Utskottet under detta moment framstält, och att man följaktligen kanske icke finner sig fullt tillfredsställd med detsamma.

Såsom herrarne finna, har Utskottet i det nu upplästa momentet af Utskottets förslag hemstält, att de enskilda jernvägarne skulle erhålla understöd af staten med högst två tredjedelar af anläggningskostnaden. Till en början vill jag härvid anmärka, att redan i följd af båda Kamrarnes i går fattade beslut, att nedsätta anslagssumman från 15 till 10 millioner, hvar och en af de jernvägar, som kunna komma i åtanke vid anslagets utdelande, numera icke kan få det belopp den annars skulle fått. Redan af denna anledning torde det vara nödigt att inskränka de belopp, hvarmed enskilda jernvägsbolag från statens sida böra understödjas. Men det finnes äfven en annan sida af saken, som enligt min tanke är vigtigare, och det är, att man mycket väl kan tänka sig att man, genom att understödja de enskilda jernvägarne med lån i sådan utsträckning som Stats-Utskottet föreslagit, möjligen kan komma att äfventyra den säkerhet för staten, som man i främsta rummet bör söka iakttaga. Jag vill äfven uttrycka den åsigt, att vi i vårt land haft exempel på att enskilda jernvägsbolag, som fått åtnöja sig med ett låneunderstöd af endast en tredjedel af anläggningskostnaden, ändock gått ut med att fullborda företaget. Men jag föreställer mig, att, då man anser att staten företrädesvis på detta sätt genom lån på billiga vilkor bör understödja enskilda jernvägsföretag, så är det gifvet att otvetydig säkerhet för det lemnade låneunderstödet i främsta rummet erfordras.

Angående vilkor för statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

Det är sanning att exempel i allmänhet äro förhatliga, men jag skulle likväl i detta fall kunna framlägga ett färskt exempel, nemligen på en jernväg i vårt granskap, som ännu icke är fullt färdig. I händelse icke Stockholms stadsfullmäktige i en hastig vändning beslutat räntegaranti på ett lån å 5 millioner, så lider det intet tvifvel om att dessa 5 millioner varit och kanske ännu äro äfventyrade på nämnda jernvägsföretag. Det synes mig derföre helt naturligt att man måste tillse, att staten i första rummet har säkerhet för de penningar, den utlånar till befrämjande af enskilda jernvägsföretag, och jag vet icke hvarföre man skall anse säkerheten större i jernvägar än under vanliga förhållanden i fastigheter. Det finnes knappast exempel på att en offentlig penningeanstalt utlånar penningar mot inteckning i fastighet intill $\frac{2}{3}$ af samma fastighetsvärde. Nu medgifves villigt, att det kan bero på subjektiva tycken, hvilken procent af anläggningskostnaden skall vara det maximum, hvaröfver staten icke bör utsträcka sitt understöd. Derom kan tvistas. Men deremot kan det icke bestridas, att staten har större trygghet, om den lånar ett jernvägsbolag endast $\frac{1}{2}$ af anläggningskostnaden, än om staten lånar bolaget $\frac{2}{3}$ deraf. Denna omständighet är nemligen tillräckligt bestämmande för mig att yrka, att såsom vilkor för beviljandet af de beslutade låneunderstöden stadgas, det anslagsbeloppet skall vara inskränkt till halfva anläggningskostnaden. Derigenom — jag upprepar det — vinnes äfven den fördelen, att Kongl. Maj:t blir i tillfälle understödja flera dylika företag, än eljest vore möjligt.

Jag vågar således hos Herr Grefven och Talmannen vördsamt anhålla om proposition derå, att de låneunderstöd, som till byggande af enskilda jernvägar må beviljas, icke få öfverstiga halfva anläggningskostnaden.

Herr Gumælius: För min del får jag säga, att jag icke anser denna punkt värd att mycket tala om. Det motiv, den ärade talaren på stockholmsbänken först anförde och som på samma gång föreföll mig vara hans hufvudsakliga, bestod deri, att, sedan Riksdagen nedsatt anslagsbeloppet från 15 till 10 millioner och det således i förhållande till de stora anspråken vore omöjligt att såsom låneunderstöd gifva hvar och en ens hälften, mycket mindre två tredjedelar af anläggningskostnaden, det icke vore skäl att såsom vilkor för lånens utdelande stadga, det de icke finge uppgå ända till två tredjedelar af anläggningskostnaden. Men om, såsom han sjelf visat, den fara, för hvilken han fruktade, icke är särdeles stor, så kan jag å andra sidan icke se något synnerligen stort skäl att vidtaga ändring i det vilkor, Utskottet här föreslagit.

Af en utredning, som jag håller i handen, och visserligen icke haft tillfälle att kontrollera, men har skäl antaga vara rigtig, framgår, att de låneunderstöd, som hittills utgått till enskilda jernvägsföretag utaf de förra gången beviljade 10 millionerna, och med beräkning endast af den del af banan Falun—Ludvika—Kil—Göteborg, för hvilken understöd egentligen utlemnats, eller bandelen Ludvika—Kil, i medeltal endast utgöra 37 $\frac{14}{100}$ procent af den beräknade anläggnings-

Angående vilkor för statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

kostnaden, således föga mera än en tredjedel, samt följaktligen under hälften och vida under två tredjedelar af anläggningskostnaden. Här är nu i fråga ett vida större antal jernvägsföretag än förra gången, och dessa dels sådana, som äro framlagda för Riksdagen och varit under pröfning i Stats-Utskottet, dels sådana, som icke äro så långt komna, men söka eller redan fått koncession. Vi hafva således all anledning antaga, att de 10 millioner, hvilka denna gång blifvit beviljade, icke komma att räcka hvarken till två tredjedelar eller till hälften af anläggningskostnaden, och således synes mig den fråga, talaren på stockholmsbänken bragt å bane — i synnerhet som beslutet om ställande af dessa 10 millioner till Kongl. Maj:ts disposition för att användas till understöd för enskilda jernvägsföretag, förutsätter fullt förtroende för Kongl. Maj:ts regering — i sjelfva verket vara en strid om "påfvens skägg". Vid sådant förhållande vill jag icke kosta flera ord på frågan, utan hemställer i korthet om bifall till Stats-Utskottets förslag.

Herr Lyttkens: Om det påstående, en representant för Stockholm framstält, att nemligen jernvägar äro industriela företag, endast beräknade och afsedda att gifva god ränta på anläggningskapitalet, vore sanning, borde vi ej hafva byggt statsbanor, ty staten bör icke befatta sig med industriela företag blott för att drifva en vinstgifvande rörelse. Men talaren har utan tvifvel orätt, ty jernvägarne hafva ett högre ändamål än det blott pekuniära. De skola befordra samfärdseln och rörelsen och derigenom utveckla landets tillgångar samt sålunda befordra dess framsteg i industrielt afseende. Det är derföre staten har gjort så stora uppoffringar af kapital och räntor för att förse landet med ett jernbanenät. Men detta nät fordrar utgreningar, hvilka skola åstadkommas genom den enskilda företagsamheten. Staten skulle omöjligen kunna bygga så fort och i så stor skala, att de olika orternas behof derigenom blefve tillfredsställdt. Den enskilda företagsamheten måste derföre bygga.

Att en jernvägs framdragande genom en ort i väsentlig mån länder den senare till förkofran i följd af den ökade utveckling jordbruket, fabriksrörelsen och öfriga näringar erhålla, är ett faktum som jag knappast behöfver omnämna, och egendomsprisen i en sådan trakt stiga ofantligt. Men denna gåfva motsvarar således ett betydligt kapital, och som jernvägen icke gifver erforderlig ränta för att staten skall kunna betala räntorna å sina just för jernvägsbyggnaderna upptagna lån, så hafva dessa ränteförluster måst betalas genom användande af andra skatteinkomster; och på detta sätt hafva de orter, som icke erhållit förmånen af stambanejernvägar, fått betala årligen till och för dem, som redan kommit i åtnjutande deraf. Dessa hittills mindre lyckligt lottade orter kunde nu således nästan göra anspråk på att, för åstadkommande af jernvägar, såsom gåfva få ett belopp, motsvarande det bidrag, som de måst under långa år lemna till statens jernvägar. Men, mine herrar, här har icke satts i fråga någon gåfva för detta ändamål, utan endast ett låneunderstöd på billiga vilkor. Skulle en uträkning göras öfver de tillskott, som på antydda

Angående vilkor för statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

sätt lemnats, så skulle för att ersätta dessa tillskott vilkoren blifva så ofantligt mycket billigare än nu ifrågasatts, att man ej ens kunde begära det, ännu mindre hafva någon förhoppning att få dem bifallna.

Talaren på stockholmsbänken har här uppträdt mot att staten understödjer den enskilda industrien. Enligt min åsigt äro jernvägarne icke att betrakta såsom ensamt industriela anläggningar, utan såsom medel att fylla ett allmänt behof, på samma sätt som och kanske i högre grad än t. ex. landsvägarne och kanalerna, till hvilka förstnämndas förbättring vi årligen anslå 200,000 kronor och till hvilka sistnämnda stora anslag och räntefria lån meddelats.

Såsom sagdt, nu vill man ej att staten skall understödja den enskilda industrien. Nå ja, detta kunde jag nästan gå in på. Dock kommer jag härvid likväl att tänka på den fabrikation, som just samme talare på stockholmsbänken representerar. Denna fabrikation skulle helt säkert stått sig ganska slätt utan de uppoffringar staten gjort för densamma, dels genom beviljade lån, med synnerligt låg, fastän just på senare tid något höjd ränta, dels genom skyddstull å varan, som, nu något förminskad, likväl varit och är ganska hög. Denne talare anser jag således vara den som minst bör yttra sig mot statens understödjande af den enskilda industrien.

Herr Gumælius har funnit det likgiltigt huruvida låneunderstöden skola meddelas till hälften eller till två tredjedelar af sjelfva anläggningskostnaden. Han kan möjligen hafva rätt häri, eftersom, med hänsyn till hela anslagets ringa belopp, så få kunna komma i åtnjutande deraf och kanske blott en eller annan till två tredjedelar af anläggningskostnaden. Men just derföre, att det är så ringa, blir det kanske svårt att dela detsamma på många händer, och följden blefve måhända att t. ex. ett bolag, som behöfde ett visst belopp såsom understöd för sin jernvägsbyggnad, men statens lånebidrag vore otillräckligt för ändamålet, finge antingen afstå från tanken på en för samhället nyttig jernvägsanläggning eller ock kasta sig i händerna på utländska jernvägsentreprenörer; och att deras verksamhet här i landet hvarken varit till fromma för vår kredit eller anläggningen af våra jernvägar, torde vara allom bekant. Härom talades för öfrigt tillräckligt i går för att jag skulle behöfva vidare framhålla det. Men, såsom sagdt, de skäl nyssnämnde talare på stockholmsbänken anfört mot statens understödjande af enskilda jernvägsföretag, äro af beskaffenhet, att jag verkligen förvånar mig, huru en i vår industris lif så djupt kunnig man, som han, kunnat framkomma dermed.

På de skäl nemligen, att alla hafva och komma att få betala sin andel i kostnaderna och ränteförlusterna för stambanorna, och att den ena banan såväl som den andra, stambanorna såväl som de enskilda banorna, medverka till samma mål, samfärdselns befordrande och hela landets förkofran, samt att de enskilda banorna ej få bestämma sina taxor sjelfva, ej få sjelfva sätta priset för post och trupper samt fångars transporterande, anser jag staten är skyldig att i sin mån bidraga till dessa banors byggande, hvarför jag kommer att rösta för

Angående vilkor för statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

sådant bidrag från det allmännas sida och anser Utskottets förslag vara i detta hänseende det minsta som kan fordras; hvarföre jag yrkar bifall till Stats-Utskottets förslag.

Herr Stråle: Jag ämnar icke inlåta mig i någon tvist med den siste talaren. Dock vill jag yttra så mycket, att jag anser en hvar böra utan förebråelse få vidblifva den åsigt han finner vara den rätta. Och jag upprepar härvid mitt yttrande från gårdagen, nemligen att jag såsom industriidkare icke kan annat än glädja mig öfver hvarje ny enskild jernvägsanläggning och att jag skulle göra mig skyldig till otacksamhet, om jag ej erkände de fördelar dylika företag alltid måste medföra. Men detta hindrar mig ej att från den plats här i Kammaren, hvarmed jag blifvit hedrad, se saken från en allmän synpunkt. Och då kan jag icke hjelpa, att jag måste hysa en annan åsigt än den siste talaren. Ej heller vill jag upptaga till undersökning i hvad mån jernvägar äro att jemföra med landsvägar eller industriela anläggningar. Jag vill endast fästa hans uppmärksamhet på, till hvilken grad jernvägarne höjt egendomsvärdet i de orter, hvarest de blifvit anlagda, samt huru just deri kan ligga en frestelse till att spekulera, om jag får så uttrycka mig, eller, med andra ord, att använda penningar på sådana företag, som kallas enskilda jernvägsbyggnader.

Jag begärde emellertid egentligen ordet med anledning af Herr Gumælii yttrande, att det vore likgiltigt om låneunderstödet komme att tilldelas till belopp motsvarande hälften eller två tredjedelar af anläggningskostnaden. Jag instämmer med honom deri, att, med det nu för enskilda jernvägsföretag beviljade anslag af 10 millioner kronor, någon dylik anläggning näppeligen kan erhålla större understöd än som motsvarar hälften af anläggningskostnaden. Jag skulle derföre ingenting hafva emot att i detta afseende icke någon föreskrift alls stadgades. Men skall en sådan föreskrift bestämmas, så förstår jag ej hvarföre man icke bör välja det procentbelopp, som lemnar den största trygghet för staten. Vi få icke glömma, att annuiteten å försträckningsbeloppet är föreslagen att utgöra sex procent, deraf fem procent ränta, 1 procent amortering — vilkor så fördelaktiga, att man med fullt fog kan göra anspråk på att staten får oomtvistlig trygghet beträffande återbetalningen. Skall således i detta afseende någon bestämmelse finnas, så tror jag, att man, utan att behöfva anses för fiende till de enskilda jernvägarne, är fullt berättigad att yrka, det statens låneunderstöd till dylika företag icke måtte få meddelas till högre belopp än som motsvarar halfva anläggningskostnaden.

Herr Nils Pettersson: Under den öfverläggning här i Kammaren, som föregick beslutet om anvisande af 10 millioner kronor såsom understöd åt enskilda jernvägsbyggnadsföretag, åberopades såsom hufvudsakligt skäl för beviljandet af dylikt understöd, att rättvisan fordrade, det äfven sådana orter af landet, som ännu icke hade förmånen af jernväg, men sjelfva ville dertill bidraga, genom statens mellankomst bereddes denna fördel, då redan förut så många orter fått hjelp af staten för detta ändamål. Men då nu anspråk från så

Angående vilkor för statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

många håll blifvit framstälda om statsunderstöd för nya jernvägsanläggningar, så frågar jag, huruvida rättvisan icke jemväl fordrar, att man ställer så till, att litet hvar kommer i åtnjutande deraf.

Om, såsom Utskottet föreslagit, de skulle få låneunderstöd till två tredjedelar af anläggningskostnaden, så blefve naturligtvis följden den, att regeringen lemnade understöd till detta belopp så långt medlen räckte, och de andra finge blifva utan. Då står man på samma punkt som förut; de enskilda bolagen bygga nog sina jernvägar ändå, och jag anser icke detta vara någon olycka.

Medan jag har ordet ber jag också få uttala den åsigten, att dessa enskilda bolag gerna må bygga jernvägar så mycket de förmå, men de betänka sig nog litet mer, om de skola genast släppa till hälften af anläggningskostnaden. Jag tror de skola dröja något, och det är just detta jag anser nyttigt och önskvärdt. På den ort, jag tillhör, har man bortåt 10 år varit sysselsatt med förslag till jernvägsbyggande, och för hvarje år som gått har man funnit, att det skulle hafva kunnat ske billigare om man väntat.

Jag tror det derföre icke vara skäl att antaga Utskottets förslag, utan att man bör nedsätta understödet till hälften af anläggningskostnaden. Staten får också derigenom större garanti för återbetalningen, så att man slipper att höra, att staten icke får igen sina penningar.

Jag vill icke längre upptaga tiden; jag tror att så fullgiltiga skäl anförts för anslagssummans nedsättande, att jag icke kan annat än, i likhet med hvad flere föregående talare gjort, yrka att i fråga varande låneunderstöd må utlemnas med högst hälften af anläggningskostnaden.

Herr Key: Under ett tioårigt deltagande i vårt politiska lif — om jag vågar tala derom för min ringa del — och under många vexlande med- och motgångar på detta rum, har jag städse prisat min lyckliga stjerna, att jag icke under denna tid haft något egentligt ortintresse och än mindre något personligt intresse att försvara. Då emellertid det nu är fråga om en jernväg, som skulle genomgå den ort der jag bor, och för hvilken det är fråga om att få låneunderstöd, blir förhållandet annorlunda. Jag sjelf, boende invid Östersjöns strand, är dock blott i en mindre mån personligen intresserad i detta jernvägsföretag, om än detsamma för ortens framtida utveckling säges vara en lifsfråga.

Då jag förutskickar denna anmärkning, hvilken egentligen berör den redan afgjorda frågan om låneunderstödsbeloppet, så är det deremot just här, vid nu förevarande fråga, äfven en annan omständighet, som jag med glädje kan räkna mig till godo, nemligen att långt innan jernvägsfrågorna berörde den ort, för hvilken jag är representant, har jag på detta rum, och då det förra beslutet angående understöd till enskilda jernvägar för 5 år sedan fattades, förfäktat den satsen, att staten borde å ena sidan inskränka stambanebyggandet och å den andra egna en större omvårdnad åt de enskilda jernvägsbyggnaderna. Jag har äfven redan för 5 år sedan, då Riksdagen anslog

Angående vilkor för statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

10,000,000 till låneunderstöd för enskilda jernvägsbyggnader, påyrkat att staten skulle lemna såsom låneunderstöd *två tredjedelar* af anläggningskostnaderna. Jag afgaf då i Stats-Utskottet en reservation, upptagande såsom min åsigt, att staten borde lemna lånebidrag till nämnda belopp, och jag har sedan dess ej kommit på några andra tankar. Det föregick äfven då här i Kammaren en liflig debatt rörande frågan om statsanslag eller låneunderstöd, och, i senare fallet, huruvida detta låneunderstöd borde utgöra hälften eller två tredjedelar af anläggningskostnaden. Den dåvarande civilministern hade samma uppfattning som jag. Han understödde denna min mening och yttrade sig härom, bland annat, i följande ordalag: "Då såsom man vet, i vårt land hittills städse följts det system, i fråga om understöd af statsmedel till enskilda jernvägsanläggningar, att man till de bolag, som bildats för utförande af dylika anläggningar, lemnat såsom försträckning två tredjedelar af anläggningskostnaden, hvars återstående tredjedel åvägabragts genom aktieteckning i orten, men man sedermera vid 1869 års riksdag framkastat den grundsats, att man borde till enskilda jernvägsanläggningar anslå en fjerdedel af anläggningskostnaden såsom ren gåfva; så lärer det med skäl kunna fordras, att man till försvar för ett sådant ombyte af system åvägabringar den tvåfaldiga bevisning jag förut antydt. Jag vågar dock påstå, att både jernvägskomitén och Stats-Utskottet brustit i en sådan bevisning." Jernvägskomitén och Stats-Utskottet hade nemligen föreslagit ett annat sätt än det förut brukliga i afseende å låneunderstöds lemnande.

På grund af såväl civilministerns uttalande som af hvad andra talare i Kammaren anförde, bibehölls det gamla sättet att lemna två tredjedelar till låneunderstöd åt enskilda jernvägsföretag.

Må det vidare tillåtas mig att fästa uppmärksamhet på en annan omständighet. Riksdagen har beviljat och vi hafva under en följd af år lemnat 6,000,000 årligen till statens stambanebyggnader. Derom har man icke haft någonting att säga, och i fråga om dessa hafva vi icke haft brist på penningar, i fråga om dem, har det ingenting gjort att låna upp det ena beloppet efter det andra för att dermed öka våra annuiteter; när det gält att bygga stambanor, då har man icke fruktat för att beröfva jordbruk och näringar för mycken arbetskraft. Men så snart det gäller att lemna blott ett hälften så stort belopp, två à tre millioners understöd årligen, åt enskilda jernvägsföretag och mot ränta, då låter det på ett helt annat sätt; då har man icke råd, då fruktar man för skuldsättning och för att jordbruk, handel och näringar skola komma att lida genom att för mycken arbetskraft drages derifrån.

Jag tror, att det icke är klokt att sålunda söka med berådt mod försvåra de sträfvanden, som i orterna göras för att komma i åtnjutande af jernvägskommunikationer och få förbindelse med statens stambanor, så mycket mera som trafikstatistiken — jag vill icke besvära Kammaren med att anföra några uppgifter derur — har ådagalagt att de enskilda banorna år efter år arbeta sig upp till en allt större och större nettoinkomst, och då det dessutom är alldeles gifvet, att dessa banor tillföra stambanorna en ganska betydlig inkomst. Är

Angående vilkor för statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

detta en sanning — och det *kan* icke förnekas — så tror jag icke heller det vara skäl att hvarken vid innevarande riksdag, såsom man dock tyckes hafva god lust att göra, eller framdeles fatta ett beslut i syfte att så mycket som möjligt, om jag får så säga, stuka de enskilda jernvägsföretagen. Detta liksom all annan orättfärdighet skall ändock icke lyckas, och i allt fall, hvad blir följden af ett sådant beslut? Jo, följden blir endast den, att dessa fem årens fred från jernvägsstrider icke blir respekterad. Innan dessa fem år gått till ända skall ett sådant beslut kullkastas af en senare Riksdag; men innan dess skall man hafva drifvit en hel del jernvägsbolag att uppsöka utländska kapital och entreprenörer med allt deraf följande trassel. Reaktionen häremot skall kanske då förleda Riksdagen till en motsatt ytterlighet.

Jag tror, att man icke nu med skäl kan förebära någon anledning till fattande af klenmodiga beslut. Det enda principiela skäl, jag hört anföras, omnämndes af en stockholmsrepresentant, Herr Stråle. Han sade, att de enskilda jernvägsföretagen vore industriela företag och att de på grund deraf icke vore berättigade till något egentligt statsunderstöd. Ja, på sätt och vis äro de industriela företag, men de äro äfven något vida mer. Jernvägarne förhålla sig till våra landsvägar likasom dessa fordomdags förhöllo sig till ridvägarne, och liksom man i forna tider förde varor klöfjade på hästryggen, och ansåg det för ett stort framsteg, då man genom byggande af landsvägar kunde transportera dem på vagn, så skall man mer och mer betrakta våra jernvägar, icke som ett industrielt företag allenast, utan långt mera såsom ett nödvändigt framsteg i medlen för en ökad samfärdsel. Våra nuvarande jernvägar äro icke något annat än framtidens landsvägar.

Jag yrkar bifall till Stats-Utskottets förslag.

Herr Gumælius: Då jag tillåter mig att begära ordet i denna fråga ännu en gång, så är det endast för att göra ett kort tillägg till hvad jag förut yttrat. Jag beklagar, att Herr Stråle icke varit med om slutet af det sista sammanträde, som hölls af den sida af Kammaren, som i går vann seger, och i hvars sammanträden han deltagit. Om han då hade varit der, så är jag öfvertygad om, att han stält sig den öfverenskommelse, som då fattades, till efterrättelse, att icke ställa till stora strider om jemförelsevis likgiltiga vilkor. Vi diskuterade ju denna punkt mycket vidlyftigt, men kommo omsider till den öfvertygelse, att det icke vore skäl att hålla långa tal derom. Vi blefvo temligen ense om, att man kunde hafva giltigt skäl tala angående 5:te punkten af dessa vilkor, och åtskilliga sade äfven, att man kunde tala om 4:de punkten litt. b, men i afseende på de öfriga vilkoren kommo vi öfverens om att låta alla egna små hugskott fara och låta Utskottet hafva rätt.

Det är med minne af denna föregående öfverläggning, som jag tillåter mig att fortfarande i denna punkt yrka bifall till Utskottets förslag.

Herr Magnus Andersson: Alldeles i motsats till de två sista föregående talarne anser jag, att låneunderstödet må utgöra högst

Angående vilkor för statsbidrag till enkilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

hälften af anläggningskostnaden, dels derför att det på detta sätt blir möjligt att understödja flera jernvägsföretag än om man lemnade två tredjedelar, dels derföre att derigenom större trygghet för staten skulle uppkomma att få åter sitt lån, dels ock slutligen derföre, att icke det skulle verka så hämmande på de jernvägsföretag, som icke finge några lån. Ty, om det beviljades två tredjedelar af anläggningskostnaden i låneunderstöd, kunde de jernvägsföretag, som kommo deraf i åtnjutande, forcera sina arbeten med större kraft än de jernvägsföretag, som icke erhölle något understöd alls, och till skada för dessa senare uppbringa prisen å dagsverkena. Det ligger således, enligt min åsigt, mycken vigt derpå, att låneunderstödet icke blifver för stort.

I likhet med Herr Stråle får jag derföre yrka, att låneunderstödet icke må sättas högre än till hälften af anläggningskostnaden.

Herr Philipsson: Då Riksdagen beslutit att till Kongl. Maj:ts disposition ställa tio millioner kronor till understödjande af nya eller påbörjade enskilda jernvägsanläggningar, så anser jag för min del, att Riksdagen bör med fullt förtroende äfven öfverlemna till Kongl. Maj:t att bestämma gränsen för understödet i enlighet med hvad som gjordes år 1871. Äfven då beslöt Riksdagen att till Kongl. Maj:ts förfogande ställa tio millioner kronor, och Kongl. Maj:t har så fördelat dessa mellan särskilda jernvägsbolag, att ett erhöll omkring 52 procent, ett omkring 42 procent, ett omkring 12 $\frac{3}{4}$ procent, ett omkring 36 procent och endast ett 66 $\frac{2}{3}$ procent af anläggningskostnaden. Man kan ju tänka sig, att Kongl. Maj:t finner en jernvägsanläggning, för hvilken kostnaden är beräknad till en och en half million kronor, vara särdeles förtjent af understöd från statens sida, men att bolaget skulle hafva svårt att åstadkomma mera än 500,000 kronor, eller tredjedelen af kostnaden. Det vore då hårdt om Kongl. Maj:t skulle finna sig nödsakad att afslå bolagets ansökning om ett låneunderstöd af återstående en million kronor, och jag kan för den skull icke finna det vara rigtigt handladt af Riksdagen, om den gjorde någon ändring i det nu föreslagna vilkoret.

Derjemte får jag fästa uppmärksamheten derpå, att, när 1871 års Riksdag beslöt att låneunderstödet skulle få sträcka sig till två tredjedelar af anläggningskostnaden, skedde detta utan några särskilda vilkor i afseende å bolagsmännens inbetalningsskyldighet. Utskottet har nu deremot föreslagit vilkor, som äro i hög grad betryggande för att anläggningen kommer till stånd, då det uti den föredragna punkten heter, att "bolagsmännens inbetalningar å af dem tecknade belopp skola ske i förhållande till de andelar af lånesumman, som lyftas, och före lyftningen af dessa låneandelar," samt att en tiondedel af den beviljade låneförsträckningen skall innestå, till dess besigtning af jernvägsanläggningen blifvit på föreskrifvet sätt förrättad och tillstånd lemnats till banans öppnande för allmän trafik. Jemför man dessa vilkor med det, som innehålles i nästa punkt, hvilken nu visserligen icke är föredragen, men hvars innehåll jag dock tillåter mig att åberopa, finner man att Utskottet föreslagit ytterligare garantier för att äfven större bolag skola kunna erbjuda staten tillräcklig säkerhet. I

Angående vilkor för statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

denna punkt är nemligen föreslaget, "att det lånesökande bolaget, för att kunna statsunderstöd erhålla, skall vara skyldigt hos Kongl. Maj:t styrka, att det förfogar öfver ett kapital, som jemte statslånet är fullt tillräckligt till jernvägsanläggningens utförande enligt kostnadsförslaget." Dermed är icke ovilkorligen bestämdt, att aktieteckningen skall uppgå till så stort belopp, som sammanlagdt med det begärda lånet uppgår till hela den summa, hvartill anläggningskostnaden blifvit beräknad. Och detta med rätta; ty eljest skulle det för många bolag blifva omöjligt att komma till stånd. Antager man t. ex. att en jernvägsanläggning är beräknad att kosta femton millioner kronor, och att bolaget af staten begär ett lån af fem millioner, så fordras icke, att återstående tio millioner äro tecknade. För staten är det nemligen likgiltigt, till hvad belopp aktiekapitalet uppgår, ty om detta utgör blott fyra millioner, beviljas icke understödet, derest icke bolaget visar att det kan disponera öfver ytterligare sex millioner kronor, detta naturligtvis under förutsättning att staten erhåller säkerhet för sin fordran framför den långifvare, som utfäst sig att försträcka sistnämnda belopp.

Jag anser följaktligen att den föreslagna nedsättningen från två tredjedelar till hälften icke är lämplig och i likhet med Herr Gumælius hyser jag fullt förtroende till regeringen, att den på bästa sätt fördelar den summa, som Riksdagen för ifrågavarande ändamål har beviljat.

För min del får jag derföre yrka bifall till Utskottets förslag.

Herrar *Hans Larsson* i Flästa och *von Schoultz* instämde i detta yttrande.

Herr Åke Andersson: I motsats mot den siste ärade talaren anser jag, att ett lånesökande bolag gerna må vara förpligtadt att sjelf garantera *hälften* af den beräknade anläggningskostnaden, innan det kan blifva fråga om något statsanslag; detta så mycket hellre, som många jernvägar kommit till stånd utan någon statens mellankomst. Då jag anser, att ett låneunderstöd af ända till två tredjedelar utaf den beräknade anläggningskostnaden kan möjligen genom öfverspekulationer blifva till skada för bolaget såväl som för staten, yrkar jag bifall till den framställning, som går i den rigtningen, att det lånesökande bolaget bör sjelf garantera *hälften* af anläggningskostnaden efter det fastställda kostnadsförslaget.

Herr Toll: Jemte det jag till alla delar instämmer uti det yttrande, Herr Lyttkens nyss afgifvit, tillåter jag mig erinra Herr Stråle om den diskussion, som häromdagen egde rum i frågan om natt-tågens inställande på statens jernvägar. Den ärade talaren anslöt sig nemligen då till den åsigten, att man icke allenast borde afse jernvägarnes *direkta* afkastning, utan äfven taga hänsyn till de *indirekta* fördelar, de tillskynda landet. Jag vet icke, om möjligen Herr Stråle, i egenskap af industriidkare, hyllar denna åsigt, men då jag knappast föreställer mig att så kan vara händelsen, vill jag deri finna ett ganska

Angående vilkor för statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

talande bevis för att ett industrielt företag icke — såsom Herr Stråle sagt — är till alla delar likställigt med en jernvägsbyggnad. Följaktligen yrkar jag för min del bifall till Utskottets hemställan i hvad rör denna punkt; och jag gör detta så mycket hellre, som deri intagna vilkor öfverensstämma med dem, som af 1871 års Riksdag fastställdes i fråga om beviljande af understöd åt enskilda jernvägsanläggningar, hvari någon nedsättning icke synes mig lämpligen böra ifrågakomma, då vårt jernvägsnät under tiden ganska betydligt utvecklats och behofvet af detta slags kommunikationsmedel i orter, som ännu ej fått något godt deraf, måste kännas större än förr, enligt hvad Stats-Utskottet också ganska rigtigt i sin motivering angifvit.

Grefve Sparre: Det är en besynnerlig vexling i åsigter som nu söker göra sig gällande. Så långt jag kan minnas tillbaka, har man, i frågor om låneunderstöds beviljande åt enskilda jernvägsanläggningar, städse uppstält såsom regel, att $\frac{2}{3}$ af den beräknade anläggningskostnaden borde medgifvas. Uti Stats-Utskottets föreliggande förslag är hemstäldt under mom. 2: "att låneunderstödet må utgöra *högst* två tredjedelar af anläggningskostnaden". Nu anser man detta vara för mycket. Hvad anför man då såsom skäl härför? Hafva de lån, som hittills lemnats, visat sig vara för stora? Hafva jernvägsbolagen icke hittills varit i stånd att fullgöra sina förbindelser? Och har man sålunda någon anledning att nedsätta berörda maximum? Nej, såvidt jag känner förhållandena härutinnan, är detta maximum särdeles lämpligt, och den erfarenhet man i berörda afseenden vunnit, gifver icke stöd åt de yrkanden som framstälts om nedsättning deraf. Hvarför har man då hittat på, att staten numera vore i behof af större säkerhet, än förut? Mig synes, att staten, som ju vid beviljande af sådana låneunderstöd, som här är i fråga, bör skipa lika rätt åt olika orter — att, säger jag, staten icke just nu har anledning att falla på den tanken, att i ena fallet stipulera hårdare vilkor än i det andra. Vill man verkligen befordra enskilda jernvägsanläggningar, och vill man derjemte rättvisa, bör man icke motsätta sig låneunderstödets beviljande till den af Utskottet föreslagna storlek. Det är ju dessutom lagdt i Kongl. Maj:ts hand att nedsätta beloppet, om förhållandena dertill föranleda; och anledning härtill lärer icke saknas, då det belopp som anslagits är så ringa. Kongl. Maj:t kan ju likväl af mångahanda orsaker finna skäligt att företrädesvis befordra ett jernvägsföretag, som icke utan lån till $\frac{2}{3}$ kan komma till stånd. Sådana anledningar kunna vara, att t. ex. den ifrågasatta jernvägen skulle tillföra stambanan ökad trafik och såsom sådan vara särdeles betydelsefull eller, såsom sammanbindande tvenne vigtiga punkter, vara för landet af synnerligt intresse.

För min del yrkar jag således bifall till hvad Stats-Utskottet uti mom. 2 af den föreliggande punkten föreslagit.

Herr Jonas Jonasson i Gullaboås: Då så många ledamöter hafva instämt med den ärade talaren från Göteborg, anser jag mig deremot böra instämma uti det yttrande, som afgifvits af min ärade

Angående vilkor för statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

granne till höger. Jag gör detta, emedan, såsom vi veta, förhållandena nu äro betydligt förändrade mot hvad de voro under förflutna året. Så hafva t. ex. prisen å jern äfvensom å trävaror fallit betydligt, jag tror med nära $\frac{1}{3}$, eller öfver 30 procent. De kostnadsförslag, som äro uppgjorda för nu tillämnade jernvägsanläggningar, äro beräknade efter de allra dyraste tider. Då nu ett jernvägsbolag får från statens sida emottaga såsom lån $\frac{2}{3}$ af den beräknade anläggningskostnaden, är det ganska troligt att bolaget, i betraktande af nu rådande prisförhållanden, kan färdigbygga jernvägen med dessa *två tredjedelar*. Antagom då, att tiderna förändras än mera och blifva sämre; den nyanlagda banan bär sig icke och det ligger då nära till hands, att staten måste öfvertaga banan. Härjemte veta vi äfven hurusom arbetslönerna mångenstädes äro nedtryckta med ända till 50 procent. För min del anser jag, att, med hänsyn till alla tecken, som visa sig för den närmaste framtiden, låneunderstöd åt enskilda jernvägsbolag hädanefter endast böra medgifvas intill *hälften* af den för den tillämnade banan beräknade anläggningskostnaden.

Herr Key: En ärad talare här bakom mig har såsom argument för sitt yrkande, att staten icke borde understödja enskilda jernvägsföretag med mera än hälften af anläggningskostnaden, anfört att jernvägar skulle kunna byggas för två tredjedelar af den beräknade kostnaden. Jag har icke samma optimistiska föreställningar som han i detta hänseende. Ty man uppgör icke kostnadsförslag på sådant sätt, att endast två tredjedelar behöfva användas. Dylika kostnadsförslag uppgöras vanligen så noga och samvetsgrant som möjligt af någon ingeniör och underkastas derefter kontroll af Kongl. Maj:t. Den ärade talaren nämnde vidare, att prisen på rails, slipers och dylika fallit, men denna omständighet tages naturligtvis af hvarje klok menniska i beräkning vid kostnadsförslagets uppgörande och kontrollerande. Detta skäl, hvarmed han framkom, anser jag således icke alls förtjena något afseende.

För öfrigt får jag upprigtigt säga, att, när frågan förevar till behandling inom Utskottet, yttrade jag — och jag är ännu af samma öfvertygelse — att 30 millioner under en längre tid hade varit lämpligare att föreslå för ifrågavarande ändamål, och i min tanke hade det varit vida klokare, om Riksdagen anslagit 30 millioner för 10 år, än 15 eller 10 millioner för 5 år. I förra fallet hade Riksdagen för hela 10 år kunnat undvika dessa jernvägsstrider, som vi nu inom en kortare tid hafva att åter förvänta, och genom beviljandet af denna större summa af 30 millioner hade hvarje verkligen berättigadt behof, i den mån det blifvit fullvuxet, kunnat tillgodoses. Då mitt förslag emellertid icke vann ringaste anklang, ansåg jag mig icke böra reservera mig mot Utskottets beslut, utan underkasta mig majoritetens vilja, och, när frågan i går afgjordes, röstade jag för anslagets bestämmande till 15 millioner kronor. Men säkert är att det hade varit klokare, och icke minst af dem som vilja hålla igen, att bevilja 20 à 30 millioner för 10 år än 10 millioner för 5 år. Nu tror man sig kunna komma derhän att så godt som omöjliggöra alla enskilda jernvägsanläggningar

Angående vilkor för statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

i Sverige. Ja! mine herrar! Jag kan icke föreställa mig och gör det icke heller, att det är *egoismen* i de orter, som redan fått jernvägar, eller *afundsjukan* hos dem, som icke kunna hoppas att få vara med om sådana anläggningar, som diktera en dylik åsigt. Jag vill icke föreställa mig detta. Men hvad som är alldeles visst det är att, om man beslutar sådana vilkor som här nu påyrkas, så skall Kongl. Maj:t icke komma att blifva besvärad med synnerligen många ansökningar om lån af dessa tio millioner. Skulle någon här tro, att vi derigenom skola ännu säkrare hafva bundit jernvägsstriderna för fem år, så skall han sannerligen misstaga sig. Detta hafva vi *icke* gjort, och jag åtminstone frisäger mig från en sådan förbindelse.

Jag anhåller ännu en gång om bifall till Stats-Utskottets förslag och gör det så mycket mera, som jag är öfvertygad att, om man bestämmer att jernvägsbolagen skola kunna få lån motsvarande blott hälften af den beräknade anläggningskostnaden, icke något inhemskt obligationslån skall under nuvarande penningeställning kunna upptagas, och hvad blir då följden? Jo! den, att om tiderna icke mycket förändras mot hvad de nu äro, så skola antingen alla enskilda jernvägsanläggar med statsunderstöd omöjliggöras, eller ock skola bolagen tvingas att kasta sig i utländingarnes armar och nödgas att taga de vilkor dessa diktera. Bolagen komma att göra det, derom kunna herrarne vara öfvertygade, ty jag känner särskildt icke blott ett, utan flera bolag, som blott vänta på Riksdagens beslut i detta hänseende för att derefter bestämma sig, om de skola inleda underhandlingar om lån af utländingar eller icke.

Herr Carl Aron Jönsson: Det var egentligen med anledning af Herr Jonas Jonassons yttrande, som jag begärde ordet. Det har visserligen till en del blifvit besvaradt af Herr Key, men jag skall dock be att få yttra några ord.

Jag får då först och främst be honom läsa igenom Utskottets motivering och förslag, så torde han komma till den åsigten, att hvad han önskade skulle föreskrifvas, står der så klart och tydligt, som man kan begära. Det står nemligen i Utskottets förslag:

"att låneunderstödet må utgöra högst två tredjedelar af anläggningskostnaden efter det fastställda kostnadsförslaget samt lyftas i mån af arbetets fortgång på sätt och å tider, som Kongl. Maj:t bestämmer, dock med iakttagande deraf att bolagsmännens inbetalningar å af dem tecknade belopp skola ske i förhållande till de andelar af lånesumman, som lyftas." Således få bolagen icke rättighet att såsom lån erhålla större belopp än två tredjedelar af anläggningskostnaden, och sjelfva skola de tillskjuta en tredjedel. Han föreställde sig äfven, att kostnadsförslagen skulle kunna uppgöras på det sätt, att jernvägarne skulle kunna byggas för två tredjedelar af den i förslaget upptagna kostnaden, men jag tror, att Stats-Utskottet lagt hinder i vägen för detta, så att han behöfver icke vara ledsen för den saken.

Den ärade talare, som började diskussionen i denna fråga, och som, efter hvad jag märker, arbetar mycket för jernvägarne, har varit af den mening, att jernvägarne böra betraktas uteslutande såsom in-

Angående vilkor för statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

dustriela företag och han ansåg, att, om statsbidrag skulle lemnas, det icke måtte bestämmas högre än till halfva anläggningskostnaden. Jag hemställer till denne talare, om han icke kunde vara nöjd med att lemna saken i regeringens händer, och frågar honom, om han anser sig böra hafva det misstroende mot Kongl. Maj:ts regering, att icke densamma, för bevarande af statens säkerhet, noga pröfvar de kostnadsförslag och öfriga handlingar, som af jernvägsbolagen inlemnas. Är förhållandet så, att ett enskildt bolag behöfver lån till två tredjedelar af anläggningskostnaden, och Kongl. Maj:t kan lemna så stort belopp, så är jag dock öfvertygad, att Kongl. Maj:t först noga pröfvar bolagets behof af understöd, så att dervid är icke så mycket att riskera.

För min del anser jag mig icke hafva någon betänklighet att bifalla detta förslag, ty af det belopp, som förra gången beviljades, hafva bolagen erhållit en betydligt mindre andel, än som motsvarat två tredjedelar af anläggningskostnaden (jag minnnes nu icke bestämdt den procent, man beräknat), och blott ett enda har fått det högsta beloppet, eller två tredjedelar.

På de skäl, jag sålunda anfört, får jag yrka bifall till Utskottets förslag.

Herr Lasse Jönsson: Det var med anledning af ett yttrande af en talare, hvilken sade, att om man bestämde det belopp, till hvilket lån af staten skulle kunna erhållas, till allenast hälften af anläggningskostnaden, så skulle man lägga allt för stort hinder i vägen för de enskilda jernvägsanläggningarnes fortsättande i vårt land, som jag begärde ordet. Det var ganska märkvärdiga argument, som han anförde, då vi likväl veta, att i vårt land under de sista åren bygts enskilda jernvägar för omkring 160 millioner kronor utan något slags understöd från statens sida, och han sade, att om låneunderstödet skulle inskränkas till blott hälften, så skulle staten lägga så förskräckliga hinder i vägen för jernvägars byggande, så att sådana icke vidare skulle komma till stånd. Detta tror jag icke är fallet, men jag anser det deremot vara af största vigt, att staten eger någon garanti gentemot sådana jernvägsbolag, ty vi veta alla, huru ofantligt lätt det är att åstadkomma aktieteckning för en bana, och icke hör man någon, som resonnerar om, huru stor vinst man skall få af sina aktier, ty när en person tager aktier i en bana, så frågar han sig blott: huru stor vinst skall jag hafva genom att sälja min skog eller genom lättare afsättning af mina öfriga produkter? Huru mycket kan jag inspara på mina resor eller på mina körslor?

Då detta är fallet, är det naturligt, att aktieegarne icke tänka så mycket på banans framtida bestånd, utan dermed får det gå hur som helst, blott de få banan till stånd, ty de veta, att om icke banan bär sig, så får staten öfvertaga densamma. Om staten lemnade lån åt banor med blott *en* spårvidd, så skulle jag icke derom hafva så mycket att säga, men nu har staten utlemnat icke mindre än 25 eller 26 millioner icke blott till banor, som hafva 4,83 fots spårvidd, utan äfven till banor med mindre spårvidd, såsom 4.01 fot och 3,59 fot,

Angående vilkor för statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

ja till och med 3 fot. Om staten hade lemnat lån blott åt banor med samma spårvidd, så skulle flera fördelar för staten hafva uppkommit, och deribland en lättare kontroll blifvit möjliggjord. Detta skulle staten haft bättre tillfälle till, om det belopp, hvartill lån skulle beviljas, bestämdes till allenast hälften af anläggningskostnaden, ty då kunde staten blifva i tillfälle att understödja vida flera bolag, än om beloppet bestämmes till två tredjedelar.

Huru jag än betraktar saken, kan jag icke komma till annan slutsats, än att yrka bifall till det af Herr Stråle framstälda förslag.

Herr Abr. Rundbäck: Den ädle grefven från Venersborg förundrade sig öfver den vexling i åsigter som i denna fråga gör sig gällande, och frågar hvad skälet härtill kan vara?

Jag skall försöka att i det hänseendet göra en gissning och lånar då en tanke från en aktad vän här näst intill, som häromdagen, då det diskuterades i Kammaren om anslagen till 8:de hufvudtiteln, yttrade: "Här framkomma nu så många anspråk på understöd af statens medel för bildningens upphjelpande och spridande i landet, och Andra Kammaren har hittills utan gensägelse bifallit dem, men spänn icke bågen för högt, ty då kan det hända att en reaktion inträffar och att den brister." Jag tror nu att en sådan reaktion är på väg att inträffa, i afseende å jernvägsbyggandet, till följd af de allt för högt spända anspråken, och då en person, som för några år sedan presenterade sig såsom en af de största knusslare i hela Kammaren, nu begärt en summa af icke mindre än 12 millioner till understöd för en enda enskild jernväg. Då nu begäras understöd af statsmedel för enskilda jernvägar till öfver 40 millioner, må man väl kunna med skäl fråga sig hvarthän det till slut skall bära, om Kammaren släpphändt beviljar alla anslag som begäras. Derför har man nu också funnit sig böra iakttaga större försigtighet, än förut, vid beviljandet af dessa understödsbelopp till enskilda jernvägsanläggningar.

Hvad beträffar min ärade grannes till venster yttrande, att den önskan vi vid beviljande af dessa 10 millioner velat fästa, nemligen att binda jernväggsstriderna under 5 år, icke skulle gå i fullbordan, derest vi icke ginge in på allt hvad Utskottet föreslagit, så tror jag att denna farhåga icke är så farlig. I framtiden hafva vi nemligen att vänta antingen goda eller dåliga år. Få vi goda år, såsom de 5 närmast föregående åren varit, så förmodar jag att jernvägar nog komma att byggas och de 10 millionerna att anlitas, antingen vi nu bevilja låneunderstödet till två tredjedelar eller till hälften af anläggningskostnaden. Under de föregående åren hafva vi sett att enskilda bolag uppoffrat öfver 120 millioner på jernvägsanläggningar, och hvad betyda väl 10 millioner i förhållande till en så stor summa! Få vi sålunda goda tider, så lära nog jernvägsbyggnaderna fortgå. Få vi deremot dåliga tider, så att penningetillgången i landet blir knapp, tror jag ej vi behöfva riskera något, ty då kommer jernvägsbyggandet att afstanna af sig sjelft. För min del instämmer jag med Herr Stråle.

Angående vilkor för statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

Herr Torpadie: Det har yttrats här i afton, att jernvägarne närmast skulle vara att förlikna vid industriela företag, och det är hufvudsakligen för att bestrida detta, som jag nu begärt ordet. Med ett industrielt företag tror jag, för min del, att man egentligen menar ett sådant, som kommit till stånd för att deri nedlägga ett kapital, eller under goda penningetider en anläggning, genom hvars tillvägabringande man önskar att förskaffa sig den största möjliga räntevinst; men svårligen lärer detta vara afsigten med våra jernvägar, hvarken i ena eller andra hänseendet. Jag visste icke att man bygger jernvägar för att förtjena derpå, ty den nytta man med dem afser torde vara af mera indirekt natur, nemligen att höja en orts näringar och industri samt att åstadkomma en lifligare samfärdsel mellan olika orter. Jag anser derföre, att enskilda jernvägsföretag förtjena understöd, och kan icke annat än på det högsta beklaga, att den ort jag representerar fått på egen bekostnad bygga icke en utan två jernvägar, för att komma i åtnjutande af dessa ofvannämnda fördelar. Detta är dock en sak för sig. Emellertid anser jag för min del att man gjort alldeles rätt, då man till regeringens förfogande stält en summa att utgå blott såsom låneunderstöd för anläggande af enskilda jernvägar. Hvad angår den större eller mindre del deraf, som skulle kunna lemnas till låntagaren, vill jag icke nu upptaga Kammarens tid med att söka ingå i någon pröfning deraf, utan, då de af Utskottet föreslagna vilkor för lånens beviljande synas mig fullt tillfredsställande, vill jag nu för min del inskränka mig till att instämma med Utskottet.

Herr Key: Min vän och nära granne här till höger, Herr Abraham Rundbäck, nämnde nyss att, om vi hädanefter skulle få goda år, man ganska lätt skulle begagna sig af statens låneunderstöd, äfven om detta utginge med blott halfva beloppet af anläggningskostnaden, och att på detta sätt anslaget under sådana tider alltid skulle komma att användas. Jag tror mig deremot kunna ansvara honom för, att just under de goda tiderna dylika statslån icke komma att användas, ty med de dryga räntesatser, som derjemte nu äro ifrågasatta, lärer man nog icke vända sig till staten för att erhålla lån, då kan man få halfva penningebeloppet hvar som helst på billigare vilkor. Få vi åter dåliga tider, så kan man antagligen icke anskaffa den andra hälften af anläggningskostnaden, som erfordras, för att lånet skall beviljas, så att icke heller då lära väl dylika lån af staten komma att begagnas.

Här har vidare yttrats, att man skulle behöfva garantier, på det att icke staten skall riskera att göra någon förlust; och denna garanti skulle bestå deri, att staten icke skulle såsom lån lemna mera än halfva beloppet af anläggningskostnaden. Jag frågar eder då, mine herrar, om I någonsin erfarit att staten förlorat något på hvad den lemnat enskilda jernvägsbolag i lån och enligt öfverenskommelse skall hafva åter? Kunnen I uppgifva en enda sådan förlust? Det kunnen I ej. Ehuru till och med så svaga bolag bildats, att de nödgats icke

Angående vilkor för statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

blott upplåna af staten två tredjedelar af de för anläggningen erforderliga beloppen, hvilka lån bekommits mot erläggande af 4 procent ränta och 2 procent i amortering, utan äfven derutöfver begära och erhålla anslag utan återbetalningsskyldighet för att kunna komma till stånd, har jag icke hört, att staten ens på dem gjort några förluster.

Samme ärade talare här bredvid anförde mitt råd för någon tid sedan, att man icke bör spänna bågen för högt. Om detta uttryck kan vara tillämpligt i ett och i två fall, torde det äfven vara det i ett tredje. Jag har icke hört någon, allra minst talaren sjelf, ifrågasätta att vi till följd af förändrade konjunkturer borde minska anslaget till stambanors byggande, utan 6,000,000 kronor skola för sådant ändamål årligen utgå; månne icke detta likväl kan blifva en allt för spänd båge?

Hvad slutligen beträffar att öfverenskommelsen icke skulle blifva respekterad, om allt för obilliga vilkor för lån erhållande bestämdes, ber jag blott att få fästa herrarnes uppmärksamhet derpå, att den period, under hvilken inga ytterligare anslag till enskilda jernvägar skola beviljas, omfattar fem år, under det att vårt eget mandat blott fortfar i tre år; och tro herrarne att våra efterträdare skola känna sig bundna af så beskaffade band, som dem man här vill sno ihop!

Herr Granlund: En min ärade vän och granne framhöll under gårdagens öfverläggning mörka skildringar öfver följderna af att bevilja det anslag, hvarom ifrågavarande punkt handlar, och ansåg detta nästan vådligt för industrien, ehuru han medgaf att under de senare åren det samlades rikligt med kapital, att våra näringar gått framåt, ja, nått en ovanlig höjd — att vår produktion ökats i de flesta rigtningar, men konsumtionen också ändå mer ökats. Månne icke detta är åtminstone till stor del verkningar af våra jernvägskommunikationer och ett glädjande bevis för den allmänna samfärdseln. Och kan det vara ett skäl för att staten nu upphör med att lemna lån till enskilda banor eller minska dessa belopp till en half i stället för två tredjedelar. Jag, mine herrar, tillhör en ort, som aldrig kan komma i fråga att erhålla något dylikt understöd och jag är således fullkomligt opartisk i denna fråga. Men i hvarje fråga om anslags beviljande söker jag bilda mig en öfvertygelse, huruvida det ifrågasatta anslaget är nödigt eller nyttigt för det allmänna, samt huruvida de uppoffringar staten gör icke äro för stora för det ändamål som afses. I denna fråga är min öfvertygelse den, att intet mer produktivt anslag kan af staten lemnas, der nyttan blir så allmän, der uppoffringen är så liten som här. Om man jemför hvad enskilda jernvägsbolag erhållit i låneunderstöd och hvad statsbanorna kosta i anläggning, samt derjemte tager i beräkning den större billighet, hvarmed enskilda bolag bygga sina jernvägar, skall man finna, att det belopp, som staten lemnat i understöd, är en försvinnande obetydlighet i jemförelse med anläggningskostnaden i dess helhet. En hufvudsak i fråga om dessa anläggningar är väl att verkligen få jernvägar; och lika otvifvelaktigt det är, att de enskilda banorna hafva nytta af statsbanorna, lika säkert är att de förra tillföra statens jernvägar betyd-

Angående vilkor för statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

ligt ökad trafik. Man har sagt, att de enskilda jernvägarne hufvudsakligen äro industriela företag. Det är högst besynnerligt, att man kan påstå något sådant; icke äro de endast industriela, icke utgör skälet för anläggandet deraf endast vinst på sjelfva trafiken, utan orternas gemensamma intresse och behof af jernvägar är väl orsaken, att de stundom med stora uppoffringar komma till stånd. De bidraga ju i hög grad till jordbrukets och handelns utveckling, till befrämjande af samfärdseln i allmänhet samt äro till stor fördel för de enskilde, vare sig dessa äro jordbrukare eller icke; från godsegaren till den fattigaste arbetaren medför väl jernvägen fördelar i flerfaldigt hänseende. Vi beräkna vanligen kostnaden för anläggningen af statsbanorna till minst 800,000 kronor per mil; de enskilda banorna byggas emellertid, så vidt jag minnes rätt, för cirka 400,000 kronor och derunder. Staten skulle nu endast understödja sådana bananläggningar med tre års räntefritt lån till belopp af två tredjedelar utaf hela anläggningskostnaden, hvilket således skulle medföra för staten en uppoffring af omkring 14,000 kronor per anlagd mil årligen under tre år. Detta kan beräknas. Men huru mäktig häfstång för framåtskridandet i allmänhet jernvägarne äro, det kunna vi icke med siffror beräkna, men om vi blott vilja se på den utveckling, jordbruket, handeln och industrien i allmänhet ernått i de orter, der jernvägar finnas, och jemföra detta, med de orter, som icke hafva fått denna stora förmån, skola vi blifva öfvertygade, att Riksdagen aldrig beviljar något anslag eller lån, som så säkert kommer staten åter till godo, som just dessa lån till enskilda jernvägsanläggningar.

Jag yrkar bifall till Utskottets föreliggande förslag.

Friherre Tamm: Här har under diskussionen några gånger blifvit yttradt att, om vilkoren bestämdes allt för stränga, de bolag, som ämna bygga jernvägar, icke skulle begagna sig af de utaf staten erbjudna lånen, äfvensom att då icke skulle respekteras det af Riksdagen fattade beslut, att den eftersträfvade freden för ansökningar om låneunderstöd åt enskilda jernvägar skulle räcka i fem år. Jag är för min del fullt öfvertygad om, att denna Riksdag, så väl som de efterföljande, skola komma att respektera ett sådant beslut, och att således icke någon strid skall komma att uppstå. Den enda strid, jag kan tänka mig såsom förestående, är ett inbördes krig mellan alla de bolag, som ämna bygga jernvägar, och det enda korrektivet häremot synes mig vara, att till de särskilda bolagen icke lemnas lån till två tredjedelar eller kanske ens till hälften af anläggningskostnaden, utan allenast ändå mindre. Med anledning häraf är det mig temligen likgiltigt om Riksdagen bestämmer att låneunderstöd må medgifvas till högst två tredjedelar eller högst hälften af denna anläggningskostnad, och förefaller det mig under sådana förhållanden icke vara någon fara i att bifalla hvad Stats-Utskottet föreslagit.

Sedan öfverläggningen härmed förklarats slutad, gaf Herr Talmannen propositioner så väl på bifall till Utskottets hemställan i oförändradt skick, som ock på bifall till det af Herr Stråle framstälda

Angående vilkor för statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

ändringsförslag; och fann Herr Talmannen svaren hafva utfallit med öfvervägande ja för den förra meningen. Som votering emellertid begärdes, skedde alltså uppsättning, justering och anslag af en så lydande omröstningsproposition:

Den, som bifaller i oförändradt skick hvad Stats-Utskottet hemstält i andra punkten mom. 2 af utlåtandet N:o 62, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har Kammaren bifallit Utskottets hemställan med den förändring att låneunderstödet bestämmes till högst hälften af anläggningskostnaden.

Omröstningen företogs och utföll med 98 ja mot 73 nej; i följd hvaraf Kammaren bifallit Utskottets hemställan oförändrad.

Mom. 3.

Bifölls.

Mom. 4.

Utskottets hemställan under *litt. a* blef af Kammaren bifallen.

Under *litt. b* hade Utskottet föreslagit:

"att räntefrihet må beviljas för högst tre år, dock icke utöfver ett år från den dag, då, enligt Kongl. Maj:ts bestämmande, jernväg senast skall vara färdig och för trafik öppnad."

Efter uppläsning af denna hemställan yttrade

Herr O. B. Olsson: Jag hemställer, om det icke vore lämpligt att diskutera nästföljande moment i sammanhang med det nu föredragna; och anhåller jag att, sedan Kammaren härom fattat beslut, ånyo erhålla ordet.

I anledning af Herr O. B. Olssons sålunda framförda begäran, beslöts, på proposition af Herr Talmannen, att Utskottets under *litt. b och c* gjorda hemställanden skulle i ett sammanhang föredragas och behandlas; hvadan det under *litt. c* framlagda förslaget nu jemväl upplästes, lydande sålunda:

"att kapitalafbetalning skall vidtaga tre år efter sistnämnda dag."

Angående vilkor för statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

Och lemnades ordet derefter åter till

Herr O. B. Olsson, som då anförde: För min del kan jag ej gå in på att staten lemnar tre års räntefrihet åt de jernvägsbolag, som lyckas erhålla statslån, ty jag föreställer mig att det blir blott ett fåtal, som komma i åtnjutande af denna förmån, och derför vill jag ej göra den allt för stor. Jag anser till och med att ränta bör erläggas ända ifrån den dag lånet beviljas, emedan de bolag, som erhålla statslån, i allt fall få den på långt fördelaktigare vilkor, nemligen mot lägre ränta och mot befrielse från kapitalrabatt, än det större antal bolag, som måste söka sig lån på annat håll.

Deremot vill jag tillstyrka bifall till hvad Utskottet i afseende å tiden för kapitalafbetalningens början under momentet *c* föreslagit. Jag har derföre uppgjort ett förslag till sammanförande af dessa båda moment, så lydande: att kapitalafbetalningen skall vidtaga tre år från den dag, då, enligt Kongl. Maj:ts bestämmande, jernväg senast skall vara färdig och för trafik öppnad; hvaremellertid räntan efter fem procent för år erlägges.

Och anhåller jag om proposition å detta mitt förslag.

Herr Clairfelt: Jemte det jag instämmer med den siste talaren, får jag såsom ett ytterligare skäl för bifall till hans förslag anföra, att, om staten, som på de lån han sjelf upptager måste vidkännas kapitalrabatt, skulle, på sätt Utskottet föreslagit, befria de jernvägsbolag, som erhålla sådana lån, hvarom här är fråga, från erläggande af såväl kapitalrabatt som ränta under vissa år, skulle staten derigenom tillskyndas allt för stor förlust. Och detta är något, som man äfven bör taga i betraktande.

Herrar *Åke Andersson*, *Ivar Månsson*, *Per Nilsson* i Kulhult och *Ola Nilsson* i Rebbelberga instämde med Herr Clairfelt.

Grefve Sparre: Jag får upprepa hvad jag sade i går, nemligen att det låter besynnerligt, då representanter från sådana orter, och ibland dessa Skåne, som af staten fått så betydliga låneunderstöd för anläggande af jernvägar, just nu vilja för andra lånesökande föreskrifva hårdare vilkor än dem, af hvilka de sjelfve begagnat sig. Jag tycker, att de i detta fall borde unna andra lika godt som sig sjelfva. Om det vore någon synnerlig uppoffring, som staten här gjorde genom att Riksdagen bifölle Stats-Utskottets förslag uti de nu föredragna momenten, så skulle jag ej säga något om den sparsamhetsifver, som desse representanter lagt i dagen. Jag vill dock försöka att visa, det staten genom att lemna låneunderstöd åt enskilda jernvägsbolag på de vilkor, Utskottet föreslagit, icke gör någon uppoffring. Det sades visserligen i går, att de lån, staten sjelf upptagit, löpa med 5—6 procent ränta, och att det derföre skulle vara en förlust, om staten i sin ordning utlånade penningar emot endast 5 procent ränta. Jag har emellertid gjort mig närmare underrättad om saken och dervid erfarit, att det sista lån, staten upptog, kostade i ett för allt något

Angående vilkor för statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

öfver 4 ½ procent årligen. Om nu staten lemnar enskilda jernvägsbolag låneunderstöd emot 5 procent ränta, så har ju staten ändock nära ½ procent i öfverskott, och detta motsvarar ungefär den räntefrihet, staten enligt Utskottets förslag skulle lemna under 3 år, då man beräknar att för återbetalning af ett lån med 1 procent amortering åtgår en tidrymd af 40 år. Således, om staten lemnar jernvägsbolagen räntefrihet under lika lång tid, som hittills varit brukligt, eller under 3 år, skulle, under förutsättning att det lån, staten för ifrågavarande ändamål behöfver upptaga, erhålles på lika fördelaktiga vilkor som det senaste lånet, hvilket jag hoppas skall blifva fallet, staten härigenom icke tillskyndas någon förlust. Och detta måtte väl vara till fyllest. Ty staten kan väl icke vilja gagnera på att understödja enskilda jernvägsföretag, helst det är obestridligt att genom dessa staten beredes stora fördelar, bestående dels uti ökad trafik å stambanorna, dels uti bevillning å fabriker och andra industriela anläggningar, som uppväxa i de nya jernvägsliniernas närhet, oberäknadt post- och fångtransport.

På det att lika rätt måtte vederfaras de bolag, som hädanefter söka låneunderstöd, som förut varit händelsen med andra bolag, yrkar jag således bifall till Utskottets förslag.

Häri förenade sig Herr *Anders Ohlson*.

Herr Lyth: Det är märkvärdigt, hvad opinionsströmningarna vexla och vända sig åt olika håll: det gäller om dem detsamma, som om vindarne, att man vet icke, hvarifrån de komma och icke heller hvart de gå. Orsaken härtill är svår att med säkerhet bestämma, men ett är säkert, och det är, att man gör orätt uti att för mycket rätta sig efter de olika strömningarna inom Riksdagens både Kamrar. Jag kommer ihåg de förskräckelsens rop, som gingo genom vårt land, då staten beslutat att bygga stambanor, men jag erinrar mig också de jubelrop, hvarmed dessa banor en gång färdiga helsades.

År 1871, då anslag äskades till de enskilda banorna, hade en reaktion redan inträdt, ehuru den icke gått så långt som nu. Ingen uppträdde då emot, att staten borde på förmånliga vilkor lemna understöd åt de enskilda jernvägsanläggningarna. Nu förundrar det mig, att opinionen blifvit så reaktionär, som den verkligen är. Jag vet icke något skäl för det påståendet, att de enskilda banorna skulle i något hänseende skadat statens banor; jag tror tvärtom att de i alla afseenden gagnat nämnda banor, att de tillfört dem ökade inkomster. De hafva spridt välsignelse och rikedom öfver vårt land.

Man må huru mycket som helst i både in- och utlandets tidningar måla i svart, så är dock säkert, att Sverige vunnit både i kapitalstyrka inom landet och i anseende utom landet. I förra hänseendet behöfver man blott taga i betraktande summor, som blifvit insatta i sparbanker samt ränte- och kapitalförsäkringsanstalter äfvensom på depositionsräkning o. s. v. i bankerna.

Hvad nu beträffar frågan om beviljande af tre års räntefrihet å statens lån till enskilda jernvägsanläggningar, så tror jag för min

Angående vilkor för statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

del att det minsta staten bör göra — är att uppmuntra i stället för att försvåra anläggningen af dessa kommunikationsanstalter. Det torde knappt finnas något bolag, som är villigt att, såvida icke någon förmån genom räntefrihet eller på annat sätt beredes detsamma, underkasta sig den stränga kontroll och öfriga hårda vilkor, som nu äro bestämda, om bolaget kan på annat håll skaffa sig lån, äfven mot erläggande af högre ränta.

Man har talat om jernvägar såsom industriela eller icke industriela företag; mig kan det vara detsamma, huru de betraktas, men det åtminstone vet jag, att de mera äro att förlikna med landsvägar än porslinsfabriker. Härmed må nu vara huru som helst; ty äfven industriela anläggningar hafva från början rönt understöd af staten, och jag har för endast några dagar sedan sett, att ganska betydliga summor af fonder, stående under Kommerskollegii vård, blifvit lemnade till understöd åt industriela företag. Vi votera årligen 200,000 kronor till landsvägars byggande och underhåll, och jag tror att staten lika gerna kan underkasta sig någon uppoffring för de enskilda jernvägarne. För öfrigt är det icke värdt att tala om någon kapitalrabatt, då — såsom en föregående talare omnämnt — staten i allt fall kommer att få full ersättning, då den kan erhålla lån för mindre ränta än 5 procent, nemligen 4 ½ procent och kanske derunder. För min del har jag jemte mina båda länskamrater motionerat om understöd till en tilltänkt bana å Gotland, och i vår motion hafva vi framstält de skäl, som tala för det billiga och rättvisa i denna begäran. Men skulle det nu ifrågasatta vilkoret bifogas och sådana restriktiva åsigter göra sig gällande, att med låneunderstödet icke vore förenad någon egentlig fördel, utan endast sträng kontroll och andra svåra vilkor, vore det åtminstone för oss icke någon fördel att begagna oss af ett under dylika vilkor erbjudet understöd. I så fall blefve en verklig orättvisa begången mot de landskap, som ännu icke kommit i åtnjutande af sådana fördelar, i jemförelse med de många, som redan erhållit antingen stambanor eller enskilda banor med understöd af staten.

Jag har endast velat omnämna detta och vill på samma gång uttala såsom min åsigt, att, derest ett sådant förslag skulle vinna Kammarens bifall, hvarigenom de tre räntefrihetsåren borttagas, lärer väl icke Stats-Utskottets motivering för afslag å min med fleres motioner om understöd till enskilda jernvägar längre hålla stånd.

På dessa skäl får jag, för min del, tillstyrka bifall till Utskottets förslag i denna punkt.

Med Herr Lyth instämde Herr *Mæchel.*

Herr Philipsson: Då jag tillstyrkte bifall till 2:dra momentet af nu föredragna punkt i Utskottets förslag, gjorde jag det derföre, att jag antog, att, då detta vilkor år 1871 blifvit intaget i Riksdagens då fattade beslut om understöd till enskilda jernvägar, förhållandena för närvarande icke talade för frångående af detta vilkor, enär i öfrigt stränga vilkor blifvit meddelade. Vid detta moment är jag åter af

Angående vilkor för statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

en annan mening, enär jag anser att efter 1871 inträdt förändrade förhållanden af den beskaffenhet, att de förmåner. som då medgåfvos, nu icke utan orättvisa kunna medgifvas. Då egde nemligen helt andra penningekonjunkturer rum, i det — på sätt en föregående talare omnämnt — staten då icke utan att förtjena på de utlånta penningarne kunde underlåta att bevilja de enskilda jernvägsbolagen den ifrågavarande räntefriheten. Men huru äro förhållandena nu? Tror man verkligen, att det skall lyckas staten att, med inberäkning af upplåningskostnaden, betinga sig penningar till billigare pris än 5 procent ränta? För min del tror jag det icke. Jag är tvärtom öfvertygad derom, att staten genom medgifvande af den nu ifrågasatta räntefriheten skulle komma att göra en bestämd uppoffring, och kan derföre icke finna annat än att de jernvägar, som erhålla låneunderstöd, komma i åtnjutande af ganska stora fördelar, då de erhålla lånet mot 5 procent ränta och 1 procent amortering, och att man icke på det öfriga landets bekostnad bör ännu längre utsträcka dessa fördelar. Man har sagt, att man beginge en orättvisa mot de enskilda jernvägsbolagen genom att icke nu bevilja dylik räntefrihet, men, som sagdt är, för min del anser jag det tvärtom ligga en orättvisa uti att nu, då penningarne äro dyrare, inrymma åt dem en sådan fördel. Jag påpekar nemligen ännu en gång, hvad här i går antyddes, att de bolag, som icke erhålla dylikt understöd, utan nödgas å annat håll upplåna penningar, i följd af sannolikt högst betydliga kapitalrabatter få vidkännas vida högre ränta än 5 procent, och att alltså de, som erhålla låneunderstöd af staten, alltid blifva tillräckligt gynnade framför de förra.

I alla händelser torde det väl också icke kunna nekas, att jernvägarne äro i högst väsentlig grad industriela anläggningar; och hur mycket man än intresserar sig för framgången af dessa företag, bör man väl dock icke gå så långt, att man å detsamma sätter premie; ty detta får väl anses vara ett antiqveradt understödssystem. Man har visserligen sagt, att de enskilda bolagen icke kunde gå i land med större uppoffringar, men jag ber härvid få påminna om Gefle—Dalabanan, som redan från början å sitt understöd från staten betalade 2 procent ränta och 1 procent amortering, eller tillsammans en annuitet af 3 procent, som numera höjts till 6 procent, deraf räntan oförändrad och amorteringen höjd till 4 procent. Hvem kan väl för öfrigt på förhand veta, huruvida ett jernvägsbolag skall komma att slå sig väl eller illa ut? Jag önskar den bästa framgång åt de enskilda jernvägsföretagen, men jag vill vara konseqvent och från början se saken från dess rätta synpunkt. Jag tror, att den förste talaren hade fullt rätt i sitt framstälda yrkande, och förenar mig alltså till alla delar i samma yrkande.

Herr Stråle: Ehuru 98 ledamöter af denna Kammare nyligen underkänt den uppfattning om de enskilda jernvägarnes natur, jag här uttalat såsom min, får jag bekänna, att jag har svårt att skilja mig vid denna uppfattning och att jag åtminstone icke för det närvarande kan underlåta att fortfarande betrakta dessa enskilda jernvägar endast och allenast ur den af mig nyss omnämnda synpunkt.

Angående vilkor för statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

En talare från Gotland yttrade för en kort stund sedan, att opinionsströmningarne här i Kammaren på sista tiden betydligt förändrat sig och att det vore svårt att förklara anledningen dertill. Jag tror icke att en sådan förklaring är svår att finna, och vågar, på samma gång jag uttalar detta, såväl för egen del som för deras, hvilka hysa samma åsigter som jag, försäkra, att denna förändrade strömning icke härleder sig från någon afvoghet mot de enskilda jernvägarne. Långt derifrån! Och om vi nu det oaktadt i flera hänseenden synas brista i välvilja mot de enskilda jernvägarne, tror jag, att grunden härtill bör sökas icke i någon slags ovilja, utan i andra och bättre känslor. Jag tror till och med, att det i Stats-Utskottets eget betänkande finnes tillräckliga fakta för att motivera en förändrad åsigt i detta hänseende. Redan af en föregående talare har det blifvit påpekadt, att Stats-Utskottet i sitt utlåtande visat, att år 1871 byggdes enskilda jernvägar för 2,000,000 kronor, år 1873 för 34,000,000 kronor och år 1874 för 44,000,000 kronor, utan att till dessa byggnadsföretag erhölls något nämnvärdt understöd af staten. Nu vill jag fråga hvem som helst, om icke väsentligen förändrade förhållanden måste hafva inträdt, då det visat sig, att så betydliga kapital kunnat utan statens mellankomst nedläggas i så beskaffade företag, som de nu ifrågavarande, och derigenom blifvit ådagalagdt, att de flesta delar af vårt land hunnit så långt i utveckling, att de nu kunna hjelpa sig sjelfva utan understöd af staten. Och deri måtte väl ligga en naturlig förklaring, hvarför vi icke nu se de enskilda jernvägarne med samma ögon som år 1871.

Jag vill icke upptaga Kammarens tid med att ingå i någon undersökning, om staten skulle vinna eller förlora på ifrågavarande transaktioner; jag vill endast helt enkelt förklara, att jag icke tror, att staten i närvarande stund kan få upplåna penningar så billigt, att på jernvägsbolagens bekostnad skulle kunna erhållas något öfverskott, utan snarare att staten får vidkännas ganska stora uppoffringar. Om nu de enskilda jernvägsbolagen direkt upplåna penningar — och en talare på kalmarbänken yttrade vid behandlingen af en föregående punkt, att de nog skola komma att göra det — kunna de icke erhålla lån till något större belopp utan att få vidkännas betydlig kapitalrabatt. Följaktligen är det alldeles uppenbart att, äfven om icke räntefrihet beviljas, det är af stor fördel för de enskilda jernvägsbolagen att under nuvarande förhållanden få penningar mot erläggande af endast fem procent ränta och en procent i amortering.

Jag vill fästa Kammarens uppmärksamhet på ännu en annan omständighet, som kraftigt talar för att vi ej skola bevilja räntefrihet. Medgifves nemligen de enskilda jernvägsbolagen icke en sådan förmån, ligger deri en kraftig anledning för dem att icke mer än nödvändigt fördröja färdigbyggandet af banorna, eller rättare sagdt att påskynda detta färdigbyggande; och blifver detta förhållandet, skola såväl de sjelfva som äfven staten, som lemnat penningar, deraf hafva fördel. Jag tror, att de yrkanden, som i detta hänseende äro framstälda, hafva goda skäl för sig, och vid en möjligen blifvande votering skall jag med min röst bidraga till framgång åt dessa yrkanden.

Angående vilkor för statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

Herr Key: Jag tillstår att jag icke kan fatta den siste ärade talarens tankegång. Han framhöll hurusom konjunkturerna förändrats, hurusom staten skulle behöfva betala höga räntor på de lån, staten skulle upptaga, och förklarade, att det i följd häraf vore nödvändigt att icke åt de enskilda banorna bevilja några så beskaffade fördelar som i denna punkt föreslagits. Alla möjliga svårigheter syntes enligt hans åsigt förefinnas, så länge det var fråga om *statens* blifvande lånetransaktioner i och för biträde åt enskilda jernvägsbyggnader, men, så snart han började tala om de enskilda banornas egen låneförmåga, tycktes han finna det ganska lätt och gå som en dans för dessa att erhålla lån när som helst och äfven till ansenliga belopp. En sådan tankegång förstår jag, som sagdt, icke, ty äro konjunkturerna förändrade för staten, måtte de väl äfven vara det, och i ännu högre grad, för de enskilda jernvägsbolagen. Detta har jag dock endast i förbigående velat anmärka.

Hvad jag egentligen önskade betona var, att icke heller jag vill, det staten för de enskilda jernvägsbolagens skull finge vidkännas förlust; men om detta bör vara en sanning, så tror jag deremot det vara förenadt med de största svårigheter för dessa bolag att just under byggnadsåren, innan de hunnit få någon inkomst af jernvägstrafiken, betala ränta på de upplånade penningarne. Under dessa byggnadsår öfverstiger trafikinkomsten i lyckligaste fall knappt nämnvärdt kostnaden för banans trafikering, och huru skulle den då jemväl kunna förslå att dermed betala ränta på erhållna statslån. Hvad man derför bör eftersträfva måste vara att, på samma gång man skyddar staten för förluster, icke onödigtvis försvåra anläggningen för bolagen. Jag vill icke fasthålla vid Stats-Utskottets förslag, emedan jag anser att staten i närvarande tider skulle få vidkännas uppoffringar, om tre års räntefrihet utan ersättningsskyldighet beviljas, men jag vill försöka att på samma gång bereda möjlighet för de enskilda jernvägsbolagen att komma ut med sina förpligtelser, och tager mig på grund häraf friheten att, då så många förslag redan blifvit i frågan framstälda, öka samlingen deraf med ett nytt förslag, som kommer att väckas i Medkammaren, i fall det ej redan är gjordt, och hvilket, efter hvad jag tror, just är egnadt att på samma gång skydda staten från förlust och bereda fördel åt enskilda jernvägsbolag. Förslaget som afser afslag å litt. b samt förändring af litt. c har följande lydelse:

anstånd med räntans erläggande beviljas för högst tre år, dock icke utöfver ett år från den dag, då, enligt Kongl. Maj:ts bestämmande, jernväg senast skall vara färdig och för trafik öppnad; skolande den uppskjutna liqviden af räntan fullgöras genom en mot samma räntas belopp jemte derå beräknad årlig ränta svarande utsträckning af tiden för annuitetens erläggande, så att statsverket för sin försträckning blir till fullo godtgjordt.

Detta förslag går, som herrarne finna, ut på att ifrågavarande bolag under de tre första åren skola åtnjuta räntefrihet för dem beviljade statslån och att de deremot vid lånetidens slut och genom dennas förlängning skola åläggas att inbetala denna ränta. Härigenom

komme staten icke att lida någon ränteförlust, utan finge sina pengar tillbaka, på samma gång bolagen blefve hjelpta under den svåraste perioden, nemligen under sjelfva anläggningstiden.

Angående vilkor för statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

Jag anhåller om bifall till nyss upplästa förslag.

Herr Liss Olof Larsson: Jag har inom Utskottet biträdt det förslag, Utskottet här framlagt, och min åsigt i frågan är således af Kammarens ledamöter känd.

Inom Utskottet och i synnerhet på afdelningen talades mycket om denna räntefrihet, och man blef temligen lätt ense derom, att det var förenadt med de största svårigheter för bolagen att betala räntan under den tid, byggandet påginge, då inga inkomster inflöto till bolagen. Ett förslag framställdes, nemligen att den ränta, som belöpte på de tre åren, skulle läggas till kapitalet, och att bolagen således skulle amortera räntan på samma sätt som kapitalet; med ett ord man skulle förvandla räntan till kapital, hvarigenom bolagen skulle slippa ifrån att betala någon ränta under byggnadstiden, hvilket — det måste man medgifva — vore svårt. Sedan man resonnerat om denna sak, fann man dock, att några skäl icke förelågo, på grund hvaraf man nu borde frångå den princip, i fråga om beviljande af statsunderstöd åt enskilda jernvägar, som hittills varit följd. Då sådant understöd först beviljades, utlemnades det mot två procent, sedermera mot tre och fyra och slutligen mot fem procent. Nu har visserligen räntan icke blifvit höjd; men man har skärpt vilkoren för lånens åtnjutande betydligt mot hvad som förut varit föreskrifvet för de lånesökande bolagen; och man har ansett, att man nu genom vilkorens skärpande beträdt samma väg, som förut genom räntans höjande, så att man måhända framdeles kunde komma ifrån beviljande af understöd till enskilda jernvägar — ett steg, som dock icke borde tagas genast, utan så småningom.

Nu skulle emellertid, enligt Utskottets mening, den jag för min del biträder, staten icke lida någon förlust genom beviljandet af denna räntefrihet, möjligen någon, men i alla fall högst obetydlig, då man tager i betraktande den omständigheten, att staten erhöll sitt sista lån för billigare ränta än den, de enskilda bolagen för sina lån betala till staten; men äfven om staten skulle göra någon ringa uppoffring för dessa enskilda banor, har staten också förbehållit sig åtskilliga fördelar af dem. Så till exempel förbehåller sig Kongl. Maj:t vid beviljande af koncession till dem rättighet till postföring och trupptransporter, och att bolagen i krigstid skola ställa banorna till Kongl. Maj:ts förfogande; och det är icke bolagen, utan Kongl. Maj:t ensam, som bestämmer den ersättning, bolagen skola hafva för banornas begagnande till allmänna ändamål; och då Kongl. Maj:t således förbehåller sig betydliga fördelar af dessa banor, torde beviljandet af den föreslagna räntefriheten icke vara obilligt, äfven om det skulle inträffa, att lånet för staten blir så dyrt, att staten skulle få göra någon liten uppoffring för dessa enskilda bolag. Dessutom måste man något fästa

Angående villkor för statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

sig vid den omständigheten att alla de bolag, som redan fått understöd af staten, erhållit dem på förmånligare vilkor, än de bolag skulle få, hvilka hädanefter skulle komma i åtnjutande af sådant understöd; och jag tror, att man äfven ur den synpunkten skall finna billigheten i Utskottets förslag.

Emellertid hafva nu en representant på stockholmsbänken och en på göteborgsbänken uppträdt mycket ifrigt mot beviljande af denna räntefrihet. Desse representanter kunna ju göra så; ty både Stockholm och Göteborg hafva erhållit stambanor; de kunna två sina händer och säga: vi behöfva icke hjelpa andra; men jag vill fästa deras uppmärksamhet på, att de kommuner de representera, hafva stambanor, och att dessa kommuner för stambanorna icke behöft tillskjuta ett enda öre mera än rikets öfriga kommuner.

Vidare har en talare på kristianstadsbänken också mycket ifrigt uppträdt mot denna räntefrihet. Nu skulle man väl tro, att de, som tala mot beviljande af statsbidrag till enskilda jernvägar, icke sjelfva förut gjort anspråk på sådant bidrag, och att de således icke erhållit något sådant. Men om man slår upp någon af Riksdagens revisorers senare berättelser och ser efter, hvilka lån, som beviljats till enskilda jernvägar, så skall man finna Kristianstad på nästan hvarje blad. Detta bolag har åtminstone sex lån, och för alla dessa lån betalar det endast fyra procent, utom för ett, för hvilket det betalar — tre procent. Det är i sanning förvånande, att just de, som ifrigast uppträdt mot den föreslagna räntefriheten och låga räntan, sjelfve förut med god smak tagit emot ett sådant lån och förnyat det flera gånger.

Vill man vara konseqvent, tror jag detta förslag bör bifallas. Derigenom skulle staten icke på något sätt plundras eller göra någon förlust; och om någon sådan skulle uppstå, skulle den i alla fall mer än väl uppvägas af de förmåner, dem Kongl. Maj:t säkerligen kommer att förbehålla sig från de enskilda jernvägarne utan annan ersättning derför än den, Kongl. Maj:t sjelf, utan att bolagen hafva dervid något att säga, behagar bestämma. Jag tror således, att, äfven om staten skulle förlora $\frac{1}{8}$ eller $\frac{1}{10}$ procent, denna förlust fullt uppväges af de förbehållna fördelarna, och yrkar således för min del bifall till Utskottets förslag.

Herrar *August Börjesson* och *Johan Erik Johansson* förenade sig uti Herr Liss Olof Larssons anförande.

Grefve Sparre: Sedan jag begärde ordet, hvilket skedde för att genmäla representanten från Göteborg, har en talare från Dalarne så fullständigt vederlagt honom, att jag har föga att tillägga. Representanten från Göteborg yttrade, att staten visserligen 1871 kunde utsätta så billiga vilkor som tre års räntefrihet på sina lån åt enskilda jernvägsbolag, emedan staten vid den tiden kunde få penningar till godt pris, hvilket numera icke vore händelsen. Det vore besynnerligt; det sista statslånet upptogs på så billiga vilkor som efter något öfver $4^1/_2$ procent ränta, och det är ju en ganska låg räntefot.

Angående vilkor för statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

Är det nu någon den ringaste enledning till att vår ställning är sämre, äro penningar mot statens obligationer dyrare nu än i fjor? Visst icke. Vårt sista statslån stälde sig mycket billigt, och öfvertagarne deraf hafva sålt det mycket väl. Ingen kan för närvarande bestämdt uppgifva till hvilket pris vi nu kunna negociera upp ett lån, men det finnes, såsom sagdt, icke heller någon den ringaste anledning för det antagandet, att ett sådant lån under närvarande omständigheter skall blifva dyrare än det som senast upptogs. Hvarföre skall man då sätta lånevilkoren till understödjande af enskilda jernvägsbolag hårdare än förut.

En ärad talare sade, att han ville att vi i denna sak skulle vara konseqvente. För min del anser jag, att det skulle vara konseqvent att nu sätta nyssnämnda lånevilkor lika billiga som förut, samt att det tvärtom vore *inkonseqvent* att nu förändra dessa vilkor.

En annan talare på stockholmsbänken yttrade, att man nu borde taga bort den räntefrihet under vissa år, som hittills i dylika fall medgifvits, emedan de enskilda jernvägsbolagen deraf måste föranledas att påskynda sina jernvägsanläggningar. Tror man verkligen, att ett sådant bolag skulle vara så enfaldigt att hålla på så länge som möjligt med sitt byggnadsföretag och icke påskynda arbetet så mycket sig göra låter? Kan det vara roligt för bolaget att draga ut på tiden med en sådan sak? Är icke tvärtom att antaga, det bolaget är nog omtänksamt att söka få jernvägen färdig så fort som möjligt, för att af densamma kunna draga någon inkomst? Det är litet simpelt att komma fram med sådana skäl; med ett ord: jag instämmer med Herr L. O. Larsson deruti, att, om vi fortfarande skola lemna låneunderstöd åt enskilda jernvägsbolag, icke ringaste anledning förefinnes att nu göra lånevilkoren hårdare än förut. Jag fattar mycket väl hvad som har förmått Kammaren att inskränka lånesummans storlek till dessa bolag. Man vill nemligen förmodligen på detta sätt förekomma ett allt för hastigt fortskyndande af våra jernvägsanläggningar, hvarjemte jag antager att Riksdagen härmed uttalat den önskan, att icke allt för stora arbetskrafter böra anlitas på dessa arbeten, till förfång för jordbruket och öfriga näringar. Allt detta må hafva varit skäl för Riksdagen att minska lånesumman för att derigenom i någon mån hejda ett alltför hastigt jernvägsbyggande. Men att nu sätta lånevilkoren hårdare än förut, synes mig orättvist handladt mot de bolag, som nu äro i behof af statens mellankomst för enskilda jernvägsföretag, Och hvad som är säkert, är, att ett sådant handlingssätt vore inkonseqvent.

Herr Farup: Det är två af representanten från Göteborg begagnade uttryck, som gifvit mig anledning att begära ordet.

Han nämnde: *rättvisa.* Ja, det gjorde han verkligen, och till och med två gånger; och vidare nämnde han: *konseqvens.* Kunnen I då icke besinna, mine herrar, att de personer, som för statens medel fått jernvägar förbi sina dörrar, derigenom, såsom en talare på stockholmsbänken nyss nämnde, fått värdena å sina egendomar höjda till ojemförligt större belopp, än de förut voro; kunnen I då icke inse.

Angående vilkor för statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

att dessa personer åtagit sig förbindelser till dem, som byggt jernvägarne, och att det sedermera bör vara deras tur att komma i åtnjutande af de beviljade medlen.

Jag tror, att vi måste besinna detta och, då en ort begär att för erhållande af en jernväg få ett låneunderstöd, motsvarande en bråkdel af den för ändamålet erforderliga kostnaden, icke ställa vilkoren så svåra, att understödet blir utan gagn. Att på detta sätt ständigt tänka blott på sig sjelf och dervid gå ända derhän att, såsom en talare på stockholmsbänken nyss sagt: ni kunna gerna hjelpa er sjelfva, det hafva andra fått göra (derföre att de ej haft tålamod att vänta tills deras tur kommit), det anser jag vara mindre rätt handladt.

Jag vill icke uppehålla tiden längre, utan yrkar bifall till Herr Keys förslag.

Herr Nils Pettersson: Här har blifvit framstäld den frågan, hvarföre staten icke skulle lemna de enskilda jernvägsföretagen sitt understöd mot lika billiga vilkor som förr; och många hafva uttryckt sin förvåning öfver, att opinionen i denna fråga tyckes hafva undergått en mot nämnda företag rent af fiendtlig förändring, så att man nu vill hämma eller åtminstone försvåra detta jernvägsbyggande. Men glömmer man ej då de förändrade förhållanden, som inträdt nu mot då de första jernvägarne började anläggas och då dylika enskilda företag verkligen behöfde uppmuntran från statens sida? En annan fråga blir, om denna uppmuntran är vidare erforderlig, då det visar sig, att numera på enskilda jernvägsföretag årligen uppoffras 30 à 40 millioner kronor. Att ytterligare befrämja dessa jernvägsspekulationer anser åtminstone jag icke vara välbetänkt. Vi hafva sett hvad följden blef af det anslag å 10 millioner, som Riksdagen för fem år sedan beviljade till understöd af enskilda jernvägsföretag. Denna hjelp från statens sida framkallade jernvägsbyggnader med en anläggningskostnad af 72 millioner kronor.

Man har häntydt på, att de, som uppträda såsom motståndare mot alltför vidlyftiga jernvägsföretag, representera sådana orter, som kommit i åtnjutande af detta kommunikationsmedel och nu missunna andra att erhålla samma förmån. Jag fritager mig helt och hållet från denna beskyllning och har för öfrigt sjelf erfarenhet om huru mycken skada och oreda, dessa jernvägsspekulanter med sina listor förorsaka bland den lättrogna allmogen.

Att jernvägarne kunna hafva välsignelse med sig, vill jag icke bestrida. Men fortsättes detta jernvägsbyggande i samma proportion som hittills, kunna de äfven blifva en förbannelse för landet. Hvad blir väl följden af dessa jernvägsarbeten och de skaror af arbetare de locka till sig? Jo, att vi få en mängd arbetare, som blifva odugliga att användas vid andra näringar, som för öfrigt icke kunna bereda dem så stor arbetsförtjenst som jernvägsbyggnaderna. Och när dessa en gång upphöra, så blir det nog här som i Amerika — alla dessa skaror af arbetare komma att sakna sysselsättning och blifva antingen tiggare eller röfvare. Härtill kommer, att ett forceradt jern-

Angående vilkor för statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

vägsbyggande indrager en mängd utländska kapital i landet, hvarigenom vi försättas i en falsk penningeställning. Och följderna häraf behöfver jag icke påpeka. Sättet bestraffar sig sjelft, och den öfriga industrien icke endast skadas — den kan till och med dödas. Ty man lefver icke allenast af att åka på jernväg — annan industri behöfver också hållas vid lif, på det vår utveckling måtte fortgå på ett naturligt och för samhället helsobringande sätt.

Jag talade nyss om den demoralisation, som blifvit och än mer kommer att blifva en följd af dessa forcerade jernvägsbyggnader. Jag vet dock ett sätt att förekomma detta och utan att inskränka jernvägsbyggnaderna, men på samma gång minska anspråken på statsunderstöd för desamma. Jernvägsarbetarne hafva väl, som jag hoppas, ännu ej sjunkit så djupt, att de icke kunna förbättras. Ett sätt vore då att, om ock deras arbetsförtjenst blefve lägre än nu, de finge ut en fjerdedel af sin aflöning i obligationer, grundade på det jernvägsföretag, hvarvid de vore sysselsatta, och derigenom tvungos att ingå i en slags sparkassa. Fördelen häraf för så väl arbetsgifvaren som sjelfva arbetarne är påtaglig. Men att arbetarne nu under två dagar kunna förtjena mer än de, under vanliga förhållanden, på åtta dagar behöfva för att anständigt lifnära sig, det kan icke vara annat än demoraliserande.

På de skäl jag nu anfört yrkar jag bifall till Herr O. B. Olssons förslag.

Herr *Lasse Jönsson* instämde med Herr Nils Pettersson.

Herr Dickson: Jag anhåller att få förena mig i det förslag, Herr Key afgifvit. Kan man nemligen å ena sidan ej förneka, hvilken fördel de enskilda jernvägsbolagen åtnjuta derigenom att de hafva staten till fordringsegare, så måste man åter å andra sidan medgifva det mindre lämpliga och rätta i att staten i egenskap af långifvare söker skörda någon direkt pekuniär vinst, hvilket, om man antager Herr O. B. Olssons förslag, ovilkorligen skulle blifva förhållandet i betraktande af den effektiva ränta, som staten betalar på sitt senast upptagna lån. Tvärtom anser jag, i likhet med Herr Liss Olof Larsson, det vara både billigt och behöfligt, att jernvägsbolagen i vederlag för de icke oväsentliga förmåner, som staten betingar sig vid koncessionernas beviljande, under sjelfva byggnadtiden få åtnjuta räntefrihet för det understöd, staten lemnar dem.

Herr Philipsson: Jag hade icke ämnat yttra mig vidare i frågan, men då jag direkt blifvit replikerad af tvenne talare, måste jag svara. Den ene af dessa talare yttrade, att den åsigt, jag förfäktat, blifvit fullständigt vederlagd af talaren på dalabänken. Det förhåller sig snarare tvärtom, ty de upplysningar, denne ledamot af Stats-Utskottet lemnade, voro helt och hållet egnade att understödja den af mig uttalade åsigten, att staten, genom att bevilja de enskilda jernvägsbolagen räntefrihet, skulle göra förlust. Dess storlek kan jag icke bedöma, men att det skall uppstå förlust för staten, derom synes man

Angående vilkor för statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

äfven inom Stats-Utskottet hafva varit öfvertygad — enligt hvad nyssnämnde utskottsledamot upplyste. För min del deremot anser jag, att man bör så ordna saken, att staten icke får vidkännas någon förlust i förevarande hänseende.

Den andre talaren sade, att jag talat om rättvisa och konseqvens. Om konseqvens talade jag, men icke om rättvisa, utan om orättvisa och detta i anledning deraf, att en representant från Gotland sagt, att det vore orättvist att icke unna andra lika goda vilkor, som man sjelf fått. Men att det vore orättvist att stadga ett sådant vilkor, Stats-Utskottet här föreslagit, är uppenbart, ty de jernvägsbolag, hvilka icke lyckas erhålla statsunderstöd, utan nödgas på annat sätt upplåna penningar, måste vidkännas olägenheten att betala betydlig kapitalrabatt och i följd deraf högre ränta samt dessutom att erlägga ränta under byggnadstiden. Dessa bolag hafva således två olägenheter, och jag finner det under sådant förhållande orättvist att i stället gifva de bolag, hvilka hugnas med statsunderstöd, två fördelar.

Hvad representanten från Dalarne nämnde derom, att staten vid meddelandet af koncessioner åt enskilda jernvägsbolag betingar sig vissa förmåner och att det derföre vore skäligt att bolagen finge motsvarande vederlag, så förmodar jag, att Kongl. Maj:t förbehåller sig dessa förmåner af *alla* jernvägsbolag, icke blott dem som få statsunderstöd, och i så fall borde väl också, om vederlag skall ifrågakomma, *alla* få sådant, icke blott en del. Detta skäl har således ringa eller ingen betydelse och dessutom är icke i den nu föredragna punkten fråga om koncessioner.

Jag har således icke funnit mig öfvertygad, hvarken af representanten från Dalarne eller af den talare, som nyss uppträdde på talarestolen, och fortsätter derföre mitt yrkande.

Chefen för Kongl. Finans-departementet Herr Statsrådet Forssell: Chefen för Finans-departementet har visserligen icke, jemlikt våra konstitutionela förhållanden, att direkt befatta sig med rikets gäld, men sammanhanget mellan riksgälds- och statsverken är dock — om förhållandet mellan dem rätt fattas, — enligt min tanke sådant, att chefen för Finans-departementet, när fråga är om bestämmande af utgifter, hvilka komma att drabba visserligen direkt Riksgäldskontoret, men medelbarligen äfven statsverket och statsregleringen, svårligen kan undgå att göra sig reda för de skäl, som betinga sådana utgifter och till Kamrarnes protokoll uttala sin tanke derom. Skälen, de enligt min uppfattning ganska talande och behjertansvärda, som i de två nyligen afgjorda punkterna af Stats-Utskottets föreliggande betänkande föranledde vidhållande för ytterligare fem år af det år 1871 antagna systemet för befrämjande medelst låneunderstöd af enskilda jernvägsföretag, dessa skäl böra dock icke komma oss att glömma, att under de förflutna fem åren ganska stora förändringar inträffat uti de ekonomiska förhållanden, hvilka nu äro föremål för Kammarens bedömande. Vid 1871 års riksdag försiggick — såsom Kammarens ledamöter torde erinra sig — en ganska liflig strid, huruvida understöden för enskilda jernvägsföretag skulle beviljas i form af anslag, till en fjerdedel af an-

läggningskostnaden eller i form af lån till högst två tredjedelar af anläggningskostnaden. Det var först efter en långvarig debatt, som man beslutade sig för det senare systemet, att uteslutande tillämpas. Till detta beslut kom man, efter hvad mig synes framgå af diskussionsprotokollet, genom den alltmer befästade öfvertygelsen att jernvägarne — om de också ofta nog och stundom nästan uteslutande kunna i sin egenskap af allmännyttiga kommunikationsanstalter betraktas såsom samhällsangelägenheter — dock i allmänhet äro såsom industriela företag att anse, hvilka under sunda förhållanden både böra och kunna åt sina upphofsmän bereda en anläggarevinst och driftvinst, och att staten derföre icke bör sträcka sitt understöd åt sådana företag så långt, att derigenom en ytterligare vinst beredes den enskilde, utan nätt och jemnt så långt, som nödigt är för att åt den enskilda företagsamhetens första svaga bemödande gifva det oundgängliga understödet. Vid 1871 års riksdag bröt man derför med det system, som hade framträdt t. ex. i det stora anslaget åt Nässjö – Oskarshamnsbolaget eller 2 procentlånet till Gefle—Dala-jernvägen, former för understöd, som enligt min uppfattning icke kunna försvaras under annan förutsättning, än att den begynnande industriela verksamhet, som bör befrämjas, icke på något vilkor kan hjelpa sig sjelf. Spår af det gamla systemet funnos likväl qvar i 1871 års beslut. Ett af de väsentligaste var de tre årens räntefrihet, hvilken, huru man än må räkna, för staten medför en förlust, uppkommande deraf, att staten sjelf får betala ränta under de tre år, då samma ränta för bolagen efterskänkts. Det skulle derföre, efter min uppfattning, vara ett väsentligt framsteg, om en sådan räntefrihet nu icke beviljades. Dess beviljande synes mig icke heller vara fullt principenligt eller rättvist. Räntefriheten är principvidrig, om man, såsom Stats-Utskottet synes hafva förutsatt, väntar sig, att regeringen vid beviljande af dessa understöd skall fästa ett skarpt ögonmärke dervid, att bolagen må kunna lemna säkerhet för att staten en gång får sitt åter. Till sådan säkerhet bör, efter min uppfattning, räknas såsom ett icke oväsentligt moment vissheten derom att bolagen kunna af egen kraft motstå de svårigheter, som under de första åren alltid möta ett industrielt företag, att således de första årens underbalans ingår i bolagens kostnadsberäkningar, och att genom en större aktieteckning är sörjdt för underbalansens betäckande. Sjelfva den förutsättning, att bolagen icke skulle kunna bära de nödiga utgifterna under de första åren, synes mig icke passa väl tillsammans med den soliditet, som man, i synnerhet under nu instundande konjunkturer, har rätt att begära af ett enskildt jernvägsföretag, som skall af staten understödjas, och den bör derföre icke ingå i Riksdagens beslut.

Angående vilkor för statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

Hvad rättvisan beträffar, tager jag mig friheten påpeka, att, såsom några talare redan antydt, fördelen redan är ganska stor för de bolag, som af staten erhålla lån till 5 procent ränta. Lån mot sådan ränta kunna enskilda bolag annars icke erhålla, icke ens på de bästa papper. Deremot är, jag vågar påstå det, gent emot den högt aktade talaren på vestgötabänken, statens uppoffring vid beviljandet

Angående vilkor för statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

af 5 procent ränta, antagligen icke så liten; och med säkerhet kan åtminstone sägas, att icke kan staten på ett sådant medgifvande göra någon vinst, genom hvilken förlusten på räntefriheten skulle betäckas. Det uträknade beloppet af den ränta, som staten betalade för sista lånet, utgör dock $4^3/_4$ procent. Lägger man dertill *kostnaderna* för lånet, så torde någon sådan vinst, som af samme talare antyddes, icke alls kunna uppstå. Om nu till den fördel, de nya bolagen erhålla genom den dem tillförsäkrade ränta af 5 procent, komme äfven räntefrihet under tre år, skulle således alla de bolag, som utan statens hjelp byggt jernvägar under de sista fem åren för ett kapitalbelopp af omkring 90,000,000 kronor, likasom alla de bolag, som under de närmaste fem åren hjelpa sig utan statens bistånd, med allt skäl kunna finna de i alla fall relativt högst få lyckligt lottade bolag, hvilka fått statsunderstöd med räntefrihet, hafva blifvit alltför partiskt behandlade. Lägger man slutligen härtill, att genom räntefrihetens tilläggande till förmånen af 5 procent ränta, detta låneunderstöd skulle blifva mycket begärligt och att således en uppmuntran derigenom gåfves åt begäret efter statshjelp i denna form, så synes det mig vara med klokhet mest förenligt, att denna räntefrihet icke beviljas.

Hvad beträffar det förslag, som en talare på smålandsbänken framstält, synes mig detsamma icke innefatta så klara bestämmelser, att det vore rådligt att antaga detsamma.

Herr Clairfelt: Jag har fått uppbära svåra hugg derföre att jag vågade instämma med de talare, som började debatten, i synnerhet som jag representerar ett samhälle, som skulle varit särdeles gynnadt med anslag och lån. Jag vill dock fästa uppmärksamheten derpå att, såvidt jag känner, Kristianstads samhälle — oberäknadt anslagen för kronans räkning, hvilka icke vidkomma staden — icke efter nya representationsskickets införande undfått något lån af staten. Derförinnan har samhället erhållit trenne särskilda lån, ett till hamnbyggnad vid lastageplatsen Åhus, ett vid den stora och svåra eldsvådan, som öfvergick staden 1847, och ett för elementarläroverket. Dessa lån vore dock af annan beskaffenhet än de, hvarom vi nu diskutera.

Kristianstads samhälle har visserligen äfven för sin jernväg till Hessleholm af staten erhållit ett lån mot, om jag rätt minnes, 4 procent ränta och 1 procent amortering och till belopp icke uppgående till hälften af anläggningskostnaden, men detta lån beviljades 1863, då förhållandena voro helt olika mot nu. Såsom Herr Finansministern erinrat, tilldelade man nemligen i början enskilda jernvägsbolag låneunderstöd för att bringa jernvägsanläggningarne till stånd, emedan man icke hade någon visshet om att de der förutan kunde uppstå. Man trodde då, att landet icke på egen bekostnad kunde åstadkomma dylika anläggningar. Nu deremot gestalta sig förhållandena annorlunda. Ty för huru många millioner kronor hafva icke sedan dess enskilda jernvägar bygts inom landet utan någon hjelp från statens sida? Herr Philipsson och Herr Finansministern hafva äfven påpekat, hvilka fördelar lånen skulle tillskynda de enskilda jernvägsbolagen, äfven om räntefrihet icke beviljades dem. De slippa att

betala kapitalrabatt; och de böra äfven kunna beräkna anläggningskostnaden så, att deri ingår ränta å lånet under de tre första åren, en ränta, som de ju för öfrigt alltid måste vidkännas, om de sjelfva upptagit lånen.

Angående vilkor för statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

Den ärade vice ordföranden i Stats-Utskottet synes mig till en del hafva slagit till reträtt, då han föreslog, att räntan under dessa tre år skulle kapitaliseras och att staten sedermera skulle återfå densamma vid kapitalets inbetalande. I likhet med Herr Finansministern kan jag dock icke finna detta förslag så klokt och tydligt, att jag vågar biträda detsamma.

Då deremot det yrkande, till hvilket jag anslutit mig, rönt ett så kraftigt och på talande skäl stödt understöd af Herr Finansministern, vågar jag fortfarande anhålla om bifall till detsamma, trots de skarpa anfall, för hvilka jag varit utsatt.

Friherre Leijonhufvud: Jag begärde ordet egentligen med anledning af den formulering till beslut som af Herr Key föreslagits, nemligen att den räntefrihet, som skulle komma de enskilda jernvägsbolagen till godo, skulle af dem på det sätt ersättas staten, att den under de tre första åren upplupna ränta kapitaliserades samt godtgjordes staten med ränta på ränta genom en mot samma räntas belopp svarande utsträckning af tiden för annuitetens erläggande. I likhet med de tvenne näst föregående talarne har jag dock icke kunnat finna detta förslag fullt tillfredsställande. Ty för det första är det svårt att göra dessa bestämmelser så klara och rediga, att de icke kunna föranleda olika beräkningssätt. För det andra måste man, om man önskar komma derhän, att staten skulle få igen sina penningar, hafva reda på hvad dessa lån i sjelfva verket kosta staten och derefter beräkna låntagares ränta och amortering. Ty det är ingen säkerhet att staten kan erhålla dessa penningar för samma ränta, mot hvilken den nu utlånar desamma till de enskilda bolagen, och att staten sålunda blir betäckt för sina kostnader. Man kunde då lika gerna stryka ut vilkoren och öfverlemna åt Kongl. Maj:t att bestämma bolagens ersättningsskyldighet. Någon tillförlitlig beräkning öfver hvad lånen skulle kosta staten har åtminstone ännu ej blifvit uppgjord; de förra lånen hafva, enligt Riksgäldskontorets uppgifter, ganska mycket varierat. Jag tror således att det af Herr Key föreslagna sättet att gå till väga icke är ändamålsenligt.

Det återstår då att bestämma, om man skall bevilja räntefrihet eller icke. Det har af en talare blifvit framhållet, att dessa enskilda jernvägsbolag redan hafva en stor förmån deruti, att de få sina penningar af staten mot fem procent och att det nu gäller huruvida man till denna stora förmån skall lägga ytterligare fördelen af tre års räntefrihet. För min del hyser jag inga betänkligheter deremot; samma skäl som förmått mig att votera för låneunderstöd, samma skäl äro för mig bestämmande att äfven rösta för den föreslagna räntefriheten. Det är visserligen sant, att många jernvägar kommit till stånd utan något tillskott från statens sida, men dermed är icke sagdt, att *alla* tillämnade jernvägar kunna komma till stånd utan statens hjelp.

Angående vilkor för statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

Af detta skäl, och då de enskilda jernvägarne icke blott gagna den ort de genomlöpa, utan äfven bereda staten stor fördel, anser jag att de böra af staten på lämpligt sätt understödjas, och kommer jag således för min del att rösta för bifall till Stats-Utskottets förslag.

Herr Abr. Rundbäck: Jag tycker att det kan vara nog, om staten förmedlar låns upptagande för de enskilda jernvägsbolagen, så att dessa genom statens kredit måtte kunna få lån på drägligare vilkor än om de nödgas inskränka sig till att anlita sin egen. Att staten derjemte, till egen skada, skall lemna dem räntefrihet på flera år, synes mig vara alldeles för mycket, allra helst som jag, i likhet med flera föregående talare, icke kan se någon rättvisa häruti. Hade alla föregående enskilda jernvägsbolag erhållit låneunderstöd af staten och fått sig medgifven räntefrihet, och finge alla hädanefter sig bildande jernvägsbolag låneunderstöd af staten och en dylik förmån, då vore det rättvist. Men då förhållandet är, att de flesta enskilda jernvägsbolag hittills hvarken fått låneunderstöd af staten eller kommit i åtnjutande af räntefrihet, samt större delen af de bolag, som hädanefter komma att bygga jernvägar, sannolikt icke skola erhålla lån och således icke heller räntefrihet, så frågar jag, om det kan vara rättvist att gifva somliga bolag begge dessa förmåner, men andra deremot ingendera.

För öfrigt, då man säger att denna räntefrihet utgör en mycket liten och obetydlig förlust för staten, så får jag fästa uppmärksamheten på att, under antagande att staten sjelf får betala fem procent ränta på de medel staten för ändamålet måste upplåna, denna räntefrihet dock förorsakar staten en kontant förlust af 300,000 kronor om året, eller under fem år tillsammans 1,500,000 kronor.

Detta är dock icke en så liten summa, fastän man nu för tiden låtsas som om millioner icke skulle betyda någonting. Det ginge dock an att slösa med penningarne, om de voro besparingar i statskassan, men det är med lånade penningar, som man slösar. För min del finner jag derföre allt skäl att bifalla det förslag, som Herr Ola Bosson Olsson framstält.

Hvad beträffar den siste talarens yttrande derom, att det finnes sådana jernvägar, som aldrig skulle kunna komma till stånd, om icke staten beviljade dem lån med några års räntefrihet, så måtte han hafva tänkt på sådana jernvägar, som skulle komma att framgå genom orter, der kapitaltillgångarne och befolkningen äro så obetydliga, att ett jernvägsföretag der skulle sakna alla vilkor för framgång. Jag tror emellertid ej att staten har råd att understödja jernvägsanläggningar öfver alla berg och backar här och der i landet, utan skall staten understödja enskilda jernvägsföretag, så måste dessa vara sådana som antagligen komma att bära sig.

I detta yttrande instämde Herrar *Danielsson* och *Aug. Pettersson.*

Grefve Sparre: Jag skulle icke vågat att ånyo begära ordet, om jag icke i viss mån dertill uppkallats af ett yttrande, utaf den

Angående vilkor för statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

ärade Herr Finansministern. Han uppgaf nemligen att det sista lånet skulle hafva kostat staten 4 ¾ procent, medan jag deremot yttrat, att samma lån står staten till *något öfver* 4 ½ *procent*. Det är sålunda ingen synnerligen stor skilnad emellan våra uppgifter. Jag anhöll vid ett samtal i dag med en ledamot i Riksgäldskontoret om möjligaste fullständig upplysning angående kostnaden af ifrågavarande lån. Han svarade mig den utgöra omkring 4,690 procent, alltså något mera än 4 ½ procent. Men någon olikhet i evalvationen kan föranleda något olika decimaler; i allt fall är skilnaden högst obetydlig. Vid sådant förhållande torde herrarne medgifva, att ingen anledning förefinnes att befara, det ett nytt lån skulle blifva dyrare, utan att staten i alla händelser kan *utan* synnerlig uppoffring bevilja tre års räntefrihet å nu ifrågavarande låneunderstöd.

Den siste ärade talaren framkastade den frågan, om staten borde till skada för sig sjelf bevilja dylika lån. Jag vill med anledning deraf genmäla, att det bör staten visserligen icke göra. Men staten bör, å andra sidan, icke heller göra en vinst på de bolag, till hvilka den, för kommunikationernas befrämjande, lemnar låneunderstöd. Ty, säge hvad man vill: jernvägarne äro icke allenast industriela anläggningar, utan de äro kommunikationsanstalter, dem staten städse ansett för sin pligt att befordra. Då man nu från alla håll uppträder så hårdt *emot* dessa lån, glömmer man sannolikt också att det finnes orter, som fått jernvägar rent af till skänks. Betänkte man detta, skulle man säkerligen icke vara så nidsk emot de orter, som med egna ansträngningar vilja förskaffa sig jernvägar.

Slutligen vill jag erinra om hvad den värde representanten från Dalarne nyss nämnde, att staten godtgöres för ifrågavarande lån icke allenast genom den ersättning, staten af bolagen uppbär i form af ränta, utan äfven genom den tillökning i trafik, som en bibana alltid kan påräknas tillföra statsbanan. Härtill kommer, att staten genom sådant understöds beviljande tillika blifver berättigad att af bolaget åtnjuta åtskilliga andra förmåner. Posten t. ex. på dessa enskilda banor befordras efter en billigare taxa än annars skulle blifva fallet, fångar likaså; och detta är ingalunda en obetydlig vinst. Vidare eger staten fordra, att trupptransporter af bolaget verkställas efter en särdeles låg taxa — jag har mig härutinnan särskildt bekant, att afgifterna i detta afseende nätt och jemnt motsvara kostnaden. De ganska betydande fördelar, som sålunda tillskyndas staten genom en bibanas anslutning till statsbanan, uppväga således efter min förmening till fullo de uppoffringar, som från statens sida göras genom beviljande af understöd för ifrågavarande ändamål.

Herr Key: Sedan jag för en stund sedan framstälde mitt förslag, har jag hört både att detsamma blifvit framstäldt äfven i Första Kammaren, och att deri sedermera blifvit gjord den förändring, att man borttagit några ord, som skulle kunnat gifva anledning till det missförstånd, att i stället för blott ränteuppskof och ränteersättning staten skulle tillerkännas rätt för att fordra ränta på ränta. Förslaget godkändes efter denna förändring i Första Kammaren med 60 röster mot 33, som afgåfvos för

Angående vilkor för statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

Utskottets förslag. Med anledning häraf har äfven jag förändrat mitt förslag i samma syfte, så att det nu erhållit följande lydelse: "Ej må räntefrihet beviljas, men anstånd med räntans erläggande medgifvas för högst tre år, dock icke utöfver ett år från den dag, då, enligt Kongl. Maj:ts bestämmande, jernväg senast skall vara färdig och för trafik öppnad; skolande den sålunda uppskjutna liqviden af räntan fullgöras genom en mot samma räntas belopp svarande utsträckning af tiden för annuitetens erläggande, så att statsverket för sin försträckning blir till fullo godtgjordt." Jag får hos Herr Talmannen anhålla om proposition på detta mitt yrkande.

Härmed var öfverläggningen slutad. I enlighet med de yrkanden, som under densamma blifvit gjorda, gaf Herr Talmannen propositioner såväl på bifall till Utskottets ifrågavarande hemställanden som ock på bifall till hvart och ett af de olika förslag, Herrar O. B. Olsson och Key afgifvit; och förklarade Herr Talmannen sig anse den förstnämnda af dessa propositioner hafva blifvit med öfvervägande ja besvarad. Votering begärdes; i anledning hvaraf Herr Talmannen, för bestämmande af kontrapropositionen, ånyo upptog de öfriga yrkandena; och förklarades nu röstöfvervigt förefinnas för bifall till Herr Keys förslag. Men äfven rörande kontrapropositionen äskades votering; och skedde alltså först uppsättning, justering och anslag af en så lydande voteringsproposition.

Den, som till kontraproposition i hufvudvoteringen antager det af Herr Key framstälda förslag, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har Kammaren till kontraproposition i nämnda votering antagit det yrkande, som af Herr Ola Bosson Olsson blifvit framstäldt.

Den omröstning, som företogs enligt denna proposition, utföll med 102 ja mot 72 nej, i följd hvaraf propositionen för hufvudvoteringen erhöll följande lydelse:

Den, som bifaller hvad Stats-Utskottet hemstält i 2:dra punkten 4 mom. litt. b och c af utlåtandet N:o 62, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Angående vilkor för statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

Vinner Nej, har Kammaren, med afslag å Utskottets hemställan under litt. b, beslutat att bestämmelsen under litt. c skall erhålla följande lydelse:

c) Ej må räntefrihet beviljas, men anstånd med räntans erläggande medgifvas för högst tre år, dock icke utöfver ett år från den dag, då, enligt Kongl. Maj:ts bestämmande, jernväg senast skall vara färdig och för trafik öppnad; skolande den sålunda uppskjutna liqviden af räntan fullgöras genom en mot samma räntas belopp svarande utsträckning af tiden för annuitetens erläggande, så att statsverket för sin försträckning blir till fullo godtgjordt.

I den senare voteringen afgåfvos 51 ja mot 119 nej; hvadan Kammaren beslutit enligt nej-propositionen.

Sedan resultatet af omröstningen för Kammaren tillkännagifvits, begärdes ordet af

Herr Philipsson, som yttrade: Då genom det beslut Kammaren nu fattat att, med uteslutande af momentet b i Stats-Utskottets förslag, åt momentet c gifva den lydelse, som öfverensstämmer med Herr Keys redaktionsförslag, föreskriften i momentet c, att kapitalafbetalningen skall vidtaga tre år efter den dag, då, enligt Kongl. Maj:ts bestämmande, jernväg senast skall vara färdig och för trafik öppnad, skulle komma att saknas, hvilket väl icke kan hafva varit Kammarens mening, så vågar jag hos Herr Talmannen anhålla om proposition på det yrkande, att ett nytt moment måtte tilläggas af enahanda lydelse, som momentet c i Stats-Utskottets förslag upptager.

I anledning af denna framställning förklarade Herr Talmannen, det han, enär Kammaren redan fattat beslut angående hela momentet 4 och dervid beslutat, att bestämmelsen under litt. c skall erhålla en förändrad lydelse, ansåg sig förhindrad gifva proposition på det af Herr Philipsson gjorda yrkandet om ytterligare tillägg till mom. 4.

I *mom.* 5 hade Utskottet hemstält:

"att jernvägsanläggningen med alla dertill hörande byggnader och materiel, äfvensom all bolagets öfriga egendom, skall utgöra underpant och säkerhet för den af staten lemnade försträckning, och staten tillförsäkras all den pant- och förmånsrätt, som enligt gällande eller blifvande lagstiftning kan för den lemnade försträckningens återbetalande medgifvas."

Herr Philipsson anförde: För min del anser jag, att redaktionen af denna punkt bör undergå någon förändring, emedan det icke synes mig fullt lämpligt, att, då man hittills ansett säkerhet för lemnad försträckning endast kunna beviljas uti den till jernvägsanläggningen hörande egendomen, denna säkerhet nu skulle utsträckas till

Angående vilkor för statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

all bolagets öfriga egendom. Bolaget kan nemligen besitta sådan fast egendom, som icke enligt gällande lag kan blifva föremål för pantsättning annorlunda än genom anteckning i vederbörlig ordning, hvadan en sådan pantsättning, som här förutsättes, icke kan ega rum, för så vidt dylik egendom åsyftas.

Vidare förefinnes uti sjelfva redaktionen af punkten en ofullständighet derutinnan, att det visserligen talas om säkerhet för staten, men icke att staten skulle ega denna säkerhet framför andra bolagets borgenärer.

Då nu på Kammarens bord hvilar ett från Lag-Utskottet inkommet förslag rörande inteckning i jernväg m. m., samt Första Kammaren, med afseende derå, att detta förslag måtte komma att behandlas, innan redaktionen af nu föreliggande punkt föredrages, beslutat att till Utskottet återremittera den nu föredragna punkten, tager jag mig friheten hemställa, att äfven denna Kammare måtte fatta enahanda beslut beträffande samma punkt, hvarvid jag tillika får uttala den önskan, att punkten måtte erhålla följande lydelse: "att all den till jernvägsanläggningen hörande fasta och lösa egendom skall utgöra säkerhet för den af staten lemnade försträckning samt staten tillförsäkras att framför andra långifvare tillgodonjuta all den företrädesrätt, som enligt gällande eller blifvande lagstiftning kan för nyssnämnda försträcknings återbetalande medgifvas."

Jag hemställer, som sagdt, om återremiss i det af mig nu angifna syfte.

Vidare yttrades ej. Herr Talmannen gaf först proposition på bifall till Utskottets hemställan och derefter, enligt Herr Philipssons yrkande, på återremiss; och ansåg Herr Talmannen den förra propositionen hafva blifvit med öfvervägande ja besvarad. Votering begärdes och företogs enligt en nu uppsatt och af Kammaren godkänd, så lydande omröstningsproposition:

Den, som bifaller hvad Stats-Utskottet hemstält i 2 punkten 5 mom. af utlåtandet N:o 62, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har Kammaren återförvisat momentet.

Voteringen visade 57 ja mot 57 nej, i följd hvaraf den förseglade sedeln blef öppnad; och som denna befans innehålla ett ja, hade Kammaren alltså bifallit Utskottets förslag.

Mom. 6—8.

Utskottets i dessa mom. gjorda hemställanden blefvo likaledes, hvar efter annan, af Kammaren bifallna.

Angående vilkor för statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.)

Punkten 3.

Utskottet hade här, under förutsättning af bifall till hvad under punkten 2 blifvit af detsamma föreslaget, hemstält:

"att Herrar J. Bruns, W. Farups, Jan Anderssons m. fl., E. Dofséns, C. Ribbings, Grefve E. Sparres, A. Börjessons, F. W. Leijonanckers m. fl., Carl Ifvarssons m. fl., Sven Anderssons, N. Fossers, J. G. Granlunds m. fl., E. Carlesons, G. Mæchels, Jöns Pehrsons m. fl. och A. J. Lyths m. fl. motioner icke må till någon vidare Riksdagens åtgärd föranleda."

Efter föredragning af denna punkt anförde:

Herr Leijer: Utskottet förklarar här, att Utskottet saknat anledning att ingå i närmare pröfning af alla nu gjorda särskilda framställningar, hvilka afse beviljande af understöd åt vissa särskilda jernvägsanläggningar. Bland dessa framställningar finnes äfven en, undertecknad af Gotlands representanter. Jag hade anledning tro att denna motion förtjenat särskildt tagas i betraktande, äfven om Riksdagen anvisade det ifrågasatta låneunderstödet af 10,000,000, ty denna motion afser icke ett *låneunderstöd*, utan erhållande af ett anslag, *utan återbetalningsskyldighet*, och jag hade hoppats och trott att skälen för beviljande af ett sådant varit så stora, att man icke behöft befara ett afslag. Jag hoppas ock att de en gång, förr eller senare, skola göra sig gällande. Jag vill icke upptaga Kammarens tid med uppräknande af alla dessa skäl, utan vill endast i korthet nämna följande:

Det är troligen för hvar och en bekant, att Gotland under långliga tider varit illa tillgodosedt af både Regering och Riksdag, samt att dess befolkning, till följd af öns afskilda läge, dess synnerligen dåliga kommunikationer med fastlandet m. fl. omständigheter, stannat långt efter sin tid. Detta är dock numera icke alldeles förhållandet, ty under de senare 20 åren har å ena sidan Gotland omhuldats af Regering och Riksdag med varmt intresse och stort tillmötesgående, hvilket ock villigt och tacksamt erkännes af öns invånare, och å andra sidan har befolkningen sjelf, sedan den genom telegraf, förbättrade ångbåtskommunikationer m. m. kommit i närmare beröring med moderlandet, börjat fatta betydelsen af sin ställning och önska en förbättring deri, och ett talande bevis härpå är, att den tecknat jernvägsaktier till mera än jernvägens halfva anläggningskostnad. Gotland har också under dessa sista 20 år ganska väsentligt gått framåt; men detta hindrar dock icke att det måste anses ännu så långt bakefter Sveriges öfriga provinser och behöfver vidare lyftas, och det torde vara obestridligt, att om det kan antagas såsom regel, att jernvägarne äro de förnämsta medlen att föra en ort framåt, så borde denna regel få anses gälla äfven för Gotland.

Angående vilkor för statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar. (Forts).

Jag vill hoppas att en och hvar skall erkänna, att här icke endast är fråga om ett industrielt företag, hvilket det ensamt tillkommer ortens befolkning att utföra, utan om en anläggning, hvilken borde ligga staten synnerligen om hjertat. Vill staten icke anse att Gotland är för staten af något värde, då har staten naturligtvis icke heller några stora skyldigheter och kan gerna afstå det till den förstkommande, men så länge deremot denna provins måste anses utgöra en vigtig beståndsdel af Sveriges rike, som det är angeläget att ega, såsom en förpost mot möjliga fiender, men som det är ännu angelägnare att ej förlora, för att sedan behöfva frukta, som en hotande, ständigt öfverhängande fara, så länge är det nödvändigt att omhulda den och att tillse att den kan vederbörligen utvecklas och dess fosterlandskärlek bibehållas. Af detta skäl ensamt och utan afseende på, bland annat, att från Gotland erhållits bidrag till stambanornas byggande, vore det, synes mig, icke synnerligen för mycket begärdt, om staten här lemnade det begärda understödet, helst någon stambana på Gotland väl aldrig lärer komma i fråga, men staten nu kan för den ringa summan af 400,000 kronor få till stånd ej mindre än 7 mil jernväg; af särdeles vigt torde det blifva för staten att på denna jernväg, som skulle sammanbinda tre af Gotlands mest framstående hamnar, kunna på 2 timmar verkställa trupptransporter, hvartill under nuvarande förhållanden erfordras 2 dagar. Jag kan således icke fatta annat än att den för staten vigtiga betydelsen af denna jernväg, jag upprepar det, ensamt borde kunde tala för dess understödjande äfven utan afseende på andra omständigheter — således äfven utan afseende på om den skulle bära sig — men äfven från sistnämnda synpunkt tror jag att den skulle kunna förtjena uppmärksamhet, hvarför tala i synnerhet dess billiga anläggningskostnad och den vigtiga omständigheten, att Gotlands jordmån är i bördighet jemförlig med Skånes, men, dess nuvarande odling såväl som dess befolknings mängd dettas mycket underlägsen. Det sagda torde vara tillräckligt för att icke behöfva ingå i närmare pröfning af öfriga omständigheter för bedömande af huruvida icke staten skulle kunna utöfver de nu ifrågasatta tio millionerna bevilja det för anläggande af jernvägar på Gotland äskade understöd.

Jag vill emellertid ej nu göra något yrkande.

Vidare anfördes icke. Utskottets hemställan bifölls.

§ 5.

Herr Talmannen tillkännagaf, att, enligt mellan Herrar Talmän träffad öfverenskommelse, gemensamma omröstningar komme att anställas nästa lördag den 6 i denna månad.

Ordet begärdes derpå af

Herr vice Talmannen Wijk, som yttrade: Med anledning af det af Herr Talmannen gjorda tillkännagifvande tager jag mig friheten förslå,

att Stats-Utskottets betänkande N:o 66 måtte uppföras främst på föredragningslistan för morgondagens plenum, på det att icke något dröjsmål måtte ega rum med pröfningen af den af Utskottet föreslagna voteringsproposition.

Efter proposition af Herr Talmannen biföll Kammaren hvad Herr vice Talmannen sålunda föreslagit.

§ 6.

Anmäldes och bordlades följande inkomna ärenden:

Stats-Utskottets memorial:

N:o 68, med förslag till sammanjemkning och voteringsproposition i anledning af Kamrarnes skiljaktiga beslut i 2:ne frågor rörande anslagen under riksstatens femte hufvudtitel; och

N:o 69, med förslag till sammanjemkning och voteringspropositioner i anledning af Kamrarnes skiljaktiga beslut i åtskilliga frågor rörande anslagen under riksstatens nionde hufvudftitel;

Bevillnings-Utskottets betänkande N:o 9, angående tullbevillningen; samt

Andra Kammarens Första Tillfälliga Utskotts utlåtande N:o 8 (i samlingen N:o 39), i anledning af väckt fråga om ändring i folkskolelärares tjensteårsberäkning för erhållande af pension.

Dessa ärenden skulle sättas främst å den föredragsningslista, som för nästa sammanträde komme att upprättas.

§ 7.

I anledning af dödsfall inom sin familj erhöll Herr *Per Nilsson* i Espö, på derom anmäld begäran, ledighet från riksdagsgöromålen under 14 dagar, räknadt från och med den 8 innevarande Maj.

Herr *Jan Magnusson* anmäldes hafva återkallat sin sedan sammanträdet den 28 nästlidne April på Kammarens bord hvilande ansökan om 14 dagars ledighet från riksdagsgöromålen; och skulle i följd deraf samma ansökan anses hafva förefallit.

Kammarens ledamöter åtskildes kl. $\frac{3}{4}$ 11 e. m.

In fidem
Gustaf Westdahl.