RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1876. Första Kammaren. N:o 32.

Måndagen den 1 Maj.

Kammaren sammanträdde kl. 10 f. m.

Justerades protokollet för den 22 sistlidne April.

Föredrogs och hänvisades till Stats-Utskottet Herr *von Kochs* den 29 sistlidne April bordlagda motion, N:o 46, om ändring af gällande stadgande rörande Justitieombudsmannens skyldighet att under svår sjukdom eller annat laga förfall till suppleanten afstå halfva lönen.

Föredrogs men begärdes af flere ledamöter ånyo på bordet Bevillnings-Utskottets den 29 sistlidne April bordlagda betänkande N:o 7, i fråga om vissa förändringar i gällande författningar om beskattningen af hvitbetssockertillverkningen i riket.

Föredrogs och lades till handlingarne Bevillnings-Utskottets den 29 sistlidne April bordlagda memorial N:o 8, i anledning af Kamrarnes beslut i vissa delar af Utskottets betänkande N:o 4, angående vilkoren för tillverkning och försäljning af bränvin.

Föredrogos men begärdes af flere ledamöter ånyo på bordet Lag-Utskottets den 29 sistlidne April bordlagda utlåtanden:

N:o 36, i anledning af Kongl. Maj:ts nådiga proposition angående antagande af det metriska mått- och vigtsystemet; samt

N:o 37, i anledning af väckta motioner om ändring af gällande stadganden i fråga om skyldighet att bygga och underhålla allmänna vägar och broar.

Föredrogs Andra Kammarens den 29 sistlidne April bordlagda protokollsutdrag N:o 192, med delgifvande af Kammarens beslut öfver dess Tillfälliga Utskotts utlåtande N:o 34, i anledning af väckt förslag om aflåtande af underdånig skrifvelse till Kongl. Maj:t angående lagstift-

ning med afseende å arbetare, som i arbete utom deras hemort taga anställning.

Herr von Koch: För kort tid sedan, jag tror det var i sista plenum, återremitterades en fråga, som var likartad med den ifrågavarande, till Första Kammarens Tillfälliga Utskott N:o 2, just i afvaktan på detta protokollsutdrag. Jag tager mig derför friheten hemställa, att detta ärende måtte också remitteras till Kammarens Tillfälliga Utskott N:o 2.

Denna hemställan bifölls.

Föredrogos men begärdes af flere ledamöter ånyo på bordet Första Kammarens Tillfälliga Utskotts den 29 sistlidne April bordlagda utlåtanden:

N:o 16, angående Herr C. J. Storckenfeldts motion om inställande af nattågen å statens jernvägar under vintern;

N:o 17, i anledning af väckt förslag angående bestämd till- och afträdestid för lärare och lärarinnor vid folkskola m. m.;

N:o 18, i anledning af Andra Kammarens beslut i fråga om ordnande af döfstummeundervisningen i riket; samt

N:o 19, i anledning af väckt fråga om befrielse från utgifvande af ersättning för i Norge lemnad sjukvård åt medellös svensk undersåte.

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

2:dra punkten:

Första stycket.

Låneunderstöd för enskilda jernvägar.

Herr Statsrådet Thyselius: För en hvar af Kammarens ledamöter är det tvifvelsutan bekant, att till förmån för de jernvägsanläggningar, hvilka finnas omförmälda i Stats-Utskottets nu föredragna betänkande, åtskilliga ansökningar inkommit till Kongl. Maj:t, somliga af innehåll, att Kongl. Maj:t måtte till Riksdagen framställa proposition derom att vissa bland dessa jernvägar skulle få sig tillagdt understöd dels såsom anslag och dels såsom lån, och andra åter i den syftning, att Kongl. Maj:t måtte föreslå Riksdagen att ställa till Kongl. Maj:ts disposition åtskilliga millioner, för att af Kongl. Maj:t fördelas emellan de jernvägsbolag, hvilka syntes företrädesvis böra komma i åtnjutande af understöd. Hvad angick frågan om anslag utan återbetalningsskyldighet för enskilda jernvägar, är den princip af Riksdagen under de senare åren antagen, att något sådant anslag icke bör lemnas, med mindre än att den ifrågasatta jernvägen är af någon större och omedelbar vigt för kronan sjelf. Något förhållande, som talade för den ena eller den andra af de ifrågasatta jernvägarne i detta hänseende, syntes icke vara för handen. Beträffande åter låneunderstöd åt

Låneunderstöd för enskilda jernvägar. (Forts.)

någon särskild af de föreslagna jernvägarne, så befans icke någon ansökan vara bragt i ett sådant utredt tillstånd, att på grund deraf framställning till förmån för densamma kunde göras. Återstår då frågan angående den begärda framställningen till Riksdagen, att den måtte ställa till Kongl. Maj:ts disposition åtskilliga penningebelopp. När ärendet i denna del var färdigt till föredragning inför Kongl. Maj:t, var det bekant att motioner i samma rigtning voro inom Riksdagen väckta och utgjorde föremål för öfverläggning inom Stats-Utskottet, och det vill väl synas, som skulle en framställning af den art, att Riksdagen skulle till Kongl. Maj:ts förfogande ställa medel till understöd för enskilda jernvägar, lämpligare komme från Riksdagen till Kongl. Maj:t än från Kongl. Maj:t till Riksdagen. Vid behandlingen af detta ärende företedde sig i öfrigt det förhållande, att utöfver de 10,000,000 kronor, som Riksdagen år 1871 stälde till Kongl. Maj:ts disposition, hade emellan 80 och 90,000,000 kronor blifvit af enskilda bolag utan allt understöd och biträde af staten använda för banor, som redan voro färdiga eller ock närmade sig den tid, att de kunde upplåtas till trafik. 80 à 90,000,000 kronor utgöra ju ett ganska ansenligt belopp, som kunnat på detta sätt af enskilde sammanbringas för så beskaffade jernvägsföretag, och efter min åsigt åtminstone närmar sig denna summa, under några få år använd, nära nog den yttersta gränsen af Sveriges tillgångar, så framt icke andra näringar eller industrien i allmänhet skola komma att hejdas i sin utveckling.

I betraktande af dessa förhållanden, och då dels för statens räkning och dels för enskilda bolag banor skulle under den närmaste tiden komma att byggas för betydliga belopp, kunde åtminstone någon tvekan uppstå om det vore lämpligt att till Riksdagen göra framställning uti ifrågavarande hänseende. Skulle likväl, till följd af sedermera inträffade försvårande omständigheter, det vara förenadt med allt för stora svårigheter för enskilda bolag att på egen hand bereda sig erforderliga tillgångar, samt ett understöd i detta hänseende anses böra lemnas medelst anvisande af lån, får jag för min del förklara, att jag, under den förutsättning, att det af Utskottet föreslagna belopp åtminstone icke kommer att öfverskridas, anser mig böra afhålla mig ifrån vidare yttrande i afseende på ändamålsenligheten af det ifrågasatta förslaget. De vilkor, hvilka af Utskottet äro föreslagna för erhållande af lån af staten, äro i det hufvudsakliga öfverensstämmande med hvad Riksdagen år 1871 beslöt; och, i allmänhet taladt, vill jag för min del ej heller derom yttra något annat, än en önskan, att Riksdagen så bestämmer vilkoren, att staten och det allmänna för den mellankomst, som Riksdagen möjligen kan bevilja för enskilda jernvägar, icke kan äfventyra någon förlust. Jag är också öfvertygad att, vid behandling af dessa ärenden hos regeringen, all omsorg skall egnas deråt att något sådant icke må inträffa.

Endast en punkt vill jag särskildt beröra, och det är angående den föreslagna räntefriheten under tre år. För mig har det velat synas, som om Riksdagen, då den träder emellan för beredande af lån åt enskilda jernvägar, gjort allt som skäligen kan ifrågasättas och af Riksdagen begäras. De enskilda jernvägarne erhålla genom befrielsen från en kapitalrabatt en förmån af ganska betydande beskaffenhet, och

Låneunderstöd för enskilda jernvägar. (Forts.)

jemför man huru förhållandet varit med de många och stora jernvägar, hvilka under senaste tiden blifvit utan statens understöd tillvägabragta, och de jernvägar, hvilka vid utdelning af de låneanslag Riksdagen möjligen beviljar icke kunna blifva ihågkomna, så skall man finna att det är en mycket stor fördel i detta hänseende, hvaraf de bolag komma i åtnjutande, som erhålla lån af staten. Äfven den omständigheten, att någon amortering å dessa lån under tre år icke skulle ifrågakomma, utgör en icke föraktlig lättnad.

Herr Lexow: Man torde icke kunna bestrida, att de lån, som hittills lemnats åt enskilda jernvägsanläggningar, varit af stor nytta för landet. De vigtigare af dessa enskilda banor torde dock nu vara antingen fullbordade eller under byggnad; och det är således endast de relativt mindre vigtiga och förmånliga bansträckningarne som återstå att anlägga. Då föreslår Stats-Utskottet att höja lånebeloppet till de enskilda banorna med 50 procent. Skulle man nu börja med att göra en sådan ökning, håller jag för temligen säkert, att man äfven framdeles kommer att fortsätta dermed, ty på lånönskande jernvägsbyggare torde det icke blifva någon brist, synnerligast då man har en så hygglig långifvare som staten, hvilken lemnar sina lån med räntefrihet. Stats-Utskottet har föreslagit, att de beviljade lånen skulle vara räntefria under 3 år. Jag för min del tror, att om Riksdagen icke kan eller vill söka inskränka det öfverdrifna jernvägsbyggandet, skall detta blifva en olycka för riket. Öfvertygad om detta, har jag ansett mig skyldig uttala min mening.

Stats-Utskottet säger vidare, att det icke skulle inverka på statens kredit, om man lånar upp några millioner mer eller mindre; men jag förmodar, att det förhåller sig med staten, som med den enskilde, att ju mera man lånar, dess mera försämrar man sin kredit, i synnerhet om man använder lån så, att de ej gifva en afkastning som motsvarar ränta till långifvaren. Jag har äfven hört sägas, att det skulle vara opolitiskt att nu icke bevilja de begärda 15 millionerna, emedan man i sådant fall framdeles skulle komma att begära och äfven erhålla en vida större summa. För min del är jag icke särdeles förskräckt för detta, enär jag tror, att det så mycket omtalade *le gros bon sens* alltid kommer att taga ut sin rätt.

Jag har icke vidare att tillägga än en önskan, att denna Kammare, hvari finnas så många kunniga och utmärkta personer, icke måtte anse det hafva varit förmätet af mig att uppträda i denna sak och förbruka Kammarens tid. Jag yrkar afslag å den del af Utskottets betänkande, hvari Utskottet föreslagit anvisandet af dessa 15 millioner samt föreslår ett lånebelopp af högst 10 millioner att af Kammaren beviljas till ifrågavarande ändamål, eller, hvad som torde vara detsamma, jag instämmer i den af Grefve A. Mörner m. fl. afgifna reservation.

Grefve Beck-Friis: Äfven i denna punkt af Stats-Utskottets betänkande har jag icke kunnat dela de åsigter, som föranledt det af Utskottet fattade beslut. Jag ber derför att få nämna några ord i frågan.

Då för fem år sedan Riksdagen stälde till Kongl. Maj:ts disposition 10 millioner kronor att dermed under loppet af 5 år understödja det enskilda jernvägsbyggandet, ansåg jag, och många med mig, att detta skulle vara det sista offer åt den gamla vanan och en slutpunkt af den beträdda vägen. Det syntes mig då, såsom äfven nu, att detta jernvägsbyggande blifvit en så allmän sak samt antagit så storartade proportioner, att det, äfven utan statens mellankomst, kan utvecklas och ega framgång. Men detta var blott en ljuf villa; ty vid denna riksdags början öfverraskades vi af en flod utaf motioner, hvilka innehöllo begäran om så många millioner, att Stats-Utskottet ansåg dem icke ens kunna alla komma under ompröfning.

Låneunderstöd för enskilda jernvägar. (Forts.)

Stats-Utskottet börjar denna del af sitt betänkande med det yttrande, att »förbättrade kommunikationer, och särskildt jernvägar, äro ett af de mäktigaste medlen för ett lands förkofran». Det kan icke bestridas; men man bör ihågkomma, att dessa jernvägar icke kunna betraktas såsom ett mål, utan blott såsom ett medel för ernående af ett sådant, så att, om jag anlägger en jernväg i en alldeles ofruktbar trakt, jag icke kan, såsom med ett trollslag, frammana industri och välstånd. Detta anser jag böra fasthållas, på det man icke må tro sig kunna genom konstlade medel, icke ens genom byggande af jernvägar, framkalla industri, der tilläfventyrs icke förutsättningarne för en sådan förefinnas.

Stats-Utskottet säger vidare, att staten hittills verksamt befrämjat det enskilda jernvägsbyggandet här i landet. Ja, det är sant, att staten för 15 à 20 år sedan ingrep i det enskilda jernvägsbyggandet, men jag vågar påstå, att den del, staten på de sista 5 åren häri tagit, blott är en försvinnande ringa del. Utskottet lemnar, till stöd för detta mitt yttrande, siffror i tillräcklig mängd, då Utskottet på sidan 25 i betänkandet säger, att under åren 1871—1875 på enskilda jernvägar nedlagts circa 121 millioner kronor, samt att, till fullbordande af de enskilda jernvägsanläggningar, hvilka för närvarande äro under arbete, circa 50 millioner kronor erfordras, eller sammanlagdt i rundt tal 171 millioner kronor. Men, hvari består det *verksamma* biträde, staten härtill lemnat? Jo, den har gifvit 10 millioner såsom lån; och det tror jag icke man kan kalla ett *verksamt* biträde, utan deraf framgår tydligt, att det hufvudsakligen är den enskilda företagsamheten, som här varit verksam. Mig synes derför att, om statens mellankomst skall inskränkas till den siffra, som af Utskottet här blifvit föreslagen och som en föregående talare yrkat böra nedsättas till 10 millioner, man icke kan kalla detta något *verksamt* ingrepp, utan förefaller mig snarare vara ett sätt att afklippa vidare anspråk på statens hjelp; och i så fall kan jag icke neka, att jag finner beloppet nästan för högt. Jag tycker, att det vore staten värdigare att säga, att dessa jernvägsanläggningar äro enskilda företag, som icke vidare komma att af staten undanrödjas.

Detta om saken i sin allmänhet. Hvad åter angår de af Utskottet föreslagna vilkor för åtnjutande af ifrågavarande statsbidrag, får jag med chefen för Civildepartementet säga, att medgifvande af räntefrihet synes mig vara en förtäckt form för direkta statsanslag, den staten äfven på senare tider undandragit sig. Denna räntefrihet repre-

Låneunderstöd för enskilda jernvägar. (Forts.)

senterar dock en half million om året. Dessutom anser jag att det föreslagna beloppet af $\frac{2}{3}$ utaf anläggningskostnaden är en allt för hög siffra, samt att staten borde inskränka sig till att såsom understöd lemna endast hälften af samma kostnad. Kunde ett sådant vilkor införas, skulle jag för min del vara med om en mycket högre siffra, ty i så fall skulle, enligt min tanke, staten icke löpa någon risk, och för de enskilda bolagen kunde det vara af nytta att icke behöfva vända sig till enskilda bankbolag för att få sina obligationer placerade. De, som hafva erfarenhet i sådana saker, kunna vitsorda, att så ofta enskilda bolag för sådant ändamål vända sig till en dylik inrättning, är det nödvändigt, för att lån på drägliga vilkor skall kunna erhållas, att aktier tecknats till halfva beloppet, och om så icke skett, hafva lånen ofta blifvit ganska betungande och verkat hämmande på företagets framgång.

Jag tror emellertid, att det vore rigtigare nu göra ett slut på alla statsbidrag för enskilda jernvägsanläggningar, och får på de af mig nu anförda skäl yrka rent afslag å denna punkt.

Herr Wallenberg: I detta betänkande förekomma åtskilliga ganska märkliga saker. Först och främst säger Utskottet, att det »i första rummet haft att utreda, huruvida skäl för staten förefinnes att fortfarande understödja det enskilda jernvägsbyggandet i landet och, i sådant fall, med huru stort belopp, på hvilket sätt och under hvilka vilkor ett sådant understöd borde lemnas», men strax derefter finner Utskottet detta vara nästan alldeles gifvet och bevisadt och säger, att »förbättrade kommunikationer, och särskildt jernvägar, äro ett af de mäktigaste medlen för höjande af ett lands förkofran». Deri har Utskottet ofantligt rätt, men, huruvida ett lands ekonomiska utveckling skall genom dessa kommunikationsanstalter höjas eller tillbakasättas, beror väsentligen på sättet, hvarpå desamma kunna erhållas. Jag kan med afseende härpå exempelvis anföra att, om någon vill i hast bygga om en större verkstad, för att erhålla större afkastning, och gör detta utan afseende på arbetspris och tillgängliga medel, så kan det lätt hända, att den kalkylerade större nettoinkomsten uppätes af den större anläggningskostnaden. Att jernvägar, tillkomna huru som helst, skola främja ett lands utveckling, är således icke någon absolut princip, som af Utskottet kan försvaras; de kunna främja detta lands utveckling först sedan efter jernvägens fullbordande en period af afdomning hunnit förflyta, alldeles såsom förhållandet är med en i stor skala anlagd verkstad, hvilken ofta, hvarken i första, andra eller tredje hand, utan först sedan de största svårigheterna hunnit öfvervinnas och efter flera generationers förlopp, kan gifva någon skälig afkastning. Ett exempel härpå är Motala verkstad. Huru mycket gaf den i de första anläggarnes hand? Och huru lysande är icke nu deras ställning! Alldeles på samma sätt kommer det att gå, om man till hvad pris som helst vill bygga jernvägar. Om nu detta är sant, bortfaller således den första grunden för Utskottets tillstyrkan i dess betänkande.

I afseende på sin uppfattning af ställningen säger Utskottet: »ej heller torde man behöfva frukta att förhållandet för framtiden skall blifva sämre». En sådan farhåga hänger nära tillsammans med sättet,

hvarpå man kommer att tillvägagå; ty, gå vi varsamt till väga, kan det lyckas oss, såsom det icke lyckats många andra nationer, att utan afmattning genomgå den period, som följer efter en tid af öfveransträngning. Detta kan, såsom sagdt, lyckas oss, men icke om vi oupphörligt kasta oss in i nya företag och på konstlad väg söka främja vår ekonomiska och industriela utveckling.

Låneunderstöd för enskilda jernvägar. (Forts.)

»Vidare», fortfar Utskottet, »torde icke böra lemnas utan afseende, att staten genom att nu upphöra med enskilda jernvägsanläggningars understödjande knappast skulle kunna anses hafva fullt billigt behandlat de orter eller landsdelar, hvilka vore beredda att kraftigt bidraga till åstadkommande af jernvägsförbindelser, lika gagnande för det allmänna, lika förtjenta af understöd som de med sådant gynnade banor». Om det vore på billighetsgrunder Utskottet byggt, borde Utskottet hafva framkommit till Riksdagen med den princip, att *samtliga* enskilda jernvägsföretag skulle på *enahanda* vilkor erhålla låneunderstöd af staten till högst hälften af anläggningskostnaden. Nu är det genom officiela handlingar utrönt, att 78 svenska mil jernväg äro byggda färdiga *utan* allt understöd af staten; och med ett sådant faktum för ögonen kommer man och säger, att jernvägsbyggande icke kan ske utan statsunderstöd, och att alla *nya* sådana företag *måste* understödjas. Men de som byggt 78 mil, de må sjelfva dragas med sina svårigheter. Det är icke någon rimlig logik i detta.

Derför att man år 1871 beslöt att lemna understöd åt enskilda jernvägsanläggningar, anser man sig icke kunna underlåta att göra på samma sätt år 1876. Det är dock häremellan en ganska väsentlig olikhet, och jag tillåter mig vördsamt och vänligen beklaga hvar och en, som icke inser detta, liksom jag ock vågar hålla före, att den som tilltror sig kunna i afseende på den ekonomiska ställningen för en längre tid än *ett år* skåda in i framtiden, lider af ett förfärligt sjelfbedrägeri. I afseende på penningeförhållanden och vår ekonomiska ställning i allmänhet kunna tillstöta så många oberäkneliga omständigheter, att det, som nu är gällande, kan nästa år vara helt annorlunda, och det är icke någon säkerhet för, att ställningen dervid blir förbättrad, och säkert är att Utskottet saknat all anledning att gissa sig till hvad som om 4 eller 5 år kan inträffa. Dessutom, då vi hafva riksdag hvarje år, vet jag icke hvarför vi behöfva säga, att vi skola besluta *nu*, för att slippa besluta nästa år. Detta är, enligt mitt förmenande, ett stort misstag, ty, ehuru jag väl vet, att man hyser farhåga för att under nästa riksdag så många stora frågor skola förekomma, att ett återupptagande af denna jernvägsfråga skulle förrycka ställningen och icke något kunna åvägabringas, har jag likväl den förhoppning, att Riksdagen ganska snart skall komma till den uppfattning, att hvarje fråga bör behandlas för sig och uppskattas efter sitt rätta värde, utan att sammanlänkas med andra. Om nu, såsom af Herr Civilministern blifvit upplyst, åtskilliga af de inkomna ansökningarne om koncession å jernvägsbyggande äro i sådant skick, att man icke ens vet huruvida dessa enskilda banor hafva utsigt att komma till stånd, kan jag icke inse, att det hastar med Riksdagens beslut, eller hvarför Riksdagen skall, såsom till lockmat, framkasta ett så beskaffadt beslut som det ifrågasatta, för att bringa nya bolag till stånd,

Låneunderstöd för enskilda jernvägar. (Forts.)

under det man har fullt tillräckligt att tänka på för fullbordandet af de redan påbörjade banorna.

Jag instämmer i Herr Grefve *Beck-Friis*' yrkande om afslag.

Friherre Adelsvärd: Vid förra punkten af Stats-Utskottets betänkande kunde jag icke vara med Utskottet af samma mening, men jag är det deremot fullkomligt i denna punkt. Man har sagt att man borde hvila sig och göra en paus i våra enskilda jernvägsbyggnader på ett eller annat år, åtminstone med nya sådana, det vill säga att man skulle fortsätta de redan påbörjade, innan man går vidare. Jag tillåter mig att vara af en annan tanke. Det ser ut som om de, hvilka yrka på detta, ville slå in på samma olyckliga strypsystem, som för ett tiotal af år sedan antogs för våra stambanebyggnader. Jag ansåg då detta beslut vara olyckligt och har sedan dess icke haft skäl att ändra åsigt, ty erfarenheten har visat att beslutet var olycksbringande. Prisen på såväl arbete som materialier voro då särdeles låga, och hade man beslutat att fortsätta stambanornas byggande i samma skala som de närmast föregående åren, så är det sannolikt att följderna af de svåra åren på 1860-talet — då hungrande och tiggande skaror drefvo genom landet och emigrationen steg ofantligt — blifvit mindre märkbara och att vi fått stambanorna förr och till bättre pris färdiga. I början af 1870-talet begynte prisen på allting att stiga och stego inom kort till en fabelaktig höjd, men i och med detsamma började jernvägsbyggandet med fart, och man kunde icke nog påskynda detta, såväl med afseende på statens som enskildes jernvägar, så att man kom ända derhän till att på ett enda år för jernvägar utbetala 50,000,000 kronor. På det sista året har visserligen en stor inskränkning och reaktion inträdt, och jag vill icke bestrida att denna varit nyttig och nödvändig; men oaktadt prisen nu nedgått, så att man t. ex. får köpa rails så billigt som någonsin, vill man söka att allt mera inskränka jernvägsbyggandet. För att motarbeta ett sådant beslut, som efter min uppfattning vore särdeles olyckligt, vill jag rösta för Utskottets särdeles moderata förslag. Svenska statens kredit lärer icke kunna i ringaste grad skadas om ett lån på 15,000,000 kronor upptages, förutom det som kan behöfvas för fortsättning af stambanorna, för att med detta lån staten skulle i sin mån bispringa de enskilda jernvägsföretag, som, ehuru de måhända äro af den största vigt för landet, likväl icke kunna utan statens mellankomst erhålla erforderliga förstäckningar. Jag tror icke heller att någon i denna Kammare dristar påstå motsatsen, om också en och annan korrespondensartikel kan komma att göra det. Jag yrkar bifall till Stats-Utskottets betänkande i denna punkt.

Herr Tornerhjelm: Jag har begärt ordet för att få gifva tillkänna, att jag måst öfvergifva den ståndpunkt i afseende å denna fråga, som jag vid Riksdagens början intog. Vid remitterandet till Stats-Utskottet af de motioner som i frågan blifvit väckta, förklarade jag min åsigt vara, att de begärda summorna icke skulle ställas till regeringens disposition, utan att Riksdagen sjelf skulle besluta om medlens användande. Jag yttrade då och är äfven nu af samma åsigt,

att detta vore ett politiskt rigtigt förfarande; men omständigheter kunna inträffa, hvarigenom man icke alltid kan göra hvad man anser vara fullt rigtigt, utan måste gå en annan väg. Det starka begäret efter understöd för enskilda jernvägsanläggningar, som finnes såväl i landet som inom representationen, och den egennytta, som för erhållande af dessa medel naturligtvis i viss mån gör sig gällande, åstadkommer att rättsbegreppet lätt förvillas och skulle sannolikt kunna framkalla strider, hvilka icke vore lämpliga, vare sig i politiskt eller moraliskt hänseende. Jag får derför uppoffra min åsigt och förklara, att jag röstar för att de medel, som möjligen komma att beviljas, öfverlemnas till regeringens fria förfogande. Hvad sjelfva summan angår, finner jag den icke vara större, än att staten mycket väl bör kunna komma ut med densamma, så framt vilkoren för medlens erhållande äro så uppstälda, att någon uppoffring deraf icke tillskyndas staten, i hvilket hänseende jag, då senare afdelningen af denna punkt kommer under behandling, ämnar yrka, att räntefrihet för desamma icke måtte beviljas, utan att staten endast såsom mellanhand lånar upp på det ena hållet och lemnar ut på det andra. Då kan staten göra godt utan uppoffring. Alla erkänna vigten af jernvägar; men man säger, att det icke är staten värdigt att hjelpa. För min del finner jag detta vara staten värdigt, så framt det kan ske utan någon uppoffring. Då Skåne är en af de provinser, som fått understöd i denna form, tycker jag det vara orätt, i synnerhet från skånska representanters sida, att icke vilja unna de delar af landet, som hittills icke erhållit sådant understöd, att äfven deraf komma i åtnjutande; och då man öfverlemnar användandet af medlen till regeringen, är jag säker på, att denna, med sin rättskänsla, kommer att väl afväga, hvilka skola erhålla understöd eller icke, samt lemna sådant åt de provinser, hvilka förut ej kommit deraf i åtnjutande, men hafva behof af förbättrade kommunikationer. Jag tror således, att det icke är mer än hvad man kan och bör göra, om man beviljar dessa 15 millioner, och kommer derför att med min röst bidraga till ett sådant beslut.

Låneunderstöd för enskilda jernvägar. (Forts.)

Herr Berg, Johan Theodor: Med anledning af den ärade representantens på stockholmsbänken yttrande derom, att vi icke hafva framtiden i våra händer, och att försigtigheten borde mana oss att vid beviljande af ifrågavarande anslag iakttaga varsamhet, ber jag, ehuru erkännande rigtigheten af detta, likväl få framhålla, att vi icke böra låta försigtigheten afhålla oss från lemnande af all hjelp. Jag skulle visserligen tro, att det icke vore någon förlust, utan möjligen snarare en fördel att nu pausera något, ehuru då likväl ej mer än ett år; men då man tager i betraktande dels den nytta landet vunnit af det bidrag till enskilda jernvägar, hvilket för fem år sedan lemnades, samt dels att lån af två millioner årligen på de vilkor, som då bestämdes, icke kan för landet vara så betungande, att dess kredit deraf skulle i någon mån lida, och icke heller är ett så stort belopp, att de största och mest penningeödande företagen dermed skulle kunna hjelpas, utan sannolikt endast de mindre jernvägsanläggningarne, hvilka utan tvifvel komma att verka ofantligt nyttigt, icke blott för de orter, de genomgå, utan äfven för öfriga delar af landet samt rikets stambanesystem — så tror jag, att

Låneunderstöd för enskilda jernvägar. (Forts.)

man bör öfvergifva den stora försigtighet, hvartill den ärade representanten rådde, och rösta för beviljande af åtminstone den del af det begärda anslaget, som motsvarar hvad vi för fem år sedan lemnade och hvilket af tre reservanter blifvit förordadt. Jag får bekänna, att jag har en ytterligare anledning att tala och rösta för denna sak deri, att jag med synnerlig glädje deltog i det, enligt min tanke, för hela landet lyckliga beslut, som i förgår fattades, rörande den norrländska hanans sträckning, och som jag anser komma att bespara landet flera millioner. Jag skulle således med anledning deraf till och med kunna finna mig hågad att gå så långt, som Stats-Utskottet föreslagit; och, ehuru herrarne från norra Norrland möjligen kunna finna en oegentlighet deri, att jag vill bortskänka de medel, som, enligt min åsigt, i förgår besparades, ber jag likväl få nämna, att, om Riksdagen bifaller Stats-Utskottets förslag, som afser beviljande af medel, hvilka med fem millioner öfverskrida det belopp som förra gången lemnades, så är detta, efter min tanke, icke ett bortkastande af medel, utan ett användande deraf, hvilket troligen kommer att gifva god ränta.

Jag vill emellertid icke nu framställa något bestämdt yrkande om bifall till Stats-Utskottets förslag, men förbehåller mig rätt att, efter de öfvertygande skäl jag ytterligare kan få höra, bestämma om mitt slutvotum blir för 10 eller 15 millioner.

Herr de Maré, G. Det var min förväntan att Stats-Utskottets beslut i andra punkten af ifrågavarande betänkande skulle möta motstånd, men att de af Stats-Utskottet begagnade motiv, deri Utskottet ansett såsom ett faktum att »förbättrade kommunikationer och särskildt jernvägar äro ett af de mäktigaste medlen för höjande af ett lands förkofran», icke skulle vinna erkännande, det måste jag säga förvånar mig. Den ärade talare, som ville förneka detta af Stats-Utskottet såsom ett faktum ansedda förhållande, uppdrog till stöd för sin åsigt en jemförelse mellan dessa nya jernvägsföretag och en verkstad, som utan utvidgning må hända skulle gifva en nöjaktig inkomst, men, ehuru kanske mycket förbättrad, icke skulle lemna sådan, med mindre tillgångarne funnes tillräckliga att drifva densamma i en skala, som motsvarade den gjorda utvidgningen. Jag vågar tro, att denna liknelse är ganska haltande och att till och med den icke ens kan sägas utgöra en liknelse. Hade den ärade talaren sagt, att det vore möjligt att en jernvägsanläggning icke genast gåfve någon inkomst, utan först i en framtid, skulle jag erkänt, att erfarenheten har visat och troligen kommer att visa, att under första åren, efter det en jernväg blifvit färdig, inkomsten deraf icke är sådan att den förslår till betalande af ränta på hela anläggningskostnaden. Men att icke en färdig jernväg mäktigt skall bidraga till förkofran af den ort, der den är anlagd, i ett sådant påstående vågar jag tro att den ärade talaren icke skall få mycket understöd.

Det har vidare af samma talare blifvit framhållet, att man icke skulle på en konstlad väg främja nya jernvägsanläggningar; och den konstlade väg, som af honom åsyftades, skulle väl då sannolikt vara den, att staten uppträder såsom mellanhand för lemnande af lån åt sådana jernvägar, som kunna vara förtjenta att deraf komma i åtnju-

Låneunderstöd för enskilda jernvägar. (Forts.)

tande. Jag är nog olycklig att icke kunna förstå, huru det skall kunna anses vara en konstlad väg, att staten, inseende det gagn nya jernvägsanläggningar bereda landet i sin helhet, träder emellan såsom långifvare, helst då det icke är fråga om att staten skall på något direkt sätt understödja jernvägarne, utan endast, om jag så får uttrycka mig, lemna dem sin kredit. Särskildt förvånar det mig att få höra detta från den ärade talare, som otvifvelaktigt icke ansåg det vara en konstlad väg, då den stora banan, för hvilken han är direktör, af de anslag, som vid 1871 års riksdag ställdes till Kongl. Maj:ts disposition, fick en sådan brorslott, att halfva beloppet lemnades såsom låneunderstöd åt densamma. Eller ansåg han det kanske vara en konstlad väg att understödja stora Bergslagsbanan, och missunnade måhända denna att få en så stor fördel af staten? Men att den öfriga del af landet, som icke är gynnad vare sig med stambanor eller med understöd till enskilda banor, icke skulle få komma i åtnjutande af samma förmån af staten, som kommit så många andra delar af landet till del, det tror jag icke vara fullt rigtigt eller rättvist, och borde åtminstone icke framhållas från det håll, der understöd mottagits i den form, hvari det nu är ifrågasatt att lemna sådant äfven åt andra delar af landet. Jag vågar tro, att den summa af 15 millioner kronor, som af Stats-Utskottet blifvit föreslagen att under de närmaste fem åren ställas till Kongl. Maj:ts disposition, för att med lån understödja jernvägsanläggningar, snarare är för liten än den kan anses vara för stor. Kastar man en blick på de motioner som äro väckta, kastar man en blick på kartan, så finner man huru stor del af vårt land ännu saknar jernvägar, och skall då icke kunna förneka, att det ju vore både behöfligt och önskligt att en ännu större summa än 15 millioner för nämnda ändamål ställdes till Kongl. Maj:ts disposition; och i allt fall skulle, derest en större summa af t. ex. 20 millioner ställdes till Kongl. Maj:ts disposition, under de närmaste åren innan de nu påbörjade banorna ännu hunnit blifva afslutade, de belopp, som under dessa år komme att utgå för jernvägsbyggandet, visa sig icke uppgå till dem, som under de sist förflutna åren användts för sådant ändamål. I detta afseendet innehåller det nu föredragna betänkandet en ganska tydlig utredning.

Jag vill dock icke nu hos Herr Grefven och Talmannen yrka på proposition å högre belopp än 15 millioner kronor, för så vidt icke ett sådant yrkande af andra talare vinner understöd, men kan åtminstone icke tro annat, än att Riksdagen skall känna sig manad att lemna sitt bifall till hvad Stats-Utskottet föreslagit, af det bekanta skäl att, om icke staten träder emellan såsom långifvare, skola sannolikt under den närmaste tiden några nya jernvägsföretag icke kunna komma till stånd; och det torde väl ingen, åtminstone savida icke särskilda skäl för hans åsigt förefinnas, vilja förneka, att de delar af landet, hvilka icke hafva några jernvägar, ega behof af sådana.

Jag har för ögonblicket icke något yrkande att göra.

Herr Adelsköld: Det är troligen icke någon af Eder, mine herrar, som icke i allmänna tidningarna läst en artikel ur »Schwedische Norwegische Correspondence» rörande våra jernvägsförhållanden, hvil-

Låneunderstöd för enskilda jernvägar. (Forts.)

ken väckt ett ej obetydligt uppseende. I denna artikel söker författaren visa, att våra statsbanor icke skulle inbringa i netto ens 2 procent och således i längden blifva ruinerande. Jag är visserligen icke så hemma i börs- och finansmysterierna, att jag kan bedöma anledningen till denna artikel, ty vi hafva för närvarande icke några låneoperationer i utlandet, och när sådana kunna ifrågakomma, har artikeln redan blifvit vederlagd, utan det måste ligga något annat derunder, och möjligen reducerar sig saken till en s. k. börsanka, som skickats ut för att åstadkomma »baisse», hvarigenom de goda svenska statspapperen i utlandet skulle för tillfället falla och fiffiga spekulanter, som då passade på att köpa, sedermera skulle tjena penningar, när de återigen uppginge i sitt gamla pris. Huru härmed än må vara och oaktadt den betydande signaturen »H. F.» i Post- och Inrikes Tidningar vederlagt artikeln och visat genom beräkningar, att statens jernvägar, i stället för att icke ens lemna 2 procent, i verkligheten lemnat 3,6 procent i netto, så har jag, för att visa våra jernvägars vigt för landet, uppgjort en beräkning, grundad på Kongl. Styrelsens för statens jernvägstrafik berättelse för år 1874. Denna beräkning visar också, att de »blomstermålningar», som af en stor statsman exponerades, då våra jernvägar skulle byggas, icke voro några dimbilder tagna i luften, utan djupa siareblickar in i framtiden, som stod klarare för denne man, än för de flesta af hans samtida.

De beräkningar jag uppgjort, grunda sig på personmilen och centnermilen, och kunna af hvem som helst lätt kontrolleras. Med personmilen menas hvarje mil, som en resande färdas på jernväg, och med centnermilen hvarje mil, som en centner gods fraktas derpå.

Å samtliga svenska jernvägar, såväl statens som de enskilda, hvilka finnas upptagna i Kongl. Trafikstyrelsens underdåniga berättelse för 1874, färdades nämnda år 5,442,239 resande, tillsammans 18,921,015 mil, och transporterades 537,941,514 centner gods af alla slag en mil. Under förutsättning *att en sådan trafik varit möjlig om jernvägarne icke funnits*, och att 3:ne resande öfverhufvud taget rest efter 2:ne hästar utom kusken efter 1½ timme på milen och att jernvägsfarten i medeltal varit 3 mil i timmen, och under antagande att en häst icke gerna uthärdar mer än högst 3 mil om dagen om han skall gå i skjuts hvarje dag, så skulle för denna persontrafik erfordrats i runda tal 4,204,670 hästdagsverken, och efter 12 timmars arbete 1,051,170 st. kuskdagsverken, eller pr dag 11,520 st. hästar och 2,880 körkarlar. Skjutslegan för denna persontrafik hade efter gällande taxa, utom »dricksspenningar» uppgått till öfver *20 millioner kronor.*

För godstrafiken hade förhållandet blifvit följande: För att frakta 537,941,514 centner gods af alla slag en mil efter landsväg, skulle efter i medeltal 5 centner på lasset och 4 mils färd om dagen erfordras i rundt tal 26,900,000 häst- och, om en karl i medeltal kör 1½ häst, 20,175,000 körkarlsdagsverken, eller 74,720 hästar och 55,270 körkarlar i daglig rörelse året om, hvilka efter gällande pris icke torde kunna uppskattas till mindre än 3 kronor hästdagsverket, då fraktkostnaden efter landsväg för ofvannämnda jernvägsgods skulle blifva öfver *80 millioner kronor.*

Låneunderstöd för enskilda jernvägar. (Forts.)

Efter en annan beräkning af 15 öre pr centner pr mil, skulle fraktkostnaden uppgått till 80,691,000 kronor. Sammanställas ofvanberäknade poster, så visar det sig, att den person- och godstrafik som under året 1874 befordrades å Sveriges jernvägar skulle — om den kunnat föras efter landsvägarne — tillsammans hafva fordrat 31,104,670 häst- och 21,226,170 körkarls-dagsverken samt kostat trafikanterne 100 millioner kronor.

Då nu samtliga jernvägarne ifrågavarande år inbringade brutto 21,508,354 kronor, har sålunda genom desamma en indirekt vinst för landets rörelse uppkommit af i rundt tal 78½ million kronor, och då dessa jernvägar kostat tillsammans omkring 225 millioner kronor, hvarå ränta och annuitet efter 6 procent utgör 13,500,000 kronor, men nettobehållningen af trafikinkomsterna uppgått till endast 9,303,962 kronor, hvilka, frånbragna ofvanstående 13,500,000 kronor, visa en räntebrist af 4,196,038 kronor, så skulle, om detta sistnämnda belopp frånbroges ofvannämnda indirekta vinst af 78½ million kronor, den återstående indirekta behållningen uppgå till öfver 74 millioner kronor — utgörande, äfven om man anser att beräkningarne äro för höga och den skulle nedsättas till ⅔, 24 procent på det i jernvägar nedlagda kapitalet.

Men härtill kommer dessutom *tidsvinsten*, som, utom vinsten på hästar å gästgifvaregårdarne och uppehållet på krogarne, skulle för den resande allmänheten, kuskarne och körkarlarne göra tillsammans 283,100,000 timmar = 32,317 år, eller omkring 1,000 medelmåttiga menniskolefnader.

Dessa siffror förklara det raska framåtskridande, hvaråt vårt jord- och bergsbruk och vår industri i allmänhet under de senare åren haft att glädja sig.

Af den beräkning, som jag nu haft äran framlägga, visar sig, att det allmänna, d. v. s. staten, indirekt har en ganska god vinst på de penningar, som blifvit nedlagda i jernvägsbyggnader. Om vi derjemte taga i betraktande, huru landet i allmänhet förkofrat sig, och, då vi veta, att våra jernvägar uppgå till en längd af hundratals mil, huru således flera hundra qvadratmil af vårt land genom den nytta det har af jernvägarne vuxit i värde; och om det kunde beräknas, huru stor nettovinst som uppkommit genom att våra export- och importartiklar genom jernvägarne hastigare kunnat expedieras, så skulle vi troligen komma till fabulösa belopp. Gå vi tillbaka till den tid, då jernvägarne började byggas, eller år 1855, så visar sig af Kommerskollegii berättelser, att värdet af sammanlagda exporten och importen då utgjorde 120 millioner kronor; värdet af denna export och import har sedermera stigit, år 1865 till 203 millioner och år 1874 till 522 millioner kronor. Vår handel har således under de 20 år, som jernvägarne funnits till, fördubblats 4½ gånger, hvilket glädjande förhållande visserligen, hvad senare åren beträffar, kan till en del tillskrifvas andra gynsamma omständigheter, men som jag till ej obetydlig del tillskrifver jernvägarne, genom den besparing i tid af häst- och mansdagsverken som genom desamma uppkommit, och hvilka nu, i stället för att gagnlöst bortnötas på landsvägarne, kommit jordbruket och näringarne till godo, samt den möjlighet som derigenom beredts indu-

Lånestöd för enskilda jernvägar. (Forts.)

strien att utveckla sig. Men, mine herrar! denna »blomstermålning» bör emellertid icke blända oss, ty man måste äfven taga i betraktande att det kapital, som nedlagts på jernvägarne, om det också gifver hög revenue för landet i allmänhet, dock icke har gifvit någon synnerligen stor direkt ränta på beloppet. I allmänhet gifva våra äldre enskilda banor en ganska god dividend, men det fordras några år innan trafiken hinner utveckla sig, och på samma sätt är det med statens banor. Detta manar naturligtvis till en viss försigtighet då det är fråga om utförande af nya jernvägsanläggningar. Gå vi tillbaka i tiden och tillse, huru våra enskilda jernvägar tillkommit, skola vi finna, att de i början anlades med understöd af statsmedel, dels i form af anslag och dels i form af lån, dock mest i form af statsbidrag till $^2/_3$-delar af anläggningskostnaden. Detta sistnämnda sätt att understödja jernvägsföretag tillämpades i jemförelsevis stor skala vid 1863 års riksdag. Sedermera hafva andra principer blifvit följda. De jernvägar, som utförts på förstnämnda sätt, och i synnerhet de, som haft längsta tiden på sig, bära sig med ett eller annat undantag ganska bra. Aktieegarne betala icke blott sina annuiteter till staten, utan hafva äfven vid en del af dessa banor erhållit högre ränta än i något annat industrielt företag. Af de jernvägar åter, som bygts med bidrag af 1871 års anslag, har man ännu icke kunnat se något resultat, emedan endast en del helt nyligen blifvit färdiga och öppnade för trafik.

Under senare goda år har ett nytt system — som en talare på stockholmsbänken antydt uteslutande böra tillämpas på framtiden — kommit i bruk i stor utsträckning, nemligen att de enskilda jernvägarne anlades utan något vidare understöd af staten. Detta har varit möjligt derigenom, att kapitalbildningen under senare åren varit högst betydlig, och att våra banker, med de ansenliga belopp allmänheten deponerat, kunnat lemna understöd såväl åt industrien som åt jernvägsanläggningarne i mycket stor skala. De lånebelopp, som sålunda af bankinrättningar under de fem senaste åren lemnats till enskilda jernvägsbyggnader, kunna ej uppskattas till mindre än 100 millioner, hvaraf likväl en del ännu ej äro utbetalda. Otvifvelaktigt är, att detta system har sina fördelar, men *uteslutande* tillämpadt har det efter min åsigt öfvervägande olägenheter och skulle kunna medföra ej obetydliga faror.

Jernvägarne skulle nemligen ej obetydligt fördyras, då lånevilkoren gjordes beroende af de dominerande större bankernas godtycke; den kontinuitet i allmänna arbeten som måste vara önskvärd omintetgjordes, emedan jernvägsarbetena, såsom erfarenheten visat, skulle komma att öfverdrifvet forceras under ymnig penningetillgång och afstanna då ställningen blefve tryckt, eller just då de bäst behöfdes för att lemna sysselsättning åt den stora industri, som genom dem redan uppkommit, och åt den betydliga arbetaresström som egnat sig åt desamma. Och ingen lärer väl förbise de »strypningar» och kriser som lätt kunna uppkomma, om bankerna fastläste allt för stora belopp af allmänhetens depositioner i jernvägarne.

I det förstnämnda sättet att understödja jernvägsanläggningar, eller att staten lemnar bidrag, ligger ingen fara. Åtminstone har erfarenheten hittills visat, att det icke medfört någon slags förlust för staten,

och äfven om det skulle hända, att inbetalningen af en eller annan annuitet fördröjdes, så betyder detta ingenting, hvarken för staten eller för statens kredit. Hvad åter det andra systemet beträffar, eller jernvägars byggnad medelst lån i banker, hvilka lånebidrag utgöras af i bankerna af enskilde personer insatta kapital, hvilka under sämre penningetider kunna komma i fråga att hastigt lyftas, tror jag, såsom ofvan är anfördt, att detta system, om det drifves för långt, skulle kunna medföra olägenheter, men skyndar att tillägga, att jag för närvarande icke kan skönja någon fara af de hittills lemnade låneunderstöden, emedan de belopp af jernvägsobligationer bankerna för närvarande innehafva, utgöra en försvinnande liten del af deras sammanlagda rörelsekapital. Icke heller kan jag inse att det ligger den ringaste fara deri, att enskilde personer teckna bidrag till en för dem nyttig jernvägsanläggning. Detta har hittills nästan uteslutande gått så till, att enskilde personer och kommuner tecknat bidrag till jernvägsanläggningar, till belopp motsvarande den nytta de haft af desamma. Någon jernvägssvindel eller aktieteckning på spekulation, i beräkning att tjena penningar på aktieförsäljning o. d., har aldrig förekommit så vidt det rört rent svenska bolag, och icke något land kan framlägga en sådan jernvägshistoria som våra statsbanors och de med tillräckliga statslån understödda privatbolagens. Sedermera hafva visserligen åtskilliga af våra jernvägar utvecklat sig och gått så väl, att de gifvit anledning till en ganska betydlig aktiespekulation, men de, som kasta sig in deruti, sedan en jernväg är färdig, må skylla sig sjelfva, emedan de då kunna beräkna sin vinst eller förlust på en sådan spekulation. Jag anser således, att det icke kan ligga den ringaste fara deri att, på sätt Stats-Utskottet föreslagit, understödja enskilda jernvägsföretag med lånebidrag, äfvensom att det är alldeles nödvändigt att i närvarande stund något göres för att vinna önskvärd kontinuitet i jernvägsarbetena, ty det är ju möjligt, som en talare antydt, att sämre tider kunna vara stundande, och för att icke arbetena då skola stoppa, måste staten träda emellan såsom långifvare. Vi skulle annars möjligen råka ut för samma förhållanden som år 1868—1869, då Riksdagen äfven fann det nyttigt att, såsom man säger, »knyta till pungen». Då minskade icke allenast staten sina egna jernvägsarbeten, utan äfven de enskilda inställdes af brist på statsunderstöd. Och hvad blef följden deraf? Jag var på den tiden landtbrukare, och i den trakt der jag bodde, infunno sig dagligen minst 20 arbetsföra personer, som gingo omkring och tiggde, och på samma sätt var det i hela landet. Hvarje kommun nödgades uppoffra stora summor på fattigförsörjningen, emigrationen till Amerika ökades i en förfärlig grad och uppgick under 1869 till 39,064 personer, eller nära 1 procent af folkmängden, och, hvad som aldrig inträffat sedan de förhärjande krigen under Carl XII:s tid, rikets folkmängd i sin helhet nedgick 1868 med 0,54 procent och under 1869 med 0,34 procent.

Låneunderstöd för enskilda jernvägar. (Forts.)

Man har hört mycket talas om statens hejdlösa skuldsättning för jernvägsbyggandet, och det är visserligen sant, att icke obetydliga belopp utgått för detta ändamål, men hela vår fonderade statsskuld ligger i dessa produktiva företag, som visserligen icke direkt gifva

Låneunderstöd för enskilda jernvägar. (Forts.)

full ränta på kapitalet, men som indirekt visat sig vara den bästa affär staten kunnat göra.

När jernvägarne först skulle byggas, utgick man från vissa hufvudgrunder. Man ansåg nemligen, att, om Sverige ville behålla sin ståndpunkt såsom kulturland i förhållande till andra civiliserade länder, måste man skaffa sig den verksamma häfstång till andlig och materiel utveckling, som jernvägarne lemna. Vidare ansåg man, att jernvägarne skulle utgöra det kraftigaste medel att lyfta industrien och stärka vårt försvarsväsende, och det var på dessa grunder som Kongl. Ma:jt föreslog och Riksdagen beslöt, att statsbanor skulle anläggas i landet. Hafva dessa grunder varit rigtiga? Jag tror, att man derpå trygt kan svara ja, ty vi hafva sett, huru allt utvecklat sig, huru vår handelsrörelse stigit från 120 millioner till 520 millioner kronor på endast 20 år, huru med ett ord sagdt hela landet blifvit ett hem för idoghet och rastlös verksamhet. Och om också en och annan brytning skulle inträffa, hvilket lika litet här som i andra stater, med hvilka vi befinna oss i lifliga handelsförbindelser, lärer kunna undvikas och förekommas, tror jag dock, att det icke skall vara så farligt och att, om vi också nu lemna det föreslagna lilla beloppet till enskilda jernvägar, det icke skall kunna åstadkomma någon kris, utan jag hoppas, att vårt land skall gå framåt såsom hittills och utveckla sig till en höjd af välmåga, som vi nu icke kunna ana.

Mine herrar, när man hör vårt land nedsättas, i synnerhet när det sker inför utlandets ögon, gripes fosterlandsvännen ovilkorligen af harm. När man åter hör det upphöjas och berömmas, helst af utländingar, fylles hjertat af glädje och stolthet, ty fosterlandet är dock kärast af allt, och när man vet att detta land icke kan fullständigt tillgodogöra sina naturliga rikedomar, icke vinna den storhet hvartill det är mäktigt, annat än genom ett utveckladt kommunikationssystem, och framför allt jernvägar, må ingen af eder, mine herrar, undra, att den, som egnat sitt lif åt detta höga mål, varmt och lifligt önskar bifall till Stats-Utskottets förslag.

Friherre af Ugglas: Då man genomläst Stats-Utskottets föreliggande betänkande och närmare tagit kännedom om förhållandena, lär det väl svårligen kunna bestridas, att de åsigter, hvilka i denna fråga mana till varsamhet, äro ganska välgrundade; och jag tror, att det hade varit lyckligast, om man vid denna riksdag hade helt enkelt kunnat, såsom en talare yttrat, pausera litet och icke vidare framkalla flera jernvägsföretag än de, som redan äro under utförande. Men då jag, oaktadt jag hyser dessa åsigter, likväl icke vid detta tillfälle kommer att yrka afslag på Utskottets betänkande, sker det derföre, att jag befarar, att, sedan staten en gång inslagit å en sådan väg, som beträddes vid 1871 års riksdag, vore det måhända allt för våldsamt att nu afbryta allt fortgående på densamma, och sådant skulle tilläfventyrs kunna framkalla en reaktion, som vore ganska betänklig. Jag tror derföre, att klokheten bjuder att i detta ögonblick icke afslå Utskottets betänkande; men utgående från sådana åsigter är det temligen naturligt, att jag vill sätta den siffra, som kan komma att anslås, så lågt som möjligt, och då jag från en föregående riksdag har i detta

afseende ett pejudikat, genom hvars tillämpande i förevarande fall den kontinuitet, jag anser önskvärd, skulle kunna bibehållas, tror jag att siffran af 10 millioner kronor är den rätta och att den nu bör af Riksdagen anvisas. Jag kommer således att rösta derför.

Låneunderstöd för enskilda jernvägar. (Forts.)

I afseende på denna punkt har jag emellertid några andra anmärkningar att framställa. Då man ser på 25:te sidan af Utskottets betänkande, finner man, att till fullbordande af de enskilda jernvägsanläggningar, hvilka för närvarande äro under arbete, är beräknadt att användas under loppet af år 1876 20 millioner kronor och under år 1877 15 millioner kronor, hvaremot redan under år 1878 denna kostnad nedgår till 8 millioner kronor, under år 1879 till 4 millioner kronor och under år 1880 till 3 millioner kronor. Det har således förefallit mig, att då just under dessa åren 1876 och 1877 enskilda jernvägsanläggningar taga i anspråk så stora kapital som jag nämnt, det skulle vara klokare att ett år uppskjuta den första utbetalningen af dessa medel till år 1878, då kostnaden för dessa jernvägsbyggnader nedgått till ett kapital af 8 millioner kronor och således 7 millioner kronor mindre än för år 1877. Om man då skulle lemna ett bidrag, skulle det, enligt min åsigt, vara vida bättre och vida mindre känbart i många afseenden, än om understödet komme att utgå på den tid, då jernvägsanläggningen i öfrigt bedrifves med så stora kapital. Jag anser derföre, att det vore klokt att använda dessa medel för 5 år, att börja att utgå år 1878; och jag kan icke tro, att sådant för dessa enskilda jernvägsanläggningar, som nu förberedas till utförande, skulle komma att medföra något egentligt men, emedan i allmänhet, såsom vi nyss hört, förslag och planer för dessa anläggningar ännu icke äro i det fullständiga skick, att något ansvar eller låneunderstöd så snart bör för dem komma i fråga. Jag tror också, att man derigenom går deras ganska berättigade önskan till mötes, hvilka önska gå varsamt till väga, och att man derigenom kan förmildra det motstånd, som uppenbarar sig från deras sida, hvilka anse att icke något anslag alls för detta ändamål bör lemnas.

Den andra anmärkningen, jag har att göra, är hufvudsakligen emot de i Utskottets hemställan på 4:de raden nedifrån förekommande orden »*när som helst*». Stats-Utskottet har hemtat dessa ord från 1871 års Riksdags beslut och genom ett bifall till denna punkt i Utskottets betänkande har Riksdagen anvisat medlen till Kongl. Maj:ts disposition att *när som helst* anvisas, men att endast utgå under vissa bestämda år. Således, med tillämpning af dessa ord, eger Kongl. Maj:t att genast göra fördelningen af dessa medel, blott icke anslaget utgår med mer än det anvisade beloppet för hvarje år. Så skedde vid 1871 års riksdag, och huru tillgick det då? Riksdagen hade antydt sin önskan, att anslaget skulle *när som helst* fördelas, och detta verkställdes af Kongl. Maj:t. Den 15 September 1871 anvisades till Karlskrona—Vexiö jernväg 2,600,000 kronor samt den 12 Januari 1872 till Krylbo—Norbergs jernväg 406,000 kronor, till Sundsvall—Torpshammars jernväg 1,494,000 kronor och till Upsala—Margretehills jernväg 500,000 kronor och slutligen den 1 November 1872 för linien Ludvika—Kil af bergslagsbanan 500,000 kronor. Dermed voro alla dessa 10 millioner kronor absorberade. Det är långt ifrån mig att klandra detta beslut, då, såvidt jag

Låneunderstöd för enskilda jernvägar. (Forts.)

kunnat bedöma, de jernvägar, som derigenom blifvit understödda, varit fullt berättigade till ett sådant understöd; men det faktiska förhållandet var, att alla de jernvägar, som under åren 1873—1875 kommo i tanke att anläggas, kunde icke på något vilkor komma i åtnjutande af understöd, och man kan väl möjligen säga, att om en eller annan af dessa jernvägar hade kunnat pröfvats af Kongl. Maj:t i sammanhang med den allmänna fördelningen, hade måhända någon af dem kommit i åtanke. Det är emellertid, såsom nämndt är, långt ifrån mig att vilja klandra detta beslut, helst Riksdagen sjelf antydt, att detta borde ske *när som helst*. Är nu Riksdagen icke af den mening, att så fortfarande bör ske, synes mig rätt att icke i beslutet bibehålla samma uttryck. Jag skulle således vilja utesluta dessa ord »*när som helst*» och, utan någon antydan från Riksdagens sida, åt Kongl. Maj:t öfverlemna att göra, som han anser rättast. Om jag vågade uttala min enskilda åsigt, tror jag, att det vore rigtigast att göra en fördelning af dessa medel i terminer, t. ex. ett par på tre år, och sedan göra en ny fördelning; ty det kan verkligen möta svårigheter att fördela sådana anslag för hvarje år, då naturligen en och annan vigtig jernväg icke skulle med 2 millioner kronor kunna blifva hulpen. Skulle man deremot dela detta i terminer, så åstadkommes rättvisa och billighet emot nya jernvägsföretag. Emellertid anser jag, att detta bör öfverlemnas åt Kongl. Maj:t att afgöra; men att Riksdagen icke bör, med kännedom om det faktum som inträffade förra gången, begagna sådana uttryck. I öfverensstämmelse med hvad jag således tagit mig friheten yttra, hemställer jag, att Kammaren måtte besluta:

»att Riksdagen måtte till låneunderstöd för enskilda jernvägar bevilja och ställa till Kongl. Maj:ts disposition ett extra anslag af tio millioner kronor att utgå under fem år med två millioner kronor under hvartdera af åren 1878, 1879, 1880, 1881 och 1882, å hvilket anslag Kongl. Maj:t må ega att till understödjande af nya, ännu ej påbörjade enskilda jernvägsanläggningar anvisa låneunderstöd med högst de här ofvan för hvarje år bestämda belopp, samt i enlighet med följande vilkor och bestämmelser.»

Jag vill nu icke yttra mig om vilkoren, då vi komma till dem sedermera, men jag ber dock att på förhand få förklara, att jag delar den åsigt, att någon räntefrihet icke bör beviljas, äfvensom jag tror, att hälften af anläggningskostnaden är det belopp, som af statsmedel bör lemnas till understöd för dessa jernvägar, och två tredjedelar, såsom Utskottet föreslagit.

Herr Wallenius: Lika med den föregående talaren inser jag det stora behof, som vårt land har att erhålla kommunikationer i alla rigtningar, och att de utgöra ett kraftigt medel för höjandet af dess näringar och industri. Jag inser följaktligen den stora nytta, som dessa kommunikationer förläna åt vårt land; men jag betraktar jernvägarne endast som ett redskap för detta land; det fordras att man skall draga nytta af detta redskap och att landet skall utveckla sig för att tillgodogöra sig de välsignelser, som jernvägarna medföra. Vi veta alla, mine herrar, huru öfverallt här i Sverige det inverkat menligt i afseende på fördyrandet af arbetsprisen, att jernvägsbyggna-

derna hafva dragit från alla näringar så betydliga arbetskrafter. Här finnes icke någon i vårt land, som icke har väntat på att det skulle ske något slags uppehåll eller åtminstone något slags lugn i denna jernvägsbyggnadsifver för att dels kunna uppodla och utdika sin jord, dels ock anlägga fabriker och inrätta sig efter de nya förhållanden, som inträdt. Det är säkerligen många af eder, mine herrar, som gjort industriela anläggningar i akt och mening att det skulle kosta ett visst belopp, t. ex. en half million kronor, men då de varit färdiga, hafva de uppgått till en million och kanske ända till 1 1/2 million kronor, och detta har gjort, att de icke burit sig. Det är klart, att detta skall högst menligt inverka på vårt lands utveckling, om det skall fortfara i så hög grad, som meningen är. Utskottet har föreslagit, att för de följande 5 åren skulle såsom låneunderstöd för enskilda jernvägsanläggningar anslås ett belopp af 15 millioner kronor, och detta pekar på ett förökadt jernvägsbyggande i banko emot hvad vi hittills haft; men jag undrar hvarthän detta skall leda? Det antages att svåra tider skola inträffa och att följaktligen detta höga anslag behöfs för att uppehålla jernvägsbyggandet, äfvensom att till följd af de svåra förhållandena icke några nya jernvägsanläggningar skola uppstå. Hvem kan säga detta, och hvem vet huru alla dessa jernvägsföretag skola bereda sig medel för att blifva fullbordade? Jag tror, att det är omöjligt att i det fallet uttala någon åsigt, och jag litar icke mycket på hvad i sådant hänseende blifvit sagdt. Det kan komma goda år och andra omständigheter, som göra, att jernvägsbyggnaderna förökas i stället för att förminskas; men jag anser, att om staten, på sätt nu är föreslaget, skulle liksom vilja säga: föröka er jernvägsbyggnadsifver, så handlar den icke rätt. Jag tror, som sagdt, att de öfriga näringarna behöfva tillgodoses.

Låneunderstöd för enskilda jernvägar. (Forts.)

Det har blifvit yttradt, att om vi nu icke beviljade lån till enskilda jernvägsbyggnader, skulle kommande Riksdagar taga mångdubbelt detta belopp. Jag är icke rädd för ett sådant hot, ty det finnes nog korrektiv derför, och jag är således lugn i detta afseende. De jernvägar, som hittillsdags äro anlagda, äro ett sådant storverk i vårt land, att jag anser det lyckligt, att staten har understödt dem och att de kommit till utförande; men af de jernvägsprojekt, som nu äro å bane, går en stor del i den rigtning, att man vill rycka till sig den trafik, som finnes på redan anlagda banor, och derigenom göra dessa ofruktbara, och detta anser jag icke vara rätt. Jag tror, att det ligger inom möjligheten för den enskilda företagsamheten att från dessa stora stråkvägar, som redan äro anlagda, åstadkomma de afvikande banor, som, för de enskilda trakter de skola genomgå, kunna och böra åstadkommas. Om det lemnas åt den enskilda företagsamheten att anlägga jernvägar från dessa stråkvägar, är det klart att dessa jernvägar blifva rätt anlagda, just der de skola anläggas, och att de blifva anlagda så billigt och ändamålsenligt, att de komma att bära sig. Men deremot, om man skall på statens bekostnad anlägga flera stråkvägar, som afklippa trafiken för de redan anlagda, blifva dessa måhända dyrare både att anlägga och underhålla. Det är på grund af dessa åsigter, nemligen att jag anser det fördelaktigast att öfverlemna anläggandet af dessa bibanor från de stora stråkvägarne åt den enskilda

Låneunderstöd för enskilda jernvägar. (Forts.)

företagsamheten, äfvensom att en moderation behöfver iakttagas för att gifva åt jordbruket och industrien de arbetskrafter, man ryckt ifrån dem, som jag nu vill inskränka mig till det minsta möjliga anslag som i låneväg kan gifvas. Helst önskade jag att förena mig med Grefve Beck-Friis; men om hans mening icke har utsigt att gå igenom, förenar jag mig med dem, som yrkat ett belopp af 10 millioner kronor.

Herr Ekman, Carl: Jag skall icke trötta Kammaren med en lång, på siffror grundad bevisning för hvad jag önskar måtte i denna fråga bifallas, utan blott tillåta mig att se frågan ur en allmän synpunkt; och jag har måhända en ytterligare anledning att göra detta, just på grund af det beslut, som Riksdagen fattat i den första punkten af detta betänkande. När de förhoppningar, som, efter min bestämda öfvertygelse, Riksdagen hade gifvit åt den nordligaste delen af vårt land att få fördelen af stambane-kommunikationer, nu åtminstone för en ganska lång framtid, enligt min åsigt, äro afskurna, måste deraf också följa, att denna stora landsdels befolkning får ytterligare anstränga sina egna krafter för att åstadkomma hvad den förut haft skäl att hoppas skulle genom statens medverkan blifva den beskärdt. Såsom denna fråga förelåg för Stats-Utskottet, innan ännu detta Riksdagens beslut hade mellankommit, var det egentligen framställningar om understöd för utförande af jernvägsbyggnader i det mellersta och södra Sverige, som Utskottet hade att yttra sig öfver. Vid bedömandet af denna fråga måste man ju i första rummet, hvilket Utskottet äfven gjort, taga hänsyn till hvad som blifvit åstadkommet af den medverkan, som staten redan lemnat för vinnande af lättnad i dessa kommunikationer, och resultaten deraf äro i sanning förvånande. Dessa resultat, som jag ber här få delgifva Kammaren, äro meddelade af en person, som Kammaren utan tvifvel måste tillerkänna den största kompetens att i detta afseende lemna tillförlitliga upplysningar; det är nemligen chefen för jernvägstrafikstyrelsen. Det visar sig då, att på det byggnadskapital, som är användt för de enskilda jernvägarne, afkastningen har i procent utgjort:

	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874
Köping-Hult	2.5	2.2	2,6	3.2	3.4	5.2	6.3	5.5
Köping-Uttersberg	3.5	4.5	6.3	4.8	4.7	5.5	5.6	7.2
Borås-Herrljunga	3.2	2.2	2.3	3.1	4.2	4.4	5.1	5.6
Uddevalla-Venersborg-Herrljunga	0.5	1.0	1.8	2.9	3.6	3.3	3.4	4.7
Vexiö-Alfvesta	3.3	2.9	4.2	4.7	4.3	6.5	9.9	11.6
Kristianstad-Hessleholm	3.1	4.0	3.9	4.2	4.8	5.3	6.3	4.9
Landskrona-Helsingborg-Eslöf	3.1	2.9	4.0	4.8	5.1	5.4	5.8	8.0
Ystad-Eslöf	1.7	2.1	2.9	3.1	3.1	3.9	4.8	5.0
Gefle-Dala	9.5	13.2	12.2	13.6	12.1	12,2	11.2	9.3
Norbergs	5.7	4.9	7.4	6.6	8.0	9.3	8.2	7.9
Wessman-Barkens	1.8	2.6	4.9	4.8	5.0	5.0	8.3	6.5
Söderhamns	10.5	13.4	15.8	13.8	8.9	16.3	14.4	9.8
Kristinehamn-Sjöändan	10.4	12.2	8.8	8.3	8.7	11.9	8.5	13.8
Hudiksvalls	8.3	14.8	6.8	9.0	8.8	10.6	8.6	10.2
Kroppa	*	*	15.7	17.3	22.3	23.8	31.4	26.9

* Dessa år ej uppgifna.

Låneunderstöd för enskilda jernvägar. (Forts.)

	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874
Marma-Sandarne	*	*	*	12.2	12.8	15.9	16.8	12.21
Frövi-Ludvika	—	—	—	—	—	—	6.9	*
Hallsberg-Motala-Mjölby	—	—	—	—	—	—	—	1.8
Nora-Karlskoga	—	—	—	—	—	—	—	3.1
Hjo-Stenstorp	—	—	—	—	—	—	—	2.0
Mariestad-Moholm	—	—	—	—	—	—	—	4.7
Sölvesborg-Kristianstad	—	—	—	—	—	—	—	7.5
Karlshamn-Vislanda	—	—	—	—	—	—	—	4.2
Karlskrona-Vexiö	—	—	—	—	—	—	—	3.06
Krylbo-Norberg	—	—	—	—	—	—	—	1.1
Pålsboda-Finspong	—	—	—	—	—	—	—	6.0
Vadstena-Fogelsta	—	—	—	—	—	—	—	1.7
Vickern-Möckeln	—	—	—	—	—	—	—	6.5
samt att statens jernvägar afkastat å byggnadskapitalet	2.8	2.2	3.1	3.5	3.8	4.3	4.8	4.6

Med sådana siffror för ögonen, och då man dessutom besinnar, hvilken ofantlig omkastning i den enskilda hushållningen åstadkommits derigenom, att de krafter, som förut måste tagas i anspråk för att på våra långa och dåliga vägar framsläpa dessa tunga transporter, må kunna användas för andra ändamål, som medföra åt landet en ökad utveckling och åt dess näringar en större vinst, så kan väl icke någon, som vill sitt lands väl, önska någonting högre, än att de orter, som ännu äro i saknad af detta medel för utveckling och förkofran, måtte komma i åtnjutande deraf, så snart det kan ske utan våda för det allmänna. Således med afseende på de framställningar om understöd för åstadkommande af enskilda jernvägar, som förelegat hos Stats-Utskottet, har Utskottet icke gerna kunnat komma till någon annan uppfattning än den att, om sådant låter sig göra, utan att andra och större intressen derigenom förnärmas, dessa jernvägsbyggnader så snart som möjligt måtte komma till utförande. Hvad som således här bör i första rummet tagas hänsyn till, är, i hvilket afseende tillstyrkandet från Utskottet till Riksdagen att i något större omfattning understödja dessa jernvägsföretag kommer att menligt inverka på andra förhållanden, och dervid måste man jemväl taga hänsyn till den stora och för våra förhållanden något onaturliga eller alltför brådstörtande utveckling af jernvägsbyggnaderna, som de sist förflutna åren hafva att uppvisa. Det har af den talare på stockholmsbänken, som först yttrat sig i denna fråga, redan blifvit framhållet, huruledes högst betydliga kapital nu vore fästa vid dessa jernvägsföretag, och jag ber få förklara, att jag anser, att de enskilda personer och kommuner, hvilka hafva bidragit att fästa så stora kapital i dessa företag, till stor del, måhända just med beräkning att deraf få en högst betydlig vinst, hafva gått oförsigtigt till väga, då de lagt ned så mycket penningar i dessa jernvägsföretag på så kort tid; men om nu detta har skett, och derföre är nödvändigt att iakttaga en större försigtighet vid fattande af nya beslut, som afse befrämjande af nya jernvägsföretag, får man

* Dessa år ej uppgifna.

Låneunderstöd för enskilda jernvägar. (Forts.)

väl icke säga, att derför att några gått oförsigtigt till väga och fäst vid jernvägsanläggningar större kapital än försigtigheten bjuder, andra skola få sitta emellan och för en oviss framtid vänta, till dess turen kan komma till dem. Det är åtminstone önskligt, att icke följden må blifva den; och hvar och en, som vill att de orter, som behöfva att få jernvägsförbindelse, så snart som möjligt må komma deraf i åtnjutande, emedan landet i sin helhet deraf får fördel, må tillse, huruvida icke det kan finnas någon väg, på hvilken man skulle fortare bereda dessa orter en sådan fördel, utan att behöfva att vänta, på sätt den förste talaren här yttrat.

Detta har Utskottet trott kunna ske derigenom, att staten träder emellan, och om staten gör detta, så är det min öfvertygelse, att derigenom icke kan för landet åstadkommas någon skada.

Det har blifvit yttradt af den talare, mot hvilken jag nyss vände mig, att han icke kunde förstå, hvarföre det skulle vara så nödvändigt att, när vi äro här tillsammas hvarje år, nu företaga denna fråga till afgörande, och han har vidare framhållit ett skäl dertill, som man och man emellan blifvit yttradt, men som är af den beskaffenhet, att jag lika litet som han vill dervid fästa mig. Deremot vill jag fästa afseende vid hans yttrande, att man skall låta hvarje fråga gälla hvad den kan, och det är just detta, som jag önskar måtte ske vid behandlingen af den nu föreliggande frågan. Är det sant, hvad jag äfven tror att icke någon kan bestrida, att de orter, som kämpa under bristen på lättade kommunikationer, icke kunna täfla med de orter, som äro lyckliga att hafva sådana; och är det vidare vår skyldighet att vårda oss om landet i dess helhet, bör det väl också vara angeläget för oss att icke till morgondagen uppskjuta de åtgärder, som kunna vidtagas för att sätta dessa orter i tillfälle att täfla med de orter, som, utan att hafva behöft göra några uppoffringar, hafva alla de fördelar, som tillgången till lättade kommunikationer medför. De orter åter, som hafva genom egna uppoffringar skaffat sig jernvägar, må skatta sig lyckliga att förhållandena der varit sådana, att de kunnat göra detta. Men just den omständigheten, att de varit lyckliga nog att, utan att behöfva bedja någon om hjelp, på grund af de gynsamma förhållandena inom dessa orter sjelfva kunnat skaffa sig hvad de behöfva till sin uppkomst och förkofran, bör så mycket mera mana dem att anstränga sig att försätta äfven andra orter i samma lyckliga omständigheter. Vi hafva efter min uppfattning, då vi såsom representanter för landet här skola yttra oss i frågor sådana som denna, skyldighet att icke blott tänka på våra egna fördelar utan på landet i dess helhet, och det är ur denna synpunkt, som jag har betraktat alla jernvägsfrågor. Då jag har yttrat, att efter min uppfattning statens kredit icke skulle på något sätt kunna äfventyras derigenom, att, såsom Utskottet föreslagit, ett anslag af 15 millioner kronor lemnades för att i låneväg understödja enskilda jernvägar, ber jag få tillstyrka bifall till den föredragna punkten. Innan jag slutar ber jag dock få bemöta några yttranden af den andre talaren på stockholmsbänken. Han har sagt, att, då Utskottets betänkande upplyste att så betydliga belopp komma att för enskilda jernvägsföretag utgifvas under åren 1876 och 1877, det skulle vara skäl att till år 1878 uppskjuta med beviljande af understöd åt nya jernvägsanläggningar. Men

jag ber deremot få erinra, att ehuru först vid denna riksdag motioner blifvit väckta om understöd åt flera af de enskilda jernvägsföretag, som i betänkandet omförmälas, äro dock de flesta af dessa jernvägsföretag ganska gamla, och inom de orter, hvarifrån förslaget till dem utgått, har under många år varit i fråga att vidtaga åtgärder för att bereda behöfliga kommunikationsförbättringar; men andra jernvägsföretag, som lofvade en större vinst, hafva upptagit det lediga kapitalet, och derigenom hafva dessa företag blifvit undanskjutna. Deraf följer dock icke, att ej flera bland de jernvägar, för hvilka understöd här är begärdt, äro af den beskaffenhet, att de både direkt kunna betala en ganska god ränta på anläggningskapitalet och indirekt komma att medföra ganska stora fördelar för landet. Det är under sådana förhållanden, som jag föreställer mig, att det vore ett billigt afseende åt dessa orter, om man icke längre uppsköte med att lemna det understöd, man eljest kan vara benägen att för enskilda jernvägars byggande meddela, och jag kan verkligen icke tro, att om ett belopp af 2,000,000 kronor i form af lån från statens sida utginge för detta ändamål under år 1877, så stora kapital skulle derigenom dragas från industrien och näringarne, att det kan ligga någon väsentlig vinst i att uppskjuta ett år med fördelningen af det belopp, man kan vilja gifva.

Låneunderstöd för enskilda jernvägar. (Forts.)

Vidare har samme talare yttrat, att åtskilliga af dessa jernvägsbolag icke ännu skulle vara färdiga med sin byggnadsplan, och att deruti ett ytterligare skäl skulle finnas, hvarföre man kunde uppskjuta med fördelningen af understödsmedlen. Det är icke underligt, att detta af honom blifvit sagdt, då detsamma blifvit yttradt äfven från statsrådsbänken; men jag ber att få bemärka, att den ärade civilministern egentligen stödde sig derpå, att vid den tidpunkt, då dessa frågor voro föremål för Kongl. Maj:ts behandling, bolagen ännu icke voro bildade. Jag har mig emellertid bekant, att, hvad åtskilliga af dessa bolag angår, de sedermera blifvit organiserade, och jag vet också, att de första inbetalningarne å aktiekapitalet blifvit gjorda och förbindelser för den återstående aktieteckningen aflemnade, så att mot flera af dessa bolag den anmärkningen icke längre gäller, att de ej skulle vara organiserade.

Slutligen har här talats om, att orden »när som helst» borde utgå ur den föredragna punkten. För min del vågar jag tro, att när Riksdagen till Kongl. Maj:ts disposition ställer ett penningebelopp för ett sådant ändamål som det ifrågavarande, bör det ske med full frihet för Kongl. Maj:t att när och huru han behagar inom de af Riksdagen bestämda vilkor förfoga öfver beloppet. Så skedde det vid 1871 års riksdag, och hvad Utskottet i denna del föreslagit är ingenting annat än ett upprepande af precist detsamma, som innehölls i beslutet vid nämnda riksdag. Men deraf följer icke, efter mitt förmenande, att Kongl. Maj:t ovilkorligen skall komma att använda det belopp, Riksdagen nu kan för ändamålet anvisa, på samma sätt som det skedde efter 1871 års riksdag med då anslagna medel. En ytterligare anledning att antaga det så icke skall bli, ligger äfven i det yttrande, hvarmed Herr Civilministern började sitt anförande vid detta sammanträde, eller att, derest Riksdagen beslöte att ställa ett anslagsbelopp till Kongl. Maj:ts disposition för ifrågavarande ändamål, han vore öfvertygad, att regeringen

Låneunderstöd för enskilda jernvägar. (Forts.)

skulle på bästa sätt söka pröfva, hvilka jernvägsföretag vore förtjenta att af detta anslag blifva delaktiga. Jag tänker mig således alldeles icke, att det just skall blifva de jernvägsföretag, om hvilka motioner vid innevarande riksdag äro väckta, som skola komma i åtnjutande af låneunderstöd, utan att, om under detta och följande år andra jernvägsprojekt skulle uppstå och leda till bildande af bolag för deras utförande, dessa jernvägsföretag, derest de af Kongl. Maj:t finnas mera förtjenta af understöd än de nu kända, skola framför dem komma i åtnjutande af statslån.

Jag slutar med att anhålla om bifall till Utskottets framställning.

Grefve Mörner, A.: Att meningarna i denna fråga, om och huru staten bör lemna understöd åt enskilda jernvägsanläggningar, kunna vara mycket olika, det är en gammal erfarenhet, som vinner ytterligare bekräftelse genom den nu pågående diskussionen. Vi hafva här hört somliga yrka afslag å Utskottets hemställan, andra bifall dertill, några åter att ett mindre belopp måtte för ändamålet beviljas; och att härvidlag bestämma, hvilket som är det rigtigaste och lämpligaste, torde icke vara någon lätt sak. Jag skulle dock tro, att lika litet som man har grundad anledning att helt enkelt afslå Utskottets förslag, lika litet synes mig skäl förefinnas att utan ändring bifalla detsamma, och ännu mindre att bevilja något högre belopp än hvad Utskottet ifrågasatt. Om man helt och hållet afslog Utskottets betänkande och således vid innevarande riksdag alldeles icke beviljade något anslag till understöd åt enskilda jernvägsbyggnader, så skulle man derigenom efter min öfvertygelse taga första steget till framkallande af en rubbning i för handen varande förhållanden i afseende på arbetskrafternas fördelning inom landet, hvilket skulle för näringarna, de industriela företagen och jordbruket åstadkomma sådana svårigheter, som man gjorde bäst i att så vidt möjligt förekomma. Samma skäl tala mot att anslå ett belopp, som öfverstiger den summa man vid 1871 års riksdag för samma ändamål beviljade; ty derigenom skulle man ytterligare uppdrifva jernvägsbyggandet, och detta skulle i sin ordning i ännu högre grad än hittills fördyra arbetslöner och i sammanhang dermed förorsaka många olägenheter för fabriksindustrien och jordbruksnäringen. Om man deremot, utan att låta sig skrämmas af de mörka spådomarne om sämre tider, som nu skulle vara i annalkande, fastställer anslaget till samma belopp, som vid 1871 års riksdag beviljades, så tror jag, att man derigenom så väl gått till mötes de billiga anspråk, som af de i de enskilda jernvägsföretagen intresserade kunna ställas på staten, som äfven tillgodosett hvad försigtigheten och omsorgen om hela landets bästa oss bjuder. Detta är också i min tanke det säkraste att förekomma den växande hågen att i framtiden begära allt för stora anslag för dessa ändamål. Ty beviljar man nu ingenting alls, så kan det alltför lätt hända, att en efterföljande Riksdag tycker, att man derigenom fördröjt landets utveckling i ekonomiskt hänseende, och i ifvern att godtgöra detta beviljar ett större anslagsbelopp, hvarigenom ryckningar och rubbningar i landets förhållanden skulle uppstå till skada på mångahanda sätt. Att, såsom nu äfven blifvit föreslaget, inskränka anslagets användning sålunda, att icke någon del af detsamma skulle få utgifvas

under år 1877, utan att man skulle vänta med dess utdelning till år 1878, det kan jag för min del icke heller godkänna. Af de beräkningar, som förekomma i Utskottets betänkande, vill det visserligen på papperet synas, som om ett temligen stort kapital skulle komma att under de närmaste åren användas på enskilda jernvägsbyggnader, men att detta kapital skulle under de derpå följande åren betydligt minskas. Men detta är en sak, som vi ännu icke kunna veta; vi känna endast de bolag, som nu äro å bane, men det kan naturligtvis under den närmaste tiden uppstå mångfaldiga sådana företag, som för närvarande icke äro för Riksdagen bekanta. Det kan således mycket väl inträffa, att det kapital, som komme att nedläggas på enskilda jernvägar, blefve mycket större än vi kunna beräkna. En särskild anledning dertill föreligger i den omständighet, som en ärad talare nyligen berörde, då han yttrade, att hvarje förhoppning om en stambana norrut blifvit för långliga tider afskuren genom Riksdagens senast fattade beslut om de norrländska jernvägarnes sträckning. Om så skulle vara förhållandet — en sak, hvarom jag för min del icke är öfvertygad — så ligger det nära till hands att antaga, att invånarne i de norra provinserna skola sjelfva söka skaffa sig en jernväg; då bildas naturligtvis ett bolag, för en sådan jernväg måste naturligtvis stora penningetillgångar anskaffas, och bolaget kommer utan tvifvel att vända sig till staten med anhållan om låneunderstöd till betydliga belopp. Det kan således vara ganska antagligt, att under de år, då Stats-Utskottet påräknat att en högst ringa summa skulle för jernvägarne användas, i stället ett ganska stort belopp komme att dertill åtgå. För öfrigt vill jag tillägga, att i händelse det skulle visa sig, att jernvägsarbetena minskades mer än skäligt vore, så finnes ju alltid en utväg att hjelpa saken, och det är just det norrländska jernvägsväsendet. Ty i fall omständigheterna vid ett sådant tillfälle skulle synas medgifva ett kraftigt fortsättande af arbetena på dessa jernvägar, och staten skulle vilja taga denna sak om hand och främja densamma, så vill det synas mig, som om det icke vore de sämst använda medel, om staten gåfve en eller annan million till fortskyndande af dessa arbeten. Derigenom komme de norrländska provinserna snarast möjligt i åtnjutande af förbättrade kommunikationer och dermed följande fördelar, och statens egna under byggnad varande banor skulle äfven hastigare erhålla en ökad trafik.

Låneunderstöd för enskilda jernvägar. (Forts.)

En föregående talare anförde såsom skäl, hvarför man borde sätta detta anslag till understöd åt enskilda banor temligen högt, att dessa banor under de förflutna åren gifvit en ganska hög procent i behållning. Just denna omständighet vore väl snarare ett skäl för att icke medgifva något bidrag alls. Ty om dessa företag kunna lemna så stor behållning, som han antydde, då torde väl ej några synnerliga svårigheter förekomma att åvägabringa enskilda jernvägar genom aktieteckning och enskilda tillskott samt upptagande af lån utan statens mellankomst. De sifferuppgifter, som den ärade talaren meddelade i fråga om dessa jernvägars behållning, synas mig således mycket förr tala för, att det ifrågavarande anslagsbeloppet sättes temligen lågt. — Här har vidare blifvit ifrågasatt, att de i Utskottets hemställan förekommande orden »när som helst» borde utgå, en begäran, som deremot från andra håll blifvit bestridd. Jag medgifver att Kongl. Maj:t bör ega att disponera

Låneunderstöd för enskilda jernvägar. (Forts.)

dessa medel efter som lämpligast honom synes; men genom begagnandet af orden »när som helst» skulle man möjligen kunna anses hafva gifvit en antydan derom, att man önskade, det understödsbeloppet blefve så snart som möjligt inom en kortare tid fördeladt. Sådant kan visserligen medföra sina fördelar; men om man vill bereda bolag, som ännu icke äro bildade, men hvars konstituerande man snart kan vänta, möjlighet att äfven erhålla del af understödet, då torde det icke vara olämpligt, om dessa medel, i stället för att hastigt fördelas, blefve i viss mån reserverade, så att de kunde efter hand tilldelas dem, som gjorde ansökning derom. Ehuru jag i den reservation jag afgifvit bibehållit de nu berörda orden »när som helst», tillåter jag mig dock, på de skäl jag nu anfört, föreslå sådan ändring i reservationen, att dessa ord uteslutas. Jag får således hos Herr Talmannen anhålla om proposition på följande beslut: »att Riksdagen måtte till låneunderstöd för enskilda jernvägar bevilja och ställa till Kongl. Maj:ts disposition ett extra anslag af tio millioner kronor, att utgå under fem år ifrån och med år 1877, med två millioner kronor årligen, å hvilket anslag Kongl. Maj:t må ega att till understödjande af nya, ännu ej påbörjade enskilda jernvägsanläggningar, anvisa af Kongl. Maj:t beviljade understödsbelopp, att utgå med högst det här ofvan för hvarje år bestämda belopp, samt i enlighet med följande vilkor och bestämmelser».

Herr Rydqvist: För en hvar, som något följt med jernvägarnes historia, är det en känd sak, huruledes kort efter det man i England börjat anlägga jernvägar och kommit till insigt af den omätliga betydelse för industrien och rörelsen i allmänhet, som dessa kommunikationsmedel hafva, uppstod i nämnda land vid slutet af 1830-talet hvad man der kallade dels jernvägsfeber och dels jernvägsraseri. Kapitalen drogos våldsamt in i den nya industrigrenen, och det uppstod derigenom ganska märkliga rubbningar i den ekonomiska ställningen inom landet. Emellertid var England såsom ett utomordentligt rikt och sparsamt land i stånd att temligen snart hemta sig från dessa, att jag så må säga, momentära ryckningar i dess ekonomiska förhållanden och kunde då såsom sedermera, utan att behöfva anlita utlandets hjelp, ur sina egna tillgångar åstadkomma alla de kapital, som det uppdrifna jernvägsbyggandet hade gjort erforderliga. Med ett ord, krisen eller jernvägsfebern derstädes blef icke långvarig. Några år derefter eller i början af 1840-talet kom Frankrike i samma belägenhet; äfven der uppstod en jernvägsfeber. Men äfven detta land är i besittning af så omätliga resurser, att det med egen hjelp kunde åstadkomma allt det kapital som var af nöden, och efter någon tid hade man icke vidare olägenhet af förhållandet, utan jernvägsbyggnaderna fortgingo i allt större och större skala, utan att den ekonomiska och finansiela ställningen rönte den ringaste menliga inverkan deraf. En tid derefter började Förenta Staterna anstränga sig i samma rigtning, och i detta land har jernvägsfebern sedan dess nästan oafbrutet fortfarit. Men fastän äfven detta land har högst betydliga resurser, har det dock från början måst anlita utlandet om hjelp, och detta, i förening med det stora inbördeskrigets följder, har vållat, att mycket stora summor årligen dragas ur landet för att betäcka räntan och amorteringen å den

för jernvägsbyggnaderna åsamkade skulden. Emellertid fortsatte Förenta Staterna med byggandet af jernbanor i en så orimligt stor skala, att intet annat land, icke ens England, kan, om man tager folkmängdens storlek i betraktande, på långt när dermed jemföras. Vid 1872 års slut egde det en jernvägslängd af något mera än 67,000 engelska mil och hade derpå nedlagt ett aktiekapital af 1,648 millioner dollars jemte 3,159 millioner i obligationer; således utgjorde ungefär två tredjedelar lån och en tredjedel eget tillskjutet kapital. Detta ofantliga skuldbelopp blef dock slutligen för den finansiela ställningen i hög grad tryckande, och i förening med åtskilliga andra omständigheter, som det här icke torde vara rätta stället att vidröra, hafva dessa för jernvägsbyggnaderna åsamkade skulder, i väsentlig mån åtminstone, varit anledningen till, att Förenta Staterna allt sedan hösten år 1874 befunnit sig i en ganska svår finansiel kris, som ännu icke är på långt när afslutad. Jag läste sistlidet år i en amerikansk tidning, »New-York commercial Cronicle», Februari 1875, en specifikation på 122 jernvägsbolag, som icke kunnat betala räntan på sina intecknade skulder sedan den 1 Januari 1874, hvilken ränta uppgick till ett belopp af 567 millioner dollars. Huru det sedan gestaltat sig, är mig obekant, hvad de faktiska omständigheterna beträffar; men att af dessa jernvägsbolag det ena efter det andra gjort cession, det är mig bekant, och jag har genom ett bref från Filadelfia erfarit, att i närheten af nämnda stad, således i en af de mest befolkade och industriela delarne af Förenta Staterna, såldes nyligen på auktion en jernväg för ett belopp, som vida understeg inteckningssumman. Det torde således icke kunna bestridas, att amerikanarne gått alltför brådstörtadt till väga, för att förse sitt stora land med jernvägar, och att de nu få vidkännas följderna deraf. Visserligen har en stor del af aktiekapitalet och obligationsbeloppet blifvit försåldt i England, Frankrike och andra europeiska länder, men de betydligaste torde likväl finnas qvar inom landet, och faktiskt är, att en hel mängd af dessa i senare tider icke kunnat betäcka ens räntan å obligationerna, än mindre lemna någon utdelning å aktiekapitalet. Dessa förhållanden hafva naturligtvis haft högst sorgliga följder för innehafvarne af jernvägsaktier och obligationer i Förenta Staterna. Ett annat exempel, hvilket äfven torde mana oss att gå med försigtighet till väga i dessa frågor, kunna vi hemta från vårt grannland Ryssland, som under de sista tio åren särdeles ansträngt sina finansiela krafter och med tillhjelp af utländska lån utvidgat sitt jernvägsnät i högst betydande grad. Men man skall också finna, att den finansiela ställningen i detta land för närvarande ingalunda är lycklig, och den hufvudsakliga anledningen härtill torde, efter mitt förmenande, vara att söka i den öfverdrifna skuldsättningen i utlandet för jernvägsbyggnaderna och de stora räntor och kapitalafbetalningar, som till följd deraf måste årligen verkställas.

Låneunderstöd för enskilda jernvägar. (Forts.)

Hvad nu slutligen vårt eget land beträffar, så vill det synas, som om det nu äfven vore vår tur att gripas af jernvägsfeber. Det är lätt att förklara, att så inträffat; och Stats-Utskottet har utan all fråga rätt, då det i sin motivering framhåller, att det rent af, att jag så må uttrycka mig, är la force des choses, som framtvingar jernvägar i åtskilliga orter, på det icke den derstädes redan förut existerande in-

Låneunderstöd för enskilda jernvägar. (Forts.)

dustrien måtte blifva förqväfd under trycket från de grannar, som blifvit försedda med jernvägar; ty kändt är, att på samma gång som jernvägarne äro af stor nytta för de orter de genomlöpa, verka de deremot tillbakahållande på utvecklingen af de orter, som sakna sådana. Häraf inträffar det nu, att vi hafva 13 till 14 nya bolag som vilja bilda sig, och hvilkas sammanräknade kapital skulle uppgå till omkring 60 millioner. Att sådana bolag bildat sig eller äro på väg att bilda sig, kan således efter min tanke icke väcka den ringaste förvåning, utan ligger i sakens egen natur; och det slutar icke med de 300 mil stambanor och enskilda banor, som vi för närvarande hafva. Sverige behöfver, efter mitt förmenande, tusen mil jernväg innan det blifver någorlunda försedt med sitt behof i detta hänseende; dessa frågor komma således oupphörligt att stå på dagordningen. Utgående från dessa förutsättningar har man nu att besvara den föreliggande frågan: hvilket är för landet nyttigast under nuvarande förhållanden, antingen att pausera med allt bidrag från statens sida till enskilda jernvägsanläggningar eller att i enlighet med Stats-Utskottets förslag bevilja ett understödsbelopp af 15 millioner eller också inskränka sig till de af reservanterna tillstyrkta 10 millionerna? Jag torde till en början, hvad de båda sistnämnda förslagen beträffar, få fästa uppmärksamheten på, att frågan här icke hufvudsakligen gäller de 15 eller 10 millionerna eller rättare sagdt de differerande 5 millionerna; ty det torde väl vara sannolikt, att åtminstone några af de nu projekterade banorna icke för närvarande kunna komma till stånd utan understöd af staten, ock då betyder denna skilnad på 5 millioner mycket mera; ty dertill skall då läggas det af de enskilde bolagsmännen tillskjutna aktiebeloppet för de jernvägar, som kunnat åvägabringas genom det högre anslagets beviljande, men som i brist på understöd icke kunnat utföras, om endast det lägre anslaget blifvit af Riksdagen bifallet. Att det nu borde inträda en paus i jernvägsbyggandet och att således Utskottets betänkande borde helt enkelt afslås, det anser jag för min del vara särdeles olämpligt af många skäl, med hvilkas framställande jag nu ej vill upptaga Kammarens tid; för dem har redan af flere föregående talare blifvit till fyllest redogjordt. Men då jag för min del icke heller vill bidraga till att framkalla utbrottet af en verklig jernvägsfeber i vårt land, så vill jag å andra sidan icke gå så långt som Utskottet föreslagit. Jag ber att få fästa uppmärksamheten på, att man visserligen icke kan säga, att sistlidet år 1875 varit ett för Sverige i ekonomiskt hänseende lyckligt år, emedan åtskilliga af våra större industrigrenar icke befunnit sig i något blomstrande skick. Men man kan icke heller påstå, att det varit ett dåligt år, emedan vår modernäring, jordbruket med dess binäringar, icke led något afbräck. Jag tror mig dock kunna tryggt säga, att under samma år 1875 våra bankofullmäktige vid åtskilliga tillfällen icke hade så synnerligen lätt att reda sig, d. v. s. att tillgången på vexlar var icke så särdeles ymnig, och detta oansedt att det då från utlandet drogs in ett betydligt lån till fortsatt arbete på statsbanorna. Kändt är ock, att en större summa äfven ingick till allmänna hypoteksbanken från utlandet, att icke tala om åtskilliga andra resurser från samma håll. Men hade icke dessa utvägar då funnits att tillgripa för liqviderande af vexel-

behofvet, så befarar jag, att bankofullmäktige kommit i en vida sämre ställning än hvad nu blef förhållandet. Men så beskaffade förhållanden och ännu sämre kunna lätt inträffa under de kommande åren. Sverige har varit nog lyckligt, att det nu under flera år haft goda skördar; men sådana kunna vi ju icke ständigt och jemt påräkna. Få vi ett dåligt år eller ett missväxtår, så kommer taflan med afseende på våra ekonomiska förhållanden att visa sig helt annorlunda än nu. I min tanke bör man således visserligen icke helt och hållet upphöra med att lemna lån åt enskilda bolag, hvilka framlägga planer till sådana linier, som regeringen anser vara eller kunna blifva till stort gagn för landet. Men jag tror icke heller att man gör rätt i att bevilja hela det belopp, som Stats-Utskottet föreslagit, emedan man genom en sådan tillökning af anslaget liksom skulle gifva på hand, att man, om jag så får uttrycka mig, ville lägga ytterligare eld under grytan. För närvarande bör man i detta afseende gå något försigtigare till väga. Jag anser mig böra på de af mig nu anförda skäl instämma i Grefve Mörners reservation.

Låneunderstöd för enskilda jernvägar. (Forts.)

Herr Leijonancker: Man får vara tacksam, att Stats-Utskottet icke helt och hållet förbisett landets intresse och dock gjort något för detta intresses befordrande, om ock icke så mycket som man skulle kunnat önska. Utskottet har åtminstone icke drifvit försigtigheten in på oförsigtighetens område.

För min del har jag en något olika uppfattning om jernvägarnes verkningar och huru man skall bedöma desamma, än en och annan af de föregående ärade talarne. En jemförelse, som man här begagnat, har varit att sammanställa jernvägarne med fabriksanläggningar, och man har då talat om huru sådana anläggningar kunna, genom att man gifver dem en oförståndig utveckling och på dem nedlägger för stora kapital, föra sina egare till ruin. Det är sant; men man förbiser vid jemförelsen att en fabriks bestånd är beroende af att dess tillverkning kan försäljas, och att om der tillverkas mera varor, än som finna afsättning, då är ruin för handen. En anläggning deremot, som ingenting tillverkar, utan blott är ett redskap att begagnas af dem, som drifva tillverkning, måste stå i ett helt annat förhållande än en fabrik. Detta senare är fallet med en jernväg. Hvar och en, som lägger ned penningar på något, har en rimlig fordran att af sina penningar draga någon inkomst; men sättet att hemta inkomst af penningar, nedlagda på en jernväg, är helt och hållet olika mot sättet att draga afkomst af en fabrik, och skilnaden är den, att då fabrikanten har något att sälja, jernvägsegaren endast utbjuder sitt redskap, jernvägen, till begagnande. Om denna uppfattning är rigtig, såsom jag för min del tror, har man mycket lätt att finna den rätta klaven för att bedöma huruvida en jernväg bör anläggas eller icke. Finnes deraf ett verkligt behof eller icke? Finnas i den landsdel, der jernvägen är ifrågasatt, en mängd industrier af den beskaffenhet, att de vilja mot en skälig afgift begagna det redskap, man utbjuder, och begagna det i en sådan skala, att kostnaderna på redskapet kunna i någon mån återgäldas? Kan denna fråga besvaras med ja, då finner jag för min del ingen fara vid att gå temligen långt i jernvägsanläggningar. Flere af

Låneunderstöd för enskilda jernvägar. (Forts.)

talarne i denna fråga och bland dem en af de första, hvilken i denna stund är en motståndare till ett utsträckt jernvägsbyggande, hafva förnekat jernvägarnes kolossala inflytande på ett lands materiela välstånd. Det är sant, att detta inflytande kunna de icke ega, om icke landet har ett verkligt behof af dem och begagnar dem. Men behöfver man detta redskap och brukar det, då vet jag icke, hvarföre man icke skulle anskaffa detsamma. På samma sätt som — för att begagna en liknelse, hvilken synes mig ligga mycket närmare till hands än den begagnade jemförelsen med en fabrik — den som drifver en sådan rörelse, att han kan med fördel för densamma använda två lokomobiler, men skaffar sig endast en, utan tvifvel handlar oklokt. Det är under den öfvertygelsen att alla näringar i denna stund stå på den punkt, att de icke kunna utveckla sig så som de böra det, med mindre jernvägskommunikationer åstadkommas i en vida större skala, än hvad nu är fallet, som jag både väckt motion om ganska betydliga anslag till sådana företag och nu vågar uttala den mening, att det vore i landets sanna intresse att icke stanna vid det obetydliga belopp, som en del talare här velat för detta ändamål lemna, och kanske icke heller vid den summa, Utskottet förordat.

Jag påminner mig här något som tilldragit sig i ett annat land, och som just nu rinner mig i sinnet på grund af dess tillämplighet för den fråga, som här är å bane. Efter de enorma förlusterna under 1848 och 1849 årens krig befann sig Sardinien i den sämsta ekonomiska ställning, hvari kanske någonsin ett land befunnit sig. Hvad gjorde då den minister, som på den tiden hade ledningen af detta lands styrelse i sin hand? Han kom icke och sade, att landet i dess utmattade tillstånd borde pausera i utvecklingen af sina kommunikationer, utan med full insigt af, att jernvägar voro nödvändiga för att uppdrifva landets industri och derigenom sätta detsamma i stånd att betala de ökade skatterna och fem- till sexdubblade räntorna, begärde han på en enda gång 200 millioner för jernvägsbyggnader och dessutom åtskilliga tiotal millioner till andra anläggningar för industriens utveckling. Han fick nära nog hela sitt land emot sig, och man föreställde sig, att man genom att följa honom rusade till landets förderf; men med kraften af sitt öfverlägsna snille drog han det oaktadt alla med sig och dref sin vilja igenom. Han lefde icke många år derefter, men dessa år voro dock tillräckliga för att visa, huru rigtigt den mannen hade kalkylerat. Tro herrarne väl, att Sardinien efter endast 6 till 7 år skulle befunnit sig i en så förbättrad ställning, om Cavour i stället hade sagt: låt oss pausera och låt oss icke anskaffa detta redskap mer än för en liten del af landet i sender? Han ansåg redskapet vara lika nödigt i den ena delen af landet som den andra, och han skaffade det derför i stor skala. Följderna voro utomordentliga, och mannen lefver och skall lefva i ett välsignadt minne, så länge en sardinier finnes.

Här hafva uttalats farhågor för ett för långt drifvet jernvägsbyggande. Jag vet också, att faror deraf kunna uppstå och verkligen gjort sig gällande i vissa länder, och jag vill ingalunda med någon min åtgärd eller med min röst leda landet in på en farlig väg. Men när vådor uppstått af ett jernvägsföretag, har detta egentligen berott

af en enda orsak, att nemligen landet för detta företag ansträngts genom en alltför stor aktieteckning. Det är icke de lån, *staten* upptager, som kunna bringa ett land i en kris; i värsta fall kan deraf föranledas en obetydlig skatteförhöjning, men en penningekris kan jag för min del icke finna möjlig derigenom, att staten tager upp utländska lån och använder dem för produktiva ändamål. Deremot, om de erforderliga medlen skola beredas genom aktieteckning, säger det sig sjelf, att, om man på företaget i fråga använder mera penningar än landet har tillgång till, man skall komma i bekymmer, helst om man, för att få företaget till stånd, sökt att uppamma en jernvägssvindel. I de två länder, der man af jernvägsbyggandet egentligen förmärkt någon rubbning i de ekonomiska förhållandena, har detta hufvudsakligen haft sin anledning i en med mycken skicklighet uppdrifven svindel i aktiehandeln. Men omöjligen kan jag föreställa mig att en penningekris någonsin kan uppstå genom de lån, staten upptager för sina egna jernvägsbyggnader, lika litet som genom de lån, staten ugptager för att befordra enskilda jernvägsanläggningar, så vidt man icke till dessa jernvägsanläggningar fordrar för stora bidrag af de intresserade i orterna. Det är af detta skäl, jag skulle anse det oklokt, om staten skulle vilja nedsätta låneunderstödet för dylika företag till hälften af anläggningskostnaden i stället för två tredjedelar; derigenom skulle man endast taga ett steg för att komma i de svårigheter, man vill undvika. En måhända för det närvarande befintlig förlägenhet i vårt land har, efter hvad jag tyckt mig finna, afskräckt mången från att gå längre än hvad Stats-Utskottet föreslagit, och till och med från att gå så vida. Genom att upptaga alltför många lån inom landet, säger man, bereder man vissa bankinrättningar svårighet att maniera de lån, hvilka de kontraherat. Jag tror, att så *kan* vara fallet och *måste* blifva fallet, om bankerna åtagit sig större lån, än som motsvaras af de besparingar, hvilka göras i landet och derför kunna skrinläggas i en obligation. Men om också det skulle vara förhållandet, att en förlägenhet verkligen är rådande, beroende deraf att för mycket obligationer ligga hopade i vissa kassor, ser jag icke, att man hjelper detta genom att inställa jernvägsbyggandet. Men man hjelper det genom att icke upptaga ytterligare lån inom landet, och man hjelper det i synnerhet genom att så hastigt som möjligt uppdrifva landets industri, så att de tillgängliga medlen att nedlägga i obligationer ökas. Det är det enda praktiska sättet att komma ur den dilemman att hafva för mycket osäljbara papper i sin portfölj.

Låneunderstöd för enskilda jernvägar. (Forts.)

Att statens mellankomst vid det enskilda jernvägsbyggandet medför betydliga fördelar för landet, torde väl svårligen kunna förnekas. Jag vill endast påpeka en fördel deraf, som icke är den minsta, eller den ojemförligt större billighet, hvarmed jernvägarne kunna åstadkommas till följd af den minskade kapitalrabatten vid de erforderliga medlens upplånande. Staten har en kredit, som icke något enskildt bolag kan få, och när staten ingenting äfventyrar på lånets upptagande och utgifvande, vet jag icke, hvarför staten icke skulle i sitt eget intresse på detta sätt mellanträda och bidraga till landets utveckling. Om vi icke 1871 hade begått det misstaget, att till understöd för enskilda jernvägsanläggningar anvisa en alltför ringa summa och derigenom in-

Låneunderstöd för enskilda jernvägar. (Forts.)

skränka jernvägsbyggandet, hade säkerligen ett högst betydligt antal millioner kronor varit för landet besparadt. Ty det är egentligen under de senare åren som utländska kapitalets direkta användning på jernvägsbyggandet börjat. Behofvet af jernvägar var så oafvisligt, att invånarne i orterna måste, för att skaffa sig detta redskap, gripa till hvilka medel som helst, äfven om de voro aldrig så dyra. Hade staten vid början af 1870-talet anvisat större summor för de enskilda jernvägarne, hade medlen för dessas utförande icke behöft anskaffas så dyrt, och landet hade i denna stund varit en icke obetydlig del rikare.

Att jag nu skulle önska ett ganska mycket högre anslag än hvad Stats-Utskottet föreslagit, kan icke förefalla underligt, då jag väckt motion om understöd för en större jernväg inom den ort jag tillhör, och är lifligt öfvertygad om denna jernvägs nödvändighet för den ganska betydliga landsdel, som skulle deraf beröras. Det gäller en stor sträcka af landet fran Göteborg till Helsingborg af mer än 20 mils längd och 8 till 10 mils bredd, för hvilken landsdel staten hittills icke gjort något till kommunikationernas förbättrande. Jag har aldrig hyllat den satsen, att rättvisan fordrar, att den ena landsdelen skall komma i åtnjutande af samma fördelar, som den andra. Jag ser icke saken ur den synpunkten, utan bedömer den ensamt från den sidan, huruvida det kan vara till nytta för staten, att denna stora del af landet vinner en högre utveckling; och är detta fallet, då bör, efter min uppfattning, också staten träda emellan. Landskapet Halland har, sedan det vans till Sverige, varit af staten i ytterlig grad misshandladt. Under de första 150 åren efter dess afträdande till svenska kronan var det till och med så illa behandladt, att man med skäl kan fasa öfver de mått och steg, hvilka togos till förtryckande och qväfvande af all industri inom landskapet, och från att vara en välmående ort sjönk provinsen ned till sådan fattigdom, att jag minnes när man på riksdagen sade, att man kunde skänka bort det fattighuset. Genom egen kraft och verksamma personers sträfvanden har förhållandet numera blifvit vida förbättradt, och provinsen intager nu öfver hufvud taget en ganska god ställning i ekonomiskt afseende. Men för att gå ytterligare framåt, behöfver den förbättrade kommunikationer, och jag hoppas, att den dag icke skall vara långt aflägsen, när staten inser sin egen fördel och sin skyldighet att understödja denna hittills missvårdade del af landet.

Jag vill icke framställa yrkande på någon annan summa, än den Stats-Utskottet föreslagit, då jag icke anser mig hafva anledning att för ett sådant yrkande förvänta något verksamt understöd inom Kammaren; men jag förbehåller mig rätt att under öfverläggningens fortgång få göra ett sådant yrkande, om jag skulle finna det lämpligt.

Herr Wallberg: På det högsta ber jag att få betyga Stats-Utskottet min tacksamhet för att Utskottet i den kraftiga och värdefulla motiveringen till dess betänkande vitsordat, att förbättrade kommunikationer äro en mäktig häfstång för höjande af ett lands förkofran, och att staten genom att befrämja det enskilda jernvägsbyggandet gagnar landets utveckling i dess helhet. Något äfventyr för staten, säger Utskottet, har hittills icke varit med försträckningarne till de

enskilda jernvägsbolagen förenadt, och Utskottet anser icke heller, att man behöfver frukta att förhållandet härutinnan för framtiden skall blifva sämre. Att, såsom det vidare heter i betänkandet, »staten genom att nu upphöra med enskilda jernvägsanläggningars understödjande, knappast skulle kunna anses hafva fullt billigt behandlat de orter eller landsdelar, hvilka voro beredda att kraftigt bidraga till åstadkommande af jernvägsförbindelser», är en sanning, som kännes allt för väl af de orter, som äro vanlottade på jernvägskommunikationer. Utskottet finner icke heller någon risk för staten vara förenad med att såsom hittills med statsbidrag befrämja enskilda jernvägsanläggningar, och långt ifrån att hysa någon farhåga för att statens kredit skulle förlora genom upplåning af medel för sådana ändamål, anser Utskottet att statskrediten bör derigenom stärkas. De gjorda invändningarne mot ett fortsatt beviljande af statsbidrag till enskilda jernvägsföretag, har Utskottet icke tillmätt någon betydelse, utom tvärtom har Utskottet varit af den åsigt, att ett upphörande med dylika bidrags beviljande skulle komma att verka skadligt. Under sådana förhållanden, säger Utskottet vidare, vore det »oförenligt med det allmännas fördel, om medel skulle saknas till utförande af sådana nya jernvägsanläggningar, hvilka kunde på ett verksamt sätt befrämja utvecklingen af landets näringslif; och då medlen skulle ställas till Kongl. Maj:ts disposition, för att efter hans beprövande användas, låge, enligt Utskottets förmenande, deri en garanti för att icke medlen skulle blifva origtigt fördelade på de olika företagen.

Låneunderstöd för enskilda jernvägar. (Forts.)

Ordföranden i Stats-Utskottet har lemnat en så fullständig och upplysande utredning om den afkomst jernvägarne lemna, att jag för min del icke skulle draga i betänkande att medverka till en vida högre summa, än Utskottet föreslagit; men då denna summa af 15,000,000 kronor äfven af chefen för Civildepartementet blifvit godkänd under tillkännagifvande, att han icke önskade att den skulle öfverskridas, vill jag icke påyrka någon förhöjning deri, ehuru jag verkligen tror, att landet skulle kunna bära en större årlig understödssumma, och, derest det årliga understödsbeloppet förhöjdes och tillika beviljades för något flera år, än här är föreslaget, jernvägsbolagen skulle med större visshet kunna emotse den tidpunkt, då bidrag kunde blifva dem lemnade. Om nu det af Stats-Utskottet föreslagna beloppet, 15,000,000 kronor, beviljas, och vi antaga, att de jernvägsanläggningar, hvilka redan, i stöd af väckta motioner, visats vara i behof af låneunderstöd och anslag till ett sammanlagdt belopp af 44,336,999 kronor 99 öre, skulle af Kongl. Maj:t pröfvas vara till låneunderstöd lika berättigade, så skulle i allt fall detta understöd, i stället för att såsom hittills i allmänhet hafva beviljats till belopp, motsvarande två tredjedelar af anläggningskostnaden, endast kunna utgå med två tredjedelar af hvad för de flesta anläggningarne blifvit begärdt och en sjettedel af byggnadskostnaden. Redan detta synes mig vara ett fullt tillräckligt skäl att åtminstone icke nedsätta anslagsbeloppet under hvad Stats-Utskottet tillstyrkt. Något är bättre än intet, och ehuru jag tror, att, med en så ringa anslagssumma som 15,000,000 kronor, provinsen Halland icke har utsigt att få stor anpart deraf, hoppas jag dock att den skall få något. Att gå varsamt och försigtigt tillväga, i synnerhet när det

Låneunderstöd för enskilda jernvägar. (Forts.)

gäller staten, är en sats, som jag måste skänka mitt godkännande; men då endast 15,000,000 här begäres, vill jag hoppas, att åtminstone den summan icke må möta motstånd.

Det har sagts, att 78 mil enskilda jernvägar äro utförda utan låneunderstöd af staten; men just dessa 78 mil jernvägar torde så hafva medtagit både de enskildes och penningeinstitutens krafter, att ytterligare ansträngningar från deras sida för jernvägsbyggnader måhända svårligen kunna under den närmaste tiden påräknas. Otvifvelaktigt vore det dock en nationalvinst att gå hastigt till målet, och att söka åstadkomma en paus i det enskilda jernvägsbyggandet, genom att anslå ett ringa belopp till dess understödjande, vore möjligen just att på ett eller annat ställe i landet framkalla ansträngningar, hvilka blefve för landet högst dyrbara; ty det finnes orter, för hvilka det är så af behofvet påkalladt att få förbättrade kommunikationer, att snart sagdt intet offer derför är dem för stort, och att de hellre än att undvara detta mäktiga verktyg skulle underkasta sig nära nog hvilka vilkor som helst. Det synes mig för öfrigt, att, då staten här endast uppträder, så att säga, såsom garant, d. v. s. lånar upp medlen och fördelar dem på olika delar af landet, hvilka derefter blifva de egentliga gäldenärerne, statens risk reducerar sig till mycket små dimensioner.

Ehuru jag således gerna skulle medverka till ett vida högre anslagsbelopp, än det hvarvid Utskottet stannat, vill jag likväl på de skäl jag förut angifvit, för närvarande förena mig med dem, som yrkat bifall till Utskottets förslag.

Herr Ribbing, Carl: Att jag i likhet med den näst siste talaren, ledamoten på hallandsbänken, helst hade sett, om Stats-Utskottet i detta fall kunnat tilltro sig att föreslå beviljandet af en något större summa än Utskottet föreslagit, torde vara tydligt, då jag för min del vågat att uti min motion föreslå det en så betydlig summa som 12 millioner skulle lemnas såsom lån för en jernvägsförbindelse mellan Tenhult och Göteborg.

Om jernhandteringen är en vigtig näring för vårt land och om vidare för denna handterings rätta bedrifvande det fordras goda kommunikationer, eller hufvudsakligen jernvägskommunikationer, så är det ju också temligen tydligt och klart, att inom landets bergslager jernvägar böra anläggas. Att så ock kommer att ske och den bergslag, som finnes inom den ort jag tillhör, äfven någon gång skall lyftas ur den lägervall, hvari den för närvarande ligger, vill jag hoppas. Det är således min fasta och innerliga öfvertygelse att, då jernvägskommunikationer äro det enda vilkoret för att denna bergslag äfven skall få en framtid, sådana kommunikationsanstalter äfven der förr eller senare skola komma till stånd. Jag tror icke, att någon inom denna ärade Kammare skall kunna neka rigtigheten af denna min åsigt. Frågan är nu blott, när den rätta tidpunkten är inne för att vidtaga byggandet af denna kommunikationsanstalt. I afseende å väljande af tidpunkten är det nog säkert, att vi böra taga landets stora finansiela förmågor till råds och af dem hafva vi äfven såväl i skrift som i tal hört, att tidpunkten nu icke är särdeles lämplig för att vidtaga de åtgärder i afseende å utvecklingen af våra kommunikationsanstalter,

som nu äro ifrågasatta. Man har rådt till varsamhet, men jag undrar just, om Utskottet icke iakttagit varsamhet i detta fall, då Utskottet, sedan framställningar gjorts om lemnande af lån till så stort belopp, som mellan 40 och 50 millioner, endast föreslagit 15 millioner. Det tyckes nog vara att gå varsamhetens väg, eljest vet jag icke hvar den skulle vara. Efter min tanke är det särdeles vigtigt att, så länge landet behöfver nya jernvägsanläggningar — så långt bör man väl kunna se in i framtiden, att ännu flera sådana skola vara till nytta, då vi ega så många landsdelar, hvilka i sig innesluta stora skatter, som kunna för landet tillgodogöras — låta dessa arbeten fortgå jemnt och lugnt utan någon synnerlig pausering, ty det är ju af vigt, att få behålla de ledande männen af dessa arbeten och de arbetare, som dervid äro vane, utan att man skall behöfva se dem periodvis lemna landet för att söka sig förtjenst uti det yrke, de valt. Så är verkligen förhållandet i vårt land, att både jernvägsbefäl och arbetare härifrån sökt sig ut åt främmande land och detta skulle jag för min del önska förekomma.

Låneunderstöd för enskilda jernvägar. (Forts.)

Det har redan blifvit så mycket taladt i detta ämne och frågan har blifvit så väl utredd, att jag skulle göra mycket orätt, om jag upptoge Kammarens tid längre än som behöfdes, för att jag skulle kunna med några få ord meddela Kammaren min tanke i frågan och den är, såsom flere andra talare redan yttrat, att det väl icke kan vara skäl att yrka någon förhöjning i den af Stats-Utskottet ifrågasatta summa af 15 millioner. Så vidt som icke något yrkande i den rigtning, som jag helst önskade, d. v. s. afseende en förhöjning af summan, blifver gjord, får jag således för min del yrka bifall till Stats-Utskottets förslag.

Grefve Posse, Gustaf: En talare, som nyss hade ordet, började med att yttra sin tacksamhet mot Stats-Utskottet, och äfven jag vill börja dermed, ehuru icke af samma anledning som denne talare. Jag vill nemligen uttrycka min tacksamhet mot Stats-Utskottet derför, att Stats-Utskottet icke företagit sig att fördela anslaget mellan de särskilda banorna, utan lemnat detta åt Regeringen. Jag tror nemligen, att det är af mycket stor vigt att strider om jernvägarne blifva aflägsnade ur representationen, ty så länge de der finnas, leda de till de mest förunderliga förhållanden, hvarpå vi sågo ett lysande bevis i Andra Kammaren i Lördags, då Herr Treffenberg uppträdde mot och Herr Jöns Persson för Regeringen. Detta är ju ett bevis på så besynnerliga förhållanden, att det måste vara af vigt att göra slut derpå ju förr desto hellre. Derför tror jag att man har allt skäl att vara tacksam mot Stats-Utskottet derför, att det upptagit den princip, att allt, som skall gifvas åt enskilda jernvägar, öfverlemnas till Regeringens disposition.

Hvad nu beträffar sjelfva den föreliggande frågan, så står jag på den ståndpunkt, att jag helst skulle vilja, att en paus gjordes i jernvägsbyggandet, och jag skulle derför vilja yrka rent afslag; men såsom representant för en provins, som fått så mycken hjelp till sina jernvägar, anser jag mig förbunden att icke helt och hållet motsätta mig andra orters begäran om understöd för samma ändamål. Detta

Låneunderstöd för enskilda jernvägar. (Forts.)

är för mig det skäl, som tvingar mig att rösta för, att något gifves åt de enskilda jernvägarne. Dertill kommer att, om vi nu helt och hållet pausera och icke gifva något, uppstår en så mycket större rusning sedermera, och vi skulle möjligen derigenom framkalla ännu svårare förhållanden än dem, vi nu frukta. Af dessa skäl kommer jag för min del att rösta för ett anslag.

Sjelfva summans storlek har jag deremot icke gjort klar för mig mer än i ett enda fall, nemligen, att jag skulle vilja, att de enskilda bolagen sjelfve tecknade hälften af anläggningskostnaden, och jag skulle derför vid den slutliga voteringen hellre vilja rösta för ett större anslag med strängare vilkor, än för ett mindre med rymligare vilkor. Men blir det ett mindre anslag, då anser jag att vilkoren ej behöfva vara så stränga.

Emellertid vill jag för närvarande icke framställa något yrkande, utan afvaktar den vidare öfverläggningen i frågan.

Herr Bennich: Vid riksdagens början, då här haglade motioner om millioners anslag till enskilda jernvägar, förekom det mig verkligen såsom om man borde ställa sig på en återhållande ståndpunkt, emedan, med allt erkännande af jernvägarnes nytta och nödvändighet, man dock kunde tycka att något mindre brådstörtande med deras byggande kunde vara önskligt. Men sedan Stats-Utskottet behandlat frågan och framkommit med ett efter min tanke på goda skäl grundadt förslag, har jag blifvit allt mer och mer böjd att frångå min första tanke eller att 10 millioner vore det högsta, som borde lemnas åt de enskilda jernvägarne, och vill nu gerna vara med om att höja summan till 15 millioner. I hufvudsak har jag således ingenting att anföra annat än att jag ämnar rösta för Stats-Utskottets förslag i denna punkt.

Men under diskussionen har förekommit ett och annat yttrande, som jag icke alldeles kan med tystnad förbigå.

En ärad talare från Elfsborgs län varnade oss för jernvägsfeber och häntydde på de olyckliga följder deraf, som inträffat i Nordamerika och Ryssland. I det förra landet hade en mängd jernvägsbolag störtat och måst realisera sina tillgångar men icke kunnat hvarken betala obligationerna eller bibehålla sina jernvägar, och allt detta ansåg talaren egentligen vara en följd af jernvägsfeber. På samma sätt skulle det hafva gått till äfven i Ryssland och af samma orsak. Jag vill dock fästa uppmärksamheten på att det antagligen finnes en annan orsak, hvilken icke så litet bidragit till att jernvägarne i dessa länder icke kunnat bära sig och det är den prohibitistiska lagstiftning, som i dessa länder sedan lång tid gjort sig gällande, en lagstiftning, som hämmat industriens utveckling i alla delar; och hvartill tjenar det att bereda fortskaffningsmedel för industriens alster, om man förqväfver sjelfva industrien?

Jag har velat begagna tillfället för att fästa uppmärksamheten härpå för den händelse vi framdeles komma att behandla frågor, som härmed ega nära sammanhang.

Att det icke är blott jernvägsfeber som gjort att jernvägarne gått under i Amerika ber jag att få ådagalägga med ett annat förhållande. Amerikas handelsflotta har, såsom väl är bekant, mer och mer gått till-

baka på senare tid och kan icke uthärda täflan med andra länders. Amerikanarne sjelfva erkänna att skälet till detta förhållande ligger deri, att prohibitismen fördyrat alla materialier för skeppsbyggeriet. På detta sätt går det då man lagstiftar efter origtiga grundsatser och när sedermera resultatet visar sig, kastar man skulden på andra förhållanden, som kanske icke alls hafva med saken att göra. Det var denna lilla erinran som jag, jemte det jag förklarar mig understödja Stats-Utskottets förslag, velat göra.

Låneunderstöd för enskilda jernvägar. (Forts.)

Herr Hallenborg: Om någonsin en representants förmåga att bilda sig ett opartiskt omdöme sättes på ett svårt prof, är det då han skall afgifva sitt votum öfver förslag till jernvägsanläggningar. Det förhåller sig nemligen så, att de, som äro i stort behof af sådana förbindelser, vanligen se saker och ting i en allt för ljus dager, under det de, som icke hafva någon särdeles sannolikhet för att någonsin kunna få jernväg i sin ort, se saken allt för mörkt och slutligen de, som fått jernväg, i sin belåtenhet att ega den, på en gång blifva så särdeles förståndiga, att de nästan visa allt för stor likgiltighet för andras anspråk att äfven komma i åtnjutande af denna förmån.

Då jag har äran tillhöra en provins, som dels genom statsbidrag och dels genom enskilda ansträngningar fått de jernvägar, hvaraf den varit mest i behof, skulle man kunna tro mig tillhöra dem, som se denna fråga med likgiltighet. Så är dock icke förhållandet. Då man erinrar sig den ställning, hvari vi befunno oss, då vi skulle försöka skaffa oss statslån till våra jernvägar; då man minnes alla de obehag vi fingo utstå för att inom provinsen erhålla aktieteckning, hvilken ofta vägrades till och med af dem, som bevisligen skulle erhålla fördelar af jernvägen; då man ihågkommer alla de hånfulla anmärkningar som gjordes mot den rika provinsen, som begärde lån; då kan man väl sätta sig in i deras ställning, som begära understöd för jernvägsanläggningar, och jag tror mig derför kunna opartiskt bedöma förevarande fråga.

Hvad nu de skånska jernvägarne beträffar spåddes till en början, att de icke skulle komma att inbringa de inkomster, som beräknats, och att staten på dem skulle göra en ganska stor förlust. Lyckligtvis har det visat sig, att dessa farhågor voro ogrundade. De jernvägar som anlades, nemligen mellan Kristianstad och Hessleholm, mellan Helsingborg och Billeberga, Landskrona och Eslöf, Eslöf och Ystad, hafva under hela den tid, de åtnjutit statslån, ordentligt betalt annuiteten och de flesta af dessa jernvägar äro i den ställning, att de till aktieegarne utbetala en större eller mindre ränta å kapitalet. Om också den sistnämnda jernvägen ännu icke gifver någon större utdelning, kommer det deraf, att, sedan statslånet beviljats af Riksdagen och vilkoren skulle underställas jernvägsbyggnadsstyrelsen, ålade denna jernvägen att öka sin banvall med 2 fot och öfverbyggnad med 2 ℔ hvarigenom bolaget blef tvunget att öka sin skuld med 400,000 kronor, hvilket belopp under tiden fått balanseras, men oaktadt detta och oaktadt många ogynsamma år betaltes annuiteten å lånet, och detta tyckes visa att farhågorna att staten skulle göra förlust om den med $^2/_3$ bidroge till jernvägsanläggningar, äro ogrundade. Jag anser derför att Stats-Utskottets förslag om bidrag af $^2/_3$ icke är på något sätt origtigt, hvaremot, om

Låneunderstöd för enskilda jernvägar. (Forts.)

den åsigt skulle göra sig gällande att aktietecknarne skulle tillskjuta hälften och staten bidraga med hälften, detta i min tanke vore att betrakta såsom rent afslag. I tätt befolkade trakter kan det låta sig göra att erhålla teckning för halfva beloppet, men i trakter, der folkmängden är mindre, skulle följden blifva att de större jordegarne finge allt för mycket anstränga sig för att komma upp till halfva beloppet. Jag skulle visserligen kunna anföra åtskilligt annat till stöd för Stats-Utskottets förslag, men då tiden är långt framskriden och flere talare anmälda, ber jag endast att få tillägga några ord.

Jag hoppas att, hvad Riksdagen än kommer att bevilja åt dessa jernvägar, Riksgäldskontoret måtte få så fria händer som möjligt och att icke genom någon sorts restriktioner det behöfliga lånets upptagande måtte försvåras. Det är tydligt och klart att, då frågan om upptagande af lån är af den beskaffenhet, att den af Riksdagen skall afgöras och afhandlas för öppna dörrar, så kommer diskussionen i ämnet till allmänhetens kännedom med den påföljd, att, innan långifvaren får emottaga något anbud, vet han på förhand, huru långt den lånesökande har rättighet att sträcka sig och blir han derigenom i tillfälle att fordra vilkor vida mer betungande än om han tror att denne har fria händer både med afseende å penningemarknaden och räntefoten samt öfriga med lånet sammanhängande vilkor.

Slutligen vill jag betona den åsigt, som ofta blifvit uttalad nemligen att tacksamhet icke finnes i politiken. Jag tror också att det är mycket farligt att i politiken helt och hållet låta leda sig af känslan och icke låta förståndet tala, men jag är äfven af den tanke, att i sådana frågor, der det gäller landets förkofran, de särskilda orternas representanter böra räcka hvarandra en hjelpsam hand, då sådant kan ske icke allenast utan fara utan till fördel för staten, och då jag, som sagdt, tillhör en provins, som kommit i åtnjutande af de fördelar jernvägarne medföra, anser jag det såsom en kär pligt att såsom uttryck af min tacksamhet vid detta tillfälle uttala den önskan, att Stats-Utskottets förslag måtte blifva bifallet.

Herr Wallenberg: Då den ärade representanten Herr G. de Maré från Kalmar län behagat yttra att jag skulle helt och hållet underkänna värdet af jernvägar, men jag deremot alldeles icke sagt detta utan endast att man kan skaffa sig jernvägar på ett så brådstörtadt sätt att de kosta mer än de äro värda, får jag lof att uppvakta med ett exempel.

Här begäres nu fyratiofyra millioner kronor till understöd åt nya jernvägsanläggningar. Förutsätt för ett ögonblick att Riksdagen vore så hänförd af alla dessa framställningar, att den beviljade hela summan. Riksgäldskontoret fick order att genast upplåna penningarna och så ställdes dessa till de respektive bolagens disposition. Antag till och med att den återstående tredjedelen af anläggningskostnaden blefve af aktieegare inbetald eller åtminstone att reverser derå utfärdades. Då frågar jag hvar och en: skulle icke derigenom uppkomma en sådan omstörtning i all produktion inom landet och skulle icke alla arbetskrafter blifva så förryckta, att här skulle inträffa en ganska våldsam *kris*. Det är tydligt att så skulle ske; det kan icke bestridas, och det finnes väl

ingen menniska, som, hur hängifven han må vara för jernvägsanläggningar, skulle önska att detta inträffade. Men, om de finnas, som i sin ytterlighet icke medgifva att följden skulle blifva sådan, måste väl erkännas att nitet för jernvägarne kan öfverdrifvas så, att statens krafter blifva ansträngda på ett sätt, som ingalunda kan vara gagneligt. Talaren har vidare sagt att bergslagsbanan fått statslån. Då jag är medlem i styrelsen och sålunda tager en obetydlig del i hvad som der pågår, är jag i tillfälle att lemna den upplysning att fem millioner kronors lån erhållits för den del af jernvägsanläggningen, som löper mellan Ludvika och Kil, men för anläggningen från Falun—Ludvika och för den betydliga sträckan Kil—Göteborg, som uppgår till tjuguen mil, har intet statsunderstöd erhållits. Hela anläggningskostnaden från Falun till Göteborg utgör 46 millioner. Det lemnade understödet är således på det hela taget mindre än en *nionde* del. Vilja andra nöja sig med ett statsbidrag af endast $^1/_9$ af anläggningskostnaden, då skall jag tänka på saken och icke göra några svårigheter.

Låneunderstöd för enskilda jernvägar. (Forts.)

Den ärade ordföranden i Stats-Utskottet har gifvit luft åt sin missbelåtenhet med Lördagens beslut och antydt att de delar af Norrland, som komma att lida af beslutet, skulle göra ansträngningar i följd deraf. Jag tror att de komma att förhålla sig ganska stilla och icke göra några nämnvärda ansträngningar. De hafva nog annat att rigta sina krafter på, och jag tror icke att der är någon, som tänker på att anlägga någon linie till Håssjö, åtminstone för närvarande, så att den farhågan behöfver man icke hysa.

Vidare har ordföranden upplyst Kammaren om, att de enskilda jernvägarne gifva 7 procent årlig vinst. Då har jag lust att fråga: *om* resultatet är så lysande, hvarför skall man då begära statens understöd för *nya* jernvägsföretag? Kort derefter sade Herr Carl Ekman att det måste erkännas att under 1871 och 1872 ifvern att bygga jernvägar tog en något »brådstörtande utveckling» och han beklagade dem, som nedlagt penningar i dessa företag. Om dessa båda yttranden kunna anses stå i någon sorts öfverensstämmelse med hvarandra, så har jag orätt; ty om 7 procent är den ränta man kan beräkna på penningar nedlagda i jernvägsföretag, kan jag icke se att de som bidraga till dessa jernvägar äro synnerligen att beklaga. Men det vore att beklaga om vi nu *framkallade en onaturlig täflan i afseende på kapital och arbete*, och det är just detta jag fruktar. Ty det är väl för något annat än jernvägar, som kapital och arbete behöfvas i vårt land och jag har icke hört talas om någon synnerlig nedsättning i arbetspris, men väl i prisen på materialier. Sedan den ärade ordföranden kommit så långt, sade han, att det finnes orter, som göra ansträngningar för att få jernvägar och dem böra vi hjelpa, derför att andra orter fått jernvägar *utan* ansträngningar. Om han dermed åsyftade den ort, der hans vagga stod och der han kanske ännu har jordegendom, så får jag upplysa att så väl kommuner som enskilda kring denna bansträckning från Falun till Göteborg hafva gjort ganska stora ansträngningar för jernvägen. De hafva *icke* begärt att få lån af staten till $^2/_3$ af anläggningskostnaden, men ansträngningar hafva de fått vidkännas och det blir fallet med alla andra under anläggning varande jernvägar, om staten genom *särskilda förmåner* uppmuntrar *nya* jernvägsanläggningar innan de under arbete

Låneunderstöd för enskilda jernvägar. (Forts.)

varande hinna fullbordas. Tiden går så fort och om vi blott afvakta några år, så att allt får gå i sin ordning, slippa vi alla brytningar och få glädja oss åt en lugn utveckling; och det är endast det jag åsyftar.

En talare på norrlandsbänken, Herr Adelsköld, ordade om den ofantliga nyttan af jernvägarne framför formannen som transportmedel och visade hvilka ofantliga besparingar derigenom kunde uppkomma. Ja, detta hörde jag redan 1848 på föreläsningar af Grefve Adolf von Rosen och sedermera har jag hört detsamma af Friherre Nils Ericson, så att det har icke ens nyhetens behag för mig, och för resten har ju ingen menniska bestridt det och det behöfver således icke bevisas, om man icke vill upptaga tiden med onödigt tal.

En granne på Östgötabänken, för resten stor possessionat och nitisk industriidkare, har talat mycket mot att »göra en paus i jernvägsbyggandet» och många andra hafva med honom instämt. Jag skall då be att få hänvisa Herrarne till Civilministerns yttrande inför K. M. Det förekommer i Posttidningen för den 29 mars, hvarur jag endast vill uppläsa några rader. Han säger: »med anledning af koncessioner meddelade år 1871 och senare, hafva följande jernvägar, *utan erhållande af statsunderstöd af hvad slag som helst*, blifvit utförda», och så uppräknas namnen på sexton jernvägsbolag med tillsammans en väglängd af sjutiotvå mil, hvartill bör läggas Falu—Ludvikabanan, som sedermera blifvit fullbordad och utgör sex och en half mil, så att redan färdiga trafikerade jernvägar, tillkomna uteslutande genom den enskilda företagsamheten, uppgå till $78^1/_2$ mil.

Vidare uppgifver herr Civilministern namnen på femton andra jernvägsbolag, hvartill bör läggas vägsträckningen mellan Kil och Göteborg och utgör då väglängden under denna kategori $109^1/_2$ mil. För ingen af dessa jernvägssträckningar har det ringaste statsunderstöd erhållits och då samtlige fortfarande sträfva att fullborda sina dels nyss påbörjade dels halffärdiga jernvägsbyggnader, så är uppenbart att här alldeles icke är fråga om att »pausera i jernvägsbyggandet». Stats-Utskottet har i föreliggande betänkande uppgifvit att under de närmaste tre åren behöfvas till de redan beslutade enskilda jernvägsbyggnaderna, fyratiotre millioner kronor; och det oaktadt vågar man tala om faran att afbryta eller pausera i jernvägsbyggandet. Nej, mina herrar, faran ligger i att öfverdrifva och i att med allehanda lockelser och andra driffjedrar framkalla ytterligare *nya* jernvägsföretag innan de under arbete varande hunnit närmare sin fullbordan. Genom ett sådant förfaringssätt fördyrar man för *alla* men för de nya ännu okända åtager sig staten att bära en del af bördan. De redan befintliga jernvägsbolagen, som sträfvat på egen hand, betraktas och behandlas »såsom de onyttiga».

Herr Carl Ekman yttrade att vi icke ega rätt att tänka på våra egna fördelar. Denna åsigt biträder jag, och räknar mig icke till dem som för egen fördel begära något understöd af staten, vare sig i form af lån eller anslag. Men jag anser mig skyldig uppträda emot dem, som vilja att staten skall understödja somliga nya bolag och derigenom för andra försvåra utförandet af hvad de redan påbörjat.

Jag anhåller om bifall till Grefve Beck-Friis förslag.

Låneunderstöd för enskilda jernvägar. (Forts.)

Herr Petre: Då förevarande fråga bereddes på afdelningen inom Utskottet, biträdde jag den åsigt, som här blifvit af flere talare framhållen, nemligen att det allra minst borde tillkomma representanterne från de orter, hvilka redan kommit i åtnjutande af de fördelar, som jernvägar, understödda af statsmedel, redan åstadkommit, att sätta sig emot en begäran om dylikt understöd till nya jernvägsanläggningar inom andra orter, då framställning derom till Riksdagen inkommit. Detta är också skälet, hvarföre jag icke på något sätt kan biträda deras åsigt, hvilka yrkat rent afslag å Utskottets hemställan.

Man har här talat om att det, till följd af den mängd jernvägsanläggningar, som nu pågå, skulle vara nödvändigt att göra ett uppehåll. Herrarne torde likväl af den utredning, som Utskottet i detta betänkande gjort, finna, hvilken väsentlig skilnad det är mellan de särskilda belopp, som under de olika åren tagits i anspråk för jernvägsbyggnader. Då det under år 1871 utgjorde endast omkring 2,200,000 kronor, uppgick det år 1874 ända till 44,300,000 och för 1877 skulle, enligt Utskottets beräkning, åtgå för redan påbörjade banor omkring 15,000,000. Den ökning, som skulle uppstå, om Stats-Utskottets förslag blefve bifallet skulle för sistnämnda år höja beloppet till 18,000,000 hvarefter en successiv minskning skulle inträda så att det 1881 skulle utgöra endast 6,000,000. Detta under förutsättning att andra enskilda jernvägar ej skulle komma till stånd under ifrågavarande fem år än dem som med statsmedel blifvit understödda. Då man talat om en paus, skall jag anhålla att få återföra i Herrarnes minne Riksdagen år 1867. Jag hade då den äran att vara ledamot af Stats-Utskottet tillsammans med den talare, som sist hade ordet och han var då den, som ifrigast motsatte sig alla anslag för jernvägar inom riket. Regeringen hade då begärt omkring $4^1/_2$ millioner för fortsättande af den nordvestra stambanan och Utskottet föreslog då endast ett belopp af 2 millioner, under det att enskilda banor då alls icke fingo något understöd. Samtidigt inträffade det förhållande, att till Stats-Utskottet inkommo petitioner från jernvägsingeniörer m. fl., hvilka anhöllo, att man skulle taga det behjertansvärda uti deras ställning i betraktande om en så väsentlig inskränkning uti statens jernvägsbyggnader beslutades; att öfverflöd på arbetskrafter funnos att tillgå; att understödsmedel till följd af missväxt måste påföljande år beviljas samt att emigrationen till Amerika var i ständigt tilltagande. Jag vill nu icke tvista med den siste talaren i afseende å de finansiela skäl, som kunna tala för ett återhållande, men jag påstår, att icke ensamt denna faktor bör vara för oss bestämmande. Då räntan inom vårt land för närvarande ställer sig så hög, faller det af sig sjelf att den enskilda företagsamheten måste inskränkas och till följd deraf uppstår äfven ett minskadt behof af arbetskrafter och sålunda äfven lägre arbetslöner. Dertill kommer att prisen på de materialier, som behöfvas för jernvägsbyggnader, nu i väsentlig grad fallit. Det är ju alldeles gifvet, att derigenom jernvägarne komma att stå till betydligt billigare pris än om de byggdes på en tid, då företagsamheten i öfrigt vore högt uppdrifven. Af hvad jag nu anfört synes mig framgå att följden af den paus, som i slutet af förra årtiondet egde rum uti statens understödjande af enskilda jernvägsbyggnader, ingalunda varit välgörande, samt att en reaktion inträffat,

Låneunderstöd för enskilda jernvägar. (Forts.)

hvilken, samtidigt med en ovanligt liflig verksamhet på öfriga områden, från nästan intet höjt beloppen, som under de sista åren 1874 och 1875 nedlagts på enskilda jernvägar, det ena året till 44 millioner det andra till 28 millioner. Utskottet har derföre just föreställt sig, att man genom att icke afklippa allt understöd skulle kunna bereda en större jemnhet, som det visat sig, att en paus under de föregående åren icke kunnat åstadkomma. Då jag således tror, att Utskottet haft fulla skäl, att föreslå ett understödjande från statens sida af enskilda jernvägsbyggnader, vill jag likväl medgifva, att bestämmandet af sjelfva summan mera är en smaksak. Det är visserligen sant, att 1871 års Riksdag beviljade blott 10 millioner för påföljande 5 år, men vi hafva dock haft föregående Riksdagar, som beviljat ungefär samma belopp för endast 3 år, och man kan sålunda deraf hemta ett skäl för att höja beloppet till hvad Utskottet föreslagit. Efter min tanke kan en för detta ändamål ökad upplåning af 15 millioner ingalunda åstadkomma någon menlig rubbning uti våra finansiela förhållanden och af den utredning, som Utskottet framlagt, kan jag icke heller finna, att ett beviljande af understöd till detta belopp kan störande inverka på de öfriga näringar, som kunna behöfva att taga arbetskrafterna inom landet i anspråk.

På dessa skäl vågar jag härmed anhålla om bifall till Utskottets förslag.

Herr Mannerskantz: Både inom representationen och utanför densamma har den satsen nyligen blifvit framhållen, att det skulle vara en sådan likhet mellan jernvägsanläggningar och andra industriela företag att deras förmåga att lemna ersättning för nedlagda kostnader efter samma grund borde uppskattas. Det kan likvisst med statsekonomiska skäl visas, att så icke är förhållandet, men jag vill nu icke upptaga Kammarens tid med att söka göra det, utan blott framhålla det mest klara erfarenhetsbevis på origtigheten af denna sats. Man har här sagt, att, statens jernvägar ej afkasta mera än 2 eller 3 procent på sitt anläggningskapital och det är ju då aldeles klart att, om jernvägarne blott vore att betrakta såsom vanliga industriela anläggningar, skulle ett sådant företag som deras byggande och underhåll leda till undergång för den, som inlåtit sig derpå; ty om man skulle inrätta en bankanstalt eller göra en annan industrianläggning och icke deraf få större behållen afkastning än 2 eller 3 procent på sina deri nedlagda, emot 5 à 6 procent upplånta penningar, så skulle det företaget ju efter kort tid gå under. Samma förhållande skulle det ju då äfven vara med staten, då den inlåtit sig på jernvägsföretag, som icke direkte återgäldade mera än hälften af den ränta, som för till deras utförande upplånta penningar måste erläggas, om dessa vore att anse lika med andra industriela anläggningar. Nu veta vi ju emellertid att staten under den tid, då den hållit på med sina jernvägsbyggnader långt ifrån att försvaga sig derigenom, tvärtom i en utomordentlig grad har förkofrat sig och vunnit i ekonomiskt välstånd uti en grad, som icke ens den mest förhoppningsfulle förut kunnat föreställa sig. Det är således af vår egen erfarenhet här i landet fullkomligt bevisadt, att det finnes en väsentlig skilnad emellan jernvägsbyggnader och andra industriela anläggningar, samt att staten genom att nedlägga sina penningar på jern-

Låneunderstöd för enskilda jernvägar. (Forts.)

vägsföretag otvifvelaktigt använder dem på det med hänseende till statens ekonomiska utveckling bästa möjliga sätt. Men om detta gäller för det hela, måste det äfven gälla för delarne, ty staten består ju af en hel mängd delar, sammanfattade till ett helt, och om jernvägar, de staten eller enskilda bolag tillhöriga, som stryka fram öfver vissa stora delar af landet, redan inbringa åt staten en säker om ock indirekt vinst, så måste samma vinst äfven uppstå när jernvägar anläggas på de trakter, som ännu icke kommit dermed i beröring, men som äro emottagliga för den väckelse till ökadt industrielt lif, som sådana anläggningar medföra. Detta talar ju för att man skall göra en undersökning, om det verkligen icke finnes andra delar af landet, som kunna, om de få jernvägar, komma att lemna samma bidrag till statens tillväxt i ekonomisk kraft, som de öfriga redan dermed försedda delarne lemnat i så hög grad, och vill man kasta en blick på vårt lands karta, så skall man finna, att det är alldeles otvifvelaktigt att det finnes sådana trakter, som äro i tillfälle att lemna dylika bidrag till landets förkofran, men som ännu icke kommit i åtnjutande af de fördelar, som jernvägarna medföra. Såsom ett ytterligare exempel på de satser, som jag uttalat, vill jag hänvisa till förhållanden i den trakt som jag tillhör. Den har genom egen omtanke och egna ansträngningar skaffat sig en jernväg utan statsbidrag och jag tror icke att det finnes någon inom denna trakt, som tecknat sig för att deltaga uti denna jernvägsanläggning — vare sig kommuner eller enskilde — som dervid hyst den förhoppning att, åtminstone förr än efter ett långt tidsförlopp, få en direkt ränta på sina penningar, utan man har gjort det, emedan jernvägen skulle blifva till en fördel för hela orten genom att så höja dess jordbruk, handel och industri, att den icke komme att stå alltför långt tillbaka i jemförelse med andra trakter. Vi torde ock, såsom vi förutsett, få vänta ganska länge, innan aktieegarne kunna få någon inkomst af det kapital, som de lemnat, men alldeles obestridligt är att hela traktens invånare, hufvudsakligen de mindre jordbrukarne, genast efter jernvägens öppnande gjort en väsentlig vinst, och jag vågar påstå, att särskildt med afseende på ladugårdsskötseln hela trakten genom jernvägen vunnit så betydligt, att, om man på förhand allmänt kunnat inse det, kommunerna skulle varit mera villiga att teckna bidrag till denna anläggning. Denna orts förnämsta produkter till afyttring åt andra håll består af kreatur och ladugårdsprodukter och den fördel, som just för dessa varors lättade afsättning genom jernvägen vunnits, kan till siffran visas vara högst betydlig. Såsom exempel derpå kan jag nämna att vid en marknad i höstas uti Kalmar stad föllo prisen från morgonen till aftonen med 50 kronor på hvarje oxe derföre att det ej fans tillgång på jernvägsvagnar för att utan dröjsmål transportera kreaturen till Danmark, derifrån köpare hade infunnit sig på platsen och velat betala de högre prisen, om kreaturens afsändning icke varit hindrad, samt hänvisar på huru samma förlust skulle ständigt göras om jernvägar icke funnes. Med afseende på det stora antal kreatur, som då fans der, skulle, om detta prisfall icke hade inträffat, den vinst samtlige kreatursegare då gjort fullkomligt hafva motsvarat det årsbidrag, som hela denna landsort haft att lemna till jernvägen, och det var nu blott för den enda gången och på det stället. Således finner jag för min del det vara alldeles klart,

Låneunderstöd för enskilda jernvägar. (Forts.)

att sådana anläggningar inom de särskilda orterna nödvändigt bidraga till att göra hela samhället starkare i ekonomiskt afseende och att det derföre öfverensstämmer med samhällets eget rätt förstådda intresse att befrämja jernvägars tillkomst der de visa sig kunna göra nytta. Det kan då endast vara fråga om det bör öfverlemnas till orterna att sjelfve ensamme sköta den saken, att genom upplåning skaffa sig erforderliga medel, eller om statens hjelp dervid bör tagas i anspråk; men det är ju alldeles tydligt, att, då staten har en starkare kredit än den enskilde kan hafva, så blir det en ekonomisk förlust att låta orterna sjelfva besörja upplåningen af de penningar, som behöfvas, och det synes mig följaktligen finnas goda skäl att, sedan staten gjort en sorgfällig pröfning af huruvida anläggandet af en jernväg i den särskilda trakten skulle vara till mera allmän nytta och huruvida staten får fullkomlig säkerhet för sina försträckta medel, staten då lemnar ett sådant understöd. Det kan icke heller vara till någon skada för den inhemska kapitalmarknaden i allmänhet, utan tvärtom till dess nytta, om staten sålunda bemedlar och ansvarar för de lån, som för orterna behöfva anskaffas; ty, om, då det redan inom landet finnes stor kapitaltillgång nedlagd i obligationer, men ändock behöfves någon tillökning af för samma ändamål erforderliga medel, staten skjuter till ett kapital, som hufvudsakligen skaffas från utlandet, hjelper detta till att få det, så är det förutvarande som det nya behofvet af penningar så mycket både lättare och bättre samt på förmånligare sätt fyldt. Långt ifrån att det skulle utöfva någon hämmande inverkan på de redan påbörjade företagens utförande, kommer det, enligt min åsigt, att blifva till en fördel för dem att staten genom sin mellankomst skaffar in i landets rörelse ett nytt kapital för att sätta nya sådana företag i verksamhet, synnerligen då man besinnar, att staten skulle lemna en större del och de enskilde söka att skaffa endast en mindre del af för det ökade kapitalbehofvets fyllande nödiga medel. Men om det också skulle kunna utöfva någon hämmande inverkan på de förut under arbete varande anläggningarne, att staten genom att lemna understöd till nya sådana befordrade deras tillkomst, så kan det dock, då man jemför den höga siffra för redan påbörjade arbetens kostnad, som af talaren på stockholmsbänken anfördes, med det anslag, hvarom nu är fråga, omöjligen sägas, att, om man under 1877 lemnar 2 à 3 millioner såsom lån af staten, den lilla tillökningen af 1 à $1\frac{1}{2}$ million derutöfver, att anskaffas genom enskilde, kan utöfva någon sådan inverkan på de andra äldre företagen, att någon nämnvärd olägenhet för dem deraf kan uppkomma. — Jag kan för min del icke finna annat än att detta är ett dubbelt skäl för att bifalla Stats-Utskottets förslag och jag tror icke, att några finansiela förvecklingar derigenom skola uppstå.

Herr Carleson: Oaktadt sympatierna för den ort, som hedrat mig med sitt förtroende, skulle jag säkerligen undandragit mig att öka antalet af de många framställningar, som vid denna riksdag blifvit gjorda om beviljandet af lån åt enskilda jernvägar, derest jag icke hyst och hyste den, måhända origtiga, men dock oafvisliga öfvertygelsen, att endast genom utlemnandet af sådana lån staten kan undvika

Låneunderstöd för enskilda jernvägar. (Forts.)

en fara, som är mycket större än den som kan ligga i lånens utlemnande till långt högre belopp än nu är fråga. Det är naturligt, att orter, som, afskilda från de jernvägar, hvilka sammanknyta rikets öfriga delar, se sitt näringslif aftyna, skola betrakta såsom en lifsfråga för sig att komma i förbindelse med dessa vägar och för det ändamålet icke sky något lofligt och användbart medel. Jag medgifver väl, att detta sträfvande innefattar någonting sjelfviskt; men, hur sjelfviskt det än må vara, befordrar det emellertid tillika på det kraftigaste ett stort statsintresse, då det befrämjar landets olika delars sammanbindning med hvarandra, och redan ur den synpunkten bör det vara förtjent af statens understöd — i synnerhet om detta kan lemnas utan uppoffring, t. ex. genom lån, om hvars återbetalning staten sjelf anser sig förvissad. Hvarhelst man anser sig hafva sannolikhet att åstadkomma en önskad jernväg med tillhjelp af statslån, der skall man i det längsta söka att undvika anlitandet af något ofördelaktigare medel, och efter omständigheterna kan lånens fördelning af staten användas såsom en ganska verksamt återhållande kraft. Om staten deremot antingen undandrager sig att tillhandagå med dylika lån eller ock dertill anslår så ringa belopp, att de endast kunna räcka till för ett fåtal af de täflande lånesökande, så blir en stor del af de jernvägsbolag, som redan bildat sig, nödsakad att genast eller så fort ske kan se sig om efter andra utvägar, för att vinna sitt syftemål, och när penningar icke erhållas inrikes, söka anskaffa dem från utlandet, hvarvid lätt kan hända, att jernvägarne komma i utländingarnes händer. Såsom exempel härpå, må åberopas förhållandet med en af de största enskilda jernvägarne i södra Sverige, en jernväg af nära 14 mils längd, anlagd under de sista 5 åren, för en kostnad som uppgifvits till omkring $11\frac{1}{2}$ millioner, men sannolikt stigit vida deröfver.

Denna jernväg går igenom en af naturen särdeles vanlottad trakt der det var omöjligt att sammanbringa mer än en liten del af anläggningskostnaden. För ett tiotal år sedan beslöto likväl några kraftiga och verksamma män att vägen skulle komma till stånd, och de trodde till en början sig om att kunna vinna sitt mål medelst lån af staten. Under förhoppning derom uppsköts anläggningen år efter år, men när utsigterna i det afseendet försvunno och penningar till det belopp, som erfordrades, icke kunde inom landet anskaffas, vände man sig till utländske kapitalister, som lemnade största delen af de behöfliga medlen. Med denna hjelp och det jemförelsevis obetydliga belopp, som tecknades här i Sverige, samt ett anslag af en million kronor, som vid byggnadstidens slut lemnades af staten, kom jernvägen verkligen till fullbordan, men hufvudlotterna i densamma måste tillika öfverlåtas åt utländingen, så att man nu kan anse denna jernväg vara utländsk egendom, i afseende å hvars förvaltning de svenske delegarnes röster betyda så godt som intet. Då detta företag kunde under så ofördelaktiga omständigheter draga till sig under fem år bortåt tio millioner utländska penningar, är det väl icke alldeles oantagligt, att äfven andra jernvägsanläggningar kunna på samma sätt åstadkommas utan statsunderstöd, när i stället lemnas mycket större bidrag genom teckning af svenske aktieegare och dertill kan uppvisas, att företagen erbjuda vida större antagliga fördelar, än det jag nyss omnämnde. Om

Låneunderstöd för enskilda jernvägar. (Forts.)

jernvägsbolagen tvingas att tillgripa sådana utvägar, skola snart flera vigtiga kommunikationsleder vara i utländingars händer, och då förvaltningen af dessa kommunikationsleder kommer att uteslutande bestämmas af de utländska egarnes ensidiga penningeintressen, men dessa råka i strid — mot befolkningens och landets, måste deraf gifvas anledning till svåra förvecklingar. Vore nu vårt land lika mäktigt, som det verkligen är vanmäktigt, så vore konflikten af temligen ringa betydelse, men öfverflödande bevis på faran för oss hafva vi att hemta från vissa europeiska stormakters uppträdande vid flera tillfällen emot svagare stater, då fråga varit om att göra gällande tvetydiga fordringar, hvilka understundom knappt öfverstigit några tusen pund sterling. Ett exempel i detta afseende kunde till och med hemtas från närmaste grannstat, men är öfverflödigt att omnämna, då det för de flesta af Kammarens ledamöter torde vara tillräckligt bekant. När så visar sig hafva varit förhållandet på andra ställen, hvad kunna vi icke då vänta, om stora och vigtiga kommunikationsleder till värde af flere millioner pund sterling komma i utländingars ego och förvaltningen af dem föranleder stridigheter antingen med enskilda eller med landets myndigheter? Månne icke faran deraf är vida större än faran skulle vara af en större penningeutlåning för enskilda jernvägsanläggningar, än den som här är i fråga? Det kan invändas, att det icke är antagligt att det exempel, som gifvits af det jernvägsbolag, på hvilket jag nyss antydde, skall följas af andra bolag; men det kan å andra sidan icke heller förnekas, att sådant är möjligt, och om det derigenom skulle inträffa, att t. ex. en jernvägssträcka på några och 30 mil, hvilken sammanbunde en vigtig kuststräcka med de inre delarne af landet, komme i utländske egares händer, vore detta kanske för orten mycket fördelaktigt, men efter mitt begrepp en olycka för riket. Den varning, som gifvits från den ort, bland hvars ombud jag är, har jag icke kunnat förbise, och har trott mig vara skyldig att, såvidt på mig berodde, söka afvärja den efter min tanke hotande faran. Jag kan icke se något annat sätt härför, än att Riksdagen åt de jernvägsbolag, hvilkas aktieteckning och hvilkas plan lemna en antaglig borgen för företagets framgång, tillhandahåller så stora lånebelopp att de kunna hafva utsigt att hvar i sin ordning komma i åtnjutande deraf. Med stöd af de upplysningar, som Stats-Utskottet lemnat, skulle, efter min föreställning, för de närmaste fem åren erfordras ett belopp af emellan 20 och 30 millioner. Om man beräknar, hvad som anses komma att erfordras för fullbordan af redan påbörjade jernvägsföretag, och dertill under fem år lägger ett belopp af omkring fyra millioner om året, synes att jernvägarne i allt fall icke skulle under dessa år medtaga hvad de under de sista fem åren hafva kräft. Någon sannolikhet förefinnes emellertid icke, att Riksdagen vill bevilja mer, än Stats-Utskottet tillstyrkt. Beviljandet af mindre än tio millioner fyller uppenbarligen icke det behof, som efter min tanke är det vigtigaste, nemligen bevarandet af landets förnämsta kommunikationslinier såsom svensk egendom, och för att uppmuntra till jernvägsanläggningar är detta belopp deremot icke behöfligt. Under sådana förhållanden och fastän jag icke kan påyrka, att Riksdagen lemnar sitt bifall till högre belopp än 15 millioner, som

Stats-Utskottet föreslagit, skulle det efter min förmening vara högst oklokt att gå derunder.

Låneunderstöd för enskilda jernvägar. (Forts.)

Grefve af Ugglas: Jag medgifver, att äfven hos mig, den tanken gjort sig gällande, att det sätt, hvarpå jernvägsbyggandet under senare år bedrifvits, verkat störande på landets inre ekonomiska ställning. För att å ena sidan icke öka de olägenheter, som af en stegring i denna byggnadsföretagsamhet vore att befara, men tillika å andra sidan icke för häftigt afbryta förhållanden, som uppkommit genom att statens understödjande af jernvägsanläggningar vunnit en viss häfd, var det min tanke vid början af denna riksdag att rösta för ett belopp, inskränkt till allenast 2,000,000 kronor per år, men då jag genom Kammarens förtroende erhållit en plats i det Utskott, som haft skyldighet att granska denna fråga, har det varit min pligt att icke blott handla efter känslointryck, utan att närmare skärskåda de omständigheter, som med frågan ega samband, för att på grund af den erfarenhet, som förelåg och de förhållanden som nu framstode, göra mig klart hvad som vore för staten fördelaktigast. Den fråga, som då främst framstälde sig för mig var denna: uppkomma verkligen nyssnämnda mindre gynsamma förhållanden till följd af det understöd, staten gifver enskilda jernvägar, eller ligger den rubbning i vår ekonomi, den förryckning af arbetskrafter, som vi bevittnat, helt och hållet utom det ärende som är före? Mig har det synts så och jag tror att Herrarne sjelfva skola erkänna, att, i fall detta jernvägsbyggande inskränkes till det belopp, som blefve erforderligt, om statens bidrag bestämmes till 3,000,000 kronor om året eller till och med den summa, som vid föregående riksdagar beviljats, eller 4½ millioner kronor årligen, skulle derigenom icke kunna åstadkommas sådana verkningar.

Jag tror derföre att, om man vill närmare granska den nu föreliggande frågan, man bör afskilja hvad som dermed icke står i sammanhang. Å andra sidan har jag icke kunnat vara blind för de berättigade anspråk, som äfven andra landsdelar än de, som redan kommit i åtnjutande af understöd, kunna hafva på statens biträde och då jag fästat min uppmärksamhet på den numera allmänna uppfattningen af den stora vigten utaf dessa kommunikationer genom jernvägar för utvecklingen af de särskilda orternas industri, som fått ett uttryck, bland annat, i de stora belopp, hvarpå dessa intressen under senare åren hos Riksdagen gjort anspråk, så har jag icke kunnat finna, att ett belopp af 3 millioner kronor om året för nämnda ändamål är öfverdrifvet. Jag har så mycket mindre kunnat anse detta vara fallet, som, då jag gjort mig den frågan, huruvida en tillökning i upplåningen af en million kronor om året eller den stegring i aktieteckningen af 500,000 kronor årligen, som deraf komme att blifva en följd, skulle innebära något menligt, jag ovilkorligen måst besvara denna fråga med ett nej. Jag medgifver att den uppfattning, hvartill jag sålunda efter god pröfning kommit, har stärkts genom den öfverläggning, som härom föregick inom Stats-Utskottet och hvilken var en af de häftigaste, som under denna Riksdag förekommit. Der uttalades öppet att, om man icke skulle någorlunda välvilligt tillgodose de skiljda orternas intressen, skulle frågan icke kunna anses afslutad, utan skulle vid nä-

Låneunderstöd för enskilda jernvägar. (Forts.)

sta riksdag ånyo upptagas. Jag lemnar derhän, huru mycket af allt som då sades, får anses såsom en fint, för att söka åstadkomma ett högre belopp, men jag fruktar att, om man sätter summan för lågt, man verkligen kan antaga, att frågan ånyo kommer för vid nästa riksdag, men ett är säkert, och det är, att de olika ortintressena, som sålunda icke blifva tillgodosedda, icke skola nöja sig med att helt lugnt afvakta den tidpunkt, då det motsatta intresset, — som önskar att man bör gå långsamt till väga, och som vill, genom att fråntaga jernvägsföretagen en större del af den arbetskraft, desamma nu för sina ändamål använda, nedsätta arbetsprisen — hunnit sitt mål. Det är klart, att de icke skola nöja sig dermed, utan skola, för att få hvad de anse såsom lifsvilkor för sin ort, tillgripa andra åtgärder, som både för dem sjelfva och för staten vore mindre fördelaktiga. Om jag således har öfverensstämt med Utskottet i afseende på siffrans belopp, så har jag dock icke kunnat instämma med Utskottet beträffande fördelningen. Utskottet har gifvit skälet, hvarföre det börjat med en mindre siffra och öfvergått för följande år till en större. Det mål, Utskottet haft för ögonen, anser jag rigtigt, men jag anser deremot omöjligt, att det skall kunna ernås, ty det är härvid lag utlemnadt en faktor af särskild betydenhet, som måst utlemnas derföre, att den icke kunde nu beräknas, nemligen de summor, som skola utgå till alla de jernvägar, hvilka utan bidrag af staten byggas.

Till hvad belopp dessa stiga vid gynsamma penningekonjunkturer kan man finna af de tabeller Utskottet uppstält och mycket möjligt är, att, i strid mot den förutsättning Utskottet gjort, de belopp, som jernvägarne kräfva under de senare åren, komma att mycket öfverstiga det som fordras under de första åren. Då jag således icke, på den grund Utskottet velat uppställa, kunnat komma till något skäl för den föreslagna fördelningen, tror jag man måste ställa sig på den enda verkliga grunden, och den är ju att under missgynnande penningekonjunkturer, då den enskilda företagsamheten har svårt att få sina behof fylda, staten mellanträder för att med sin kredit bereda dem tillfälle att utföra hvad de åsyfta. Då vi nu veta, att vi i närvarande stund befinna oss under en sådan penningekonjunktur, men icke kunna döma om framtiden, så får jag öppet förklara, att jag icke kan inse, hvarföre — då man under dessa åren 1877 och 1878 icke anser större behof af bidrag från statens sida till jernvägsföretag, än 2 millioner kronor förefinnas — denna siffra skulle behöfva höjas under de efterföljande åren. Mitt yrkande blir således, att det skulle göras den ändring i Utskottets förslag att, med bibehållande af de 15 millionerna, beloppet af fördelningen skulle ske med 3 millioner under hvarje af åren 1877—1881. Jag ber nu slutligen att få tillägga några ord i afseende på det förslag, som här blifvit framstäldt att göra en paus med statens utlåning till enskilda jernvägsföretag, äfvensom beträffande Friherre af Ugglas' förslag att uppskjuta med denna utlåning till år 1878. Jag ber att få bemärka, att hvad första förslaget beträffar, det gifvet innebär, att frågan om ordnandet af de enskilda jernvägsanläggningarne, i afseende på dess återupptagande, är fullkomligt öppen och kommer att med alla sina bearbetningar framstå för följande Riksdagar och jag vågar påstå att, om, såsom Friherre af

Ugglas föreslagit, utlåningen skulle undanskjutas till år 1878, detta icke skall accepteras annat än för att hålla frågan öppen, hvilket man här just önskar undvika. Då det alltså ligger en icke obetydlig fara i att antaga, vare sig det ena eller andra af dessa förslag, så anhåller jag, på det kommande riksdagar må fritagas från dessa strider, att herrarne behagade bestämma siffran redan från och med 1877 och helst det årsbelopp jag föreslagit. Jag har icke något vidare att tillägga, utan har endast velat göra mitt ofvannämnda yrkande.

Låneunderstöd för enskilda jernvägar. (Forts.)

Herr Frisk: Till Stats-Utskottet ber jag få betyga min tacksamhet för det afseende det behagat fästa å min motion om anslag af 15 millioner kronor till låneunderstöd åt enskilda jernvägsbyggnader under de följande 5 åren, och får jag säga att jag är mycket belåten såväl med de motiv Utskottet i nu föreliggande betänkande angifvit för bifall till min motion, som till det förslag Utskottet på grund deraf framstält.

Jag har egentligen begärt ordet för att vederlägga af 2:ne föregående talare, Grefve Beck-Friis och Herr Valleinus, gjorda påståenden, den förre att staten genom bifall till Utskottets förslag skulle endast i räntor förlora 500,000 kronor om året, och den senare att genom bifall till Utskottets betänkande skulle jernvägsbyggandet *mycket förökas* mot hvad det varit de senare åren, hvilka begge påståenden ju äro alldeles origtiga och som blott genom uppläsandet af några i betänkandet förekommande sifferuppgifter lätt kunna vederläggas; men då tiden är så långt framskriden som den nu är, och jag både ser och hör att Kammarens ledamöter äro så angelägna om att få snart slut på diskussionen, så inskränker jag mig till att blott förena mig med de flere föregående talare som yrkat bifall till Utskottets utlåtande i nu föredragna punkt.

Herr Ekman, Carl: Med anledning af en ledamots på stockholmsbänken yttrande, deruti mitt anförande gjordes till föremål för åtskilliga anmärkningar, anhåller jag endast få till protokollet anmärka, att, då yttranden lösryckta ur sitt sammanhang underkastas granskning, ämnar jag icke svara derpå.

Friherre af Ugglas: Då jag icke vunnit något understöd med afseende på det af mig först framstälda förslag, att till år 1878 uppskjuta den första utbetalningen af lånen, vill jag gerna afstå från detta yrkande och ansluter mig i stället till Grefve Mörners yrkande uti den af honom vid denna punkt afgifna reservation, nemligen: »att Riksdagen måtte till låneunderstöd för enskilda jernvägar bevilja och ställa till Kongl. Maj:ts disposition ett extra anslag af tio millioner kronor, att utgå under fem år ifrån och med år 1877, med två millioner kronor årligen, å hvilket anslag Kongl. Maj:t må ega att när som helst, till understödjande af nya, ännu ej påbörjade enskilda jernvägsanläggningar, anvisa af Kongl. Maj:t beviljade understödsbelopp, att utgå med högst det här ofvan för hvarje år bestämda belopp, samt i enlighet med följande vilkor och bestämmelser: (dessa vilkor och bestämmelser lika med de af Utskottet föreslagna)».

Låneunderstöd för enskilda jernvägar. (Forts.)

Sedan öfverläggningen härefter förklarats slutad, förmälte Herr Grefven och Talmannen, att under densamma hade afgifvits följande yrkanden: 1:o) att Utskottets förevarande hemställan måtte bifallas; 2:o) af Herr *Lexow*, att Kammaren skulle antaga det förslag, Grefve *Mörner, Axel*, i sin vid punkten fogade reservation afgifvit, hvilket förslag lydde sålunda: »att Riksdagen måtte till låneunderstöd för enskilda jernvägar bevilja och ställa till Kongl. Maj:ts disposition ett extra anslag af tio millioner kronor, att utgå under fem år från och med år 1877 med två millioner kronor årligen, å hvilket anslag Kongl. Maj:t må ega att när som helst till understödjande af nya, ännu ej påbörjade enskilda jernvägsanläggningar anvisa af Kongl. Maj:t beviljade understödsbelopp, att utgå med högst det här ofvan för hvarje år bestämda belopp samt i enlighet med följande vilkor och bestämmelser»; 3:o) af Grefve *Mörner Axel*, att Kammaren måtte antaga hans nyss berörda reservation, dock med uteslutande af de deri förekommande orden: »*när som helst*»; 4:o) af Grefve *af Ugglas*, att Utskottets förslag skulle bifallas med följande förändrade lydelse: »att, med anledning af ofvan omförmälda motioner, Riksdagen måtte till låneunderstöd för enskilda jernvägar bevilja och ställa till Kongl. Maj:ts disposition att extra anslag af femton millioner kronor, att utgå under fem år med tre millioner kronor under hvartdera af åren 1877, 1878, 1879, 1880 och 1881, å hvilket anslag etc.» (lika med Utskottets förslag); samt slutligen 5:o) att Utskottets ifrågavarande hemställan skulle afslås.

Efter det Herr *Lexow* begärt ordet och tillkännagifvit, att han afstode från sitt under öfverläggningen framstälda särskilda yrkande och förenade sig med Grefve *Mörner*, samt Herr Grefven och Talmannen erinrat derom, att jemväl Herr *Rydqvist* hade yrkat bifall till Grefve *Mörners* reservation oförändrad; framstälde Herr Grefven och Talmannen först proposition på bifall till Utskottets hemställan, hvarvid svarades talrika ja och nej i blandning, sedermera proposition på Herr *Rydqvists* yrkande, då svaren utföllo med talrika nej, blandade med ja, vidare proposition på Grefve *Mörners* förslag, hvilken proposition besvarades med talrika ja och nej i blandning, ytterligare proposition på Grefve *af Ugglas*' yrkande, hvarvid svarades talrika nej jemte åtskilliga ja, och slutligen proposition på afslag å Utskottets hemställan, då svaren på enahanda sätt utföllo; hvaruppå och efter det proposition på bifall till Utskottets hemställan förnyats samt med talrika ja och nej i blandning besvarats, Herr Grefven och Talmannen förklarade sig nu hafva funnit ja öfvervägande.

Flere ledamöter begärde votering.

Sedan Kammaren, uppå Herr Grefven och Talmannens framställning, såsom kontra-proposition vid voteringen antagit Grefve *Mörners* förslag, uppsattes, justerades och anslogs följande voteringsproposition:

»Den som bifaller 1:sta stycket i 2:dra punkten af Stats-Utskottets utlåtande N:o 62, röstar

Ja;

Den det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, antager Kammaren det förslag Grefve Mörner i frågan afgifvit».

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

Ja—46,
Nej—70,

Den vidare föredragningen af utlåtandet uppsköts till nästa sammanträde.

Justerades 3 protokollsutdrag för detta sammanträde.

Herr Grefven och Talmannen hemstälde, huruvida Kammaren behagade besluta, att å föredragningslistan till nästa sammanträde målen skulle uppföras i följande ordning: Stats-Utskottets utlåtanden N:is 62, 63 och 66; Bevillnings-Utskottets betänkanden N:is 5, 6 och 7; Lag-Utskottets utlåtanden N:is 36, 34, 35 och 37; samt Första Kammarens Tillfälliga Utskotts utlåtanden N:is 16, 17, 18 och 19; hvilket bifölls.

Kammaren åtskildes kl. $^3/_4$3 e. m.

In fidem
O. Brakel.