RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1876. Första Kammaren. N:o 33.

Tisdagen den 2 Maj.

Kammaren sammanträdde kl. 7 f. m.

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

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

Punkten 2.

Mom. 1.

Vilkor för låneunderstöd till enskilda jernvägar

Bifölls.

Härefter anmälte sig och yttrade

Herr Wærn, Carl Fredrik: Jag har att framställa ett förslag till ändring af redaktionen uti andra och tredje mom. af den föredragna punkten, hvilken ändring till någon del består deri att tredje mom. skulle komma att förenas med förra delen af andra mom. och senare delen af detta utgöra ett tredje mom.; hvarföre jag hemställer, att andra och tredje mom. må samtidigt föredragas.

Sedan Kammaren, uppå gjord proposition, till detta förslag lemnat bifall, föredrogos i ett sammanhang:

Mom. 2 och *3.*

Herr Wærn: Jag önskar få föreslå några redaktionsförändringar uti förevarande punkt. Det förefaller mig, som, med den bestämmelsen att låneunderstöd skulle få utgöra högst två tredje-

Vilkor för låneunderstöd till enskilda jernvägar. (Forts.)

delar af anläggningskostnaden efter de fastställda kostnadsförslagen borde förenas den, att återstoden bör af de lånesökande bolagen anskaffas, och att de böra styrka att de förfoga öfver densamma, såsom tredje momentet innehåller, samt att dessa stadganden borde bilda ett moment eller det andra, och det angående vilkoren för inbetalningarne komma att utgöra det tredje momentet. I afseende härpå önskar jag, såsom sagdt är, en förändring, ehuru jag kommer till samma slutsats som Utskottet, eller att inbetalningarne af bolagets kapital skola ske i förhållande till de andelar af statsunderstödet som lemnas, så att bolaget skall hafva inbetalt hälften af sitt kapital, innan det får lyfta hälften af det beviljade statsunderstödet, allt i öfverensstämmelse med hvad Utskottet föreslaget. Men mot Utskottets förslag har jag att framställa den invändning, att de af Utskottet använda ordalag lätt kunna missförstås och gifva anledning till trassel, derigenom att Utskottet gjort bolagsmännens inbetalningar till subjekt, eller till det om hvilket bestämmelsen gäller. Stats-Utskottet säger: »bolagsmännens inbetalningar å af dem tecknade belopp skola ske i förhållande till de andelar af lånesumman, som lyftas, och före lyftningen af dessa låneandelar». Det synes mig likväl vara omöjligt att genom lagstiftning bestämma, *när* bolagsmännens inbetalningar skola ske; vi kunna föreskrifva, när de skola inkallas och med huru mycket de skola inbetalas, men icke när denna inbetalning skall ega rum; ty om de tredskas att inbetala, så är en föreskrift lemnad, som icke kan uppfyllas och som skulle eluderas. Ännu en obetydlig redaktionsförändring synes mig vara nödvändig med afseende å senare delen af detta moment, der det heter: »skolande härjemte en tiondedel af den beviljade låneförsträckningen innestå till dess besigtning af jernvägsanläggningen blifvit i öfverensstämmelse med § 2 mom. 2 af Kongl. kungörelsen den 11 December 1874, angående ordningen för afsyning och besigtning af enskilda jernvägar och deras upplåtande för allmän trafik, förrättad, och Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen meddelat tillstånd till banans öppnande för allmän trafik». Det är nemligen icke fullt tillräckligt att tala om, att Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen skall hafva meddelat tillstånd till banans öppnande för allmän trafik; ty detta är det sista vilkoret, och då det är uppfyldt, måste äfven alla föregående vara det. Stats-Utskottet har dessutom begått ett misstag, då det talar om andra momentet af Kongl. kungörelsen den 11 December 1874, enär detta moment handlar endast om partielt öppnande af jernvägar; det är deremot första momentet, som talar om sådant öppnande i dess helhet. Jag hemställer derför att i stället för den af Stats-Utskottet gjorda långa bestämmelsen endast må sättas: att Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen skall meddela tillstånd till banas öppnande för allmän trafik, samt att lydelsen af i fråga varande punkts 2:dra och 3:dje moment således må blifva följande:

2:o att låneunderstödet må utgöra högst två tredjedelar af

Vilkor för låneunderstöd till enskilda jernvägar. (Forts.)

anläggningskostnaden efter det fastställda kostnadsförslaget, och att det lånesökande bolaget skall, för att kunna erhålla statsunderstöd, vara skyldigt hos Kongl. Maj:t styrka, att det förfogar öfver ett kapital, som jemte statslånet är fullt tillräckligt till jernvägs-anläggningens utförande enligt kostnadsförslaget.

3:o att låneunderstödet må lyftas i mån af arbetets fortgång på sätt och å tider, som Kongl. Maj:t bestämmer, dock med iakttagande deraf, att ingen del af låneunderstödet må utbetalas, förr än motsvarande andel af bolagets kapital blifvit inbetald, samt att en tiondedel af den beviljade låneförsträckningen skall innestå, intilldess styrelsen för allmänna Väg- och Vattenbyggnader efter besigtning i öfverensstämmelse med Kongl. kungörelsen den 11 December 1874 § 2 momentet 2 meddelat tillstånd till banans öppnande för allmän trafik.

Jag tror att detta skall blifva något enklare och kunna förebygga allt det trassel, som må kunna uppstå, om vi gifva oss ut på att genom lagstiftning bestämma, när bolagsmännens inbetalningar skola ske, och yrkar af sådan anledning bifall till detta mitt ändringsförslag, lydande så:

2:o att låneunderstödet må utgöra högst två tredjedelar af anläggningskostnaden efter det fastställda kostnadsförslaget, och att det lånesökande bolaget skall, för att kunna erhålla statsunderstöd, vara skyldigt hos Kongl. Maj:t styrka, att det förfogar öfver ett kapital, som jemte statslånet är fullt tillräckligt till jernvägsanläggningens utförande enligt kostnadsförslaget.

Herr Tornérhjelm: Då vid sista voteringen, dervid beloppet af de medel, som till understöd för enskilda jernvägar skulle lemnas, bestämdes, den af Stats-Utskottet föreslagna summa, 15 millioner nedsattes, ligger det i sakens natur, att med en mindre summa endast mindre antal banor kunna understödjas. Äfven står det i mom. 2 af ifrågavarande punkt, att låneunderstödet må utgöra *högst* två tredjedelar af anläggningskostnaden. Således skulle regeringen få det maktpåliggande och obehagliga värfvet att pröfva, huruvida den skulle lemna två tredjedelar eller blott hälften. Jag tror, att man skulle vinna ett bättre resultat, om Riksdagen uttalade att högst hälften skulle lemnas till de enskilda banorna, och det är dessutom en princip som förr blifvit följd, då staten understödt enskilda jernvägsanläggningar. De banor, som blifvit byggda, utan att hafva erhållit något bidrag, hafva utgått från den synpunkten att halfva kapitalet skulle upplånas mot aktier och andra hälften tillskjutas af bolaget sjelft. Jag tror derföre, att, om det föreskrifves, att hvarje bolag, som vill utföra en för orten gagnelig bana, bör ega tillgångar att kunna anskaffa halfva summan och upplåna endast andra hälften, skulle icke så många lånesökande uppstå. Detta stadgande skulle dessutom, genom fruktan för att under en kritisk tid alltför många banor skulle uppstå, kunna verka tillbakahållande. Det vore således

Vilkor för låneunderstöd till enskilda jernvägar. (Forts.)

utan tvifvel förenligt med både enskildt och allmänt väl, att ordet »högst» utginge och understödsbeloppet bestämdes till hälften af anläggningskostnaden.

Jag får emellertid inskränka mig till att hos Herr Grefven och Talmannen anhålla om proposition derpå, att i mom. 2 af ifrågavarande punkt måtte utgå ordet *högst*, men att lydelsen af detsamma i öfrigt bibehålles, sådan den af Stats-Utskottet föreslagits.

Herr Wallenberg: Den förste ärade talaren har framstält förslag till åtskilliga förändringar af andra och tredje mom. utaf nu föredragna punkt, rörande vilkoren för åtnjutande af i fråga varande statsbidrag. Bland annat erinrade han om, att Riksdagen icke kunde göra några bestämmelser i fråga om bolagsmännens inbetalningar, hvarom i andra mom. föreskrifvits, att de skola ske i förhållande till de andelar af lånesumman, som utlemnas. För min del tror jag deremot att det varit ganska välbetänkt af Stats-Utskottet att i sitt förslag sätta in en sådan bestämmelse. Dessutom skola vi komma ihåg, att dessa vilkor endast äro uppstälda till ledning för regeringen på det denna vid uppgörande af kontrakt med jernvägsbolagen må ega kännedom om hvad Riksdagen i detta hänseende önskat, men ingalunda i och för sig sjelfva utgöra något formulär till kontrakt. Jag anser derför, att man icke bör upptaga tiden med redaktionsförändringar, äfven om man derigenom skulle kunna erhålla lyckligare valda ordalag än dem, Utskottet begagnat; ty detta skulle naturligtvis leda till svårigheter och sammanjemkningsbeslut med Andra Kammaren. Deremot finner jag den siste ärade talarens framställning om, att beloppet af i fråga varande understöd skulle utgöra högst hälften af anläggningskostnaden och fixeras till denna siffra, vara väl befogad. En sådan bestämmelse komme äfven att närmare öfverensstämma med ordalagen uti den af Utskottet gifna föreskrift, att bolagsmännen skola verkställa inbetalningarna i förhållande till de uppburna andelarne af lånesumman; och dessutom är det sedan Riksdagen beviljat tio millioner af de begärda fyratiofyra millionerna, ögonskenligt, att det kommer att blifva ganska svårt för något bolag att erhålla lån till så stort belopp som två tredjedelar af anläggningskostnaden. För öfrigt har icke alltsedan år 1862 något jernvägsbolag fått åtnjuta understöd i denna form till mer än hälften af nämnda kostnad, med undantag allenast för Wexiö—Karlskrona jernvägsbolag; men detta kan icke jemföras med andra enskilda företag, ty det var en statsangelägenhet att åstadkomma jernväg från det inre af landet till flottans hufvudstation. Vidare erhöll Torpshammar—Sundsvallsbanan hvilken till en början var en smalspårig bana understöd med mer än hälften, mot förbindelse att öka sin spårvidd till likket med statens; men derefter har till de bolag, som erhållit understöd, endast lemnats fyratio procent och derunder.

Vilkor för låneunderstöd till enskilda jernvägar. (Forts.)

Jag anhåller vördsamt om proposition på bifall till andra och tredje mom., med den förändring att ordet »två tredjedelar» utbytes mot *hälften*.

Friherre af Ugglas: Sedan jag förliden gårdag antydt min önskan att ifrågavarande lånebelopp borde inskränkas att utgå med högst hälften af anläggningskostnaden i stället för nu såsom maximum föreslagna två tredjedelar deraf, har jag från åtskilliga håll förnummit, att man ansåge ett sådant yrkande innebära en särdeles stor stränghet och vara egnadt att, om jag så får uttrycka mig, omöjliggöra utförandet af en stor del utaf de påtänkta jernvägsanläggningarne. Jag kan icke dela denna farhåga, enär jag är fullt öfvertygad derom, att, sedan lånesumman blifvit nedsatt till 10 millioner, det icke skall saknas goda och solida jernvägsföretag, som skola anmäla sig för att erhålla del af detta låneunderstöd, äfven om det bestämdes till endast hälften af anläggningskostnaden. Vidare anser jag icke statens säkerhet, den vi likväl äro skyldiga i främsta rummet tillse, vara fullkomligt betryggad genom bestämmande af lånebeloppet till högst två tredjedelar med en annuitet af 6 procent; de flesta enskilda jernvägar hafva nemligen i sin början icke en så god ställning, att de kunna lemna en ovilkorlig säkerhet för erläggandet af den stadgade räntan af 5 procent på två tredjedelar af byggnadskapitalet, och erfarenheten från äldre tider gifver äfven vid handen, att sådant icke för alla fullkomligt väl lyckas, ty, ehuru jag instämmer med Stats-Utskottet deri, att staten icke blifvit lidande på några af dessa företag, fanns det dock en tid, då jernvägsbolag, äfven i ganska rika provinser, under en temligen lång tid icke kunde fullgöra sina betalningar. Jag tror således statens säkerhet kräfva, att lånesumman icke sättes till högre belopp än halfva anläggningskostnaden, helst jag är fullkomligt öfvertygad, att man, äfven med detta belopp, skall lyckas väl och kraftigt understödja goda och solida jernvägsanläggningar, samt bestämmandet af den högre siffran endast skulle framlocka företag, som icke i samma mån vore att såsom sådana anse.

Slutligen ber jag få fästa uppmärksamheten på några förhållanden, hvilka, ehuru de med denna fråga icke ega något ovilkorligt sammanhang, likväl kunna vara af ett allmännare intresse. Jag har nemligen sökt skaffa mig kännedom om beloppet af samtliga de bidrag staten lemnat till jernvägsanläggningar i riket, och särskildt de vilkor, hvarunder enskilda jernvägar af sådant understöd kommit i åtnjutande; och anhåller jag få för Kammaren uppläsa de sifferuppgifter, hvilka, för sådant ändamål hemtade ur de särskilda riksdagsbesluten och Riksgäldskontorets reglementen för de år, anslag till jernvägar blifvit af Riksdagen beviljade, jag sedermera med hvarandra sammanstält:

Statens bidrag till jernvägsbyggnader i Sverige.

		Beräknad kostnad.			Annuitet deraf.*	Ränta.
	Enskilda jernvägar:					
1847	Christinehamn—Sjöändan	141,025	—	100,000	6	4
1850	Nora—Ervalla	750,000	—	150,000	6	4
1853	Norbergs	366,024		150,000	3	1
,,	D:o från Handels- och Sjöfartsfonden	— —		150,000	5	4
,,	Wessman—Barken.....	655,500	—	200,000	5	3
,,	Gefle—Dala	5,198,000	—	2,400,000	3	2
1856	Nora—Ervalla..... se ofvan	— —	—	75,000	$\frac{1}{10}$ afb.	$5\frac{1}{2}$
,,	Wessman—Barken ,,	— —	—	200,000	6	4
,,	Gefle—Dala ..... ,,	— —	—	600,000	$\frac{1}{10}$ afb.	$5\frac{1}{2}$
,,	Hudiksvall—Dellen	560,000	—	370,000	5	4
,,	Söderhamn—Bergviken	800,000	—	500,000	5	4
1859	Boråns-Herrljunga.....	2,558,784	—	1,436,000	5	4
1863	Eslöf—Ystad	3,682,000	—	2,450,000	5	4
,,	Helsingborg—Årup	3,450,000		1,100,000	5	4
,,	Landskrona—Eslöf	— —		1,200,000	5	4
,,	Christianstad—Hessleholm....	1,080,000	—	720,000	5	4
,,	Wexiö—Alfvestad (utan transportmateriel)	727,000	—	434,000	5	4
,,	Köping—Uttersberg	750,000	—	00,000	7	4
,,	Herrljunga—Wennersborg—Uddevalla	4,860,000	—	3,091,430	5	4
1865	Arboga—Köping. Efter afdrag af åtskilliga nedlagda kostnader	320,000	—	160,000	Anslag.	
1869	Nässjö—Oskarshamn	8,000,000	—	1,000,000	Anslag.	
1871	Carlskrona—Wexiö.....	5,028,418	—	1,100,000	Anslag.	
,,	Stora Bergslagsbanan.....	13,812,188	—	5,000,000	6	5
,,	Torpshammar—Sundsvall	2,241,000	—	1,494,000	6	5
,,	Upsala—Margretehill	3,922,000	—	500,000	6	5
,,	Krylbo—Norberg	967,400	—	406,000	6	5
,,	Carlskrona—Wexiö se ofvan.	— —	—	2,600,000	6	5
1876		59,869,339	—	10,000,000	6	5
	Till Kongl. Maj:ts disposition			38,086,430		
	Statens jernvägsbyggnader:					
	Byggnadskostnad intill 1874 års slut enligt Trafikstyrelsens berättelse.....	135,044,062				
	Beviljade anslag för åren 1875, 1876 och 1877 till byggnad och materiel.....	27,285,000		162,329,062		
				200,415,492		

* Annuiteten är upptagen sådan den ursprungligen bestämdes, och har i afseende å några lån undergått förändring.

Vilkor för låneunderstöd till enskilda jernvägar. (Forts.)

Af nu upplästa uppgifter framgår, att hittills det åtminstone icke varit en regel utan undantag, att enskilda jernvägar fått åtnjuta låneunderstöd med $\frac{2}{3}$:delar af kostnaden för deras anläggning; att sådant understöd till samtliga af banorna Nora—Ervalla, Gefle—Dala, Stora Bergslagsbanan, Upsala—Margretehill och Krylbo—Norberg, af hvilka de två förstnämnda tillhöra den äldre tiden, men de öfriga kommit i åtnjutande af de år 1871 senast beviljade 10 millioner, understigit $\frac{2}{3}$:delar af den för dem beräknade anläggningskostnad, och särskildt för Stora Bergslagsbanan, hvilken i sin helhet kostat 46 millioner, icke uppgått till fullt en niondedel deraf; samt att under tiden från år 1847, då Riksdagen började understödja enskilda jernvägar, till förliden gårdag, då vi beviljade 10 millioner, svenska staten har bidragit till enskilda jernvägsanläggningar med 38,086,430 kronor, och till egna statsbanor, med inberäknande af hvad innevarande Riksdag beviljat, med 162,329,062 kronor, eller sammanlagdt med öfver 200 millioner.

Om jag till denna summa af 200 millioner lägger de belopp, hvarmed enskilda personer bidragit, dervid jag särskildt vill erinra att Stora Bergslagsbanan, utöfver statsbidraget, kostat 41 millioner och Stockholm—Westerås—Bergslagsbanan 12 millioner, och således tror mig icke träda sanningen för nära genom påståendet att enskilde personer bidragit med omkring 100 millioner, komma vi således till en summa af 300 millioner, som under dessa 20 år blifvit nedlagda på jernvägar i landet. Jag känner ingen siffra, som talar ett så glädjande språk om vår utveckling, men på samma gång talar den ett varnande ord och kunde måhända kraftigare än något anföras såsom skäl af dem, som önska ett försigtigt tillvägagående.

På grund af hvad jag nu anfört, anser jag, att man icke behöfver anses begå någon orättvisa genom bestämmande af halfva anläggningskostnaden såsom det högsta belopp, hvarmed ifrågavarande låneunderstöd må kunna utgå, samt förenar mig i Herr Tornérhjelms yrkande om bifall till nu föredragna punkt med utbyte af ordet $\frac{2}{3}$:*delar* till *hälften*.

Herr Ekman, Carl: Jag skall först anhålla att få yttra några ord med anledning af de anmärkningar mot redaktionen som Herr Wærn framställt. Hvad beträffar hans önskan att få de bestämmelser, som innefattas i 3 mom., flyttade framför det 2 mom. har jag visserligen icke något att anmärka deremot. Det synes mig vara temligen likgiltigt i hvilken ordning dessa bestämmelser komma, ehuru jag icke kan neka att Herr Wærns förslag har åtskilliga skäl för sig. Vidkommande sedermera den förändring, som blifvit föreslagen i 2 mom., så afser den egentligen att undanrödja den tvetydighet, som den ärade talaren för sin del har funnit deruti, att Utskottet begagnat orden »bolagsmännens inbetalningar». Det är, såsom han ganska rigtigt yttrade, alldeles gifvet att med »bolagsmännens inbetalningar» måste

Vilkor för låneunderstöd till enskilda jernvägar. (Forts.)

förstås något annat än uppkallandet af bolagsmännens inbetalningar, men hvad Utskottet önskade få bestämdt uttaladt i dessa vilkor har varit att bolagen skulle styrka att inbetalning till bolagets byggnadskassa verkstälts af ett belopp, som stode i samma proportion till det beviljade låneunderstödet, som aktieteckningen i sin helhet stode till detta statslån. Om nu det förhållande skulle komma att inträffa, att någon af aktieegarne icke på dagen fullgjorde sin inbetalning, så vore, såsom Herr Wærn yttrar, derigenom icke efter bokstafven vilkoren i detta mom. fullgjorda; men jag har verkligen icke tänkt mig, att den, som skulle få i uppdrag att å Kronans vägnar betyga, att bolaget verkligen gjort en sådan inbetalning, som är stadgad i detta mom., skulle fästa sig vid om A eller B gjort denna inbetalning. Här gäller ju nemligen blott att se till att bolaget verkligen fått in i den kassa, som är afsedd att bestrida byggnadskostnaderna, det belopp, som svarar mot den andel i låneunderstödet, som bolaget anmäler sig att få lyfta. Jag medgifver att den redaktion Herr Wærn föreslagit uttrycker detta tydligare, men jag tror i likhet med Herr Wallenberg att det icke ligger särdeles mycken vigt på att man väger orden på guldvigt, ty, såsom jag förut nämnt, kan jag icke tro att den af Utskottet begagnade ordställning kan vålla några olägenheter. Men deremot förutser jag bestämdt att, om denna Kammare redigerar momentet på ett sätt och den andra Kammaren beslutar i öfverensstämmelse med Utskottets förslag, så kan det möta svårigheter, som icke kunna beräknas, att sammanjemka dessa olika beslut. Detta är således efter min åsigt en vigtig omständighet, som talar för bibehållandet af redaktionen, sådan den blifvit af Utskottet föreslagen, i synnerhet som jag icke kan tro att det medför några egentliga olägenheter att göra detta, allra helst sedan en diskussion här föregått och Riksdagens protokoll således kunna upplysa om de meningar, som under öfverläggningarne gjort sig gällande.

Jag ber nu att få yttra några ord i anledning af det yrkande, som här framstälts, att man måtte fastställa den bestämmelse, att icke något bolag skulle erhålla statslån till högre belopp än halfva anläggningskostnaden. Jag får säga att det verkligen förefaller mig något motbjudande att, när de orter, som hafva, vare sig genom statens mellankomst eller genom egna krafter, som varit för ändamålet tillräckliga, skaffat sig fördelarne af jernväg, man nu, när turen är hos åtskilliga andra orter som nödgats undvara dessa fördelar, och man skall se till att hjelpa dessa orter att få samma fördelar, kommer och säger — då det gäller dessa orter, som naturligtvis äro just de, hvilka haft svårast att skaffa sig jernvägar — att man nu icke vill göra det annat än på strängare vilkor än de som förut varit bestämda. Nu säger man att det likväl finnes ett skäl, hvarför man nu bör vara strängare och det är att man bör tillse, att staten icke lider någon förlust. Jag vill då fråga: Har staten gjort någon förlust? Nej! Staten

Vilkor för låneunderstöd till enskilda jernvägar. (Forts.)

har icke gjort någon förlust, fastän den lemnat till många bolag $\frac{2}{3}$:delar af anläggningskostnaden i form af lån. Dessutom får jag fästa uppmärksamheten på att här är tillagdt ordet »högst» likasom uti 1871 års beslut. Man ställer till Kongl. Maj:ts disposition att afgöra, hvilka bolag efter Kongl. Maj:ts uppfattning äro förtjenta af understöd och hvilka bolag kunna anses väsendtligt bidraga att befordra landets utveckling samt kunna erbjuda nöjaktig säkerhet. Har icke Riksdagen förut öfverlemnat till Kongl. Maj:ts afgörande frågor af större vigt än denna och hvarföre skulle man icke kunna lemna till Kongl. Maj:t att efter noggrann pröfning afgöra, huruvida ett bolag möjligen skulle kunna få ett lån motsvarande $\frac{2}{3}$:delar af anläggningskostnaden? Jag tror att om vi bestämma, att icke något bolag kan få större lån än halfva anläggningskostnaden, så blifver följden visserligen den, som Friherre af Ugglas omnämnt, att solida bolag skola anmäla sig att få dessa understöd. När jag upptager hans ord »solida bolag» så vill jag icke dermed hafva sagt, att andra bolag, som kunna anmäla sig, icke skulle vara solida — och det beror ju på Kongl. Maj:ts pröfning att afgöra om ett bolag är solidt eller icke. Men det är efter min åsigt alldeles gifvet att de bolag, som kunna åstadkomma aktieteckning till hälften af anläggningskostnaden, måste betraktas såsom solidare än de som begära lån till $\frac{2}{3}$:delar af kostnaden, ehuru äfven sådana bolag torde vara tillräckligt solida. Men åstadkomma vi det största gagn för landet — och det är ju derom det är fråga då man ställer ett anslagsbelopp till Kongl. Maj:ts disposition — om vi bestämma att blott de bolag, som kunna åstadkomma aktieteckning till halfva anläggningskostnaden, skola få statslån? Jag tror verkligen, att då kommer det att inträffa att ganska många bolag, hufvudsakligen afseende kortare jernvägssträckor och således befrämjande af lokal trafik, komma att anmäla sig till att få statslån. Men det är min öfvertygelse att, om de icke finge lån af staten, så komme de till stånd i alla fall, ty de afse, såsom nämndt är, att åstadkomma befrämjande af en lifligare rörelse på kortare distanser och äro framkallade antingen af en tät befolkning eller af en liflig industri. Der äro sådana mäktiga intressen, som påkalla en dylik jernväg, att för åstadkommande deraf behöfves icke statsunderstöd. Deremot tror jag, att de banor, som äro afsedda att genomlöpa större landsträckor och att med stambanorna sammanbinda de orter, som äro långt belägna från desamma, icke skola kunna åstadkomma aktieteckning till halfva anläggningskostnaden; och det är dock dessa banor, som äro af största vigt för landet, emedan de sätta sådana trakter, som hittills varit afskilda från de stora pulsådrorna, i förbindelse med stambanorna samt befrämja uppblomstring af näringar och industri i de orter jernvägarne genomlöpa och tillföra stambanorna en ökad trafik. Om man ser frågan ur stor synpunkt, är det just sådana banor man borde befrämja; och dem skulle man i stället helt och hållet utesluta genom införandet af

Vilkor för låneunderstöd till enskilda jernvägar. (Forts.)

de ifrågasatta bestämmelserna. En ärad talare midt emot mig har sagt att man utesluter dem icke, ty erfarenheten har visat, att sådana jernvägsbolag kunna komma till stånd. Ja! när ett bolag får rätt att anlägga en jernväg, som i viss mån kan anses såsom en konkurensbana med stambanan och allmänna meningen är att den skall blifva lucrativ, då kan det finnas folk, som i en tid, då penningetillgången är god, vilja sätta in sina penningar i ett sådant företag och på grund af den allmänna åsigten om dess goda räntabilitet kan aktieteckningen komma till stånd. Nu klaga dessa banors målsmän öfver att penningetillgången blifver knapp. Det återstår mycket att bygga på dessa banor och de hafva väl kontraherat om sina lån men dessa penningar ligga icke till reds och vänta, utan de skola dragas ur den allmänna rörelsen; och derföre vill man på de håll, der detta språk föres, helst afslå allt understöd åt nya enskilda jernvägar. Jag hemställer likväl om det icke skall öka penningebristen ännu mera, i fall man bestämmer, att sådana större företag icke skola kunna få större lån än halfva anläggningskostnaden. Då blir ju aktieteckningen så mycket större och derigenom dragas penningar ur allmänna rörelsen. Jag tror att tiden för närvarande är sådan att det icke är så lätt för dylika större banor att få så stor aktieteckning som under föregående år kunnat fås och då det är just sådana banor som jag tror företrädesvis böra uppmuntras, kan jag icke se något skäl för att göra någon förändring uti hvad som förut varit bestämdt.

Med hvad jag nu anfört har jag i viss mån varit i tillfälle att bemöta hvad en ärad talare yttrade derom, att en af honom meddelad tabell upplyste, att 100,000,000 kronor enskilda medel varit för jernvägarne tillsläppta, och liksom han gladde sig deråt, gläder det äfven mig att så kunnat ske. Men då vi icke kunna dölja för oss att tiderna nu äro väsentligt förändrade mot hvad de varit förut, ligger just deruti en vigtig anledning, hvarföre något bör från statens sida göras för att icke sådana företag, som äro för landet gagneliga och som kunna i sin mån bidraga, då de blifva färdiga, att bereda oss nya anledningar till glädje, skulle under en tid af fem år helt och hållet komma att ligga nere.

På de skäl jag nu haft äran anföra får jag hos Herr Grefven och Talmannen anhålla om bifall till de nu föredragna bägge momenten.

Herr Tornérhjelm: Jag begärde blott ordet för att rätta en otydlighet i mitt sista yttrande. Jag önskar att det måtte komma att införas i momentet orden: «högst hälften». Men då jag nu har ordet, vill jag också besvara några här framställda anmärkningar. Den siste talaren sade, att det var motbjudande att höra från de orter, som redan fått anslag till jernvägsbyggnader, att man nu vill föreskrifva strängare vilkor för dem, som deraf ännu icke kommit i åtnjutande. Jag yrkade att vi skulle anslå

Vilkor för låneunderstöd till enskilda jernvägar. (Forts.)

15,000,000, när det var fråga om summan; och hade denna summa blifvit anslagen, så hade det räckt till att understödja flera företag än nu kan blifva fallet, då summan är bestämd till 10,000,000. Men det är tydligt att, om man inskränker lånebeloppens storlek, så kunna desto flera komma i åtnjutande af anslaget.

Man har äfven sagt att det vore inkonseqvent att nu bestämma lånens storlek till högst halfva anläggningskostnaden. Först och främst torde man kunna säga att Riksdagen i allmänhet icke utmärkt sig för att handla med så stor konseqvens, och jag tror icke, att konseqvensen genom den åtgärd, som här är i fråga, skulle rubbas mera nu än vid andra tillfällen. En talare har här visat genom en intressant historik att staten gifvit lån än till $\frac{3}{4}$, än till $\frac{2}{3}$ och än till $\frac{1}{2}$ af anläggningskostnaden. På senare tider har man åter kommit in på den åsigten att staten gjort nog för att uppmuntra den enskilda företagsamheten och att man icke borde fortgå på en sådan väg. Då har i många orter orter den enskilda företagsamheten fått göra allt. För att kasta tillbaka en förebråelse, som rigtats mot mig, såsom representant från Skåne, får jag nämna att vi byggt banor för många millioner utan statsbidrag. Vi hafva fått låna till naturligtvis mycket drygare räntor, än de som nu skulle få lån af staten, så att vi ingalunda fått vara främmande för svårigheterna att anskaffa medel för våra jernvägsföretag.

Här har äfven blifvit sagdt, att man genom antagande af det nu ifrågasatta vilkoret skulle helt och hållet tillbakastöta de enskilda bolagen. Jag är deremot fullkomligt öfvertygad, att inom fjorton dagar skola ansökningar hafva inkommit till Kongl. Maj:t om att få sådana lån till vida högre belopp än 10,000,000. Här är fråga om att understödja de företag, som äro mest solida och som verkligen kunna utföras och då kan det väl icke förnekas, att de som tecknat aktier för halfva anläggningskostnaden äro solidare än de som tecknat för en tredjedel. Från hvilken sida man än ser saken, så kan man med skäl bestämma lånens storlek till högst halfva anläggningskostnaden. Jag har icke heller hört några skäl framställas, som kunnat rubba denna min öfvertygelse. Jag yrkar bifall till 2 mom. med den förändring att orden «högst två tredjedelar» utbytas mot orden «högst hälften.»

Herr Adelsköld: Jag är visserligen till större delen förekommen af den ärade talaren på östgötabänken, Herr Ekman, men jag ber likväl att få bemöta några af de anmärkningar, som framstälts mot Stats-Utskottets förslag.

Här har af en talare på stockholmsbänken blifvit anmärkt, att en stor del af de enskilda jernvägar, som blifvit här i landet utförda, skulle hafva erhållit bidrag, som icke uppgått till fullt halfva anläggningskostnaden. Förhållandet är emellertid att till och med år 1871 beviljades i allmänhet lån till $\frac{2}{3}$ af anläggnings-

Vilkor för läneunderstöd till enskilda jernvägar. (Forts.)

kostnaden. 1863 års Riksdag bestämde detta såsom grund; och en del af de banor, som han omnämnde, t. ex. Nora—Ervallabanan, som icke erhållit lån till två tredjedelar, har fått anslag, som motsvarat vida större lån. Först 1871 års Riksdag beslöt att ifrågavarande lån skulle utlemnas på ungefär samma vilkor som Stats-Utskottet nu föreslagit, eller att ett belopp skulle ställas till Kongl. Maj:ts dispositon att utgå till *högst* två tredjedelar af anläggningskostnaden, och med detta lån åstadkoms oväntadt många och betydliga jernvägsbyggnader. Men man bör taga i betraktande de olika förhållanden då dessa jernvägsbyggnader organiserades och de som sedermera inträffat. Det var då en uppgående tid, landtbruket gaf de ymnigaste skördar man minnes, och aldrig hafva så höga pris betalts för jern- och trävaror som då, bankernas kassahvalf fyldes med penningar, med ett ord det var en briljant period; men nu lärer, efter hvad vi flera gånger fått höra i denna Kammare, kunna väntas andra tider. Jag tror också att det var just med anledning af de väntade sämre förhållandena Riksdagen i går beslöt att till Kongl. Maj:ts disposition ställa ett belopp af 10,000,000 kronor. Jag har tagit mycket noga reda på de bolag, som äro upptagna i Stats-Utskottets betänkande och som ingått till Kongl. Maj:t med ansökningar om lån, och jag har icke funnit mera än ett enda bolag, som begärt mindre än två tredjedelar af anläggningskostnaden. De öfriga hafva begärt dels lån dels anslag utan återbetalningsskyldighet. Nämnda anspråkslösa bolag, för hvilket Herr Jöns Pehrsson i Andra Kammaren väckt motion, har begärt hälften af anläggningskostnaden. Huruvida detta bolag kan anses solidare derföre att endast halfva beloppet blifvit begärdt vill jag icke inlåta mig om, men har ingen anledning tro att de andra äro mindre solida, som begärt mera. Då Riksdagen i går beslöt att ställa ett belopp af 10,000,000 kronor till Kongl, Maj:ts disposition var det naturligtvis i afsigt att jernvägsbyggnader verkligen skola dermed åstadkommas. Skulle man nu bestämma sådana vilkor att låneboloppet icke finge utgöra mera än halfva anläggningskostnaden, så vore det detsamma som att gifva med ena handen och taga tillbaka med den andra. Jag känner förhållandena och jag tror icke att något af de bolag, som här äro i fråga, kan åstadkomma hälften uti aktieteckning, helst om sämre tider inträffa och om de icke kunna få så stor aktieteckning, huru går det då? Jo följden blir antingen att de för det bristande måste söka lån i bankerna och uppträda konkurrerande i penningemarknaden och just det inträffa, som man med statens mellankomst såsom långifvare velat undvika, eller ock att de gå till utländska entreprenörsbolag och säga: så och så mycket hafva vi tecknat och så och så mycket hafva vi i statsbidrag, men det fattas oss så och så mycket, öfvertag alltsammans och bygg jernvägen färdig. Det är sannolikt att de på detta sätt blifva hjelpte, men man kan då också vara fullt öfvertygad att det icke sker för intet och att sådant kontrahentbolag icke hjelper dem utan

att derpå skörda en betydlig vinst, och jag tror att vi skulle göra på samma sätt om vi skulle ingå i dylika avisor t. ex. i England eller Frankrike, ty man utsätter sig icke för risken i ett främmande land, utan att beräkna sig hög förtjenst. Men då blir också följden att jernvägarne betydligt fördyras, hvarigenom de svenska aktiernas värde minskas samt att förvecklingar med utlandet kunna uppkomma, kvilkas följder ingen kan förutse.

Vilkor för låneunderstöd till enskilda jernvägar. (Forts.)

Om det således, efter min åsigt, är en omöjlighet att verksamt understödja de enskilda jernvägarne med att endast bevilja dem hälften af anläggningskostnaden såsom lån, så återstår icke något annat om man vill hafva kontinuitet i jernvägsbyggandet än att antaga Stats-Utskottets förslag och ställa beloppet till Kongl. Maj:ts disposition; och jag är fullt öfvertygad om att, ifall detta sker, medlen blifva väl utdelade så som det skedde år 1871. Jag tillstyrker således bifall till Stats-Utskottets förslag.

Herr Reutersvärd: Jag kan väl fatta, att de, som förliden gårdag motsatte sig alla anslag till understöd, i dag vilja så skärpa vilkoren för erhållande af nya anslag, att det, snart sagdt, blir en omöjlighet för enskilda jernvägar att begagna sig af det understöd, staten beviljat. Men att den, som i går förordade och varmt förordade beviljandet af 15 millioner, i dag uppställer sådana vilkor, det förvånar mig på det högsta. Man har såsom skäl härför åberopat, att staten skulle beredas en större garanti genom bestämmelsen att aktieegarne skulle sjelfva inbetala halfva beloppet och således endast hälften lemnas af staten; men det finnes å andra sidan ingen berättigad anledning att antaga att icke ett bolag, som endast kan åstadkomma en tredjedel af kostnadssumman, kan såväl för den särskilda orten som för det allmänna vara af lika stort, ja måhända större gagn än de, som beviljats anslag till halfva beloppet.

Den andra talaren i ordningen, herr Wærn, framstälde ett redaktionsförslag, som, jag kan icke neka det, innehöll mera tydliga och exakta ordalag än dem af Utskottet använda, särskildt derför att, genom antagande af Stats-Utskottets förslag, det skulle kunna inträffa, att, derest en eller annan af aktieegarne underläte att verkställa de föreskrifna inbetalningarna, det skulle kunna möta hinder för staten att verkställa sina inbetalningar; men då Stats-Utskottets ordförande förklarat, att en sådan förändring möjligen skulle kunna förorsaka splittring inom Kamrarne, vågar jag icke hålla strängt på herr Wærns förslag, ehuru jag anser det vara bättre uppställdt.

För att återkomma till nödvändigheten af att statens säkerhet tillgodosåges, något som särskildt af Friherre af Ugglas betonats, såsom en orsak, hvarför låneunderstödet borde sättas till högst hälften af anläggningskostnaden, tillåter jag mig, under allt erkännande af nödvändigheten häraf, åberopa några och tjugu års erfarenhet vi hafva derom, att dylika bolag, som fått statsbidrag,

Vilkor för låneunderstöd till enskilda jernvägar. (Forts.)

aldrig brustit i att fullgöra liqviderandet af sina annuiteter till staten. Jag har den lyckan eller olyckan att vara delegare i ett sådant bolag, hvars medlemmar icke äro skyldiga att, i strid med 1848 års aktielag, göra tillskott till högre belopp, än hvartill de förbundit sig; men det har aldrig mött några svårigheter att få sådana tillskott, då fråga varit om att staten icke skulle blifva lidande; och min fullkomliga öfvertygelse är, att denna grundsats är så rotfast här i landet, att ett bolag, som åtnjutit en fördel från statens sida, skall städse anstränga sig till det yttersta för att fullgöra sina förbindelser till staten. Jag hyser således icke den ringaste farhåga, för att icke detta äfven framdeles skall komma att ske.

Friherre af Ugglas yttrade vidare, att trehundra millioner kronor blifvit af staten och enskilde sammanskjutna för jernvägsbyggnader. Det är sant; men det bevisar endast att de haft förmåga att göra det, samt att det icke nu finnes anledning till det antagande, att vi icke äfven hädanefter skulle kunna göra det. Ty under dessa tjugu år hafva vi haft så stora svårigheter i finansielt hänseende att bekämpa, att, då vi kunnat genomgå dem, jag anser det icke vara någon omöjlighet att kunna motstå äfven de kriser, som möjligen kunna under de närmaste fem åren uppstå. Om vi nu införde den bestämmelse, att dessa bolag icke skulle få högre anslag än hälften af anläggningskostnaden, blefve följden, att i detta ögonblick dessa bolag icke kunna utställa obligationer med fem procent ränta, utan att få tjugu procent kapitalrabatt. Ett sådant understöd kan icke sägas vara någon verklig hjelp för dessa bolag, utan torde snarare kunna anses vara att gifva med ena handen och taga med den andra. Jag anser således, att, om man verkligen vill lemna något understöd, hvilket jag finner fullt befogadt, så är det statens oförgripliga pligt att söka med dessa bidrag på allt sätt underlätta dessa enskilda bolags verksamhet.

Jag ber slutligen att få nämna, det jag icke nu är sökande till något jernvägslån eller, såsom jag hoppas, under de närmaste fem åren kommer att bli det; men då jag haft lyckan se de välsignelsebringande frukter, jernvägarne medföra för de orter, de genomgå, anser jag det vara statens pligt att på allt sätt understödja dessa jernvägar.

Jag anhåller om bifall till Stats-Utskottets förslag.

Herr de Maré, Gustaf: Lika med den siste talaren finner jag det naturligt, och hade väntat, att de af Kammarens ledamöter, hvilka i går yrkade afslag på allt understöd till enskilda jernvägsanläggningar eller motvilligt understödde den reservation, som blef Kammarens beslut, i dag skulle söka att kontinuera denna rôle och genom ett förtäckt afslag verka derhän, att gårdagens beslut, huru liten än den summan var, icke skulle komma att medföra något gagn för de orter, hvilka äro i behof af jernvägar och *behöfva* statens mellankomst i låneväg för den del af anläggnings-

Vilkor för låneunderstöd till enskilda jernvägar. (Forts.)

kostnaden som icke genom aktieteckning kan fyllas, men hvad jag icke hade väntat, och hvilket jag icke kan för mig förklara, är, att åtskilliga ledamöter, hvilka i går ansågo, att staten borde träda emellan med det högsta belopp, som då var ifrågasatt, i dag söka på omvägar komma till samma mål, som de talare, hvilka yrkat afslag rent ut. Det har också förvånat mig höra en ärad ledamot på stockholmsbänken angifva, att låneunderstöd till $\frac{2}{3}$ af anläggningskostnaden skulle nära nog vara en nyhet. Vore denne ledamot en ung riksdagsman, hvilken icke hade varit med under de förflutna tiderna, vore detta lätt förklarligt, men det är han visst icke; jag skall derför anhålla att få nämna, att i allmänhet alla de understöd, som ända till de sista åren blifvit lemnade till enskilda jernvägar, hafva utgjort $\frac{2}{3}$ af anläggningskostnaden. Jag håller här i min hand en förteckning öfver de jernvägar, som erhållit statsunderstöd, och som jag ber att få uppläsa, om också icke i sin helhet:

«För anläggning af jernväg mellan sjöarne *Norra Barken* och *Wessman* beviljade 1853—1854 års Riksdag ett lån af 200,000 kronor, mot annuitet af 5 procent, deraf 3 procent ränta och 1856—58 årens Riksdag ett lån af likaledes 200,000 kronor mot annuitet af 6 procent med beräkning af 4 procent ränta, motsvarande dessa båda summor $\frac{2}{3}$ af anläggningskostnaden.

För jernväg mellan *Gefle* och *Falun* beviljade 1853—54 års Riksdag ett lån å 2,400,000 kronor, *motsvarande två tredjedelar af anläggningskostnaden*, emot annuitet af 3 procent, deraf 2 procent ränta.

För jernväg mellan *Hudiksvall* och sjön *Dellen* beviljade 1856—58 årens Riksdag ett lån å 370,000 kronor, *motsvarande två tredjedelar af anläggningskostnaden*, emot en annuitet af 5 procent, deraf 4 procent ränta.

För jernväg från *Borås* till *Herrljunga* beviljade 1859—60 års riksdag ett lån, *motsvarande två tredjedelar af den verkliga anläggningskostnaden*, men hvilket lån ej fick öfverstiga 1,700,000 kronor, emot en annuitet af 5 procent, deraf 4 procent ränta.

För jernväg från *Eslöf* till *Ystad* beviljades af 1862—63 års riksdag ett lån å 2,450,000 kronor *motsvarande två tredjedelar af anläggningskostnaden*, emot annuitet af 5 procent, deraf 4 procent ränta.

För jernväg från *Landskrona* till *Eslöf* anvisade 1862—63 års riksdag ett lån å 1,200,000 kronor, *motsvarande två tredjedelar af anläggningskostnaden*, emot en annuitet af 5 procent, deraf 4 procent ränta.

För jernväg mellan *Helsingborg* och *Eslöf* beviljade 1862—63 års riksdag ett lån å 1,100,000 kronor, *motsvarande två tredjedelar af anläggningskostnaden*, mot samma vilkor.

För jernväg mellan *Christianstad* och *Hessleholm* anvisade 1862—63 års riksdag ett lån å 720,000 kronor, *motsvarande två tredjedelar af anläggningskostnaden*, på samma vilkor.

Vilkor för låneunderstöd till enskilda jernvägar. (Forts.)

För jernväg mellan *Wexiö* och *Alfvestad* beviljade 1862—63 års riksdag ett lån af 434,000 kronor, *motsvarande två tredjedelar af anläggningskostnaden*, mot samma vilkor.

För jernväg från *Köping* till *Uttersberg*, med grenbana till sjön Lillsvan, anvisade 1862—63 års riksdag ett lån af 500,000 kronor, *motsvarande två tredjedelar af anläggningskostnaden*, mot en annuitet af 7 procent, deraf 4 procent ränta.

För jernväg från *Herrljunga öfver Wenersborg till Uddevalla* anvisade 1862—63 års riksdag ett lån af 3,240,300 kronor, *motsvarande två tredjedelar af anläggningskostnaden*, mot en annuitet af 5 procent, deraf 4 procent ränta.

För jernväg från *Sundsvall* till *Torpshammar* har Kongl. Maj:t af 1871 års anslag beviljat ett lån à 1,494,000 kronor, *motsvarande två tredjedelar af beräknade anläggningskostnaden*, mot en annuitet af 6 procent, hvaraf 5 procent ränta.

Samtliga dessa lån beviljades räntefria antingen under byggnadsåren eller under 3:ne år.»

När man ser dessa data, tillåter jag mig betvifla, huruvida man kan säga, att i allmänhet icke $\frac{2}{3}$ af anläggningskostnaden blifvit såsom understöd beviljade; men, såsom jag tog mig friheten yttra, har jag icke från det hållet väntat annat än ett förtäckt afslag medelst yrkande på sådana vilkor, att icke ens den summa skulle komma att utgå, som i går beviljades. Detta är fullkomligt konseqvent af den del af Kammaren, som i går gjorde allt, för att motsätta sig några medels ställande till Kongl. Maj:ts disposition för understödjande af enskilda banor med lån; men jag tillåter mig nu att vända mig till den ärade ledamot på skånebänken, som i går ansåg, att ett belopp af 15 millioner kronor, och till och med ännu högre, skulle ställas till Kongl. Maj:ts disposition, och som i dag vill göra sådana vilkor, att åtminstone icke i de trakter, der afstånden äro stora och befolkningen gles, det kan vara möjligt att komma i åtnjutande af något låneunderstöd. Jag kanvisserligen tänka mig, att i Skåne ännu en bana skulle kunna dragas ifrån Helsingborg och att icke någon svårighet skulle möta att få hälften af anläggningskostnaden tecknad i aktier, och att således genom stipulerande af ett sådant vilkor, att endast hälften af anläggningskostnaden skulle utgå i låneväg, denna bana skulle få företräde framför alla andra, förutom en liten motionerad bana i Kronobergs län, för hvilken hälften af anläggningskostnaden redan är tecknad; men, mine herrar, är det meningen och kan det vara rätt att endast understödja banor i de delar af landet, der icke blott den minsta svårigheten finnes att åstadkomma teckning af aktier, utan i följd af de kortare afstånden de behöfliga beloppen äfven blifva vida mindre än de, som fordras i de orter, som icke af naturen blifvit lika gynnade. Jag antager, att så icke är och vill icke antaga, att så var Riksdagens mening, då den i går voterade ett belopp till Kongl. Maj:ts disposition för understödjande af enskilda jernvägar i allmänhet.

Vilkor för låneunderstöd till enskilda jernvägar. (Forts.)

Dessa orter hafva *dessutom* blifvit gynnade både med stambana, såsom jag nyss visade, och flere understöd för enskilda banor på vida förmånligare vilkor än som nu ifrågasättas. Något skäl, hvarföre man vill höja teckningssumman från hvad som med svårighet kan åstadkommas i alla de orter, som nu genom motioner anhållit om statslån, eller utöfver $\frac{1}{3}$ af anläggningskostnaden, skulle naturligtvis ligga deri, att staten icke skulle hafva säkerhet för det understöd, som lemnades, om endast $\frac{1}{3}$ af teckningssumman vore inbetald; men jag frågar, om erfarenheten från de banor, hvilka blifvit understödda med lån, motsvarande $\frac{2}{3}$ af anläggningskostnaden, gifvit någon berättigad anledning till att befara, att icke hädanefter, såsom hittills, de bolag, hvilka kunna komma i åtnjutande af lån till $\frac{2}{3}$ af anläggningskostnaden, skulle fullgöra sina förbindelser? Jag tror icke, att erfarenheten visat detta. Jag vågar tvärtom påstå, att äfven de banor, som haft att kämpa med de största svårigheter, tills dato fullgjort sina förbindelser, och kastar man en blick på Jernvägstrafikstyrelsens sista berättelse, visar sig, att hvarenda bana, så statens som de enskilda, under den senaste femårsperioden år efter år stigit i inkomster, så att de banor, som för 5 år sedan icke lemnade på anläggningskostnaden större inkomst än 2 procent, nu i allmänhet gifva 5 procent och deröfver, och de, som från början lemnade ett gynsammare resultat, gifva nu 6 à 7 procent. Hvar och en, som behagar taga del häraf, kan göra det i Trafikstyrelsens berättelse, och i går var Kammaren i tillfälle att höra ett sammandrag af dessa inkomster, hvaraf framgick, att i medeltal inkomsterna uppgått till omkring 7 procent af anläggningskostnaden. Nu säger man måhända, att de banor, som skulle vara i fråga att understödjas, kunna icke under de första åren komma till dessa gynsamma resultat, så att de kunna genom trafikinkomsterna betäcka den annuitet, som de skulle få att erlägga; men tron I, mine herrar, att hvarhelst en bana anlägges, der $\frac{1}{3}$ af anläggningskostnaden är inbetald, bolaget skulle, äfven om under de första åren icke erhölles tillräcklig trafikinkomst för annuitetens utgörande, öfvergifva banan och icke skaffa medel för att fullgöra sina förbindelser till staten. Jag tror, att man icke någonstädes skall ifrågasätta att öfvergifva $\frac{1}{3}$ af anläggningskostnaden för ett företag, som går löst på millioner, utan söka att uppehålla affären, i synnerhet som man har den erfarenheten, som alla banor lemnat, att när de under några år varit trafikerade, de också gifvit inkomster svarande mot nöjaktig ränta på anläggningskostnaden. Jag tillåter mig derföre att anhålla om bifall till Utskottets betänkande, på samma gång jag erkänner, att den formulering, som af Herr Wærn blifvit gjord kan vara minst lika bra som Utskottets förslag, men då de innehålla i sak detsamma, kan antagandet af Herr Wærns förslag icke leda till annat än möjligen olika beslut i båda Kamrarne, och deraf härflytande gemensam votering,

Villkor för låneunderstöd till enskilda jernvägar. (Forts.)

och måhända förlängning af Riksdagen. Jag yrkar derföre bifall till Utskottets betänkande.

Grefve Posse, Gustaf: Då jag i går yrkade, att låneunderstödet skulle utgöra hälften af anläggningskostnaden, skedde det under förutsättning, att en större summa skulle beviljas, och jag ansåg, att nedsättande af understödet till hälften af anläggningskostnaden skulle verka som en hämsko, att det icke skulle blifva för mycket jernvägsbyggande. Då nu en så liten summa som 10 millioner kronor beviljats, hvarigenom i sjelfva summans ringhet ligger en sådan hämsko, finner jag icke skäl att frångå Utskottets vilkor, i synnerhet som det står *högst två tredjedelar*. Det är således lemnadt åt Regeringen hela ansvaret att se till, att icke penningarne lemnas till någon bana, som icke är säker; och då vi lemnat åt Regeringen hela ansvaret för öfrigt, vet jag icke, hvarför vi skulle åtaga oss ansvaret i detta fall. Det är temligen klart att en bana, som går öfver slät mark och icke har några svårigheter att genomgå, kan vara nöjd med hälften; men deremot en banan, som går genom svåra trakter, kan icke vara det. Nu är i ordet »*högst*» lagdt i Regeringens hand att bedöma alla sådana förhållanden och se till, att icke staten lider förlust; och då genom summans ringhet en nödig hämsko är lagd på jernvägsbyggandet, kan jag icke finna, hvarföre man icke skulle bifalla Utskottets förslag, hvilket jag yrkar.

Herr Wallenberg: Jag kan så gerna börja med den siste talaren, så att hans värderika yttrande icke må falla ur Herr Talmannens minne. Han förklarar, att då det var fråga om beviljande af den större summan, eller femton millioner kronor till låneunderstöd för enskilda jernvägar, så yrkade han, att hälften af anläggningskostnaden skulle såsom lån utgå; men då det nu är fråga om den mindre summan, eller tio millioner kronor, så yrkar han, att låneunderstödet skall utgöra två tredjedelar af anläggningskostnaden. Följaktligt är det tydligt och klart, att med den mindre summan räcker det bättre till, enligt hans uppfattning, och att således flere blifva hulpna med den mindre summan än med den större. Det blir något konstnärligt att utföra den divisionen; men den värde talaren åtog sig icke heller det, utan öfverlemnade bestyret dermed godhetsfullt till Regeringen. För min del tycker jag deremot, att man gerna kan taga på sig ansvaret och icke vältra detta på Regeringen för en sak, som är nästan omöjlig att utföra. Herrar Adelsköld och G. de Maré hafva läst upp en lista på de jernvägsbyggnader, som hafva åtnjutit statsunderstöd, men hvarför hafva de icke äfven läst upp en lista på de jernvägsbolag, som *icke* åtnjutit något understöd. De hafva icke fått hälften af anläggningskostnaden, utan *noll;* och jag tror, att det är skäl då man talar om det förflutna, att tala om det förflutna till den dag, som i dag är, emedan man annars icke är

Vilkor för låneunderstöd till enskilda jernvägar. (Forts.)

opartisk. Man tager så der exempel, der det passar i stycke, och gifver på så sätt icke saken sin behöriga färgläggning. Då vi hafva önskat att med statsunderstöd frammana nya enskilda jernvägsanläggningar, gjorde vi detta; men *sedan* då vi funno, att jernvägar kunna byggas utan statsunderstöd, hafva vi ansett, åtminstone jag för min del, att man skall gå varsamt tillväga och icke uttruga statslånemedel; ty annars kommer man icke till något, som kan kallas en fri täflan för denna industri. Jag vill icke tala om de 30 jernvägsbolag, som byggt sina jernvägar med *egna* krafter, eget kapital och egen kredit, fast under stora svårigheter; ty dem hafva Herrarne och Utskottet i allmänhet ansett höra till »de onyttiga», utan jag kastar blicken framåt på dem, som nu begärt understöd, och då visar sig, att fyrtiofyra millioner kronor blifvit begärda. Riksdagen har nu beslutit, att låna ut tio millioner kronor. Efter den beräkningsgrund, som Utskottet har gjort, då det föreslagit, att ett kapital af femton millioner kronor skulle nedläggas i enskilda jernvägsföretag, skulle låneunderstödet utgöra två tredjedelar af anläggningskostnaden. Hvad skall då inträffa med de öfriga tjugonio millioner kronor som ytterligare erfordras för dessa jernvägsanläggningar, och hvad skall inträffa för dem, som komma att söka lån under de följande åren? Det blir naturligtvis icke annat än att till nästa riksdag, — huru mycket man än talat om att för fem år afgöra denna fråga, — blir det en ny strid, och det är omöjligt att afböja en sådan, och allra minst genom att medgifva att några få bolag *kunna* erhålla så betydliga låneunderstöd att de tio millionerna snart bli upprymda och hvarigenom man utesluter två tredjedelar af dem, som redan äro kända såsom sökande af understöd af staten. Det ligger icke någon billighet uti att gå tillväga på det sättet.

För öfrigt vet jag icke hvad det ligger för princip deri, då det talas om att åstadkomma en jernväg, att två tredjedelar af kapitalet skall vara statens och en tredjedel tillhöra enskilde. Hvarför skall det vara så tillställdt? Vore det då icke så godt, att staten sjelf uppträdde såsom den, som byggde jernvägen, och de enskilde såsom långifvare; ty, som vi veta, är det nu så ställdt, att *om* företaget lyckas, blir det enskilde, som deraf draga vinsten, och den kan staten icke få, men den större risken, den har staten alltid säkert. Då vi hafva så många andra förhållanden i låneväg, der man icke vill lägga ned mer än *hälften* af värdet, hvarför skall staten göra det här onödigtvis? Jag säger onödigtvis, ty i Utskottets betänkande står i 3:dje punkten: »att det lånesökande bolaget, för att kunna statsunderstöd erhålla, skall vara skyldigt hos Kongl. Maj:t styrka, att det förfogar öfver ett kapital, som jemte statslånet är fullt tillräckligt till jernvägsanläggningens utförande enligt kostnadsförslaget.» Det står icke »*aktiekapital*» utan »*ett kapital*» De, som äro intresserade deraf och vilja vara dessa jernvägsbolags patroner, kunde ju tillskjuta dessa medel i form af korta lån; men jag kan för min del icke

Vilkor för låneunderstöd till enskilda jernvägar. (Forts.)

finna, hvarför staten skall lemna två tredjedelar till några få bolag, för att sedan säga till de andra: I kunnen ingenting få. Då man hör dessa stora anspråk på det lilla belopp, som är beviljadt af Riksdagen och som skall a priori tillerkännas de förstkommande, kan man verkligen ställa till sig sjelf den frågan: är det fullt allvar eller icke, att vi hafva afgjort en fråga, som i likhet med 1871 års beslut skulle uteslutande gälla under dessa fem år? Är det så, bör man tillse, att dessa tio millioner kronor räcka till mer än några få jernvägar; och är det icke allvar, är det så mycket mera nödvändigt att vi, som här representera landet, må se till, att vi få tillfredsställande säkerhet för lånens behöriga återbetalande.

Af alla dessa skäl anhåller jag om bifall till Herr Tornérhjelms förslag.

Herr Wærn: Hvad är det, som är i fråga här? Jo, endast att bestämma, om maximum af det låneunderstöd som skall lemnas bör motsvara två tredjedelar eller hälften af anläggningskostnaden och hvilket af dessa alternativ som medför största gagn för landet; och sjelfva pröfningen, om det skall beviljas två tredjedelar eller hälften i särskilda fall, har Stats-Utskottet föreslagit skall öfverlemnas till Kongl. Maj:t. Skulle deremot beslutet blifva så, som den siste talaren föreslagit, anser jag, att det är ett band, lagdt på Kongl. Maj:ts pröfningsrätt. Om Kongl. Maj:t finner, att det länder till större nytta att gifva ett bolag ända till två tredjedelar af anläggningskostnaden, bör det vara Kongl. Majt tillåtet att göra det.

Man har äfven talat om säkerheten; men skall den icke i hvarje fall pröfvas af Kongl. Maj:t? Huru kan man frukta, att ett bolag i stället för att hafva åstadkommit ett *aktiekapital*, skulle kunna eludera det stadgade vilkoret genom att skaffa sig ett tillfälligt lån till motsvarande eller delvis motsvarande belopp, då man lagt i Kongl. Maj:ts hand att undersöka säkerheten? Och då ur den synpunkten, vi här hafva att betrakta frågan, det ena bolaget är lika säkert som det andra, måtte icke statens säkerhet vara i fråga alls, utan det är blott fråga om, hvad som är nyttigast för landet; och jag påstår, att det är möjligt, att det kan vara för landet nyttigare, att en fattig trakt, hvars invånare endast kunnat åstadkomma en tredjedel af anläggningskostnaden, må få låneunderstöd, då den ställer fullgod säkerhet, än att en rik trakt, som kunnat teckna hälften af anläggningskostnaden, skall få det. Jag tror således, att det är blott en omväg att komma till afslag eller uppskof för ögonblicket.

Samme talare har befarat, att det skulle blifva en kontinuerlig strid vid riksdagarne i afseende å erhållandet af låneunderstöd till jernvägsföretag om man nu icke sökte genom hårdare vilkor stäfja anspråken härutinnan; men fortgår den striden icke i alla fall? Är det icke provinsernas behof, som inverkar på Riksdagen?

Vilkor för lånenunderstöd till enskilda jernvägar. (Forts.)

Jo, det är det; och detta blir icke afhjelpt derigenom, att man gifver blott hälften af anläggningskostnaden. De måste då återkomma till en annan riksdag, och vi skulle då få afsäga oss att hjelpa dem. Det kunna vi icke göra, när vi veta, att det är nyttigt för landet.

Det har framdragits exempel på jernvägar, som hjelpt sig sjelfva. Ja, det finnes många sådana; men det finnes bolag, som också hjelpt sig sjelfva, till stor nationalförlust, då de måst kasta sig i händerna på utländingar; och dessa får man också lof att tala om. Detta har icke varit förmånligt för landet. Jag anser, för min del, att vi icke böra binda händerna på Kongl. Maj:t, ej heller neka Kongl. Maj:t att göra all den nytta, som Kongl. Maj:t med dessa medel kan åstadkomma; men derföre är ingalunda sagdt, att det skall blifva två tredjedelar af anläggningskostnaden, som lemnas, ty det exempel, som af den förste talaren på stockholmsbänken anfördes, att bergslagsbanan icke fick två tredjedelar, utan att Kongl. Maj:t fann, att det var nyttigare att lemna det till ett bolag, som var kapitalstarkare, bevisar blott rigtigheten af Kongl. Maj:ts omdöme, men ej att det rätta ligger vare sig i två tredjedelar eller hälften af anläggningskostnaden. Denna pröfning bör ske af Kongl. Maj:t och kan icke ske af oss. Jag kan således icke annat än på det varmaste förorda bibehållandet af de vilkor, som vi haft hittills, och anser, att det är rättvist att bevilja samma förmåner, som varit förut.

Hvad mitt redaktionsförslag angår, har man ansett att det vore likgiltigt, om detta eller Utskottets förslag antages; och den värde talaren på stockholmsbänken har sagt, att det här icke vore fråga om något kontrakt, ty det skall af Kongl. Maj:t uppgöras. Men då Fullmäktige i Riksgäldskontoret stadga i sina kontrakt allt hvad bolagen få från Riksdagen, har jag icke kunnat undvika att upptaga detta. Jag har sökt att få samma förslag framställdt i Andra Kammaren; men emellertid, då man för mig förklarat, att det skulle vara meningen med hvad som står i 2:a punkten 2:a momentet, att man skulle tillåta de enskilda jernvägsbolagen att få ut den sista tiondedelen, då de visat, att jernvägen är i fullt trafikabelt skick, vill jag till mitt förslag tillägga »intill »dess styrelsen för allmänna Väg- och Vattenbyggnader, efter be»sigtning, i öfverensstämmelse med Kongl. kungörelsen den 11 »December 1874 § 2 mom. 2, meddelat tillstånd till banans öpp»nande för allmän trafik.»

Grefve Sparre: Jag vill först och främst instämma med den föregående talaren deri, att bestämmande af en gräns för lånebeloppet så, som åtskillige talare föreslagit, endast är ett band på Kongl. Maj:t. Samma vilkor, som nu förekomma i Stats-Utskottets betänkande, antogos vid 1871 års riksdag; och jag har aldrig hört någon säga, att Kongl. Maj:t missbrukat den makt, som då blef honom lemnad. Jag tror visserligen icke, då jag ser till den ringa

Vilkor för neunderstöd till enskilda jernvägar. (Forts.)

summa, som nu blifvit beviljad till enskilda jernvägar, att någon jernväg kommer att annat än undantagsvis få något större belopp deraf; men skilnaden är den om $\frac{2}{3}$ eller $\frac{1}{2}$ bestämmes, att latituden blir större för bestämmande i hvarje särskildt fall af understödet; och jag kan tänka mig ett godt bolag, som fått upp sin aktieteckning endast till $\frac{1}{3}$ af anläggningskostnaden, men som icke skulle få något understöd, om man här sätter $\frac{1}{2}$ af anläggningskostnaden, då deremot denna fördel kan komma ett vida mindre förtjent bolag till godo endast derföre, att det lyckats få upp aktieteckningen så, att den motsvarar halfva anläggningskostnaden. Då Kammaren i går lemnade 10 millioner kronor, och gjorde det med fullt förtroende till Regeringen, ett förtroende hvilket jag är lifligt öfvertygad om att det ej kommer att missbrukas, tror jag äfven, att Kammaren kan med fullt förtroende öfverlemna till Regeringen att disponera öfver detta, utan att pålägga Regeringen dervid starkare band än Utskottet föreslagit.

Jag yrkar derföre bifall till Stats-Utskottets förslag.

Friherre Åkerhielm: Då jag här under aftonens öfverläggningar hörde två representanter från Stockholms stad, tvänne af Kammarens och, jag vågar säga, landets i finansielt hänseende erfarnaste män uppträda mot Stats-Utskottets betänkande och i det förtroende, Riksdagen eljest varit beredd att visa Kongl. Maj:ts rådgifvare, yrka den inskränkning, att det låneunderstöd, som skulle lemnas enskilda jernvägar, borde nedsättas från $\frac{2}{3}$:delar till $\frac{1}{2}$ af anläggningskostnaden, då var jag tveksam, om jag icke, trogen min vana inom denna Kammare, helst borde iakttaga den bästa af all vältalighet, tystnadens, men då jag erinrade mig att Riksdagen å nyo gifvit mig ett särskildt förtroendeuppdrag hvilket icke bör vara främmande för bedömandet af den föreliggande frågan, har jag trott det vara min pligt att öppet uttala min mening, ehuru och måhända just ehuru det ej är de ärade representanternas, samt gifva skäl för min med Stats-Utskottets öfverensstämmande åsigt.

Först anhåller jag få erinra derom, att, så vidt jag har mig bekant, erfarenheten icke gifvit någon anledning till oro öfver, att riksstatens säkerhet för de fordringar, den eger hos de jernvägsbolag som senast erhöllo låneunderstöd, ej skulle vara fullt betryggande. Går jag sedan till fördelningen af de tio millioner kronor, som då ställdes till Kongl. Maj:ts disposition, och hvilken fördelning Friherre af Ugglas efter en särskildt upprättad tabell meddelat Kammaren, drager jag af denna sifferuppställning, som äfven jag här eger, olika slutsatser med honom. Jag kan nemligen icke annat än finna, att hvad af tabellen framgår bör vara i allo lugnande med afseende å anslagets fördelning, då af de banor, som erhållit understöd, endast två erhållit sådant understöd, öfverstigande 50 proc. af anläggningskostnaden, den ena helt obetydligt och den andra till $\frac{2}{3}$:delar. Tillser jag nu, hvilka dessa

Villkor för låneunderstöd till enskilda jernvägar. (Forts.)

mera gynnande banor äro, finner jag, att den ena är Karlskrona—Wexiö-banan, hvars särskilda intresse för staten och statsbanenätet väl var orsaken till det högre understödets beviljande, och den andra Sundsvalls—Torpshammar-banan, hvars särskilda betydelse som en länk i Sundsvall—Trondhjems-banan Riksdagens senaste beslut lärer böra erkännas på ett otvetydligt sätt hafva ådagalagt. Om man således icke vill betaga den Konungens rådgifvare som har att fördela medlen, möjligheten att lemna ett större understöd än endast 50 proc. till någon särskild deraf förtjent bana, bör man icke heller göra inskränkning i hvad Utskottet här föreslagit. Den tabell, som Friherre af Ugglas här uppläst, gifver ytterligare vid handen, att man kan våga hoppas, att Konungens rådgifvare, då det hvilar på honom att bestämma öfver anslagets fördelning, nog också lärer tillse huru han verkställer denna fördelning, och jag instämmer derföre i den nyss af Grefve Posse uttalade åsigt, att man, då man gifver Regeringen ett obestridligt förtroendevotum, icke bör förrycka detta utan äfven låta ansvaret i samma omfattning som hittills följa förtroendet; det vill nu säga hvila hos Konungens rådgifvare.

Här har redan af en annan talare blifvit erinradt, att då anslaget blifvit nedsatt till tio millioner, deraf torde följa, att det blifver svårare att fördela det så att någon synnerlig fara kan uppstå för att låneunderstöd af ⅔:delar anläggningskostnader i allmänhet skulle komma att lemnas åt enskilda banor. Deremot har visserligen herr Wallenberg gjort en erinran gående derpå ut att faran för ⅔:dels låneunderstöd blefve större när hela anlagsbeloppet nedsattes från 15 till 10 millioner, men jag finner mig icke af denna hans erinran öfvertygad.

Jag kan nemligen ej annat förstå än att tio millioner sträcka sig till en mindre andel *pro rata* än femton och att just då anslagets belopp nedsattes från de föreslagna femton till de beslutade tio millionerna, blir förbudet att lemna låneunderstöd för mera än hälften långt mindre behöfligt, att ej säga rent af öfverflödigt.

Ännu ett skäl, som jag icke hört någon af Kammarens ledamöter vidröra och som jag derföre icke kan underlåta att framhålla, synes mig tala för Utskottets förslag. Böra väl de delar af vårt land, som icke beröras af stambanorna eller fått åtnjuta fördelarna af de tio millioner, som senast lemnades till Kongl. Maj:ts disposition, ställas i ett sämre förhållande, än de delar af landet, som kommit i åtnjutande af det sista anslaget? För min del tror jag icke, att det vore rättvist och vill derföre icke biträda åsigten om att nu besluta en inskränkning, som senast ansågs obehöflig.

Slutligen ber jag få anmärka att vore nu fråga om att af delegarne i enskilda jernvägar ovilkorligen fordra en inbetald teckning af 50 proc. af anläggningskostnaden för åtnjutande af statslån för den öfriga hälften, sådant måhända vore skäl att tänka på, men då så icke är förhållandet kan jag ej annat inse, än att del-

Vilkor för låneunderstöd till enskilda jernvägar. (Forts.)

egarne i dessa jernvägar skola komma att för anskaffande af felande medel belasta lånemarknaden och der infinna sig såsom sökande af lån från enskilde i stället för från staten. Huruvida detta skulle lända till bättre säkerhet för statens fordran hos och i de enskilda banorna, lemnar jag derhän och tror, att det vore lättare att i de härefter kommande punkterna i betänkandet tillse att sådana vilkor för statens rätt bestämmas, att densamma fullt tillgodoses än att nu i denna punkt inskränka Kongl. Maj:ts rätt att bevilja låneunderstöd.

Hvad sist Herr Wærns redaktionsförslag angår, vill jag icke neka, att ju detsamma kan hafva något företräde framför Utskottets, men i ett afseende är Utskottets, såsom äfven hr Wærn erkänt, bestämdt bättre. Då härtill kommer, att jag i allmänhet hyser betänklighet vid att besluta redaktionsförändringar på rak arm och anser det i detta fall så mycket olämpligare som, för den händelse Medkammaren bifaller den af Utskottet föreslagna redaktion, svårigheter i afseende å beslutens sammanjemkande kunna uppstå, vill jag ej nu antaga någon redaktionsförändring och anhåller alltså på anförda skäl om proposition å oförändradt bifall till Utskottets förslag.

Herr Hedlund: Ett skäl som ofta blifvit upprepadt under denna öfverläggning är att man framför allt bör se till att staten icke gör någon förlust. Det är sant, att intet af de bolag, som fått statsunderstöd, ännu svikit sina förbindelser, men det kan dock icke förnekas, att ett och annat bolag finnes, der förmågan att uppfylla förbindelserna i detta afseende varit ytterst sväfvande. Dervid må likväl anmärkas, att dessa bolag varit sådana, som icke varit ordentligt kontrollerade i fråga om aktieinbetalningen utan der på åtskilliga konstlade vägar en del af kapitalet gått vid teckningen förlorad, hvaraf följden blifvit den, att bolaget i början nödgats använda en del af trafikmedlen till jernvägens byggande och på detta sätt råkat i bryderi. Men om också det skulle inträffa, att ett bolag icke skulle kunna uppfylla sina förbindelser, så löper staten dervid ingen annan risk, om blott dess förmånsrätt blifvit ordentligt tillgodosedd, än att staten får öfvertaga en sådan bana, och att detta skulle innebära någon fara för staten kan jag icke finna. Vi veta ju att de flesta länder i Europa sträfva efter att tillegna sig jernvägarne, och kanske skall man äfven i Sverige komma att sträfva att uppnå detta mål. I allt fall kan jag icke finna, att staten skulle lida någon förlust på, om en sådan bana tillfölle staten.

Här har vidare blifvit anmärkt, att om för åtnjutande af det nu beviljade statsbidraget skulle fordras en aktieteckning af delegarne i jernvägsbolagen till $\frac{2}{3}$, man genom samma bidrag skulle åstadkomma ett jernvägsbyggande för 15 millioner, men att om endast hälften fordrades, man skulle bygga för tjugu millioner. Detta är ganska rigtigt anmärkt, men icke kan jag förstå, att det kan inne-

Villkor för låneunderstöd till enskilda jernvägar. (Forts.)

bära något skäl till motstånd från deras sida, som vilja afslå allt anslag för att derigenom hejda ett för långt drifvet jernvägsbyggande. Om en fråga, huruvida man menat allvarligt, någon gång är på sin plats, så torde det verkligen kunna vara just i afseende på en sådan argumentation! För min del vill jag anmärka, att om ett bolag är nog starkt att kunna teckna hälften af anläggningskostnaden, det borde kunna sättas i fråga huruvida icke ett sådant bolag borde få reda sig sjelft, och om man icke skulle fördela statsunderstödet just emellan de svagare orter, som icke kunna åstadkomma så mycket, som fordras för att inlåta sig på ett jernvägsföretag, hvilket, såsom vi veta, skulle för många orter vara förenadt med de yttersta ansträngningar. Har man åter förmåga att teckna hälften af anläggningskostnaden, är det klart att det blir lättare att få främmande kredit för den återstående hälften, än att, om man blott kan teckna $\frac{1}{3}$:del, få kredit för återstående två tredjedelar.

Hvad en ärad talare här midt emot har yttrat om att man icke skall tala om någon konseqvens i fråga om Riksdagens beslut, så påminner detta mig om en anekdot. Det var en rådman som yttrade till en god vän: det är icke godt att vara ledamot af Magistraten, ty den ena dagen rösta de så och den andra så. Måhända skulle han vilja bringa Riksdagen under samma kategori.

Herr Mannerskantz: Här har blifvit taladt om att efter de olika anslag, som blifvit beviljade åt de enskilda banorne under en följd af år, indela dessa i klasser, och det kan visserligen vara skäl göra en klassifikation i detta afseende, för att derigenom lättare kunna jemföra, huru förmånen af sådana anläggningar blifvit på mycket olika sätt utdelad, ty det skall då visa sig, huru en mängd orter inom de af naturen mest gynnade delar af vårt land, hafva fått jernbanor af första klassen antingen för intet eller så godt som till skänks eller på mycket billiga vilkor, då det deremot finnes andra, äfven med afseende å möjligheten af en kraftig materiel utveckling ganska betydande orter, som icke en gång fått hälften af deras kostnad utan, såsom talaren på stockholmsbänken uttryckte sig, fått noll såsom bidrag till sina jernvägsföretag, och den ort, derifrån jag är, befinner sig i den lyckliga omständighet att hafva en bana, som såsom hjelp af staten fått alldeles ingenting. Det varår 1871, då det sista anslaget gafs, och jag trodde då, att denna ort med hänseende till folkmängd och produktiv förmåga befann sig i sådana omständigheter, att den skulle anses böra komma i åtnjutande af någon del af de tio millioner, som då beviljades. Jag var då med om att öfverlemna åt Regeringen att bestämma öfver fördelningen af dessa medel, och då jag varit villig att underkasta mig Regeringens beslut i detta afseende, hade jag ingen rätt att beklaga mig öfver att vi då fingo ingenting; men jag

Vilkor för låneunderstöd till enskilda jernvägar.

tyckte mig dock kunna fråga om orsaken dertill, och då svarades mig att Riksdagen hade antydt, att Kongl. Maj:t borde följa den regel, att låneanslag hufvudsakligast skulle lemnas sådana banor, som hade med bergsbruk att göra eller också voro förenade med ett så stort statsintresse som t. ex. Karlskronabanan. På det sättet gingo emellertid de stackars landtbrukarne, hvaraf den arbetande befolkningen i min hemort hufvudsakligen utgöres, i mistning af äfven den obetydligaste del af det den gången lemnade statsbidraget, och nu tyckes man vilja fortfara att anse det icke vara af något mera allmänt intresse, att söka befrämja jernvägsanläggningar inom trakter, hvilkas hufvudnäring jordbruket är. Ty det förhåller sig så, att en bana, som är så beskaffad, att den berör t. ex. en stor stad eller en trakt, der stark bergsbruksrörelse bedrifves, eller der stora välbehållna skogar finnas, som kunna afverkas och lemna tillfälle till stor virkestransport, kan lemna så stor afkastning, att man inom den ort, der den anlägges, kan nöja sig med hälften eller tredjedelen af anläggningskostnaden eller till och med noll såsom bidrag för att en jernväg der skall komma till stånd. Men om det åter är fråga att göra en jernväg inom ett stort jordbruksdistrikt, der den direkta vinsten på företaget är så aflägsen och fördelad på så många händer, att det icke finnes något större enskildt intresse, som är nog starkt för att för sin nyttas skull drifva fram en jernvägsanläggning, så blir det verkligen ganska svårt att i en sådan trakt få upp teckningen till en tredjedel af anläggningskostnaden. Man blir då tvungen, för att anskaffa tillräckliga medel, att jemte aktiebidrag från enskilde göra någon upplåning på nära håll, och detta kan väl gå för sig, om orten blott behöfde sjelf åstadkomma eller skaffa sig en tredjedel af anläggningskostnaden, men när man nu vill föreskrifva, att hälften af anläggningskostnaden skall vara af orten anskaffad, innan något statslån erhålles, så följer deraf, att man måste låna på annat främmande håll, och det måste då ske genom utfärdande af obligationer, som då ingen fullt säker garanti för dem kan lemnas, måste bli mer eller mindre svåra att sprida i rörelsen, hvarigenom just den olägenhet uppkommer af en konkurrens med inom penningemarknaden utsläppta svagare papper, som man ville undvika genom att staten utan någon dermed förenad kostnad för sig sjelf skulle träda emellan med sin kredit och understödja de enskilda jernvägsföretagen med lån på billigare vilkor än de eljest skulle kunna betinga sig. Då man förut gynnat bergsbruket, tror jag, att man nu kunde taga i betraktande, om icke Sveriges jordbruk är en för landet i sin helhet likaså vinstbringande näring som bergsbruket, och om vi vilja i grunden undersöka, hvad som utgjort vår styrka under den sista tiden, så skola vi icke kunna undgå att finna, att det är den utveckling jordbruket fått, som till stor del är källan till vårt lands förkofran.

Den uppfattning, som jag nu uttalat synes äfven hafva gjort

sig gällande inom Andra Kammaren, som med stor pluralitet bifallit Utskottets förslag, hvilket jag också för min del tillstyrker.

Vilkor för låneunderstöd till enskilda jernvägar.

Grefve af Ugglas: I likhet med den talare, som nyss uppträdde, får jag förklara, att jag icke har kunnat undgå att förvåna mig öfver de olika åsigter, som gjort sig gällande inom Kammaren i går och i dag. I går, då det gälde att bestämma summan, hade man hårda ord att uttala i afseende på de bekymmer, som ett för långt gånget jernvägsbyggande skulle hafva åstadkommit, och då man icke ansåg sig kunna rent af vägra allt anslag, nedsatte man det så mycket som möjligt för att söka hejda detta öfverdrifna jernvägsbyggande. I dag åter anföres såsom det egentliga skälet för att sätta statsunderstödet till hälften i stället för till två tredjedelar af anläggningskostnaden, att man derigenom skall åstadkomma så mycket mera jernvägsbyggande. Jag lemnar åt herrarne sjelfve att draga konseqvensen häraf. Hvad sjelfva saken beträffar, får jag säga, att jag vida mindre har fäst mig vid, huruvida statsunderstödet skall bestämmas till hälften eller två tredjedelar, och jag får förklara, att om 1871 års Riksdag hade bestämt det till hälften, skulle det icke fallit mig in att yrka på två tredjedelar. Vi skola dock komma ihåg att det står *högst* två tredjedelar, och efter den upplysning vi fått, är det icke säkert, att hälften kommer att utgå och således ännu mindre två tredjedelar. Men hvad som varit för mig bestämmande är, att staten icke bör behandla intressena i en ort olika mot i en annan ort. Jag anser detta icke vara rätt och klokt af staten, och säkert är, att det icke befrämjar den samverkan, som är af så stor betydelse för lösandet af andra vigtiga frågor. Det är denna uppfattning, som varit alldeles bestämmande för mig, och då genom de tillägg, som Stats-Utskottet här har gjort, en vida större trygghet beredes staten än genom det stadgande, som vid 1871 års riksdag lemnades, finnes icke något skäl vidtaga en förändring i detta hänseende. Sådant kan icke annat än hos dem, som blifvit olika behandlade, uppfattas såsom ett godtycke och gifva anledning till missnöje af mångfaldigt slag. Jag vågar alltså bedja Herrarne att söka iakttaga lika för alla, och på grund deraf bifalla Stats-Uskottets förslag.

Herr Hallenborg: Då jag i går hade tillfälle att yttra mig i denna fråga med hänseende till det statsanslag, som syntes mig böra beviljas, tog jag mig friheten uttala den åsigt, att, derest Riksdagen i afseende å dess utgående skulle besluta, att endast hälften af anläggningskostnaden skulle i statsunderstöd beviljas, detta vore detsamma som ett afslag. Då vi nu kommit till vilkoren för anslagets åtnjutande ber jag få upprepa detta mitt yttrande och dervid fästa Kammarens uppmärksamhet på, att när man verkligen vill hjelpa, man icke bör sätta sådana vilkor, att det blir omöjligt att anlita denna hjelp. Bestämmer man summan

Vilkor för låneunderstöd till enskilda jernvägar. (Forts.)

så lågt som nu skett och tillika föreskrifver att endast hälften af anläggningskostnaden får beviljas såsom lån, så åstadkommer man tvifvelsutan derigenom, hvad man velat undvika, eller att de enskilda bolagen nödgas att sjelfva inkasta sig på lånemarknaden och jernvägsföretagen i följd häraf utsättas för alla de olägenheter, som häraf kunna blifva en följd. Sedan nu Andra Kammaren antagit förslaget, hemställer jag, huruvida det icke vore skäl att uteslutande fästa sig vid Stats-Uskottets förslag och icke tänka på Herr Wærns, emedan jag icke kan inse, att vi derigenom skulle komma till något annat resultat än en gemensam votering om en sak, hvarom vi i det stora hela äro ense. Jag yrkar bifall till Utskottets förslag.

Friherre af Ugglas: Jag ber om ursäkt, att jag ännu en gång har begärt ordet, men här hafva några förebråelser blifvit rigtade mot mig, hvilka jag icke kan stillatigande låta passera. Man har sagt att det förslag, som jag tagit mig friheten understödja, skulle innefatta en omväg att tillintetgöra det beslut, som i går fattades. Detta har jag aldrig ens antydt och aldrig tänkt mig. Jag har velat och önskat, att dessa 10 millioner måtte blifva på det bästa sättet använda för jernvägarne inom landet. Hvarför jag önskat, att statsunderstödet skall bestämmas till hälften i stället för till två tredjedelar af anläggningskostnaden, har grundat sig på två skäl, det ena, att jag anser det innefatta större säkerhet för staten att låna ut penningar på dylika vilkor, och det andra att det visat sig att af de förra 10 millionerna understöd i allmänhet icke lemnats till så höga belopp som ens hälften af anläggningskostnaden. Jag känner att dessa 10 millioner motsvarat 37 proc. af beloppen å de kostnadsförslag, som blifvit ingifna. Då jag har sådant för ögonen, är det väl då orätt att sätta i fråga, huruvida understödssumman icke bör för framtiden i regel nedsättas till femtio procent? — Man har vidare ansett, att ett sådant förslag skulle innefatta ett misstroende mot regeringen. Jag kan dock icke inse, huru en sådan tanke skulle kunna uppstå. Det skulle då lika väl kunna innefatta ett misstroende mot regeringen att sätta summan till två tredjedelar af anläggningskostnaden. Då det likväl visat sig af erfarenheten, att icke en utdelning ens till femtio procent har egt rum, anser jag att Riksdagen handlar rättast i att öppet uttala sin önskan i detta afseende, och jag tror, att detta äfven är angenämare för regeringen.

Dessa äro de skäl, som förmått mig att ansluta mig till den åsigten, att statens understöd till enskilda jernvägsanläggningar bör bestämmas till hälften i stället för till två tredjedelar af anläggningskostnaden. Man har äfven talat så mycket om, att man skall göra alla lika rätt och icke framkalla något missnöje på de orter, som skulle få lån på sämre vilkor än förut. Jag tror, att man i sjelfva verket gör alla lika rätt, i fall anslaget utdelas på

samma sätt som förut, hvilket sker, om man bestämmer det till hälften af anläggningskostnaden. Emellertid tror jag, att det är temligen likgiltigt, huru det bestämmes i detta fall, emedan det är min fulla öfvertygelse, att det i alla händelser icke kommer att räcka till två tredjedelar åt något bolag.

Vilkor för låneunderstöd till enskilda jernvägar. (Forts.)

Sedan öfverläggningen härefter förklarats fulländad, yttrade Herr Grefven och Talmannen, att under densamma hade afgifvits följande yrkanden: 1:o att de ifrågavarande momenten skulle bifallas; 2:o af *Herr Wærn*, att desamma måtte antagas med följande förändrade lydelse:

2:o att låneunderstödet må utgöra högst två tredjedelar af anläggningskostnaden efter det fastställda kostnadsförslaget, och att det lånesökande bolaget skall, för att kunna erhålla statsunderstöd, vara skyldigt hos Kongl. Maj:t styrka, att det förfogar öfver ett kapital, som jemte statslånet är fullt tillräckligt till jernvägsanläggningens utförande enligt kostnadsförslaget;

3:o att låneunderstödet må lyftas i mån af arbetets fortgång på sätt och å tider, som Kongl. Maj:t bestämmer, dock med iakttagande deraf, att ingen del af låneunderstödet må utbetalas förr än motsvarande andel af bolagets kapital blifvit inbetald, samt att en tiondedel af den beviljade låneförsträckningen skall innestå, intill dess styrelsen för allmänna Väg- och Vattenbyggnaden, efter besigtning i öfverensstämmelse med Kongl. kungörelsen den 11 December 1874 § 2 momentet 2, meddelat tillstånd till banans öppnande för allmän trafik;

samt slutligen 3:o af *Herr Tornérhjelm*, att Kammaren skulle godkänna momenten med den förändring, att orden *två tredjedelar* i början af 2:dra momentet utbyttes emot ordet *hälften*.

Härefter framstälde Herr Grefven och Talmannen först proposition på bifall till momenten, hvarvid svarades många ja jemte åtskilliga nej, sedermera proposition på antagande af *Herr Wærns* förslag, då svaren utföllo med många nej jemte några ja, och slutligen proposition på bifall till momenten med den af *Herr Tornérhjelm* yrkade ändring, hvilken proposition besvarades med många nej jemte åtskilliga ja; hvaruppå och efter det proposition på bifall till momenten förnyats samt med många ja jemte åtskilliga nej besvarats, Herr Grefven och Talmannen förklarade sig nu hafva funnit ja öfvervägande.

4:de momentet.

Stadgandet litt. a.

Bifölls.

Stadgandet litt. b.

Vilkor för låneunderstöd till enskilda jernvägar. (Forts.)

Herr Tornérhjelm: Jag ber att få göra en anmärkning mot Utskottets förslag i det nu föredragna momentet, ehuru kanske med lika liten framgång som nyss. Enligt min tanke bör nemligen den här föreslagna räntefriheten borttagas. Jag understödde för min del det föreslagna understödsbeloppet å 15 millioner, och jag skulle gerna hafva understödt ett belopp å 25 millioner; ty då staten utlånar sina penningar mot full säkerhet och till ett för det allmänna gagneligt ändamål, hade det i min tanke ej varit någon fara vid, om anslagssumman blifvit bestämd till något högre belopp. Likaså kan det från synpunkten af statens fördel vara lika godt, antingen de enskilda bolagen få $\frac{2}{3}$ eller $\frac{1}{2}$ af anläggningskostnaden i låneunderstöd. Men jag anser deremot icke, att staten bör genom beviljande af räntefrihet göra några uppoffringar till förmån för de enskilda bolagen. Ty det är gifvet, att, om en sådan räntefrihet nu beviljas, komma i en framtid samma anspråk att ställas på staten, och i samma mån som beviljandet af dessa understöd åt jernvägsanläggningar är förenadt med uppoffringar från statens sida, i samma mån skall det också blifva svårare att erhålla sådana understöd. Jag tror således, att denna Kammare, som ju gerna vill hjelpa de enskilda bolagen, gör klokast både för det närvarande och för framtiden i att icke bifalla den ifrågasatta räntefriheten sådan den af Utskottet här blifvit föreslagen; utan tillåter jag mig hemställa, att det förevarande momentet måtte så förändras, att räntefrihet beviljas under byggnadstiden, men icke för längre tid.

Herr von Ehrenheim: Då staten för en längre tid sedan först började att lemna understöd åt enskilda jernvägsanläggningar, så beviljade staten stora fördelar åt dem, som inläto sig i sådana företag. Dessa fördelar voro betingade af den öfvertygelse man då allmänt hyste, att jernvägarne i vårt land icke skulle kunna lemna någon inkomst åt aktieegarne och att de knappt nog skulle vara i stånd att bära driftkostnaden. Man betraktade dem således såsom allmänt nyttiga företag, hvilka icke kunde framkallas och upprätthållas af den enskilda företagsamheten ensam. Med tiden visade det sig emellertid, att förhållandena gestaltade sig helt annorlunda, och för hvarje gång eller nästan för hvarje gång, som staten sedermera lemnat så beskaffade understöd, hafva vilkoren blifvit allt strängare och strängare. Jag tror för min del, att det nu icke vore för tidigt att rent ut tillämpa den grundsatsen, att, om staten skall fortfarande lemna sitt understöd åt enskilda jernvägsföretag, bör detta understöd endast bestå deruti, att staten genom sin kredit förmedlar de enskilda bolagens behof af penningar, men icke i sådana direkta bidrag från statens sida, som ligga vare sig i en ovanligt låg räntefot eller i eftergift af vissa års räntor. Det lärer icke kunna nekas, att de jernvägsföretag, som erhålla del af det anslag å 10 millioner, som Riksdagen nu stält till Kongl. Maj:ts disposition, i alla händelser komma

Vilkor för låneunderstöd till enskilda jernvägar.

i åtnjutande af en icke ringa fördel. Denna fördel må ju gerna vara dem förunnad; men att ytterligare utsträcka densamma derhän, att de erhålla direkta statsanslag, kan jag för min del icke tillstyrka. Jag får således anhålla om afslag å momentet b i den föreliggande 4:de punkten.

Herr Leijonancker: Genom att borttaga den här af Utskottet föreslagna räntefriheten, tvingar man bolagsmännen till högre aktieteckning och ökar derigenom ytterligare de svårigheter, hvilka, såsom en hvar torde veta, i alla fall i ganska stor mängd förefinnas vid bildandet af enskilda jernvägsbolag. Jag är för min del i viss mån, jag kan gerna säga helt och hållet, af samma åsigt som den förste ärade talaren, att man icke bör ställa saken så, att staten förlorar något på de understöd, han lemnar. Jag anser således, att bolaget icke bör erhålla någon direkt present af staten, men väl att staten bör genom sin hjelp för bolaget underlätta de svårigheter, som äro förenade med åstadkommandet och första utförandet af dylika företag. Ett sådant underlättande ligger i beviljande af räntefrihet under byggnadstiden. Att staten härför söker bereda sig ersättning, har jag ej något emot, och jag tror också, att Utskottet har sjelft sökt åstadkomma detta, då det föreslagit, att bolagen skulle erlägga en annuitet, som är högre än staten sjelf sannolikt kommer att betala. Enligt Utskottets hemställan skall annuiteten utgöras af 5 procents ränta och 1 procents kapitalafbetalning, hvarigenom kapitalet kommer att blifva betaldt på 36 år. Jag antager såsom gifvet, att staten icke kommer att betala 5 procent på sina lån, men väl erhålla längre amorteringstid än 36 år, och då torde staten på sådant sätt vinna riklig ersättning för den räntefrihet, han beviljat bolagen under byggnadsåren. På dessa skäl får jag anhålla om bifall till det af Utskottet i detta hänseende gjorda förslaget.

Friherre af Ugglas: För min del ber jag att få instämma i Herr von Ehrenheims yrkande om afslag å det föreliggande momentet. Det är visserligen sant, att under den förflutna tiden räntefrihet plägat beviljas åt enskilda jernvägsbolag. Så skedde t. ex. vid 1863 års riksdag; de lån, som då af Riksdagen beviljades, lemnades alla med tre års räntefrihet, med undantag, om jag ej missminner mig, för Köping—Uttersbergs banan; amorteringen af dessa lån skulle begynna tre år efter det banan blifvit färdig. Men sedan denna tid hafva förhållandena betydligt förändrat sig; det har numera visat sig, att enskilda bolag kunna komma ut med att bygga jernvägar, äfven utan något statsunderstöd, och i sådan händelse få de naturligtvis betala ränta på sina lån från det ögonblick, de erhålla penningarne. Vid sådant förhållande kan jag ej finna något skäl, hvarför man skulle ställa det så, att staten förlorar något på affären, då dess uppgift vid dessa tillfällen efter min uppfattning endast bör vara den att

Vilkor för låneunderstöd till enskilda jernvägar. (Forts.)

uppträda såsom mellanhand för bolagen för att genom sin kredit skaffa dem penningar på goda och billiga vilkor. Jag tror således, att allt talar för att nu ej mera bevilja en sådan räntefrihet, dock under förutsättning att det må tillåtas bolagen att i sina kostnadsförslag upptaga äfven räntan å de upplånta medlen, under byggnadstiden. Jag tror icke, att det kan möta något hinder härför vid granskningen af kostnadsförslagen, och jag anser verkligen billigt att de så få göra och således äfven beräkna denna ränta för bestämmandet af den qvot af anläggningskostnaden, som de skulle få i statsunderstöd. Under denna förutsättning instämmer jag i den af Herr von Ehrenheim uttalade åsigt och yrkar afslag å det förevarande momentet.

Herr de Maré, G.: I likhet med den ärade representanten från Halland är jag öfvertygad om, att staten, äfven om förevarande moment bifalles, icke skulle göra någon förlust på det understöd, som den under form af lån skulle lemna åt de enskilda bolagen, enär staten ju skall erhålla 5 proc. ränta å dessa lån och det icke torde vara sannolikt, att staten sjelf kommer att betala så hög ränta å de penningar, den för detta ändamål upplånar. Men då jag för min del anser, att redan detta af staten meddelade låneunderstöd innebär en stor förmån för de enskilda bolagen, och då jag här hör, att man anser det en derutöfver beviljad räntefrihet under byggnadsåren vore att alltför mycket se deras fördelar till godo, så torde det måhända vara lämpligt att en förändring vidtoges i det förevarande momentet, och jag tillåter mig derför hos herr Talmannen anhålla om proposition på att Kammaren ville antaga följande förändrade lydelse af detsamma:

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

Herr Wærn, C. F.: Jag kan icke inse, hvarför vi denna gång skulle vara så stränga mot de enskilda bolagen som nu blifvit föreslaget, då det utan tvifvel mycket skulle försvåra möjligheten för dem att komma ut med sina företag, om den nu omhandlade räntefriheten skulle dem fråntagas. Det torde väl tryggt kunna antagas, att staten kommer att upplåna de här ifrågavarande 10 millionerna mot samma vilkor som föregående lån. På dessa har staten, det jag tror, betalat $4\frac{3}{4}$ procent, och då nu de enskilda bolagen skulle betala 5 proc. på sina lån, så skulle staten derigenom erhålla en förmån af $\frac{1}{4}$ proc., hvilken väl torde vara tillräcklig att betäcka den förlust, staten genom frihetsårens beviljande skulle komma att lida. Men skulle åter all räntefrihet

förmenas bolagen, skulle en gifven vinst tillskyndas staten och då jag, som sagdt, ej kan finna någon anledning, hvarför man skulle behandla de nyare bolagen sämre och strängare än de äldre för att staten skall gagnera på dem, så anser jag, att man bör låta dem behålla samma vilkor som förut blifvit medgifna, och jag får derför för min del yrka bifall till Stats-Utskottets förslag i denna del.

Vilkor för låneunderstöd till enskilda jernvägar. (Forts.)

Herr Wallenberg: Jag får upprigtigt bekänna, att jag med mycken tillfredsställelse hört den ärade talaren på kalmarbänken förklara, att man icke borde hålla på den föreliggande punkten, sådan den af Utskottet blifvit föreslagen. För min del tycker jag verkligen, att, om man nu, hvad de enskilda bolagen beträffar, till förmånen att få begagna statens kredit och derigenom inbespara ett kanske icke obetydligt antal procent på de upptagna lånen, äfven skulle lägga den att få komma i åtnjutande af *tre års räntefrihet* å samma lån, vore detta en väl frikostig dotation från statens sida, i synnerhet då det gäller fullkomligt okända associationer, om hvilka vi ingenting veta, ty ännu föreligger i detta hänseende icke något positivt fall. Om Stats-Utskottets vilja fått göra sig helt och hållet gällande i det nu förevarande ämnet, så hade ju till en början understödssumman blifvit bestämd till femton millioner, och sedan skulle vi hafva efterskänkt tre års ränta efter 5 procent på denna summa, hvilket hade utgjort ett belopp af 2,250,000 kronor, som staten således skulle hafva uppoffrat, för att några jernvägar skulle komma till stånd, hvilkas gagn, såsom jag nyss nämnde, ännu icke kan vara kändt. Om man tänker på de bolag, som redan finnas, åt hvilka staten ej ansett sig böra skaffa något kapital och för hvilka man nu söker att fördyra arbetskrafterna genom åstadkommandet af nya jernvägsanläggningar, så torde man böra medgifva, att det ligger mycken obillighet i detta förfaringssätt. Derjemte är det icke så litet inkonseqvent af Stats-Utskottet att nu vilja anslå sådana summor åt *enskilda* bolag, då Stats-Utskottet, för att taga ett exempel, nyligen ansåg staten icke hafva råd att bevilja det mycket omtalade, af Kongl. Maj:t begärda anslag till flottans nybyggnad, ungefärligen lika stort, som var föremål för behandling under 26:te punkten i Utskottets utlåtande om femte hufvudtiteln; då hade Stats-Utskottet icke några penningar att gifva, men nu, då det är frågan om *enskilda*, då finnes det eller skall skaffas tillgångar. Jag ber att få fästa uppmärksamheten på, att då civilministern under gårdagens sammanträde hade ordet, förklarade han, att, ehuru regeringen ej aflåtit någon proposition i ämnet, ville den dock icke motsätta sig, att understöd af statsmedel beviljades enskilda jernvägsföretag, dock icke till högre belopp än femton millioner kronor och under förutsättning att *icke några uppoffringar derigenom föranleddes för statsverket*, d. v. s., så vida jag rätt uppfattade hans

Vilkor för låneunderstöd till enskilda jernvägar. (Forts.)

mening, att han ansåg, att staten väl kunde skänka dessa bolag skyddet och den stora fördelen af sin kredit, men att man *icke* borde gå längre och nedtynga budgeten för kommande år genom att låta staten betala ränta på de penningar, som de enskilda bolagen fingo låna. Jag finner för min del det af Herr de Maré väckta förslaget fullt tillfredsställande, om han vill tillåta ett enda litet tillägg i början af detsamma, som afser att förebygga allt slags tvetydighet nemligen:

"Ej må räntefrihet beviljas, men anstånd med räntans erläggande för högst tre år."

Innehållet är alldeles detsamma som Herr de Maré föreslagit, och om han tillåter denna lilla modifikation, så biträder jag det af honom gjorda yrkandet.

Herr Mannerskantz: Det nu ifrågasatta försvårandet af vilkoren för understöd åt enskilda jernvägsanläggningar skulle möjligen vara berättigadt, om man hade skäl att antaga, att de företag af denna art, som hädanefter kunde komma att uppstå, icke skulle blifva af lika stor vigt och fördel för staten som statens egna banor eller de förut varande enskilda banorna, som med lån eller anslag af statsmedel blifvit gynnade. Men om detta ej är fallet, utan det tvärtom kan visas, att anläggandet af nya jernvägar inom åtskilliga delar af landet, som ännu icke kommit i åtnjutande af en sådan förmån, skulle verka lika mycket ej blott till orternas eget, utan till hela landets gagn, som äldre sådana anläggningar gjort, så kan jag för min del icke inse, hvarför man skulle gå ifrån en hittills följd regel och försvåra de vilkor, som man förut medgifvit de enskilda bolagen. Dessa bolag hafva ju ändock vanligen till sin början och innan de komma till stånd ganska många svårigheter att bekämpa, och de delar af landet, som förskaffa sig enskilda jernvägar, måste ju härför underkasta sig utgifter, som blifvit dem besparade, der statens egna banor gå fram. Jag ber att i detta hänseende få nämna, att under de gamla ståndsriksdagarnes tid ifrågasatte vid ett tillfälle jag och åtskilliga andre medlemmar af det dåvarande riddarhuset, att man vid anläggningen af statens banor för framtiden skulle gå så till väga, att man lät de orter, genom hvilka de ginge fram, lemna ett visst bidrag till deras byggande. Den ärade ledamot på östgötabänken, som nu förordat ett försvårande af vilkoren, ansåg då — fast det ej var något särdeles stort bidrag som fordrades — ett sådant tillvägagående att fastställa strängare vilkor än förut icke vara rigtigt, då det gälde den provins, för hvilken han vid den tiden var styresman. Det är dock min tanke, att, om man från början stält upp den och vidhållit regeln, att äfven orter, der stambanor anlades, i nå gon mån skulle till deras anläggning bidraga — hade man åstadkommit större rättvisa mellan de särskilda orterna, och vi hade fått vårt stambanesystem på mycket billigare vilkor för staten

och med mindre behof af upplåning, än det nu tillkommit. Jag har icke i denna sak något enskildt intresse, jag har varit nog lycklig, jag upprepar det, att icke behöfva taga statens hjelp i anspråk; men jag kan icke finna det rättvist att för de kommande bolagen förändra och försvåra de vilkor, som hittills varit fastställda. Det beror ju på Kongl. Maj:t att i hvarje särskildt fall pröfva, om ett ifrågasatt jernvägsföretag är af den beskaffenhet, att det bör erhålla understöd. Jag anser således för min del, att hvad Stats-Utskottet här föreslagit må äfven fortfarande få blifva gällande. En talare på stockholmsbänken yttrade, att en tre års ränta motsvarande förlust skulle å det lemnade lånet tillskyndas staten, om Utskottets vilkor antogos. Han tog dervid likväl icke i betraktande, att jernvägarne byggas icke i ett ögonblick, och att medlen utbetalas från statsverket endast småningom och i den mån de blifva behöfliga, och aktietecknarne inbetala sina tillskott, hvaraf följer, att den åtnjutna räntefriheten, i det hela sedt, ej kommer att gälla så lång tid som tre år, utan sannolikt knappast hälften.

Vilkor för låneunderstöd till enskilda jernvägar. (Forts.)

Herr Ekman, Carl: En talare här midt emot mig, som bestridt bifall till det nu föredragna momentet, har talat om den uppoffring, som staten skulle få vidkännas, i fall Utskottets framställning blefve bifallen, och räknat ut att förlusten uti ränta skulle uppgå till 2,250,000 kronor. Det är nu alldeles uppenbart, att statens förlust icke kan komma att uppgå till detta belopp, ty först och främst har nu endast 10 millioner beviljats, och icke 15 millioner; sedan kan högst tre års räntefrihet komma att medgifvas, och det ligger således redan uti ordet "*högst*", att det ju icke behöfver beviljas hvarje bolag 3 års räntefrihet. För öfrigt får det icke vara räntefrihet mera än ett år, sedan jernvägen blifvit anlagd och färdig att öppnas för allmän trafik, och då byggnadskostnaden för en jernväg utgår under byggnadsåren och statens bidrag står i ett visst förhållande till aktieegarnes bidrag, så följer häraf, att den beräkning, som den ärade talaren gjort, ingalunda är rigtig, utan att statens förlust uppgår till någon mindre summa. Det är dock alldeles omöjligt att räkna ut, huru stor statens uppoffring skall blifva, emedan det beror på de vilkor, som Kongl. Maj:t bestämmer, men det är alldeles uppenbart, att den icke kan blifva så stor, som talaren nämnde. Hvad nu denna räntefrihet beträffar, så, om Riksdagen icke vill medgifva den, skall jag icke sätta mig deremot, men Stats-Utskottet hade icke någon anledning — det vågar jag hoppas att Kammaren medgifver — att föreslå något annat vilkor i denna del än de som bestämdes vid 1871 års riksdag. Jag påminner mig visserligen icke, om jag äfven då var med vid öfverläggningen om de vilkor, under hvilka lån då beviljades för enskilda jernvägar, och jag minnes icke, hvilket motiv som då gjorde sig gällande, men jag tror att motivet då var det, att ju

Vilkor för låneunderstöd till enskilda jernvägar. (Forts.)

flera enskilda jernvägar komme till stånd, desto större trafik skulle genom dem tillföras statens egna banor, och deri låg antagligen skälet, att Riksdagen ansåg sig kunna efterskänka ränta under byggnadsåren, då det alltid är svårt för bolagen att utbetala sådan, och då det icke kan ske på annat sätt, än att räntan inberäknas i kostnadsförslaget. Skulle nu så vara, att icke längre dessa åsigter om billigheten att eftergifva räntan under byggnadstiden åt de enskilda bolagen göra sig gällande, så ber jag att få tillstyrka, att beslutet då måtte gå i den rigtning, som Herr de Maré föreslagit, ty att lägga in räntan i kostnadsförslaget, så att den skulle beräknas redan från första början, då lånet lemnades, synes mig icke vara lämpligt. Det gör blott, att det låneunderstöd, som lemnas, blir så mycket mindre tillräckligt för sjelfva ändamålet, eller sjelfva jernvägens byggande, utan då är det bättre att, på sätt Herr de Maré föreslagit, genom en förlängd amorteringstid staten får igen den uppoffring, som den får vidkännas under de första åren. Jag har emellertid nu icke någon anledning att yrka annat än bifall till Stats-Utskottets förslag.

Herr von Koch: Jag vill påminna Kammaren derom att, då denna fråga vid 1871 års riksdag var före, hade Herr Ekman till Utskottets betänkande afgifvit en reservation, som gick ut derpå att staten skulle få igen ränta från den dag, då lånet var utlemnadt, efter 5 procent och vidare hela kapitalet, men det skulle öfverlemnas till Kongl. Maj:t att bestämma amorteringstiden på den grund att man ansåg, att uti vissa trakter det kunde vara behöfligt att, innan jernvägen hunnit att upparbetas, den måtte kunna få en något längre tid, innan man behöfde börja att göra afbetalningar på kapitalet, så att jernvägsbolaget icke skulle behöfva att, innan inkomsterna räckte dertill, sätta sig i nya skulder och låna upp penningar för att betala ränta och amortering. Sedan Andra Kammaren fattat ett beslut, som icke var så fördelaktigt som låntagarne väntat sig, omfattades detta Herr Ekmans förslag, som man förut icke mycket fästat sig vid, i denna Kammare. Herr Civilministern uppträdde då och förklarade, att han också tyckte, att detta förslag gick uti den rätta rigtningen, men att han ansåg det vara något oklart och icke visste, huru det skulle tydas. Då framträdde Herr Troilius och framhöll, hurusom de enskilda jernvägarne just kunde komma sig före genom att de i början finge lägre ränta och liten amorteringsprocent och att det således vore mycket fördelaktigt, om de på det sättet finge upparbeta sig. Han framstälde då ett förslag, som lydde sålunda:

»att Kongl. Maj:t må ega vid lånemedlens beviljande bestämma beloppet af den årliga inbetalningen samt huru mycket af denna inbetalning skall utgöra ränta, dock under vilkor, att, senast 50 år från lånets utbetalningsdag, kapital och 5 procent årlig ränta från berörda dag böra vara till fullo erlagda».

Vilkor för lånounderstöd till enskilda jernvägar. (Forts.)

Om det förslaget förenade sig sedermera Herrar Ekman och de Maré samt åtskilliga andra, men, under det att detta skedde och man vidare funderade på saken, hade åtskilliga andra förslag blifvit framlagda. Det slutade på det sättet, att det blef votering, och då föll detta förslag emot det som sedermera blef Riksdagens beslut, hvilket var att medgifva räntefrihet. Jag hade tänkt att framställa detta förslag och äfven talat derom med några andra ledamöter, innan punkten *a* blef bifallen, ty detta förslag hade passat väl i stället för både punkten *a* och punkten *b*, men, sedan nu punkten *a* är bifallen, tror jag icke, att det här förslaget duger. Nu går visserligen Herr de Marés förslag alldeles i den rigtningen, men jag har några betänkligheter emot ordställningen och det förefaller mig, som om det deri vore fråga om ränta på ränta, så att jag skulle tro, att det vore lämpligt, om Stats-Utskottet finge fundera på saken, ty det går dock ej så bra att diktera ett sådant beslut på stående fot. Det kan nu visserligen icke gå så lätt för sig, sedan punkten *a* redan blifvit af oss bifallen, ty deruti står, att räntan skall blifva 6 procent, men det torde dock kunna ställas så nära som möjligt i den rigtning, som de fleste talare, hvilka yttrat sig för Herr de Marés förslag, yrkat, och jag hemställer derföre, att punkten måtte återremitteras i denna syftning.

Herr Samzelius: I egenskap af riksgäldsfullmäktig är jag naturligen mån om att tillse, det staten erhåller sin behöriga rätt och att icke alltför stora uppoffringar göras, men jag kan dock icke ingå derpå att staten skulle få en förmån, som är stridande mot lag, och så skulle det efter min tanke vara, om bolaget under byggnadstiden skulle erlägga ränta på ränta. För min del yrkar jag bifall till Herr de Marés förslag, modificradt sålunda:

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

Detta mitt förslag är detsamma som Herr de Maré framstält, med uteslutande endast af orden "jemte derå beräknad årlig ränta" och med iakttagande af den ändring i början, som Herr Wallenberg föreslagit. Efter min tanke är, så vidt jag nu hunnit bedöma, denna redaktion tillfredsställande, och skulle man nu återremittera punkten, så fördröjer det blott ärendets afgörande. Det är nu äfven troligt, att samma förslag också fastställes i Andra Kammaren.

Herr de Maré: För att förenkla frågorna och förminska

Vilkor för låneunderstöd till enskilda jernvägar. (Forts.)

antalet af propositioner, då redan tre särskilda yrkanden, utom Herr Samzelii, blifvit gjorda, anhåller jag att få afstå från det förslag till proposition, som af mig blifvit framstäldt, och förenar mig om det af Herr Samzelius gjorda ändringsförslag.

Herr Tornerhjelm: Då genom bifall till Herr Samzelii förslag det mål vinnes, för hvilket jag uttalade mig, nemligen att staten icke skulle göra någon uppoffring, utan blott uppträda såsom långifvare, får jag afstå från det af mig framstälda yrkande och förena mig om hans förslag.

Herr Reutersvärd: Jag tror, att det skall blifva mycket svårt för Kongl. Maj:t att i hvarje särskildt fall bedöma, huru många år som erfordras för att uti en ort upparbeta trafiken. Mindre än tre år lär väl icke kunna ifrågakomma, och det torde följaktligen blifva regeln för räntefrihets beviljande. Efter min tanke är denna eftergift från statens sida icke förenad med den ringaste uppoffring, ty, om också icke staten under dessa tre år har någon ränta att få af bolagen, så tror jag dock, med kännedom om de vilkor, hvarpå staten får sina lån, att den ränta, som staten kommer att på dem betala, icke skall uppgå till mera än 5 eller 5½ procent. Här betingar sig staten 6 procent, och man behöfver icke vara stor räknemästare för att inse, att om staten får ¼ procent högre ränta under 40 år, så skall detta fullkomligt betala denna ränteförlust under tre år. Jag yrkar för min del bifall till Stats-Utskottets förslag.

Sedan öfverläggningen härefter förklarats slutad, yttrade Herr Grefven och Talmannen, att under densamma hade afgifvits följande yrkanden, nemligen:

1:o att det förevarande stadgandet måtte bifallas;

2:o af Herr *Wallenberg*, att detsamma skulle antagas med följande förändrade lydelse: "Ej må räntefrihet beviljas, men anstånd med räntans erläggande beviljas för högst tre år, dock icke utöfver ett år från den dag, då, enligt Kongl. Maj:ts bestämmande, jernväg senast skall vara färdig och för trafik öppnad; skolande den sålunda uppskjutna liqviden af räntan fullgöras genom en mot samma räntas belopp jemte derå beräknad årlig ränta svarande utsträckning af tiden för annuitetens erläggande, så att statsverket för sin försträckning blir till fullo godtgjordt";

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

Vilkor för låneunderstöd till enskilda jernvägar. (Forts.)

4:o att stadgandet måtte återförvisas; samt
5:o att detsamma skulle afslås.

Härefter framstälde Herr Grefven och Talmannen först proposition på bifall till förevarande stadgande, hvarvid svarades många ja och nej i blandning; sedermera proposition på antagande af *Herr Wallenbergs* förslag, hvartill svarades nej; vidare proposition på bifall till det förslag *Herr Samzelius* afgifvit, då svaren utföllo med många så väl ja som nej; ytterligare proposition på återremiss, hvarvid svarades nej; samt slutligen proposition på afslag å stadgandet, hvilken proposition besvarades med många nej jemte åtskilliga ja, hvaruppå, och efter det proposition på bifall till stadgandet förnyats samt med många både ja och nej 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 kontraproposition vid voteringen antagit *Herr Samzelii* förslag, uppsattes, justerades och anslogs följande voteringsproposition:

"Den, som bifaller stadgandet litt. b i 4:de momentet af 2:dra punkten i Stats-Utskottets utlåtande N:o 62, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, antager Kammaren det förslag till det ifrågavarande stadgandets lydelse, som Herr Samzelius afgifvit.

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

Ja — 35.

Nej — 60.

Stadgandet litt. C.

Bifölls.

5:te mom.

Herr Wærn, Carl Fredrik: Uti denna punkt har för ytterligare säkerhet tillagts, att »all bolagets öfriga egendom» äfven skall utgöra underpant och säkerhet för den af staten lemnade försträckning. Om nu bolaget lägger sig till någon annan egendom, som icke alls står i sammanhang med jernvägen, men som är under-

Vilkor för låneunderstöd till enskilda jernvägar. (Forts.)

kastad den gällande inteckningslagstiftningen, kan det då väl vara lämpligt, att staten hvart tionde år förnyar inteckning deruti, då staten likväl har hela jernvägsanläggningen till sin säkerhet? Sådant kommer efter min tanke endast att föranleda trassel och ingalunda öka statens säkerhet. Om ett jernvägsbolag uppgör kontrakt med en enskild person om lån för byggande af ett hus, som är behöfligt, och han får inteckningssäkerhet deruti genast, skall staten då väl komma efter med sin inteckning? Det skulle blott gifva anledning till trassel och icke lända till någon nytta. En sådan bestämmelse har heller icke funnits bland vilkoren förut och är alldeles obehöflig. Jag föreslår alltså, att dessa ord "äfvensom all bolagets öfriga egendom" måtte utgå.

Herr von Gegerfelt: För min del får jag vördsamt hemställa om återremiss af detta moment, och det af följande skäl. På dagens föredragningslista finnes uppfördt ett betänkande från Lag-Utskottet rörande det till Utskottet återförvisade ärende angående beredande af säkerhet genom inteckning i jernväg. Då Kammaren kommer att behandla detta betänkande, måste den yttra sig uti en fråga, som under en föregående öfverläggning blifvit temligen omtvistad, den nemligen, huruvida Konung och Riksdag hafva rättighet och kunna med laglig verkan, på sätt hitintills skett, föreskrifva att jernvägen skall utgöra underpant för de till bolaget lemnade lån. För min del har jag uttalat den åsigt, att frågan härom bör jakande besvaras, men personer finnas, för hvilkas höga juridiska auktoritet jag måste böja mig, hvilka hafva uttalat en motsatt åsigt. I alla händelser är det ovisst, hvilken åsigt, som vid behandlingen af detta betänkande kommer att göra sig gällande, och möjligt är åtminstone, att man dervid kommer till det resultat, att Kammaren icke vill godkänna en sådan föreskrift och till följd deraf icke vill, på sätt betänkandet föreslår, sanktionera den förmånsrätt, som hittills lemnats staten uti de enskilda jernvägar, till hvilka den lemnat understöd. Det vore då högst olämpligt, om Kammaren i dag meddelade en föreskrift, att sådana lån skulle vara förenade med denna förmånsrätt, under det man kanhända i morgon förklarar, att man icke haft rättighet att meddela en sådan föreskrift, hvilken sålunda skulle blifva utan all verkan. På dessa skäl anser jag det vara af största vigt, att detta lagutskottsbetänkande blir behandladt, innan nu föredragna moment afgöres, men detta är äfven uti ett annat afseende af vigt, ty de bestämmelser, som Riksdagen nu meddelar angående de till enskilda jernvägar beviljade lån, måste stödja sig på samma grunder, som Riksdagen antager för den blifvande lagstiftningen rörande pantsättning af jernvägar.

Hvad särskildt angår det af Herr Wærn anmärkta förhållande, att äfven bolagets öfriga egendom enligt Utskottets förslag skulle ingå bland säkerheten, så är det en utsträckning af panträtten, som icke något af de förslag, hvilka inom Utskottet blifvit uppgjorda, innefattat, eller att den egendom, som skulle utgöra säker-

Vilkor för låneunderstöd till enskilda jernvägar. Forts.)

het för dessa lån, skulle vara någon annan än sjelfva jernvägsanläggningen. Jag tager således alldeles för gifvet, att vid den slutliga behandlingen af frågan dessa ord måste borttagas.

På grund af de skäl, som jag nu anfört, får jag vördsamt hemställa, att denna punkt måtte blifva till Utskottet återremitterad.

Friherre Åkerhielm: Jag anhåller endast att få instämma uti det af Herr von Gegerfelt nyss gjorda yrkande om ärendets återförvisande och jag hemtar dertill anledning deraf, att, då jag tror det vara af vigt att statens säkerhet för ett lemnadt lån blir otvetydigt uttryckt, men, enligt nu gällande uppfattning af hvad lagen i ty fall tillåter, bland de lagkloke stridiga åsigter råda just derom, huruvida de vilkor, som finnas intagna uti föregående Riksdags beslut, något gälla, det synes mig vara särdeles vigtigt, att orden denna gång blifva så afvägda, att någon tvekan om deras rätta förstånd icke kan inträffa. Då emellertid detta nu icke väl kan ske, förr än Lag-Utskottets betänkande om inteckning i jernvägar blifvit behandladt, tror jag det vara alldeles nödvändigt att återremittera denna punkt och förenar mig alltså i yrkandet derom.

Sedan öfverläggningen härefter förklarats slutad samt Herr Grefven och Talmannen yttrat, att under densamma hade yrkats dels af *Herr Wœrn*, att momentet skulle bifallas med uteslutande af orden «äfvensom all bolagets öfriga egendom», dels ock att momentet måtte till Utskottet återförvisas; framstälde Herr Grefven och Talmannen först proposition på bifall till momentet oförändradt, hvarvid svarades nej; sedermera proposition på antagande af *Herr Wœrns* förslag, hvilken proposition likaledes med nej besvarades, och slutligen proposition på momentets återförvisning, hvartill svarades ja.

6:te, 7:de och 8:de momenten.

Biföllos.

3:dje punkten.

Bifölls.

Föredrogs ånyo och bifölls Stats-Utskottets den 22 och 24 sistlidne April bordlagda utlåtande N:o 63, angående begärdt låneunderstöd åt Helsingborg—Hessleholms jernvägsaktiebolag.

Vid ånyo skedd föredragning af Stats-Utskottets den 28 och

29 sistlidne April bordlagda memorial, N:o 66, i anledning af Kamrarnes skiljaktiga beslut i afseende å Utskottets utlåtande N:o 54, angående ny lönestat för Statskontoret; gillades Utskottets i 1:sta och 4:de punkterna afgifna yttranden, godkändes den i 2:dra punkten föreslagna voteringspropositionen och lades 3:dje punkten till handlingarne.

Herr Grefven och Talmannen tillkännagaf, att, enligt den emellan Talmännen träffade öfverenskommelse, omröstningar jemlikt 65 § Riksdags-ordningen komme att nästa Lördag den 5 dennes anställas öfver alla de voteringspropositioner, som dessförinnan blifvit af båda Kamrarne godkända.

Anmäldes och bordlades Stats-Utskottets memorial:

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

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

äfvensom Bevillnings-Utskottets betänkande N:o 9, angående tullbevillningen.

Sedan Kammaren, uppå Herr Grefven och Talmannens hemställan, beslutit, att de i dag för första gången bordlagda målen skulle sättas främst på föredragningslistan till nästa sammanträde, åtskildes Kammaren kl. 10 e. m.

In fidem
O. Brakel.

Stockholm, Aktiebolaget Forsete 1876.