

Måndagen den 24 April 1871.

Kammaren sammanträdde kl. 10 förmiddagen.

Justerades protokollet för den 15 dennes förmiddagen.

Herr Grefven och Talmannen tillkännagaf, att, i enlighet med den vid hållet Talmanssammanträde träffade öfverenskommelse, omröstningar jemlikt 65 § Riksdags-ordningen komme att nästa Thorsdag den 27 dennes anställas öfver de i Stats-Utskottets Memorialer N:is 43 och 44 samt Banko-Utskottets Memorial N:o 12 intagna, af båda Kamrarne godkända, voteringspropositioner.

Fortsattes föredragningen af Stats-Utskottets Utlåtande N:o 42, i anledning af väckta förslag, dels om beviljande af anslag till stambanor, dels om uppgörande och fastställande af plan för enskilda jernvägsanläggningar samt anvisande af statsbidrag till dylika anläggningar.

6:te punkten.

Hufvudmomenten A och B i ett sammanhang.

Grefve af Ugglas: Jag är öfvertygad om, att flere bland eder, mine Herrar, som i likhet med mig deltagit i jernvägsstriderna från deras första uppkomst, mer än en gång med missmod och motvilja åsett det hänsynslösa sätt, på hvilket de enskilda intressena uppträdt under dessa förhandlingar, huru mer än en gång orters och enskildas fördel gällt mera än landets och huru slutligen en frågas utgång icke sällan varit beroende mindre af goda skäl än af köpslagande och sammansättningar. Att en sådan intressenas strid måste verka skadligt, är naturligt, och om det ligger någon sanning i den klagan, som man understundom får höra, att uppfattningen af samhällets, fosterlandets högre rätt och anspråk numera är mindre varm

än förr, torde dessa intressens strid icke hafva i ringa mån dertill bidragit. Det var derföre som jag med glädje emottog det förslag, som i Kongl. Maj:ts proposition blifvit framställt, att åt Kongl. Maj:t skulle öfverlemnas att bestämma angående understöd åt enskilda jernvägar. Jag inser visserligen, att det hvarken är något lätt eller tacksamt uppdrag, som Kongl. Maj:t i detta hänseende skulle erhålla. men jag är öfvertygad om, att det skulle vara för Riksdagen helsebringande och med statens bästa väl förenligt att åt Kongl. Maj:ts lugna och opartiska pröfning öfverlemnades att skilja mellan de stridande intressena. Jag vet, att häremot blifvit uttalade betänkligheter af ganska skiljaktig art. Man har dels velat framhålla en fruktan för, att missnöjet hos de intressen, som icke funnit sina egna önsknningar så tillgodosedda, som de hoppats och väntat, skulle rikta sig emot Regeringen och kunna blifva vådligt. Jag får dock bekänna, att jag icke hyser någon farhåga i detta afseende. Är Regeringen appburen af landets förtroende för insigt, kraft och duglighet, är jag säker på, att en sådan opposition, hvilande endast på sjelfvisshetens grund, icke skall kunna skada. En annan betänklighet, som också uttalats, är den, att Regeringen skulle kunna begagna sig af den ifrågasatta rättigheten för att derigenom befrämja särskilda afsigter, främmande för sjelfva hufvudsyftet. Jag hyser ej heller i detta afseende någon fruktan, ty det ansvar, som hvilat på Konungens rådgifvare, är en säker borgen för mig, att de skola iakttaga landets bästa, men deremot får jag påpeka, att Riksdagen är åtminstone juridiskt ansvarsfri, och hvilken verkan kommittenternas önskan utöfvat hafva vi mer än en gång erfarit. Det är derföre som jag i min reservation tillåtit mig yrka bifall till Kongl. Maj:ts proposition i denna del, men det är dock klart, att mitt förslag icke kan bifallas sådant det blifvit i reservationen framställt, sedan Kammaren beslutat att fränskilja de punkter, som röra understödssättet, och i den proposition, som nu bör göras, ingenting får intagas, som derå har afseende. Deremot har jag skiljt mig från Kongl. Maj:ts proposition i fråga om anslagsbeloppet. Kongl. Maj:t har äskat en million riksdaler årligen under fem år och Utskottet har tillstyrkt dels en million årligen för det s. k. sekundära jernvägsnätet och dels 300,000 R:dr för lokalbanor, men jag deremot önskar, att dessa summor måtte sammanslås till 1,300,000 R:dr årligen. Jag har visserligen ingenting emot, att denna summa ytterligare ökas, men vill dock icke derom framställa något yrkande. Att den summa, som Utskottet föreslagit, kan höjas oberoende af den tillökning i anslag, som Kammaren beslutat i afseende å östra stambanan, torde framgå af den diskussion, som föregick beslutet derom, då flertalet af Kammarens ledamöter syntes anse, att 5 millioner skulle kunna bestämmas årligen för jernvägsbyggnader.

Slutligen återstår en fråga, som jag äfven vill i korthet beröra, nemligen den tidsföljd, hvarunder anslaget skulle lemnas, hvilken tid blifvit af Kongl. Maj:t föreslagen till 5 år och af Utskottet till 15 år. I detta afseende ställer jag mig obetingadt på Kongl. Maj:ts sida, emedan jag anser den af Kongl. Maj:t föreslagna tid hafva företräde i dubbelt afseende, nemligen dels derföre att 15 år är en för lång

tidsföljd, för att icke derunder förhållanden skulle kunna inträffa, på grund af hvilka man skulle kunna vilja förändra de belopp, som man kunde vilja öfverlemnna till Kongl. Maj:t, och dels därför att, hvilket beslut man än må fatta i den vigtiga frågan angående sättet för understöds lemmande, det dock inom kortare tid än 15 år torde tarfva någon granskning eller ändring.

Jag får, på grund af hvad jag nu yttrat, hos Herr Grefven och Talman anhålla om proposition å följande yrkande: att för understödjande af enskilda jernvägsanläggningar Riksdagen beviljar och till Kongl. Maj:ts disposition ställer ett extra anslag af 6,500,000 R:dr, hvarå Kongl. Maj:t eger anvisa af Kongl. Maj:t beviljade understödsbelopp, att utgå med högst 1,300,000 R:dr årligen under hvarje af åren från och med 1872 till och med 1876.

Herr Nordenfelt: I likhet med den förste värde talaren har jag i Utskottet ställt mig på den sida, som ville hufvudsakligen antaga Kongl. Maj:ts proposition i denna fråga. Jag vill nu först söka visa anledningen, hvarföre jag icke anser lämpligt att skilja de enskilda jernvägarne i två olika klasser. Utskottet har visserligen i likhet med jernvägskomitén sagt, att dessa banor böra delas i sekundära och lokala, men hvarken Utskottet eller komitén har angående de särskilda banorna anfört för mig öfvertygande skäl. Hvarföre de i sekundärnätet upptagna äro af större allmän vigt. än de som ansetts endast af en lokal betydelse.

I sekundärnätet upptages banan Christianstad—Sölvesborg, under det att en bana från Hesselholm till Helsingborg blifvit hänförd till de lokala banorna, men jag har icke funnit något skäl, hvarföre den bana, som går åt öster, skall anses vigtigare än den, som går åt vester. Vidare har en bana från Nora till Stadra upptagits bland de sekundära banorna, ehuru densamma uteslutande synes betjena ett mindre område och endast förlänger Norabanan omkring $1\frac{1}{2}$ mil till en liten insjö, men deremot har den vigtiga föreningsbanan mellan Hallsberg och Mjölby ansetts endast såsom en lokalbana. Borås—Warbergsbanan har räknats till det sekundära nätet, men deremot en bana till Carlshamn betraktats endast såsom lokal, ehuru sistnämnda stad kunde blifva den billigaste exporthamnen för större delen af Småland. Man har hänfört en bana mellan Krylbo och Norberg till de sekundära, ehuru denna bana, som visserligen kommer i beröring med ett grufdistrikt, först då den blir utsträckt till Smedjebacken får en mera allmän vigt såsom bergslags- och föreningsbana. Banan Flen—Oxelösund har blifvit hänförd till de sekundära, ehuru man från denna bana uteslutit just den fortsättning till Westerås, hvilken skulle hafva gifvit denna bana egenskap af sekundärbana. Man har uppfört en bana Jönköping—Halmstad bland de sekundära, men deremot ur denna klass uteslutit banan Falun—Krossekärr, ehuru denna är långt vigtigare än den förra och skulle gå genom våra mest bergsbruksidkande provinser. Likaledes har man förbigått Falun—Insjö- och Ludvika—Insjö-banorna, hvilka otvifvelaktigt skulle vara mycket nyttiga för stora delar af landet.

Jag kan således icke finna, att gränsen mellan de båda olika

slagen banor är så skarpt uppdragen, att man bör rätta sig derefter, utan jag tror, att man bör unna alla dessa banor lika godt och att både den ena och den andra sorten kunna vara förtjenta af att understödjas på samma sätt och under samma vilkor.

Beträffande storleken af det belopp, som borde anslås till understödjande af enskilda jernvägar, så hemställer jag, huruvida det kan vara lämpligt att i sakens outredda skick binda sig för en så lång tid som 15 år och för en så stor summa, som nu blifvit föreslagen. Detta skulle, enligt min åsigt, vara ett alltför djerft steg, men deremot synes man mig utan fara kunna binda sig för en tid af 5 år och för denna tid ställa en lämplig summa till Kongl. Maj:ts disposition för understödjande af sådana jernvägsanläggningar, af hvilka staten kan hafva ördel.

Jag skulle af dessa skäl kunna förena mig i det af Grefve af Ugglas framställda yrkande, men önskar dock, att summan måtte bestämmas något högre, än han föreslagit, eller att ett årligt belopp af 1,500,000 R:dr måtte ställas till Kongl. Maj:ts disposition, och får derföre anhålla om proposition å följande yrkande: att Riksdagen ville på det sätt bifalla Kongl. Maj:ts nådiga framställning, att, för understödjande af enskilda jernvägsanläggningar, Riksdagen beviljar och till Kongl. Maj:ts disposition ställer ett extra anslag af sju millioner femhundredatusen Riksdaler Riksmynt, att utgå med högst en million femhundredatusen Riksdaler årligen under hvarje af åren 1872 till och med 1876.

Herr Ekman, Carl:

Friherre Funck: Stats-Utskottets förslag i denna punkt innehåller, som Herrarne behagade finna, ett vidblifvande af 1869 års Riksdags beslut. För Utskottets majoritet har det velat synas såsom om icke några omständigheter sedan dess tillkommit, som kunde föranleda Riksdagen att helt och hållet eller åtminstone nästan helt och hållet frångå det beslut, som då fattades.

Jag behöfver icke i Herrarnes minne återföra, att Riksdagen då ingick till Kongl. Maj:t med en underdånig skrifvelse, deri Riksdagen förklarade, att Riksdagen, inseende behofvet af ett system för framtida jernvägsbyggnader, anhöll, att Kongl. Maj:t måtte utreda denna fråga och låta utarbета ett förslag till de jernvägar, hvilka kunde under den närmaste perioden af 12 till 15 år vara mest af behofvet påkallade och om sätet för deras understödjande.

Häri ligger, såsom mig synes, en önskan att en plan måtte blifva upprättad, att denna plan måtte omfatta en tid af 12 till 15 år och att densamma måtte föreläggas Riksdagens pröfning och afgörande.

Kongl. Maj:ts proposition vid denna riksdag går ut från en annan åsigt. Kongl. Maj:t har inskränkt tiden till 5 år och har till Riksdagen hemställt, att pröfningen af de enskilda jernvägarnes företråde måtte till Kongl. Maj:t öfverlemnas; och Kongl. Maj:t säger vidare, att efter dessa 5 årens förlopp tillräcklig erfarenhet torde kunna anses vara vunnen och att tiden då vore inne att fastställa den plan, som emellertid blifvit uppgjord.

Huruledes under dessa 5 år någon egentlig erfarenhet skulle kunna vinnas om hvilka jernvägar, som må vara af behovet påkallade, kan jag icke inse. Icke heller är det mig möjligt att inse att dessa jernvägar med säkerhet skola kunna inrangeras i den plan, som måhända framdeles blifver fastställd. Det synes mig tvärtom ganska möjligt, att en och annan bana skulle kunna blifva föreslagen, som icke vore för detta system lämplig.

Kongl. Maj:ts proposition medför emellertid två af de fördelar, som 1869 års Riksdag afsåg, nemligen att en viss tidrymd af 5 år blifvit bestämd för understöds utgående, hvarigenom för en tid alla jernvägsstrider skulle kunna aflägsnas, samt att ett visst belopp för dessa fem åren blifvit föreslaget. Men Kongl. Maj:ts proposition medför också några andra fördelar, som äro ganska beaktansvärda. Det är nemligen behöfligt för de enskilda jernvägsbolagen att på förhand veta, om understöd för dem kan komma i fråga och till en viss grad tiden, när sådant kan ske; och det är äfven af vigt för de orter, som dessa jernvägar skola genomlöpa, att i tid kunna bereda sig för möjligheten eller sannolikheten af en större trafik.

Jag, som deltagit i majoritetens beslut, ber få fästa uppmärksamheten på att 1869 års Riksdag eller åtminstone 1869 års Stats-Utskott uttalat sig i sådant syfte. Det heter nemligen: "— — — Det torde nemligen icke kunna nekas, att innan man företager arbeten af en så vidt omfattande beskaffenhet som jernvägsanläggningar, det är oundgängligen nödigt att noga utreda och öfverväga huru och hvarest dessa arbeten böra utföras, för att med största sannolikhet uppfylla det dermed äsyftade ändamål. Då jernvägarne, i anseende till anläggnings- och trafikknadernas betydighet, obestriddligen kunna under en längre tid utöfva en menlig inverkan på statens finansiella förhållande, i fall de anläggas utan sammanhang och utan behörigt afseende på ett efter rörelsens behof lämpadt system, synes ock fastställandet af ett dylikt system äfven af sådan orsak vara af behovet högeligen påkalladt. På sätt Herr Grefve Sparre i sin motion utförligt ådagalagt, måste ock antagandet af en på förhand uppgjord och godkänd plan för jernvägsbyggnadernas uppförande utöfva ett välgörande inflytande på landets industri. Utan ett sådant system kan dessutom svårligen undvikas, att flera jernvägar i en framtid behöfva anläggas än som erfordrats. i fall anläggningarne tid efter annan utföras efter en på förhand uppgjord plan. Om deremot en sådan plan förefinnes, kunna särskilda jernvägsanläggningar, hvilka äro mest af behovet påkallade, komma till utförande, icke blott för att tillfredsställa ett lokalt intresse, utan ock för att framdeles ingå i ett hela landet omfattande jernvägsnät. — — —"

Den föregående talaren har också i det fallet icke skiljt sig ifrån Utskottet; men han har deremot ansett, att icke allenast uppgörande af plan, utan äfven bestämmande af detsätt, hvarpå och det belopp, hvarmed dessa jernvägar böra understödjas, borde till Kongl. Maj:t öfverlemnas, då Kongl. Maj:t vid nästa riksdag torde afgifva nådigt förslag äfven i detta hänseende.

Jag ber då Herrarne taga i betraktande hvad Utskottet i detta afseende yttrat. Utskottet har nemligen såsom motiv hvarföre Ut-

skottet nu trott sig böra till fastställelse framlägga förslag om belopp och understödssätt anført, att det för uppgörande af sådan plan vore af vigt att känna den summa, som kunde disponeras, och i hvilken tidsföljd de särskilda banorna borde erhålla understöd. Det är nemligen ganska svårt, då fråga är om att understödja en mängd enskilda jernvägar, men endast de mest nödvändiga kunna komma i fråga, bestämma hvilka dessa skola blifva, så framt man icke vet det belopp, som är för ändamålet disponibelt.

Utskottet säger: "Fastän Utskottet således, vid nu upplysta förhållande, icke kan tillstyrka Riksdagen att, i frågans närvarande skick och innan Riksdagen fått från Kongl. Maj:t emottaga någon framställning i ämnet, till slutligt afgörande företaga frågan om godkännandet af en sådan plan, anser dock Utskottet det vara af stor vigt, att Riksdagen redan nu fattar beslut ej mindre om det sätt, på hvilket dylika anläggningar böra af staten understödjas, än beloppet af de medel, som för den närmaste framtiden af 12 till 15 år må för detta ändamål afses. Det är nemligen klart att understödssättet i hög grad inverkar på anslagets belopp, likasom att både understödssättet och anslagsbeloppet måste hafva ett afgörande inflytande på uppgörandet af den ifrågavarande planen, enär densammas omfång deraf i väsentlig mån betingas".

Nu är det visserligen sannt, att Kongl. Maj:t, i händelse Riksdagens beslut blir att frågan nu skall hänskjutas till Kongl. Maj:t, till nästa Riksdag torde inkomma med ett sådant förslag, men då kan frågan lätteligen för Riksdagen stadna i stöpet. I händelse Riksdagen då icke godkänner sättet för understödet eller det årliga belopp, som Kongl. Maj:t kan komma att föreslå, så rubbas till en viss grad hela planen.

Jag tror det vara nästan alldeles nödvändigt för att kunna utföra ett sådant uppdrag att hafva dessa båda faktorer förut bestämda. Jernvägskomitén hade icke heller någon ledning, men just därför såg sig komitén tvungen att göra bestämda förslag i dessa hänseenden. Jag tror således att det vore klokt och för Kongl. Maj:t underlättande, om Riksdagen nu bestämde sig för dessa tvänne punkter, vare sig på ena eller andra sättet.

Den siste talaren har äfven påpekat huruledes om fem år eller hvilken tidrymd, det inträffar att norra och östra banorna blifva färdiga, frågan kommer i helt annat stadium och han ansåg därför att tiden för understöds lemnande icke borde sträckas utöfver fem år.

Jag kan icke finna att det förhållande, att östra och norra banorna då blifva färdiga och att det anslagsbelopp, som dittills utgått för dessa banor, då upphör, bör kunna i någon mån verka hindrande för uppgörande af en plan för 12 å 15 år. Ty, mine Herrar, hvad är det som då inträffar? Jo, att de belopp, som till dessa banor blifvit anslagna, icke vidare behöfva utgå. Då har man tre vägar att gå. Den första är, att man med högre eller lägre belopp fortsätter stambanan vidare norrut, hvilket denne talare antydde och som Riksdagen ansett vara det rätta. Eller ock kan man påskynda den plan, som är antagen, hvori jag för min del finner hvarken svårighet eller olägenhet. Slutligen kan en tredje kasus inträffa, som

jag icke heller anser olycklig, och det är att man icke behöfver låna upp 5 à 6 millioner, utan att man kan stadna vid 1 million.

Jag ber dessutom få fästa uppmärksamheten på att det finnes ännu en och annan bana, som kan komma i fråga att byggas såsom stambana, åtminstone den till Carlsborg, och att det kan inträffa omständigheter, som göra, att en eller annan af de enskilda jernvägarne, t. ex. Sundsvall—Trondhjems-banan, kan behöfva på ett kraftigare sätt understödjas än här blifvit föreslaget och att man då icke skulle behöfva komma i förlägenhet, om öfverskott finnes att tillgå.

Jag ber vidare få fästa uppmärksamheten derpå, att genom det belopp, som här är föreslaget, nemligen 18,000,000 R:dr, kan byggas 195 mil enskilda jernvägar på 15 år, nemligen 13 mil om året. Jag hemställer om det då kan vara skäl att starkare forcera byggnadet af stambanor. Äfven i detta fall tror jag summan ej vara så illa vald.

I afseende på uppgörande af en plan och nyttan deraf, hänvisar jag till andra länders exempel. Man säger, att man icke bör binda sig för så lång tid som 15 år, emedan förhållanden under denna tid kunna inträffa, som göra en förändring önskvärd. Jag vågar påstå att sådana förhållanden svårigen kunna inträffa. En plan i ifrågasvarande syfte måste vara grundad på förhållanden, som icke kunna förändras. Man bör nemligen söka att antaga sådana banor, som tillfredsställa landets belof och se till att inga orter, som behöfva jernvägar, komma att sakna sådana.

Jag behöfver icke tala om Frankrike, som har sitt sekundärnät, men jag håller här i min hand en skrift angående förhållandena i Danmark, som visar att detta land antagit en plan för ett sekundärnät, uppgående till ett anläggningsbelopp af 13,000,000 Riksbankdaler. Men der har man ansett nödigt icke att taga en bana här och en der, der bästa vilkoren bjudas etc., utan att söka göra sig reda för behöfvet och att söka åstadkomma en sådan planläggning, som kunde blifva gagnande för alla tider.

Då nu här icke är fråga om att fastställa en sådan plan, som jag för min del skulle anse nyttigt och nödvändigt, utan endast att öfverlemnna afgörandet deraf till Kongl. Maj:t, så lärer det ock vara obehöfligt att besvara hvad den föregående talaren anmärkt mot sekundärsystemet i allmänhet och särskildt mot det system, som jernvägskomitén föreslagit; men jag ber dock att i största korthet få nämna att, om den ärade talaren genomläst jernvägskomiténs betänkande ännu en gång och om han vidare hade kastat ögonen på den betänkandet vidfogade kartan, så tror jag att några af hans anmärkningar skulle uteblifvit, synnerligast om han slutligen tagit reda på jernvägskomiténs uppdrag och huru långt dess befogenhet sträckt sig.

Han har bland annat talat om Krylbo—Norbergsbanan och sagt att om densamma kunde utsträckas till Smedjebacken, så kunde den vara af någon betydelse. Ja, komitén önskade nog också detta, men har icke ansett sig berättigad dertill. Att Krylbo—Norbergsbanan inkom i sekundärnätet kommer sig deraf, att komitén hade

sig ålagdt att i främsta rummet uppmuntra bergslagsbanor, och då nu denna är en bergslagsbana ansåg komitéen sig böra upptaga denna bana.

Vidare har han anmärkt att Borås—Warbergs-banan räknats till det sekundära nätet under det Carlshamn—Wieslandabanan betraktats såsom endast lokal. I detta hänseende får jag anmärka, att komitéen hade trott, att man borde fästa afseende vid att icke alltför stora trakter komme i saknad af jernväg och då Wexjö—Carlskrona-banan var intagen i sekundärnätet, så var det klart, att komitéen icke kunde i samma nät upptaga en bana, som skulle gå i hop med denna.

Den ärade talaren har vidare anmärkt att banan Flen—Oxelösund blifvit hänförd till de sekundära banorna, ehuru man från densamma uteslutit just den fortsättning till Westerås, hvilken skulle hafva gifvit denna bana egenskapen af sekundärbana.

I detta fall får jag endast anmärka, att något förslag att utsträcka denna bana, på sätt den ärade talaren ansett önskligt, icke varit å bane, hvarföre ärven i detta fall hans anmärkning torde vara obefogad.

Jag inskränker mig nu till att anhålla om bifall till Utskottets förslag.

Herr Wærn: De båda sista talarne hafva, ehuru från olika synpunkter, bestridt bifall till Kongl. Maj:ts förslag. Den förre af dem har ansett, att jernvägsstriderna icke derigenom skulle kunna undvikas utan alltid återkomma, hvarför han icke kunde ingå på hufvudidéen af detta förslag, under det han likväl erkände och gillade den del af samma förslag, som afser att nu limitera en tidpunkt af fem år; och den sednare talaren har önskat, att ett system nu skulle bestämmas för de enskilda jernvägsanläggningarne, under det han förordat den af Utskottet föreslagna tidpunkten af 15 år.

Hvad först angår den frågan, huruvida dessa jernvägsstrider skulle undvikas derigenom, att man öfverlemnade åt Kongl. Maj:t hvilka banor som skola byggas, har deremot blifvit invändt, att dessa strider endast skulle uppskjutas, ty om Kongl. Maj:t icke afgjorde dem så, som den ena eller andra orten önskade, så skulle den Konungens rådgifvare, som icke tillgodosåg en viss ort, finna ett sådant motstånd hos den ortens representanter, att derigenom uppstode en opposition, hvilken, då anslagen voro ringa, men de jernvägsbehöfvande många, småningom komme att växa så, att den slutligen skulle blifva afgörande för Riksdagens handlingssätt. Om man antager, att dessa jernvägsintressen skulle ega en sådan styrka att kombinera sig, att de skulle a priori blifva afgörande äfven för alla andra ärenden, då ser jag icke att dessa strider kunna undanvisas; men jag är fullkomligt öfvertygad om och har det förtroende till representationen, att icke några lokala intressen kunna vara i stånd att rubba ett system, som, följdt af Regeringen, utaf representationen i sin helhet gillas. Jag kan derföre icke se något hinder att öfverlemna afgörandet af enskilda jernvägsanläggningar åt Kongl. Maj:t, derföre

att jernvägsstrider i allt fall kunna uppstå i anseende till missbelåtenhet å något visst håll. Detta skäl kan icke vara berättigadt.

Den siste talaren har sagt, att han icke inser hvilka nya upplysningar, som skulle kunna vinnas genom ett uppskof. Jag tror i motsats mot honom, att det kan vara alldeles ofantligt mycket att inhemta i denna sak. Huru utmärkt jernvägskomitéen än varit, så skall väl i en sådan sak som denna, hvilken afser de industriela intressenas befrämjande, folkmedvetandet, som väckes till lif af dessa intressen. få tid att yttra sig, huru i de olika landsorterna detta system betraktas och om det är tillräckligt för den tid som afses. Den värde talaren har sjelf sagt, att jernvägskomitéen icke kunnat upptaga en och annan bana därför att densamma icke blifvit för komitéen föreslagen. Det måste också vara på det viset, ty hvarje komitées fält måste vara begränsadt, för att dess arbete skall blifva godt. Men om en sådan begränsning icke ligger i sakens natur utan varit beroende på tillfälliga omständigheter, så måste den ju varit öfvergående och ett derpå beroende arbete kan då icke blifva uteslutande gällande för framtiden. När så är förhållandet, hvad vinner man nu genom att fastställa ett system? Är det icke mycket bättre att afvakta tiden, och under dessa fem år kan i det hänseendet mycket vinnas. Under tiden skola planer komma fram, som icke hittills äro kända, och det måste väl i hvarje fall vara bättre att hafva ett system, som innefattar dem alla, än att måhända nödgas rifva upp detsamma, då vi möjligen komma att stå oss sämre än förut.

Kongl. Maj:t kan icke hafva något emot, om Riksdagen besluter att anslag skola ställas till Kongl. Maj:ts disposition under 12 eller 15 år i stället för 5 år, såsom Kongl. Maj:t föreslagit; men det förefaller mig som om det i detta fall vore bättre att bestämma någon kortare tid eller 5 år. Under denna tid får man tillfälle att egna komitéens förslag en grundlig granskning och från skiljda landsändar inhemta befolkningarnes åsigter om hvad som bäst motsvarar deras behof och är föremålet för deras önsknings. Med kännedom deraf kan då ett system utbildas, som kan blifva bestående, hvaremot hvarje vid denna riksdag eller under något af de närmaste åren uppgjort system för banornas sträckning och låns eller anslags beviljande under en längre följd af år löper risk att vid en kommande riksdag upprifvas och ändras. Att förutse hvad som kan ske, är icke möjligt, men jag tror att man med bestämmandet af en kortare tid mindre aflägsnar sig från det mål, man åsyftar. Huru detta system skall komma att uppgöras blir alltid ett stående thema; vid den ena riksdagen skall man komma fram med en bana, vid en annan riksdag med en annan. Man kan emellertid med mera lugn och med mera klokhet uppgöra ett system för framtiden, om man derifrån skiljer afseendet på hvad som kan och bör göras under de närmaste fem åren och för denna tid med förtroende till Kongl. Maj:t till hans bestämmande öfverlemnar huru dessa 5 millioner R:dr skola användas. Härigenom skall deremot under nämnda tid mera kunna göras för någon viss snart till utförande färdig bana än som kan blifva fallet, om dermed skall anstå till dess användningen af en dylik summa kan af Riksdagen bestämmas.

Jag tror, att det ej kan vara likgiltigt för sjelfva systemet, hvilketdera af de alternativ. den siste talaren uppstälde, som man antager. Han har så införlifvat sig med tanken på anslag till $\frac{1}{4}$ af anläggningskostnaden, att han räknat ut att vi skulle komma att få 145 mil jernvägar, hvilket jag dock tillåter mig betvifva skulle blifva förhållandet.

Jag kan därför icke anse annat än, att Representationen handlar klokt, om den tager tid på sig för afgörandet af det system, som för framtiden skall bestämmas för de enskilda jernvägsanläggningarne, och att den under denna tid icke låter det system, som sedermera skall blifva gällande, löpa risk att rubbas af samtidigt förekommande jernvägsstrider om hvad som för tillfället skall beviljas åt den ena eller andra banan. Jag tror därför att det skulle vara en stor fördel, att under denna tid alla jernvägsstrider aflägsnades från Riksdagen genom att till Kongl. Maj:ts disposition bevilja ett anslag af 5.000.000 R:dr under 5 år på sätt Kongl. Maj:t föreslagit, till hvilket förslag jag härmed får yrka bifall, dock utan att göra någon invändning mot de högre belopp som en talare här föreslagit.

Herr Grefven och Talmannen tillkännagaf att anslag blifvit utfärdadt till sammanträdets fortsättning kl. 6 e. m.

Herr von Koch: Då jag sjelf är motionär i denna fråga och har såsom mitt eget accepterat jernvägskomitéens betänkande, må det tillåtas mig att yttra några ord. Jag vill till en början säga något, hvarifrån jag afhöll mig i förrgår, i anledning af åtskilliga talares anfall, snart sagdt personliga, mot dem som vågat understödja Herr Leijonanckers förslag. Jag skall dock icke göra detta annat än reservationsvis i dag, emedan jag afvaktar justeringen af protokollet, hvarefter jag torde komma att göra en vidare förklaring. Jag skulle icke vidrört detta i dag, om jag icke derifrån ledt mig till hvad jag nu vill yttra. Här har nemligen af en talare blifvit yttradt, att Riksdagens värdighet under alla förhållanden, till och med förändrade, tvingade till att hålla fast vid ett förut fattadt beslut, hvilket deremot jag och Herr Leijonancker, med flere andra, icke ansågo vara öfverensstämmande med hvad som vore klokt inom den *administrativa* förvaltningen. Jag hoppas emellertid, att den värde talaren och de många andra, som ansett att Riksdagens värdighet, till och med under alldeles förändrade förhållanden, skall uppehållas medelst envist vidblifvande af förr fattadt beslut, icke måtte glömma detta i dag vid afgörandet af denna fråga, med afseende på hvilken förhållandena *icke äro förändrade*, och att de icke måtte glömma bort, att 1869 års Riksdag uti underdånig skrifvelse anhållit, att Kongl. Maj:t täcktes uppgöra ett system för de enskilda jernvägsanläggningarne, jemväl med afseende på vissa detaljer dervid.

För öfrigt, hvad angår sjelfva saken, eller de nu föredragna momentena A) och B), ber jag att få instämma med hvad Utskottet föreslagit och Friherre Funck här yttrat. Jag finner mig nu, som i många andra fall, då jag icke har sakkunskap att kunna bedöma frågan, nödsakad att rangera mig under en sakkunnig person, och

jag väljer då en man, som åtnjuter det största förtroende för sina insigter uti hithörande frågor. Friherre Funck har under flera riksdagar varit den bland Kammarens ledamöter, som mest sysselsatt sig med detta ämne, han är med rätta Kammarens främste ledamot i Stats-Utskottet och han har haft Kongl. Maj:ts förtroende att deltaga i jernvägs-komitéens arbeten. Det är på honom mitt val fallit. Jag beklagar att af de öfriga ledamöterna i komitéen, som jemväl sitta i denna Kammare, är en, hvars stämman skulle hafva stort inflytande, men som till följd af andra högre pligter nu är stum.

I afseende på sjelfva frågan om för huru lång tid dessa vilkor och bestämmelser för understödjande af enskilda jernvägsanläggningar borde antagas har man mycket yttrat sig emot den tid Utskottet föreslagit eller 15 år och framhållit såsom mera önskligt, att en tid af 5 år bestämdes, hvarunder man skulle samla nödig erfarenhet för att derefter kunna antaga ett visst system. Jag fruktar dock, att i en sådan fråga som denna är 5 år en alltför kort tid, och jag tror, på sätt min auktoritet, Friherre Funck, anfört, att det är ganska svårt, om icke omöjligt, att för endast 5 år göra beräkningar med afseende på sådana industriella anläggningar, som byggandet af en större sträcka af jernvägar framkalla. Jag tror, att man i det fallet bör hafva litet tid på sig.

Hvad de särskilda banorna beträffar, hoppas jag, att sådana som hafva en uteslutande strategisk vikt, såsom förhållandet är med Carlsborgsbanan, framför allt måtte blifva stambanor; samt att derefter alla sådana banor, som Kongl. Maj:t pröfvar på sin ansvarige rådgifvares, Krigsministerns, tillstyrkan vara för landets försvar viktiga, måtte komma främst i ordningen att understödjas, icke precis efter några föregående bestämda grunder utan på ett sådant sätt, att de skyndsamt komma till stånd. Såsom en sådan bana den viktigaste i strategiskt hänseende näst Carlsborgsbanan och af stor industriell betydelse, är den bana som skulle förena Östersjön med Trondhjems alltid öppna hamn.

I afseende på öfriga banor, tror jag, att de skäl, som blifvit anförda mot Utskottets förslag, skulle förfalla, om man, i stället för att göra upp något visst system och gå in i dess detaljer genom att bestämma, att den ena eller andra banan skulle hafva företräde, deremot fäste sig vid en bestämd princip, och det torde väl icke vara svårt att komma öfverens derom. Man kunde ju till exempel bestämma att, sedan de strategiska banorna blifvit öfverlemnade till Kongl. Maj:ts bestämmande, skulle af de öfriga banorna sådana komma i första rummet för erhållande af understöd, för hvilka det *största tillskottet af enskilda gjordes*. Då har man en fast grundsats att följa och en garanti, att sådana banor komma att bära sig, och det blir då icke annat än en verkställighetsåtgärd, som man uppdrager åt Kongl. Maj:t att pröfva de särskilda förhållandena. Derigenom skulle Riksdagen slippa att granska dessa kalkyler härs och tvärs, gripna ur luften eller åtminstone alltför utmålade, hvilka endast åstadkomma trassel och krångel, något som är mig i högsta grad odervärdigt; ty jag anser, att hvarje representation borde, liksom Casars hustru, icke ens få misstänkas för egen nytta. Herr Ekman har föreställt sig,

att genom antagande af Utskottets plan det skulle kunna hända, att ministärer kunde ramla. Det vore visst ledsamt; men jag är icke mera rädd för att representationen skulle ramla. Jag slutar med att tillstyrka bifall till Utskottets förslag i momentet A) och B).

Herr Leijonancker: Det är erkänt att öfver hela landet råder en stark agitation för att åstadkomma jernvägar, och jag erkänner mig villig att med min röst bidra till hvarje förslag, som genom ett tillmötesgående söker tillfredsställa densamma. Ty denna allmänna rörelse är till en stor del berättigad och den kan ej qväfvas. Då så förhåller sig är det emellertid, enligt min tanke, af största vikt att leda denna rörelse till ett godt resultat, och godt är resultatet, om de jernvägar, som behöfvas, blifva anlagda på ett klokt sätt och på ett sätt, som så litet som möjligt betungar staten och som gifver de enskilde största möjliga fördel. Detta är problemet, som skall lösas och det är ganska svårt.

Jag började med att tala om den agitation, som är herrskande i landet, den kan sägas vara fördelaktig eller ofördelaktig. Den har haft, å ena sidan, ett värde för samhället, men å den andra tror jag, att densamma, under de år den fortgått, har menligt inverkat på många förhållanden och skadat den lyckliga lösningen af åtskilliga med densamma ej gemenskap egande frågor. Då så är, framställer sig för mig nödvändigheten, att åtgärder vidtagas för att leda denna rörelse på den rätta vägen, så att de menliga följder, som af densamma kunna härflyta, väsendtligen förekommas.

Nu blir den första frågan, som bör afgöras, huru skola jernvägarne understödjas och hvilka vägar skola understödjas. Dessa begge hufvudpunkter föreligga ej till afgörande på samma sätt hos begge statsmakterna. Riksdagen har absolut rätt att ensam afgöra understödssättet och understödsbeloppet. Kongl. Maj:t har absolut rätt att neka en banbyggnad. Om ock Riksdagen gifvit bidrag till en viss bana, kan Kongl. Maj:t till dess byggande säga nej, om jag ej orätt uppfattat grundlagen. Detta har gifvit mig ett stöd för det bifall, jag lemnat till Stats-Utskottets betänkande, i hvilket frågan delas i sina begge hufvuddelar. Utskottet har nemligen ej framlagt annat förslag till Riksdagen, än att taga ett steg för afgörandet af på hvad sätt och i hvad mån Riksdagen vill afgöra sjelfva penningfrågan, och öfverlemnar till Kongl. Maj:t att yttra sig om hvilka jernvägar böra anläggas. Enligt mitt förmenande, är denna delning af frågan och det förslag, Utskottet framlagt, baserat på rätt grund.

Det har blifvit yttradt af en bland de förste talarne, tillika reservant inom Utskottet, att ett uppskof borde göras. Jag kan ej fatta annat, än att äfven i Stats-Utskottets förslag ligger ett uppskof. Ty i och med detsamma Stats-Utskottet vill öfverlemla till Regeringen att komma in med förslag till system, är denna fråga af Riksdagen uppskjuten, i hvad verkställandet beträffar, men Riksdagen gifver genom ett beslut i den riktning Utskottet föreslagit Regeringen den ledning, jag anser Riksdagen förpligtad att gifva, derutinnan att den säger i hvad mån och på hvad sätt jernvägsanläggningar böra understödjas.

Herr Statsrådet Wærn har ansett ett system omöjligt och otjenligt att uppgöra. Omöjligt är det naturligtvis icke annat än i det hänseendet, att icke alla vägsträckningar kunna på en gång innefattas deri, utan att flera nya måste tillkomma. Jag tror, att man, genom att begränsa det belopp, Riksdagen vill anslå till privatbanor, kan få lugn under den tid, de i systemet upptagna banor fullbordas. Lemnar man en sådan ringa summa, som den föreslagna till Kongl. Maj:ts disposition, är jag viss, att de strider om anslag, som nu vid många riksdagar pågått, nästa riksdag åter komma upp. Jag hyser ej minsta tvifvel derom, att det, som lemnas till Regeringen, icke skall blifva väl användt, men jag är öfvertygad, att Riksdagen ej nöjer sig med ett sådant inskränkande i byggandet af jernvägar, som betingas af en så ringa summa.

Men om man får en plan, som gillas af Regering och Representation, och Representationen bestämmer understödets belopp, blir tvisten inskränkt till att möjligen öka anslagen vid en och annan riksdag, och denna tvist blir, åtminstone i förhållande till den, som nu under flera år pågått, en obetydlighet.

Vid 1856 års riksdag var ett system för stambanornas anläggning framställt till afgörande och jag röstade för detsamma, fastän alla der upptagna banor ej voro lagda på ett sätt, jag gillade. Jag hade gerna sett, att systemet då blifvit antaget, ty derigenom hade vi besparat 14 eller 15 års ledsamma tvister. Enligt min tanke, skulle det ock nu, om ett system för understödjande af privatbanor fastställdes, blifva flera års lugn i denna fråga. Jag kan ej finna, att ett sådant system är omöjligt att uppgöra, ty frågan är numera så fullständigt utredd, att alla de för landet viktigaste banor äro planlagde. De banor, som ytterligare kunna behövas, äro möjligen för särskilda industriella anläggningar behöfliga, men de äro så litet omfattande, att de ej gerna verka till någon betydlig oro vid riksdagen. Sedan hvarje provins fått en hufvudbana bestämd, så kan med säkerhet lugn vara att emotse.

Jag kan ej inse hvarföre stadfästandet af en sådan plan skulle uppskjutas i 5 år, ty jag vet ej huru man under dessa skulle vinna mera erfarenhet i förevarande frågor än nu. Vi veta ju redan, huru jernvägar böra byggas och hvad de kosta, och i afseende på riktningen hafva så tydliga uttalanden skett från orterna, att derutinnan ej heller tvekan borde förefinnas.

Jag ser således i det förslag, Stats-Utskottet framlagt, ett medel att i mera lugn kunna afgöra dessa frågor, och jag fruktar, att, om ett steg vid denna riksdag ej tages att bringa saken närmare till slut, kunna åtgärder vidtagas af de enskilda jernvägsbolagen, som kasta oss in i ekonomiska vådor; och jag tror att, om ej det lemnas något svar på de särskilda orternas sträfvan efter jernvägar, utan dermed uppskjutes på oviss tid, väckes oro öfver allt i landet, men äro de försäkrade att få understöd inom en viss tid, är jag öfvertygad att de med lugn skola se tiden an.

Jag ämnade yttra åtskilligt vidare, men jag är förekommen af Friherre Funck och instämmer med honom i anhållan om bifall till Utskottets förslag.

Herr von Geijer: Då man såsom jag icke har någon erfarenhet rörande jernvägsbyggningar, faller det sig svårt att välja emellan de olika meningar, som rörande den föredragna punkten finnas i betänkandet framställda och utförligt demonstrerade. Jag ber dock att få säga mina tankar angående lämpligheten att öfverlemnna till Regeringen att bestämma hvilka banor af sekundärnätet eller andra banor skulle komma i åtnjutande af statsunderstöd. Ur statsekonomisk synpunkt kan mycket anföras för och mot statens deltagande i större eller mindre mån uti kostnaderna för jernvägsbyggnaderna. Jag tror emellertid att för den framtid, som faller inom området för de menskliga beräkningarne, hafva i vårt land, likasom i andra länder, dessa kommunikationsmedel erhållit karakteren af ett så allmänt och direkt statsintresse, att intet skäl synes mig vara för handen att frångå den ordning, som hittills varit följd beträffande sättet och villkoren för jernvägsbyggnaders understödjande, nemligen att Riksdagen pröfvar dessa frågor i alla dess delar. Här af följer, att jag ej kan biträda Kongl. Maj:ts proposition, oaktadt jag tacksamt erkänner välviljan i dess syftning, då Kongl. Maj:t vill åtaga sig det svåra värfvet att skilja mellan de stridiga intressen, som komme att framställa anspråk på anslag för utförande af jernbanor. Att för en följd af år öfverlemnna denna skiljedom åt Regeringen finner jag betänkligt äfven derföre att, på sätt en föregående talare framhållit, när denna väg en gång blifvit beträdd, nödgas man vidare fortgå på densamma, enär svåra förvecklingar skulle uppkomma i fall representationen ifrågasatte att återtaga den makt, som en gång lagts i Regeringens hand. Då jag nu instämmer uti Utskottets förslag, sker det likväl ej på den grund att, såsom en talare, om jag hörde rätt, antydde, öfverlemnandet åt Kongl. Maj:t att bestämma hvilka jernbanor borde få statsbidrag knappast torde kunna anses konstitutionellt riktigt.

Jag delar ej heller en talares förhoppningar att, om ett bestämdt system nu antoges, striderna om anslag till de enskilda jernvägarne skulle upphöra och en tid af lugn inträffa i detta afseende. Jag är nemligen fullt förvissad, att, om ock nu beslutas anslag till utgående inom vissa år och ordningen bestämmes, i hvilken de enskilda jernvägsbolagen skola åtnjuta statsunderstöd, komma dock anslag till andra jernvägar att ifrågasättas. Jag instämmer i hvad Stats-Utskottet yttrar och anhåller om bifall till den föredragna punkten.

Grefve Hamilton, Henning: Då jag i denna fråga öfverensstämmer med Herr Ekman, kan jag yttra mig helt kort och ber att få återropa hvad han anført. I detta yttrande ligger ej något misstroende till det sätt, på hvilket medlen skulle blifva af Kongl. Maj:t använda, så vidt dessa frågor öfverlemnades till hans afgörande. Jag är fullt öfvertygad om att de särskilda bolagens ställning skulle af Kongl. Maj:t blifva pröfvad med den största opartiskhet såväl i afseende å de föreslagna jernvägarne allmänna nytta, som ock med hänseende till de omständigheter, som vore bestämmande för det förtroende, bolagen, som ämnade företaga dylika jernvägsanläggningar,

gar, vore förtjenta att åtnjuta. Men dock är jag särdeles tveksam om det lämpliga deri, att Representationen på Regeringen hvälfter ansvaret för beslut af en sådan vigt och beskaffenhet som dessa. I allmänhet har grundlagen förutsett och förutser, att Riksdagen skall vara den auktoritet, som bestämmer ej blott i stort hvartill ett beviljad anslag skall utgå, utan ock vid frågor, som hafva en sådan betydelse som dessa, det speciela ändamål, hvilket det bör afse.

Om Riksdagen nu skulle besluta att ej vidare bestämma hvilka speciela jernvägsanläggningar, den anser böra understödjas med de belopp, den anvisar, torde det ej kunna bestridas, att denna Riksdag derigenom och genom att öfverlemnna frågan åt Kongl. Maj:t, ingår på en väg, som, med afseende å inträffande förändringar i konseljen, kan föranleda en annan Riksdag, som ej hyser det förtroende till Konungens rådgifvare vi nu kunna hafva, att återfräntaga Kongl. Maj:t det förtroende. som för en viss begränsad tid nu lemnas. Jag anser, att derigenom kanske vore mera att förlora än om Riksdagen bibehölle sin nuvarande rätt.

Under en kort tid torde det kanske ej vara förenadt med några olägenheter att gå till väga på sätt, som blifvit föreslaget, men då vi för några dagar sedan hörde hvilka vådor man ansåg vara förenade med ett fränträdande af ett Riksdagens redan fattade beslut, och då jag förutser, att vi ej kunna fatta ett beslut sådant som det ifrågavarande, så att det eger bestånd i 15, nej i knappast 5 år. ligger deri ännu ett ytterligare skäl, att åtminstone ej besluta i detta hänseende. innan man ser framlagdt ett system, som är så beskaffadt, att man, då man deröfver beslutar, anser det vara det bästa möjliga för tillfället.

I jernvägskomiténs betänkande äro 12 eller 13 vägar upptagna, och dessa hafva till en del ytterligare blifvit föremål för enskilda motioner, men utom dem, som blifvit förordade af komitén och på ofvannämnda sätt understödda inom Representationen, äro 12 jernvägsanläggningar ytterligare genom motioner framlagde till Riksdagens pröfning. Och bland de sistnämnda sådana, som äro af ganska stor betydelse, såsom till exempel Falu—Krossekärr. Jag nämner ej denna bana derföre, att jag har särskild anledning att önska framgång åt densamma, utan endast såsom ett exempel, huruledes nya förslag fortfarande framkomma om särdeles vigtiga jernbaneanläggningar.

Jag tror derföre, att, om Riksdagen skulle vilja ingå på det af Kongl. Maj:t framställda och af Utskottet förordade förslag, bör sådant ej ske förr, än man är viss att det antagna systemet kan bibehålla sig en längre följd af år.

Hufvudsakligen på dessa skäl tror jag, att Riksdagen handlade klokast genom att endast bifalla de understödsbelopp till enskilda banor, hvartill Riksdagen för närvarande anser sig hafva tillgångar, men uppskjuta vidare beslut i frågan till dess den plan blifvit framlagd, om hvilken Riksdagen år 1869 gjorde underdånig anhållan och hvilken inför näst sammanträdande Riksdag torde kunna framläggas.

På dessa skäl förenar jag mig med Herr Ekman.

Riksd. Prot. 1871. 1 Afd. 3 Band.

Friherre Raab, Adam: Under gårdagens plenum yrkade jag i afseende på föredragningen, att vi skulle taga en annan ordning än den som då ifrågasattes, men vid voteringen gick mitt förslag för-loradt genom några få rösters öfvervigt å den andra sidan. Jag ber nu att få erinra, i hvilket bryderi man verkligen kommit, då fråga är om att bestämma det belopp, som man vill anslå för det ifråga-varande ändamålet. Denna punkt tillsammans med den nästa, punkten B, afhandlar de viktiga frågorna om anslagsbeloppets storlek, om de år, under hvilka detsamma skall utgå, om vi skola öfverlemnå å Kongl. Maj:t att bestämma vilkoren, eller om Riksdagen sjelf ville afgöra och skilja de olika jernvägsintressena emellan, och slutligen frågan om man skall sätta momenterna A och B i olika kategorier eller ej.

Af dessa frågor anser jag sannerligen, att man i första rummet måste för sig göra klart sättet, huru man vill understödja de enskilda banorna. Om man nemligen, såsom Utskottet föreslagit, anslår en fix summa, en fond perdu, eller om man beviljar lån, för hvilka man får ränta och säkerhet i de anlagda jernvägarne, så utöfva dessa förhållanden ett ofantligt stort inflytande på den viktiga frågan, huru mycket medel man årligen bör använda för jernvägsbyggnader. Jag ber att få erinra om, att under loppet af några år hafva de summor, som dertill blifvit använda, högst betydligt vexlat. Så t. ex. byggde staten år 1863 jernvägar för 9,315,000 R:dr, år 1864 för 9,112,000 R:dr och år 1865 för 8,812,000 R:dr. Sedan den tiden hafva beloppet allt mer och mer minskats, till dess vi år 1869 byggde för endast 600,000 R:dr. Under dessa 3 första år byggdes enskilda jernvägar för nära 8,000,000 R:dr om året, och således användes i riket icke mindre än 17,000,000 R:dr årligen för endast jernvägsbyggnader, hvarigenom den arbetande befolkningen i alla delar af landet fick rikt tillfälle till arbetsförtjenst. Då jernvägsbyggnaderna sedermera inskränktes, enär man kom till insigt om att det icke gick an att låna så stora kapitaler, så gjorde man inskränkingen alltför stor, och följden deraf blef fattigdom i landsorten, hvilket åter förorsakade arbetslöshet och deraf följande nöd samt ökad emigration. Jag tror, att det är en skyldighet för Representationen att söka förekomma dylika anledningar till skäligt missnöje äfven hos den befolkning, som föder sig med sina händers arbete, och af hvilken äfven vi så mycket bero. Af denna anledning måste man göra sig reda för, huru många millioner, som skäligen kunna och böra användas för jernvägsbyggnader. Det är ur denna synpunkt som jag ber att först få yttra mig om det årliga beloppet.

Då denna Kammare beslutit att anslå till Salabanen 1,500,000 R:dr samt till östra stambanan 2,100,000 R:dr, så utgör detta tillsammans 3,600,000 R:dr. Frågan blir då, huru mycket man deröfver skall om året upparbeta på enskilda banor. Jag skulle tro, att det ingalunda vore för mycket att dertill använda 6½ å 7,000,000 R:dr om året, och enligt min föreställning är det bästa sättet för understödjan af enskilda jernvägar, att till förekommande af de olyckor, som kunna drabba landet, om vi kasta oss i utländningars händer, hvarom jag skall yttra mig sednare, att, såsom Kongl. Maj:t föreslagit, gifva un-

derstödet med högst två tredjedelar af anläggningskostnaden såsom lån. Detta nämner jag nu i förväg såsom ett motiv för det tillstyrkande jag går att göra, eller att vi måtte bevilja 2,000,000 R:dr om året till understöd åt enskilda jernvägar. Om man då antager, att enskilda personer släppa till 1,000,000 R:dr, så gör detta 3,000,000 R:dr om året för privatbanor, och då anslaget till statsbanorna är 3,600,000 R:dr, så uppgår det belopp, hvarför jernvägar i landet byggas, till en summa af 6,600,000 R:dr och då jag dessutom föreställer mig, att någon del användes till direkt understöd, så skulle högst 7,000,000 R:dr årligen användas för ändamålet, under det vi föregående år dertill anslagit än 17,000,000 R:dr och än endast 600,000 R:dr. I år vet jag verkligen icke huru mycket som bygges, men icke är det mycket, och sistlidne år var förhållandet enahanda.

Att, såsom Her Ekman yrkat, och hvari jag äfven tyckte, att man vann understöd af den siste talaren, vi för närvarande skulle så inskränka oss, att Riksdagen för denna gång endast skulle anslå medel för byggandet af en bana mellan Wexjö och Carlskrona utöfver hvad som anslås till statsbanorna, tror jag vara aldeles för litet. Jag anser nemligen, att vi mycket väl kunna vinna tillräckliga arbetskrafter och åstadkomma erforderliga medel för byggandet i den skala, som jag föreslagit. Detta är skälet, hvarföre jag i afseende å denna fråga eller om det årliga beloppet för min del yrkat, att 2,000,000 R:dr om året måtte anvisas. Man har visserligen sagt, att det ligger vikt uppå att icke öfverskrida det belopp, hvarå annuiteterna kunna bestridas genom den årliga stigande tillökningen i våra jernvägars trafikinkomster, men i det afseendet, ehuru jag icke vill jäfva några beräkningar och aldraminst motsäga några förhoppningar, ithy att jag sjelf hyser varma sådana, så vågar jag likväl påstå, att hvarje dylik beräkning är ganska prekär. Den beräkningen åter är icke prekär, att man i vårt land för närvarande kan upplåna det lilla belopp, som behöfves för understöd af enskilda jernvägar och för byggandet af stambanor. Det är likaledes säkert, att de enskilda jernvägarne åstadkomma för staten en ganska betydlig fördel, ty såsom affluenter bidraga de i väsendtlig mån att öka inkomsterna på stambanorna.

Kommer så frågan, om huru många år man vill att anslaget skall utgå. I det afseendet må jag bekänna, att jag instämmer med Grefve af Ugglas, att tiden icke bör utsträckas öfver 5 år. Jag skulle verkligen tro, att det är för långt gånget, om man föreställer sig möjligheten af att kunna vare sig vid denna eller kommande riksdag på förhand bestämma en grundsats, efter hvilken man för 15 år skall nu afgöra hvilka jernvägar, som äro mer eller mindre förtjenta af understöd. Under tidernas lopp tillkomma nemligen så många olika förhållanden t. ex. uppståendet af nya industrigrenar och dylikt, att jag föreställer mig, att det skulle blifva oupphörliga anlopp på Riksdagen om ändring af föregående beslut. Jag anser det derföre vara tillräckligt att bestämma anslaget att utgå för 5 år och ansluter mig således i det fallet till Kongl. Maj:ts proposition.

Vidare hafva vi den viktiga frågan, om Riksdagen skall behålla i sin hand rätten att bestämma och afgöra mellan de olika intres-

sena eller om man skall öfverlemna detta åt Regeringen. Jag må bekänna, att jag icke anser det såsom något angenämt uppdrag åt Regeringen att afgöra dessa frågor, men jag håller Regeringens ledamöter räkning därför, att de hafva den energi och den kraft att icke sky tillbaka för de många obehag, som deraf ovillkorligen skola uppkomma. Det är väl möjligt att Civilministern kan begå något misstag, men då är det icke värre, än att man kan få ombyte af person; men jag tror att äfven om han skulle begå ett dylikt misstag, så är olyckan deraf mycket mindre, än de olägenheter som af dessa oupphörliga strider inom Riksdagen förorsakas. Till dessa olägenheter, som förut blifvit vidrörda, ber jag att få lägga ännu en, nemligen att frågan om våra jernvägars sträckning kan komma att inverka på riksdagsmannavalen, och vi hafva sådana hvart tredje år i Andra Kammaren. Jag skulle tro, att man äfven från den sidan bör söka förekomma olägenheter, och därför understödjer jag Regeringens förslag äfven i detta afseende.

Frågans sista del är, huruvida särskilda anslag skola bestämmas för de så kallade sekundärbanaorna, som förekomma under litt. A) och särskildt för tertiärbanaorna under litt. B). I detta hänseende tror jag emellertid, att det är ganska svårt att uppdraga någon bestämd skillnad mellan de olika banaorna. Det förekommer mig som om åtskilliga jernvägar, hvilka i komitéens betänkande äro upptagna såsom tillhörande sekundärmätet, nemligen alla från och med N:o 9 eller banan Borås—Warberg, icke ega något större värde än tertiärbanaorna, och jag instämmer alltså med Grefve af Ugglas att man måtte slå dessa banor tillsammans. Jag kommer därför till det yrkande, som närmast öfverensstämmer med hans eller att, för understöd af enskilda jernvägsanläggningar, Riksdagen må bevilja och till Kongl. Maj:ts disposition ställa ett extra anslag af 10,000,000 R:dr, hvilket Kongl. Maj:t må anvisa att utgå med högst 2,000,000 R:dr årligen under hvarje af åren 1872 till och med 1876.

Herr Heijkenskjöld: Vid läsningen af jernvägskomitéens betänkande och Stats-Utskottets yttrande näst före den sjette punkten har jag funnit, att en bana icke blifvit beaktad hvarken i komitéens framställning eller i det tillägg dertill, som Stats-Utskottet funnit anledning att afgifva. När Riksdagen aflät sin skrifvelse till Kongl. Maj:t med anhållan om utredning hvilka enskilda banor kunde anses förtjenta af understöd, så uttrycktes den åsigten, att i främsta rummet måtte upptagas de banor, som afse bergsbrukets befordran. Den bana, som jag här åsyftar, är en fortsättning af Köping—Uttersbergs jernväg. Jag skulle tro, att den i egenskap af bergslagsbana varit mera förtjent att framhållas. Den berör på den sträcka af 3 mil, som är färdig, icke mindre än 6 verkstäder och under fortsättningen berör den 11 verkstäder. Dess slutpunkter äro å ena sidan Köping, som ligger vid Mälaren, och å den andra sjön Barken, som står i förbindelse med Grängesbergs gruffält och äfven genom en utgrening med Smedjebacken—Wessmans jernväg. Komitéen har jemfört den med en lokalbana. Jag ber dock få fästa Kammarens uppmärksamhet på, att en bana, som sammanbinder Mälarens vattendrag

med det så mycket omtalade Grängesbergs och Westerdalarnes grufvält, icke kan få namn af lokalbana, utan med större skäl bör räknas till sekundärnätet och alltså vara föremål för understöd i första rummet. Orsaken härtill har emellertid förmodligen varit bristande kännedom om förhållandena både hos Utskottet och komitéen.

Jag kommer icke att i detta fall göra något yrkande, men jag har velat få dessa mina ord antecknade i protokollet i händelse något förslag från Regeringen skulle förekomma om anslag eller understöd till enskilda jernvägar, i hvilket fall jag hoppas, att mitt yttrande möjligen skall blifva observeradt och i följd deraf lända denna bana till någon fördel. Hvad åter de nu föredragna punkterna vidkommer, så yrkar jag med afseende å dem bifall till Kongl. Maj:ts nådiga proposition.

Grefve Posse: Då jag går att yrka bifall till Kongl. Maj:ts proposition med det af Grefve af Ugglas gjorda tillägg, så anhåller jag, att till vederläggning få upptaga några argumenter, som här blifvit framställda emot densamma.

En talare har sagt, att det skulle vara något väl mycket att öfverlemna denna sak till Kongl. Maj:t. Den rådgifvare, som vågade åtaga sig ett sådant uppdrag, för honom förklarade han sig ega stor aktning, men han förundrade sig öfver hans mod, och vore fråga om att öfverlemna saken åt de närvarande rådgifvarne, så skulle han visserligen icke tveka att göra det, men man visste icke hvad som komma kunde, eller om vi framdeles skulle få ministrar, till hvilka Riksdagen kunde hysa förtroende. Detta synes mig vara ett särdeles eget argument; jag lefver nemligen i den öfvertygelsen, att om man kan vara lugn för tillfället, så kan man ock vara det för framtiden, ty det lär väl icke vara möjligt, att Kongl. Maj:t omgifver sig med rådgifvare, för hvilka icke pluraliteten inom Riksdagen hyser förtroende. Jag tror således, att vi med ganska stort lugn kunna lemna denna sak lika mycket till en blifvande som till den närvarande regeringen.

Vidare har man sagt, att ett dylikt öfverlemnande till Kongl. Maj:t skulle sätta den minister, som komme att afgöra saken, uti ett ganska svårt förhållande, och att det skulle kunna gifva anledning till köpslagande med representanterna och dylikt. Jag får visserligen säga, att detta skäl kan ega sitt berättigande; man kan nemligen verkligen tänka sig att något sådant skulle kunna inträffa, men å andra sidan derot det, om denna fråga blir kvar inom Riksdagen, komma att gifva anledning till ännu mera köpslagande mellan de särskilda representanterna. Då jag således har att välja mellan två onda ting, så är det min grundsats att välja det minst onda, och derföre tror jag ock att det är bättre att öfverlemna saken till Regeringen. Skulle den verkligen göra sig skyldig till något missbruk, hvilket jag icke har någon anledning att förmoda, så finnes dock derföre ett ganska godt korrektiv, det nemligen, att man kan genom att vägra anslag tvinga den regering, som gjort sig skyldig till något sådant, att afgå, men korrektivet för representationen torde ej vara så lätt att utfinna.

Vidare har samme talare på Östgötabänken sagt, att innan vi företoge något i detta hänseende, så borde en stor plan vara uppgjord, och först sedan detta skett, och sedan erfarenhet blifvit vunnin, så skulle vi börja att bevilja anslag. Jag må säga, att jag tycker, att vi i den vägen hafva en ganska stor erfarenhet; planer hafva vi nemligen icke saknat, ty det är icke mera än två år sedan det här utlades en dylik af mycket stor omfattning, beledsagad af ett af de briljantaste tal, som här blifvit hållna. Man kallade den visserligen ett nät att fånga fiskar uti, men den må hafva varit ett nät eller en plan, så har den i alla fall icke burit några frukter. Vidare har äfven jernvägskomitén uppgjort en dylik plan, men icke heller den har ledt till något resultat, och jag tror, att man skulle kunna tänka sig att just den omständigheten, att Regeringen här icke framlagt densamma, kan tydas såsom ett förklarande, att den icke vill hafva någon sådan. Jag tror ock, att det visserligen är mycket lätt att lägga fram en plan, men att utföra den är icke lika lätt, och enligt min tanke befinna vi oss i det hänseendet på den ståndpunkt, att vi nu hafva att välja emellan, om vi ytterligare skola få några planer, omkring hvilka vi kunna hålla några vackra theoretiska diskussioner, eller om vi skola praktiskt börja saken. Sådan är frågans ställning för ögonblicket.

En talare på Södermanlandsbänken har yttrat, att sedan jernvägskomitén framlagt sitt förslag, hafva ansökningar om ytterligare tolf jernvägar blifvit ingifna och detta har han anført såsom ett skäl för oss att vänta med den definitiva planens fastställande. Jag frågar dock, om icke detta tvärtom är ett skäl mot hans påstående, ty om vi skola vänta på en plan, som skulle upptaga dessa tolf nya vägar, så finge vi snart ytterligare tjugufyra förslag, hvilka alltså äfven borde upptagas i planen och på sådant sätt blefve det intet slut på väntandet. Vill man verkligen gripa sig an med att understödja industrien här i landet, och vill man befrämja äfven de mindre orternas intressen genom anläggande af jernvägar, hvilka skola utgöra flöden till de större stambanorna, så tror jag det nu vara tid att lemna planernas och teoriernas område och gifva sig in på den reela verkligheten.

Jag har visserligen hört ett skäl angifvas af en talare, som icke ännu yttrat sig, men som jag antager ämna göra det; han sade mig nemligen enskildt, att den summa, som är i fråga, är så obetydlig, att det skulle tjena mycket litet till att bevilja densamma. Vid detta skäl tror jag dock, att man alldeles icke behöfver fästa sig, ty ett förhållande, som är så lätt att rätta, behöfver väl icke afses vid beslutet; om man nemligen finner skäl att öka summan, så kan den mycket lätt ändras af en kommande Riksdag.

Ytterligare ett skäl vill jag upptaga till besvarande. I lördags sades af Östgötabänkens talare, att Regeringen skulle komma i en så obehaglig ställning, om icke representationen angäfve riktningen och bestämde planen på förhand. I lördags var likväl i den då förevarande frågan icke blott en plan fastställd, utan äfven en del anslag redan beviljade, och dock var just icke Regeringens ställning så alldeles behaglig, om man skall döma efter de yttranden, som då

falldes. Jag tror emellertid, att vill man icke sätta Regeringen i allt för stora svårigheter, så bör man gå in på den proposition, som den sjelf nu framställt. Man måste nemligen antaga, att Regeringen i detta hänseende sjelf förstår att bedöma saken bättre än någon annan, och då den gjort framställning om anslag utan anhållan om någon plan och utan att sjelf framlägga den, som vid 1869 års riksdag begärdes, så förefaller det mig, som om Regeringen sjelf hade sagt, att vi finna det vara förenadt med minsta obehaget att sjelfva få afgöra riktningen och slippa att befatta oss med den stora planen. Så förefaller saken mig, och därför tror jag icke, att obehagligheterna för Regeringen böra anföras såsom skäl för oss att samla oss kring någon dylik plan.

Man har vidare sagt, att Riksdagens värdighet äfven här skulle stå på spel. Det var från en talare på Blekingebänken, som jag hörde detta påstående, men jag får lägga till, att det föregicks af ett annat yttrande, hvori han sade, att det var så många saker, han hade att tala om, att han icke var riktigt klar i alla, och i denna måtte han icke hafva varit riktigt klar, ty det att 1869 års Riksdag begärde en plan och att vi nu icke vilja hafva den, det kan man på sin höjd kalla tyckmycket, men ej behöfver man sätta i fråga, att Riksdagens värdighet derigenom sättes på spel. Enligt mitt förmenande var sakens gång den, att 1869 års Riksdag begärde en plan, till följd hvaraf Regeringen lät utgå en kungörelse i hela landet, att alla, som vore hugade att anlägga jernvägar, skulle få inkomma med sina ansökningar derom. Derpå tillsattes en komité, som skaffade oss sekundära och tertiära banor, ett uttryck, som jag får tillstå att jag icke förstår eller hvartill jag åtminstone icke kan finna anledningen i de olika banornas beskaffenhet. Komitébetänkandet inlemnades sedan till Regeringen, och hade då denna velat ingå på någon plan, så är det alldeles klart, att vi nu fått densamma oss förelagd.

Jag kommer att rösta för bifall till Grefve af Ugglas förslag.

Herr Asplund: Jag skall icke förlänga diskussionen genom att yttra mig i de väsendtliga frågor, som nu föreligga i denna punkt, eller derom, huruvida till Kongl. Maj:t må öfverlemnas rätten att bestämma om företrädesordningen mellan banorna, samt om det belopp, som Stats-Utskottet har föreslagit, är tillfredsställande, eller om det bör höjas. Så mycket vill jag emellertid nämna, att jag obetingadt ställer mig på deras sida, som finna det önskligt, att åt Kongl. Maj:t öfverlåtes att afgöra om företrädet mellan banorna. Men då den första punkten i Utskottets betänkande, litt. A), slutar dermed, att det belopp, som Riksdagen kunde komma att bevilja för understödjande af enskilda banor, skulle utgå under den uppgifna tiden med ett visst belopp för hvarje år, "under följande vilkor och bestämmelser", anser jag af vigt att fästa uppmärksamheten å betydelsen häraf. Det synes mig nemligen, att, om man bifaller punkten alldeles oförändrad, all utsigt saknas att för de särskilda fall, der jemkning i vilkoren kunde vara behöflig, erhålla en sådan; ty sannolikt skulle en framställning derom mötas från Riksdagens sida med

det svaret, att detta är redan en gång afgjordt och får icke ändras. I närvarande ögonblick äro vi emellertid fullkomligt okunniga om de vilkor, som Riksdagen kommer att fastställa, men jag fruktar dock, att de i allmänhet torde blifva så hårda, att många bolag icke skola kunna ingå på dem, utan måste afstå från sina företag. Understödet skulle derföre nästan uteslutande komma några få, särdeles vinstgifvande banor till godo, som kunde begagna sig deraf under de fastställda betingelserna; och sålunda skulle staten måhända komma att blott understödja sådana banor, som kunde hafva kommit till stånd till och med utan allt statsunderstöd, och som långt ifrån vore så viktiga ur synpunkten af statens ändamål, som de, hvilka icke kunde antaga vilkoren.

Mine Herrar! I förstån väl, att jag här i främsta rummet tänker på den bana, för hvilken jag motionerat ett anslag, nemligen den svenska delen af Sundsvall—Trondhjems-banan. I betraktande af denna banas stora ekonomiska, politiska och framför allt strategiska betydelse, har det syntts mig, att den borde anses såsom en primär- eller stambana, och att den således borde byggas af staten. Men utom det, att anledningar icke saknas till den beklagliga farhågan, att en stambana så långt norrut aldrig kommer till stånd, och utom det att man icke heller ännu kan veta, huruvida en sådan stambana kommer att kröka genom Jemtland till Trondhjemsfjorden; så är i alla händelser klart, att det torde dröja många år, innan denna bana såsom statsbana kommer till utförande.

Faran för Jemtland af ett sådant dröjsmål är emellertid synnerligen stor. Jag skall icke trötta med att nu framlägga skälen derför, men det är ju naturligt, att dessa landsdelar, med den uppfattning om faran af att dröja som man der hyser, måste särdeles lifligt omfatta tanken på att *snart* få denna bana till stånd. När derföre 1869 års Riksdag uttalade sin åsigt derom, att understöd borde lemnas enskilda banor genom anslag utan återbetalningsskyldighet till en fjerdedel af anläggningskostnaden; när den af Kongl. Maj:t tillsatta jernvägskomitén grundade sitt förslag på denna Riksdagens åsigt, och när sedan en utländsk entreprenör erbjöd sig att bygga denna bana på vilkor, som vid undersökning befunnos antagliga; var det då underligt, att dessa landsdelar, i känslan af sitt stora behof af en jernvägsförbindelse, beslöto att antaga, *ehuru blott preliminärt*, de vilkor, som sålunda föreslogos? Emellertid tyckas åsigtterna börja vända sig. Det s. k. "presentsystemet" har allt färre och färre anhängare, och i allt fall äro farhågorna för utländska entreprenörer så stora, att jag knappt vågar antaga att denna bana skall komma till stånd på det sätt, man hittills tänkt sig. Jag hoppas dock, att den skall kunna avvägbringas äfven på annat sätt eller om Riksdagen besluter att understödja enskilda banor medelst lån. Detta beror likväl helt och hållet på de vilkor, som för dessa lån föreskrifvas. Man ser emellertid af så väl Utskottets betänkande, som af motiverna i åtskilliga reservationer, att vilkoren, vare sig det blir anslag eller lån, gå derpå ut, att det bolag, som skall bygga en bana, måste tillsläppa i ena fallet åtminstone en tredjedel och i det andra en fjerdedel af anläggningskapitalet såsom "fond perdu".

d. v. s. utan utsigt att derpå få ränta eller att få det återbetaladt förr än måhända i en aflägsen framtid. Detta låter sig visserligen göra med mindre banor, som gå genom rikt befolkade orter, men sväriligen med en så storartad bana som denna, hvilken ensamt på svenska sidan är öfver 33 mil lång, och som genomlöper orter, der befolkningen är jemförelsevis fåtalig, der inga stora jordegendomar finnas och blott få bruk, som kunna göra några betydligare uppoffringar, för att åstadkomma denna tredjedel eller fjerdedel.

Om jag har rätt deruti, att ifrågavarande jeruväg är en primärbana och således borde få påräkna större statsunderstöd, än de sekundära banorna; om det skulle lyckas oss att åstadkomma ett bolag, som på något jemkade länevilkor kunde bygga densamma med lika trygghet, i fråga om ernående af statens syten, som om staten sjelf byggde, men med mindre kostnad för det allmänna; så vore det kårdt, om vi ej skulle kunna få någon jemkning i de vilkor, som Riksdagen nu uppställer, med hufvudsakligt afseende å de mindre sekundära banorna. Det vore således illa, om Riksdagen beslöte dessa vilkor med så bindande kraft, att en jemkning deruti ej skulle kunna bifallas, utan att man skulle mötas af det svaret, att vilkoren vore en gång för alla bestämda och icke kunde rubbas. Med anledning häraf och för den händelse, att Utskottets betänkande i den nu föredragna punkten skulle bifallas, ber jag att få framställa det förslag, att litt. A i detta mom. 6 måtte få följande tillägg, efter slutorden "under följande vilkor och bestämmelser", nemligen: *hvilka skola gälla i allmänhet och derest icke för särskildt fall någon ändring deri af Kongl. Maj:t föreslås och af Riksdagen bifalles.*

Det är visserligen möjligt, att ett sådant tillägg är öfverflödigt, men då det enligt min tanke någon gång kunde blifva behöfligt, så är det säkrast, att det nu göres. Jag har väl också tänkt mig inkastet, att ett sådant tillägg skulle medföra den faran, att Riksdagen blefve öfverhopad med framställningar om ändring i vilkoren. Jag har dock trott mig förebygga detta derigenom, att, enligt mitt förslag, det vore Kongl. Maj:t, som skulle göra framställning om en sådan ändring, hvilken sedermera af Riksdagen kunde bifallas eller förkastas; ty för Kongl. Maj:t är det mycket lätt att lemna utan afseende alla obefogade anspråk. Herr Talman! mine Herrar! Länge har Norrland med hopp och längtan motsett den tidpunkt, då, efter fullbordandet af stambanorna i rikets södra och mellersta delar, det kunde hafva grundade förhoppningar att se en sådan inom dess landamären. Redan hafva de södra delarne af riket erhållit jernvägar af 100 mils längd och med uppoffring af närmare hundra millioner riksdaler, hvarill Norrland i sin mån bidragit, och ännu har den väntade stambanan icke ens nått det vidsträckta Norrlands sydliga gräns. Emellertid och under det den åsigt med växande styrka söker göra sig gällande, att byggandet af stambanor skall nu upphöra, eller att de åtminstone icke skola sträckas längre norrut än till Gefle—Dalabanan, står nu Riksdagen i begrepp att anslå flera millioner till ett sekundärnät i södra delarne af riket. Om under sådana förhållanden större landsdelar inom Norrland med sällspord enighet och efter deras ekonomiska omständigheter kännbara uppoff-

ringar förena sig att söka åstadkomma en bana med större utsträckning än någon annan nu föreslagen, och med större eller åtminstone fullkomligt lika stor vikt, som flertalet af dessa banor, då borde det väl icke anses förmätet, om de vågade förvänta ett tillmötesgående från statsmakternas sida!

Mine Herrar! Jag hoppas, att I, såsom ett bevis på eder välvilliga stämning för Norrlands intressen och ifrågavarande bana, viljen skänka edert bifall till mitt förslag, hvarå jag hos Herr Talmanen anhåller om proposition.

Herr von Ehrenheim: En ärad talare på Blekingsbanken erinrade om den vikt, som Kammarern i Lördags fästade vid förut fattade beslut, och om den åsigt, som då gjorde sig gällande, att de beslut, som vi nu fatta, borde stå i full konsekvens med föregående Riksdagars. Han tyckes nu anse att Kammarern borde tillämpa denna åsigt äfven på förevarande ämne, emedan 1869 års Riksdag redan i viss mån uttalat sig derom. Den skrifvelse, Riksdagen då aflät till Kongl. Maj:t, är återgifven i Stats-Utskottets utlåtande pag. 12 och är i sin sista och hufvudsakligaste del af följande lydelse: "att Riksdagen anhöll, att Kongl. Maj:t täcktes pröfva, dels hvilka jernvägsanläggningar må anses för utveckling af landets industri mest af behofvet påkallade under den närmaste tiden af 12 till 15 år. samt den ungefärliga kostnad, hvartill deras anläggning kan antagas uppgå, dels ock lämpligaste sättet att befordra deras utförande genom ett eller flera enskilda bolag, vare sig genom direkt anslag till belopp af högst en fjerdedel af anläggningskostnaden eller på annat sätt, samt att Kongl. Maj:t derefter behagade till 1870 års Riksdag aflåta nådig framställning i ämnet."

Nu, mine Herrar, huru önskvärdt det än måtte vara, att Riksdagen innan den skrifver till Kongl. Maj:t, allvarligt gör sig reda för de grunder, som i skrifvelsen omförmälas, så kan väl icke ett sådant uttalande hafva naturen af ett beslut, ty det är just därför, att Riksdagen behöfver något till ledning för sitt beslut, som den skrifver till Kongl. Maj:t och underkastar frågan hans pröfning. Om då Kongl. Maj:t, sedan han egnat ärendet denna pröfning, icke till Riksdagen framställer ett förslag, som utgår från de grunder, som Riksdagen i sin skrifvelse omförmäler, icke beslutit, så är det väl en ytterligare anledning för Riksdagen, att ännu en gång med ledning af Kongl. Maj:ts åsigt i ämnet taga dessa grunder i ompröfning, och derpå ånyo se till hvad som bör göras.

Här har Kongl. Maj:t förklarar det åtminstone icke för närvarande vara skal att framlägga för Riksdagen en plan för de enskilda jernvägsanläggningarne inom landet. Utom de rent formela skälen, eller att ärendet icke blifvit tillräckligt förberedt genom vederbörande myndigheters utlåtanden, så har Kongl. Maj:t erinrat om, att sedan komitéen aflät sitt yttrande, hafva ytterligare åtskilliga ansökningar om understöd åt jernvägar till Kongl. Maj:t ingått, hvilka således måste med de redan pröfvade jemföras. Utan tvifvel blir detta i ännu högre grad händelsen, om det kommer att ytterligare dröja någon tid, vare sig hos Kongl. Maj:t eller Riksdagen med planens

fastställande. Nya framställningar komma således oupphörligen att ingå, och utan deras emottagande till pröfning kan planen icke anses fullständig.

Kongl. Maj:t har vidare fästat Riksdagens uppmärksamhet derpå, att då de stambanor, hvilka Riksdagen beslutit skola färdigbyggas under fem år med det anslag, som Kongl. Maj:t begärt, blifvit fullbordade, så befinna vi oss i en vändpunkt med afseende på jernvägsbyggandet. Intill denna tid har Kongl. Maj:t ansett att ett belopp af 1,000,000 R:dr årligen kunde användas till enskilda jernvägars understöd, men att denna summa, om stambanesystemet öfvergifves, kan icke obetydligt ökas är väl alldeles uppenbart. Det synes mig således, som om för dessa fem år andra förhållanden kunna anses gälla än för den derefter följande tiden, och deraf hemtar jag anledning att förorda, det Riksdagen icke nu ville utsträcka sina förutseende bestämmelser längre än till och med dessa fem år, på sätt Kongl. Maj:t i sin proposition föreslagit.

Om frågan, huruvida Riksdagen sjelf bör förbehålla sig afgörandet rörande de särskilda banornas riktning eller vill öfverlemna detta åt Kongl. Maj:t, hafva flere talare yttrat sig. För min del får jag säga, att med den erfarenhet jag nu under en temligen lång riksdagsmannabana inhämtat om det inflytande, jernvägsstriderna hafva på Riksdagen och på de öfriga frågor, som tillhöra dess handläggning, kan jag icke annat än förorda, att dessa frågor i allmänhet må till Kongl. Maj:t öfverlemnas. Pröfningen blir utan tvifvel oväldigare, vi undvika de obehagliga splittringarne, och då Kongl. Maj:t sjelf erbjudit Riksdagen att åtaga sig en sådan pröfning, så ser jag icke hvarföre vi i detta fall skulle vilja undandraga honom ett uppdrag, som han förklarar sig villig att emottaga. Emellertid har Stats-Utskottet uti en sednare punkt föreslagit, att af de medel, som skulle till enskilda jernvägar anvisas, ett belopp skulle lennas till understöd åt en bana mellan Wexjö och Carlskrona, och får jag, då särskilda skäl ju kunna tala för att göra ett undantag för denna bana, på det Kammaren icke vid behandlingen af nämnda punkt skall råka i formela svårigheter genom det beslut, som fattas i den nu föredragna punkten, hemställa, att Riksdagen ville vid det beslut, den nu går att fatta, undantaga den fråga, som beröres i 7:de punkten. Då jag för öfrigt instämmer med Grefve af Ugglas i det af honom framställda förslag, så skulle med ett sådant amendement det förslag, hvarom jag hos Herr Talmannen anhåller om proposition, komma att lyda så:

“att Kammaren, med förbehåll af öppen rätt att afgöra angående den i 7:de punkten omförmälda fråga, skulle besluta, att för understödjande af enskilda jernvägsanläggningar bevilja och till Kongl. Maj:ts disposition ställa ett extra anslag af 6,500,000 R:dr, hvarå Kongl. Maj:t eger anvisa af Kongl. Maj:t beviljade understödsbelopp att utgå med högst 1,300,000 R:dr årligen under hvardera af åren från och med 1872 till och med 1876.”

För min del fäster jag mig vid siffran 1,300,000 R:dr, ty ehuru jag i statsregleringsfrågor icke gerna höjer de summor, som Kongl. Maj:t äskat, så tror jag — då till följd af den minskning i anslaget till

norra stambanan, som beslöts här i Lördags, ett öfverskott af fyra-hundratusen R:dr uppkommit i det belopp som Kongl. Maj:t begärt — att man af denna summa kan öka anslaget till enskilda jernvägar med 300,000 R:dr.

Friherre Fänck: Jag har begärt ordet, under det att en talare på statsrådsbänken, som nu icke är här närvarande, yttrade sig, och jag ber derföre att i största korthet få besvara honom och tillika komplettera mitt förra yttrande i några punkter.

Den ärade talaren, till hvilken jag nu vänder mig, yttrade, att jernvägskomitén hade genom sitt åtgörande bevisat hvilka svårigheter, som föreligga vid upprättandet af en sådan plan, som här är i fråga. Jag ber dock att dervid få bemärka, att jernvägskomitén var bunden af en instruktion och icke hade så fria händer, att den kunde framlägga en plan eller ett system, sådant som den måhända hade önskat, utan var tvungen att i sitt betänkande fästa sig vid de banor, som voro öfverlemnade till dess bedömande. Samme ärade talare och åtskilliga, som efter honom haft ordet, hafva mycket starkt framhållit svårigheten af att nu eller nästa år uppgöra en dylik plan, innan man vunnit mera erfarenhet, och framför allt derföre att, sedan jernvägskomiténs förslag afgifvits, hafva ansökningar om en mängd nya jernvägar ingått, och att det vore högst sannolikt att fortfarande en mängd sådana skulle inkomma. Jag ber i det fallet få nämna, att det icke är så farligt, som man föreställer sig. Det är redan af en föregående talare, min kamrat på afdelningen inom Utskottet, sagdt, att så många banor nu äro föreslagna, att det är antagligt, att inga ansökningar kunna inkomma om nya sådana, af den beskaffenhet att de kunna förordas. Det faktiska förhållandet är dessutom det, att sedan år 1869, då Regeringen utfärdade sin uppmaning, hafva icke så särdeles många ansökningar inkommit. På dessa två år hafva nemligen icke mer än fem nya banor blifvit anmälda, nemligen Falu—Krossekär-banan, Upsala—Margrethill, Stockholm—Norbergs. Sundsvall—Throndhjem och Vernamo—Södra banan. Alla de öfriga voro inlemnade till jernvägskomitén redan år 1869, och då under hela den efterföljande tiden icke flera ansökningar inkommit, så behöfver man väl icke befara, att de hädanefter skola blifva alltför många, och, såsom förut är sagdt, det är icke på grund deraf, som nu en ny plan skall uppgöras, utan på grund af andra förhållanden, som jag redan antydt. Man har vidare sagt, att det är nödvändigt att vinna erfarenhet under dessa fem år. Jag har förut yttrat, att jag icke förstår, hvilken erfarenhet man vill vinna, ty erfarenhet i sjelfva grunderna för systemet tror jag icke att vi sakna, och lika litet tror jag, att vi sakna sådan med afseende på det understödssätt, som bör tillämpas. åtminstone icke i fråga om det alternativ derför, som Kongl. Maj:t framställt, ty det är använt under loppet af 19 å 20 år, och således bör med afseende derå tillräcklig erfarenhet vara vunnin. Jag behöfver icke erinra om hvilka resultat deraf framgått, emedan det är allmänt känt att för större delen af de enskilda banorna har det gått mycket väl, ehuru systemet ej alltid varit utan sin fara, enär det visat sig, att staten varit nära att få öfvertaga en

eller annan bana, och att det hör till det normala, att några af dessa banor icke betala sina annuiteter. Man har således der en erfarenhet, att det går för sig att understödja på detta sätt. och behöfver således icke söka den.

Då Herr Leijonancker redan har upptagit en del af det jag ernade säga, så vill jag icke trötta Herrarne med att upprepa det samma, utan vill endast tillägga några ord om en del saker, som han icke vidrört. Man har sagt, att genom fastställandet af en sådan plan på ett eller annat sätt, så skulle man icke bereda något lugn i de så mycket omtalade jernvägsstriderna. utan att dessa skulle hädanefter komma att röra sig kring *huru mycket*, som borde för hvart år anslås för ändamålet, men om en summa bestämdes, så tror jag dock ej att striderna skulle blifva så svåra. Redan i fastställandet af en sådan plan ligger något mycket lugnande, ty det är en särdeles omständighet med jernvägarne, att hvar och en, som fått en sådan eller fått sitt förslag intaget i planen, alltid efteråt blir särdeles konservativ och förstärker de lugnares antal. Nu kan man ännu mer bidra till denna förstärkning genom att för en längre tid framåt bestämma, hvilka jernvägsanläggningar skola utföras, ty då blifva alla de, som på sådant sätt fått ett löfte, också lugna och äro villiga rösta nej mot alla omogna förslag, som sedermera kunna framkomma.

Jag har redan nämnt, att då här icke är fråga om att fastställa några förslag till jernvägsanläggningar, annat än möjligen ett enda, hvarom Utskottet äfven gjort hemställan, så anser jag det icke lämpligt att ingå i något svaromål med afseende å de yttranden, som här afgifvits till förman för en del enskilda jernvägsanläggningar. Jag ber endast att få bemärka en talares yttrande, som riktade en anmärkning mot jernvägskomitéen derföre, att den ur sitt förslag uteslutit en bana, som dock borde anses såsom bergslagsbana. Jag medgifver, att komitéen icke har inlagt denna bana i sitt sekundärnät, men det har skett af det skäl, att till följd af de grunder, hvarifrån komitéen utgått, har man icke kunnat anse den såsom annat än en lokalbana. Komitéen har emellertid icke helt och hållet uteslutit den, utan den har verkligen blifvit omnämnd, men äfven detta har skett med mycken betänklighet, ty denna bana ligger midt emellan den nu under byggnad varande Frövi—Ludvikabanan och Strömsholms kanal och till viss grad inom bådas trafikområde. Jag föreställer mig derföre, att komitéen haft grundade skäl att icke förorda densamma.

Jag har äfven antecknat något af de många yttrandena från en talare på Westgötabanken, men som jag sett att min ärade vän och kamrat på afdelningen också har gjort anteckningar öfver samme talare, och då jag tror att han kan bättre bemöta honom än jag, så vill jag endast upptaga, att han omöjligen kunde fatta skillnaden mellan sekundära och tertiära banor. Jag har all anledning förmoda, att det icke finnes många af Kammarens ledamöter, som lefva i samma okunnighet derom som han, hvarföre jag nu icke anser det lämpligt att ingå på någon förklaring öfver dessa begrepp, utan vill endast hänvisa honom till den rika litteratur i ämnet, som förefinnes.

och i händelse att den icke står honom till buds, så förklarar jag mig villig att enskildt lemna alla möjliga upplysningar.

Herr Troilius: Sedan jag hörde Herr von Ehrenheims anförande samt det af honom framställda förslag, har jag ej något att dervid tillägga, utan ber att få instämma i detsamma. Det var endast ett ytterligare skäl att öfverlemna saken till Kongl. Maj:t, som jag velat tillägga, nemligen att Utskottet föreslagit, att en del af det afsedda anslaget eller 1 million skulle gå till sådana banor, som Riksdagen själf beslutat; hvaremot det skulle bero på Kongl. Maj:t att bestämma användandet af det i punkten B anvisade mindre anslag af 300,000 R:dr. Skillnaden i summorna är visserligen stor, men icke så stor, att man ej med samma trygghet kan lemna det första som det sista till Kongl. Maj:ts disposition. Det är endast härpå jag velat fästa uppmärksamhet.

Grefve Wachtmeister, Axel Knut: Då jag likasom Herr von Koch är motionär i denna fråga, och då förhållandena till en del tvungit mig att för närvarande frångå hvad jag i sådan egenskap yrkat, så anhåller jag att få yttra några ord.

Då den på grund af Riksdagens underdåniga skrifvelse den 12 Maj 1869 af Kongl. Maj:t förordnade komité ej hunnit så tidigt inkomma med sitt betänkande, att Kongl. Maj:t kunnat, såsom man i det längsta hoppats, till denna Riksdag aflåta sin nädiga proposition om en fullständig plan för de enskilda jernvägarne, så har den tidpunkt, då landet hoppades att få se ett slut på de mångåriga agitationerna i jernvägsfrågan, blifvit än ytterligare framflyttad, hvarigenom den olägenhet uppkommit, att månet för landet nyttigt jernvägsföretag blifvit uppskjutet. För att, om möjligt, afhjelpa denna olägenhet skulle man visserligen kunna omfatta Grefve af Ugglas förslag; men då jag — jag medger med en möjligen väl långt utsträckt formalism — anser helgden af ett förut af Riksdagen fattadt beslut fördra, att Riksdagen skall från Kongl. Maj:t afvakta den i nyssnämnda skrifvelse begärda utredning, och då jag tillika föreställer mig, att det icke för Riksdagen kan vara möjligt, att utan en sådan ledning rättvist skilja mellan de särskilda jernvägsbolagens intressen, samt då jag icke kan tro, att under sednare tiden inträffade förhållanden kunna föranleda en allmänare rubbning af den förut af Riksdagen uttalade åsigt, angående understödssättet, så vill jag nu in-skränka mig till att instämma i Friherre Funcks yrkande.

Medan jag nu har ordet, vill jag för att slippa besvara Kammararen ännu en gång anhålla att få yttra några ord, angående den af mig motionerade jernvägen emellan Christianstad och Sölvesborg.

Herr Nordenfelt har gjort den anmärkning, att denna bana icke borde vara upptagen bland de till sekundär-nätet hörande banorna. I detta afseende ber jag att få hänvisa till jernvägskomitéens betänkande, der giltiga och tillräckliga skäl för denna banas upptagande i detta nät blifvit framlagda. För öfrigt anser jag denna bana vara af den vigt för det allmänna i mera än ett hänseende, att den bör hafva berättigade anspråk på att erhålla en snar medverkau från

statens sida. Jag har här handlingar, hvilka tillräckligt bevisa denna banas vigt; men då det nu icke här är fråga om att uppgöra något system, anser jag det vara utan allt ändamål, att nu besvara Kam-maren dermed, utan förbehåller mig endast att, när tiden dertill blifver lämplig, få framlägga mina skäl. För närvarande ber jag endast få instämma med Friherre Funck.

Herr de Maré: Den ordning för föredragningen af detta be-tänkande, som Kammaren nästlidne Lördag beslutade, måste natur-ligtvis utöfva ett väsendtligt inflytande på bedömandet af förevarande punkt. Om deremot en annan ordning hade blifvit bestämd och Kammaren således först fattat sitt beslut om den princip, som bör gälla för de enskilda banornas understödjande, så hade det ej varit någon svårighet att fatta beslut i denna punkt, ty det måste vara en stor skillnad mellan att bifalla Kongl. Maj:ts förslag att under-stödja de enskilda banorna med lån till belopp af $\frac{3}{4}$ delar utaf anlägg-ningskostnaden och att, såsom Stats-Utskottet föreslagit, bevilja an-slag till $\frac{1}{4}$ del af samma kostnad. I det sednare fallet, eller om 1 mil-lion årligen anvisas såsom understöd, komma 5 millioner årligen att användas på byggandet af enskilda banor. Men i det förra fallet endast 1 $\frac{1}{2}$ million, så att vi knappt kunna vänta, att ens våra barn komma att upplefva den dag, då de banor blifva färdiga, för hvilka nu understöd begärts.

Under sådana förhållanden och då jag omöjligen kan ana hvad Kammarens beslut kan blifva vid föredragningen af punk-ten C, får jag anhålla om afslag på de nu föredragna punkterna A och B. Och hoppas jag, i likhet med en talare på Östgötabanken, att vi, då denna fråga nästa gång kommer för, må hafva från Kongl. Maj:t erhållit den utredning, som 1869 års Riksdag begärt.

Herr Tornerhjelm: Jag är hufvudsakligen förekommen af Herr de Maré. Jag tror verkligen icke, att Riksdagen bör afsäga sig prerogativet att sjelf besluta om hvilka banor, som böra anläggas, och att pröfva huru stort understöd, som åt dessa böra anslås. Med allt förtroende för Regeringen vill jag likväl icke åt henne öfver-lemna, att under flera år besluta i dessa hänseenden, ty Regeringens personal kan vexla. Man kan hafva mycket förtroende för de per-soner, hvilka nu sitta i Konungens Råd, utan att derföre vilja skänka samma förtroende åt en annan rådgifvarepersonal, som möjligen kunde hafva helt andra åsigtter i denna fråga och hvaraf en ganska betydlig rubbning i systemet för de enskilda jernvägsanläggningarne kunde komma att uppstå.

Dessutom tror jag, att frågan om de enskilda jernbanorna är alltför litet utredd. Den af Kongl. Maj:t nedsatta komité har vis-serligen till en stor del utredt förhållandet, men jag tror, att det andock vore önskligt, om vi kunde afbida det yttrande deröfver från Kongl. Maj:t, som vi hafva begärt. I likhet med den föregående ta-laren vill jag instämma med den ledamot på Östgötabanken, som yrkat afslag å punkterna A och B.

Herr Heijkenskjöld: Då min uppmärksamhet har blifvit fästad derpå, att ett yrkande om bifall till Kongl. Maj:ts proposition vid dessa punkter icke lämpligen låter sig framställas, vill jag afstå derifrån och instämmer med Grefve af Ugglas.

Friherre Raab, Carl: Af de frågor, som förekomma vid denna riksdag, torde väl näst försvarsfrågan denna vara den viktigaste, och utan tvifvel följer man öfver allt i landsorten densamma med stort intresse. Man väntar sig, att Riksdagen i denna fråga må komma till ett beslut, som tillfredsställer landets önsknings; och det med så mycket mera skäl, som försvarsfrågan gått så illa. De af Herrarne, som känna industriens ställning i vårt land, inse alltför väl, huru viktiga jernvägarne äro. Våra bergverk och vår industri gå under, derest de icke erhålla förmåner af samma lättade kommunikationer, som redan i det öfriga Europa kommer den utländska industrien till godo. Man behöfver blott rådfråga någon med ställningen vid våra större bergverk förtrogen person, så svarar han: "att alla med en mun ropa på billigare transportkostnader, befarande eljest att gå under". Enahanda är förhållandet med våra mekaniska verkstäder, som vilja exportera sina tillverkningar till Ryssland med flera orter, och hvilka måste göra dem så billiga som möjligt, för att kunna finna afsättning för dem på den främmande marknaden.

Under sådana förhållanden frågar man sig, hvilka åtgärder, som måste vidtagas. I första hand måste vi tänka på hvad vi förmå, och på statens kredit. Denna har genom det misstag, som vi begingo vid 1856 års riksdag, länge lidit väsendtligt, till följd af det statslånesystem, som då infördes. Sedan hafva vi arbetat oss upp, så att vår statskredit börjar blifva tillfredsställande, sedan den inhemska upplåningen för statens räkning börjat och betydligt utvecklats sig, så att vi med egna kapitaler förmå förlägga vår industri; och vi böra derföre söka att bevara den sådan den nu är. Vi kunna årligen göra en kapitalbesparing af flera millioner. En talare uppgaf i går, att den kunde stiga ända till 20 millioner; men jag tror dock icke att man kan antaga att en så stor besparing kan dragas ifrån näringsarne och helt och hållet tagas i anspråk för statens räkning. Om man emellertid antager det system, som blifvit följdt inom Stats-Utskottet, och vidhåller, att förhållandena icke medgifva oss att årligen upplåna större belopp än 5 millioner, så måste denna summa utgöra den gräns hvaröfver vi icke böra gå, äfven om det vore aldrig så angeläget för de enskilda bolagen att åtkomma anslag. Vi hörde nyss en representant från Jemtland tala om huru nödvändig Trondhjemsbanan vore; och hvilken af oss skulle icke med stort intresse se en sådan bana komma till stånd. Men då nu till norra stambanan blifvit anvisade 1,500,000 R.dr. och till den östra 2,100,000 R.dr., samt Carlskrona-banan torde komma att erfordra 700,000 R.dr., så blir detta tillhoppa 4,300,000 R.dr. Om man nu vågade sträcka den inhemska krediten så långt som till upplåning af 5 millioner årligen — och längre tror jag icke att den under några förhållanden

förhållanden bör sträckas — så skulle, efter afdrag af nyssnämnda summa, till Regeringens disposition återstå allenast 700,000 R:dr. Då frågas, om det kan vara skäl att för 700,000 R:dr binda sig för ett antal år, då vårt stora jernvägsnät icke kunde vidare understödjas. Vore det ej då bättre att se tiden an och vänta ett eller annat år, uppmärksammande på hvad i denna väg framdeles kan göras. Man talar om förtroende till Regeringen. Visserligen hyser äfven jag förtroende för densamma, och jag gör det så mycket heldre, som jag tror, att Regeringen i fråga om stambanorna går Riksdagens och landets önsknings till mötes och tillser, att de landsorter, inom hvilka jernvägarne blifvit anlagda, släppa till jorden och sålunda sjelfva lemna något bidrag. Jag hoppas, att man ej må komma till den bittra erfarenhet, att Regeringen fortsätter med samma af hela landet utdömda system, att skänka vissa landsorter stambanor, utan att de sjelfva behöfva taga ett enda steg, för att få en så ofantlig förmån. Med allt förtroende för Regeringen måste jag ändock för det närvarande anse bäst att låta frågan om sekundärbanorna anstå, hvarföre jag förenar mig i det af Herr Ekman framställda yrkande.

Herr Frisk: *Då* svenska staten kan mycket lätt och till billigare ränta än enskilda bolag upplåna de belopp som till både statens och de enskilda jernvägsbyggnaderna erfordras;

då, om enskilda jernvägsbyggnader anläggas, deraf mycket befordras framåtskridandet och välmågan i alla riktningar, hvaraf ock staten genom ökad bevillning får en betydligt större inkomst:

då, genom enskilda jernvägsanläggningar, om de beröra statens jernvägar, inkomsterna af dessa sednare betydligt ökas:

då, genom ökade jernvägsanläggningar ökad arbetsförtjenst beredes de arbetsbehöfvande:

då vi för få år sedan använde mycket större kapital för statens och enskilda jernvägsanläggningar än nu är föreslaget och

då slutligen så många ansökningar om understöd i och för jernvägsanläggningar till Riksdagen inkommit, så att, om ock nu 2 millioner riksdaler per år dertill anslås, denna summa är en obetydlighet mot hvad önskvärdt vore att Riksdagen kunde såsom understöd lemna;

så får jag nu, på ofvannämnda skäl, instämman i det af Friherre Adam Raab väckta förslag, att 10 millioner riksdaler skulle anvisas såsom understöd för enskilda jernvägsanläggningar, att under 5 år utgå med 2 millioner riksdaler årligen.

Grefve Mörner. Carl Göran: Redan af den talare, hvilken yttrade sig den tredje i ordningen, är den mening uttalad, i hvilken jag skulle vilja instämman. Utskottet har velat hafva beslutet stäldt på femton år, andra hafva velat inskränka tiden till fem år, i öfverensstämmelse med hvad Kongl. Maj:t föreslagit, men jag anhåller att få till Kammaren hemställa, om tidpunkten nu verkligen kan vara inne att fatta ett beslut, hvarigenom Riksdagen skulle binda sig för en längre följd af år. Riksdagen begärde i sin skrifvelse af den 12

Maj 1869 att erhålla en plan i afseende å sådana jernbanor, som borde erhålla understöd af staten i en eller annan form, och den nådiga propositionen till denna Riksdag utmärker tydligt, att någon sådan plan ej vid denna riksdag kunnat framläggas, dels derföre att vederbörande auktoriteter ej ännu hunnit i frågan yttra sig, dels ock derföre att, sedan den komité, som haft sig uppdraget att uppgöra förslag i nämnda hänseende, afslutat sina arbeten, så hafva ytterligare flera framställningar, som ej varit underkastade komitéens granskning, till Kongl. Maj:t inkommit. Af detta yttrande framgår tydligt, att man har att vänta en nådig framställning om huru en sådan plan framdeles kan komma att se ut, och derföre vill det synas mig att, först sedan en sådan plan blifvit af Riksdagen granskad och godkänd, det kan vara på tiden att anslå medel för en längre tid till dess genomförande. Att gå så långt som Utskottet gått, nemligen att binda sig på femton år, det synes mig så mycket mera olämpligt, som de stambanor, hvilkas byggande blifvit beslutadt, komma att blifva färdiga om fem år, och man således efter nämnda tid kommer att hafva helt andra tillgångar för bidrag till enskilda banor än hvad för närvarande är fallet. De talare, hvilka yrkat, att man nu skulle fatta beslut för en längre tid, hafva gått ut från den förutsättningen, att Riksdagen skulle till Kongl. Maj:t öfverlemna, att bestämma hvilka enskilda banor, som skulle hugnas med understöd, samt huru stort belopp hvarje särskild bana skulle erhålla.

Lika med de värde talarne betvivlar jag visserligen ingalunda, att dessa frågor skulle komma att af Kongl. Maj:t underkastas en opartisk pröfning. Men Kongl. Maj:t kan icke ingå i pröfning om andra banor än sådana, om hvilkas understödjande framställning till honom göres; och i det hänseendet kunna de särskilda banornas målsmän utveckla en helt olika energi. Vi hafva nemligen funnit, att somliga banor omfattas af sina målsmän med mycken värme, hvaremot åter andra förhålla sig lugna och nöja sig med att vänta på pröfningen af sin begäran. I fall ett sådant beslut, som det här föreslagna, fattades, skulle det till och med kunna hända, att alla de 5 millionerna slukades af ett enda företag. Det passar just precis in på hvad som behöfves för ett af de företag, hvilka anmälde sig till erhållande af understöd. Jag tror således, att det i närvarande stund alldeles icke vore rådligt att fatta ett sådant beslut, som det hvilket af åtskillige talare här förordats. Efter mitt förmenande fordrar försigtigheten att för tillfället låta saken anstå och afbida den framställning från Kongl. Maj:t, som, enligt hvad af den Kongl. propositionen framgår, Riksdagen har att förvänta; och under denna förutsättning förenar jag mig med Herr Ekman.

Här har visserligen af en talare blifvit varmt förordad en af andra talare äfven framhållen bana, nemligen mellan Sundsvall och Trondhjem; och denna bana må hafva en stor betydelse, men icke öfverensstämmer dess understödjande precis med de grunder som af Riksdagen förut blifvit uttalade, nemligen att bergslagsbanorna voro de, som i första hand borde understödjas; och Jemtlands industri bör visserligen utvecklas, men ännu tror jag icke, att den nått den ståndpunkt, att den skulle kunna bereda någon särdeles förtjenst åt

denna bana. En framstående industri inom denna provins är uppfödandet af hästar, och dessa transporterera sig sjelfva ganska väl utan tillhjälp af någon jernbana.

Jag tror emellertid, såsom jag redan nämnt, att det vore väl hastigt att så här på rak arm och utan en noggrannare pröfning af förhållandena bestämma någon rangordning de särskilda banorna emellan, och förnyar min anhållan om bifall till Herr Ekmans yrkande.

Herr Statsrådet Bergström: Redan då 1869 års Riksdags, i anledning af väckt fråga om uppgörande af plan för framtida jernvägsanläggningar samt sättet för deras utförande, aflåtna underdåniga skrifvelse af min företrädare inför Kongl. Maj:t föredrogs, yttrade Kongl. Maj:t betänklighet mot lämpligheten att uppgöra sådan plan, som Riksdagen föreslagit. Kongl. Maj:t fann nemligen att, med afseende å de förändrade förhållanden, som under en tidrymd af tolf till femton år kunde inträda, det svårligen låte sig på förhand afgöra, i hvilken utsträckning enskilda jernvägsanläggningar under nämnda tid borde genom statens mellankonst befordras, eller i hvilken ordning företräde borde åt den ena bansträckningen framför den andra gifvas. Enär det likväl kunde vara af vigt att, för bedömande af förekommande frågor om jernvägsbyggnader, vare sig statens eller enskildas, redan då erhålla en öfversigt af de anläggningar, hvilka under den närmaste framtiden antagligen kunde genom enskildas bemödanden komma till utförande, förordnades om infordrande af yttranden från orterna. Jag vill icke fördölja att jag i fråga om uppgörande af en sådan plan, som man vid 1869 års riksdag tänkte sig, delar min företrädarens betänklighet. Visserligen kan jag föreställa mig att en sådan plan kan uppgöras. Detta visas bäst deraf, att en sådan plan verkligen blifvit af jernvägskomitén uppgjord. Vidare kan jag äfven föreställa mig att man, genom att på en gång bevilja understöd åt de banor, som förtjena sådant, kan skapa ett privaträttsligt förhållande, emellan staten å ena samt de enskilda banorna å andra sidan, af beskaiffenhet att sedermera icke kunna rubbas. Jag är nemligen fullt öfvertygad, att Riksdagen och framförallt denna Kammare städse skola bära aktning för privaträttsliga förhållanden och icke försöka att förrycka dem. Det oaktadt skall dock efter all sannolikhet en uppgjord plan icke blifva bestående. Banor, hvilka fått sig tillförsäkrade understöd, men icke ega utlå detta förr än mot slutet af perioden, t. ex. å 12:te, 13:de eller 14:de året, skola antagligen icke komma till stånd, enär dessa banors målsmän under den långa väntningstiden icke förmå hålla intresset för anläggningarne vaket. Vid sådant förhållande lærer frågan om dessa banors utförande förfalla; och nya tvister skola uppstå rörande hvilka banor böra få intaga de förras rum i ordningen för erhållade af understöd.

Herr von Ehrenheim har i sitt anförande på ett mycket lyckadt sätt framhållit alla de skäl af såväl materiel som formel beskaffenhet, hvilka ställde sig hindrande i vägen mot framläggande från Regeringens sida af en sådan plan för utförande af framtida jernvägs-

anläggningar, som 1869 års Riksdag begärt. Dessa skäl inneburo tillika motiv för propositionen, att ett visst belopp, 5 millioner R:dr, måtte anslås och ställas till Kongl. Maj:ts disposition, för att användas till understöd åt enskilda banor. Kongl. Maj:t utgick från den förutsättningen, att understödet borde lemnas företrädesvis i form af försträckning, och just denna utgångspunkt gjorde, att Kongl. Maj:t ansåg någon betänklighet icke böra möta mot att ställa medlen till Kongl. Maj:ts förfogande.

Enligt hvad en talare nämnt, skall man här under öfverläggningen yttrat betänklighet emot förslaget i konstitutionelt hänseende. Jag vet verkligen icke om något sådant blifvit yttradt, ty jag har icke hört diskussionen i dess helhet, enär jag under någon stund uppehållit mig i Andra Kammaren; men för den händelse sådant blifvit yttradt, så ber jag att få anmärka, att ingenting är vanligare än att Riksdagen ställer medel till Kongl. Maj:ts disposition. Så sker årligen med anslag till vägomläggningar, med lånefond för vattenafledningar m. m., och Utskottet har till och med gjort samma förslag hvad angår tertiära banor. Jag kan således icke finna grund för tvifvel, huruvida förslaget är öfverensstämmande med grundlagen.

Andra hafva motsatt sig detta förslag af omsorg, att Regeringen icke skulle utsättas för det svåra ansvar, som kunde vara förenadt med fördelningen af anslaget. För en sådan omsorg är Regeringen ytterst tacksam; men jag ber att få erinra om den gamla satsen: "*Volenti non fit injuria*". När Regeringen velat åtaga sig att bära ansvaret, så torde icke den, som i öfrigt gillar förslaget, af omtanke för Regeringen afhålla sig ifrån att biträda detsamma.

Den klagan, som inom Riksdagen försports, att åtskillige dess ledamöter i jernvägsfrågor döma i egen sak, borde föranleda till den åsigt, att Regeringen bättre än Representationen är i tillfälle att afgöra dessa frågor. Regeringen kan icke antagas vara partisk och utan tvifvel kan Regeringen också på underhandlingens väg åstadkomma ganska lyckliga resultat. En framställning om understöd åt enskild bana, som omedelbart ingår till Riksdagen, medgifver icke någon jemkning, hvilket åter kan ske om ansökningen pröfvas af Regeringen.

På de af mig nu anförda grunder tror jag att Regeringens förslag är lämpligt, och skulle gerna se att Kammaren bifölle detsamma.

Friberre Bildt: För mig förefaller det svårt att bifalla Utskottets förslag. Jag hade föreställt mig, att då man, såsom här, föreslår Riksdagen att bevilja så betydliga belopp, som i punkterna A. och B. finnas omförmälda och som uppgå till nitton och en half millioner R:dr, Utskottet skulle för representationen gjort klart, hvar till dessa medel skulle användas. Detta har Utskottet icke gjort, ty förslaget innehåller att femton millioner skulle användas till sådana jernvägar, hvarom Riksdagen framdeles skulle komma att besluta, och i punkten B. är sagdt, att Kongl. Maj:t får helt och hållet bestämman om de jernvägar, som i denna punkt omförmälas. Men tager man då i betraktaude, att Riksdagen år 1869 begärt att Kongl.

Maj:t måtte låta upprätta ett förslag till system för jernvägsanläggningar inom landet för en längre tid, så att man kunde hafva en stomme att rätta sig efter och att denna stomme aldrig tillfullo blifvit uppgjord, vidare än att Regeringen tillsatt en komité, hvars utlåtande dock ännu icke blifvit af Regeringen granskadt, så sväfvat man i fullkomlig osäkerhet och saknar all ledning för sitt omdöme, hvartill dessa anslag skola utgå. Ej heller känner man ännu vid beslutet om denna punkt, i hvilken form understödet skall af staten lemnas de enskilda banorna. Utskottet har föreslagit, att högst en fjerdedel af anläggningskostnaden skulle beviljas såsom anslag, och i så fall skulle man för nitton och en half millioner kunna producera för nära åttio millioner jernväg. Af flere talare har deremot blifvit föreslaget, att staten skulle bevilja lån till högst två tredjedelar af anläggningskostnaden, och då får man för dessa penningar jernvägsbyggnader endast för en jemförelsevis obetydlig summa — lemnar man lån af två R:dr får man nemligen jernväg för tre. Jag får uppriktigt säga, att då frågan är så sväfvande och man icke ens vet om meningen är att skaffa jernvägar för trettio eller åttio millioner, det är svårt att fatta ett beslut. Det förefaller mig nästan omöjligt och kan endast ske under den förutsättning, att nödvändigheten fördrar att man ovilkorligen *skall* fatta ett beslut; men då en sådan nödvändighet icke förefinnes, synes mig den enda rätta behandlingen vara att återförvisa frågan till Utskottet, på det Utskottet må för representationens Kamrar göra klart, hvad man verkligen åsyftar och huru man skall förfara, för att detta skall kunna ernås. Om man anser sig icke kunna bevilja en sådan återremiss, så anser jag mig icke hafva annat att göra än yrka afslag på såväl den ena som andra punkten.

För min del får jag säga, att jag icke tillhör dem, som anse nödigt att uppgöra system med sekundära och tertiära samt kanske ännu ett fjerde och femte slag af banor. Jag erkänner att det är ganska svårt att uppgöra ett system för jernvägsanläggningar, men jag får säga att det intryck, som komiterades förslag gjort på mig, icke varit särdeles behagligt. Om Herrarne se på sidan 13 i Utskottets utlåtande, der komiterades förslag förekommer, så finner man der uppfördt under n:o 8 en bana, som i min tanke borde hafva n:o 1, nemligen Wexiö—Carlskronabanan, ty om någon bana har en högre betydelse, såsom viktig i strategiskt afseende, så måste det vara denna. Jemväl saknar jag i komiterades system helt och hållet den bana, som skulle förbinda Carlsborg med vestra stambanan och hvilken bana likaledes måste vara af framstående betydelse. Deremot finner jag upptagna deri jernvägar, hvilka visserligen kunna hänföras till lokalbanor, men som icke förty lyckats erhålla en hög rangsiffra. Det systemet kan jag således icke godkänna, likaså litet som jag kan besluta mig för att lemna anslag, hvarken af 15 eller 19½ millioner, förrän jag får veta på hvad sätt penningarne skola användas, såsom lån eller anslag, och hvilka jernvägar som skola med dem åstadkommas. Det är ett gammalt ordspråk, som heter, att man "silar mygg och sväljer kameler" och jag tror att detta ofta eger sin tillämplighet på jernvägsfrågor. För min del vill jag dock

icke bidraga dertill genom att nu fatta något som helst positivt beslut.

På grund af hvad jag sålunda anfört får jag yrka, att ifrågavarande punkter måtte varda till Utskottet återremitterade, och får jag tillika tillkännagifva att, derest återremiss icke kommer att ega rum, jag då kommer att rösta för afslag.

Herr Hasselrot: Jag tillhör en provins, som redan kommit i åtnjutandet af de största möjliga fördelar genom jernvägar och jag kan således ej annat än önska, att alla andra provinser jemväl skola erhålla jernvägar. Det är under den förhoppning, att det understöd, staten kan komma att lemna, meddelas icke i form af skänk utan såsom lån, som jag vill tillstyrka bifall till det större anslaget af 2.000.000 R:dr, i enlighet med hvad Friherre Raab föreslagit; och anser jag att dessa medel böra ställas till Kongl. Maj:ts disposition, enär Kongl. Maj:t bäst kan bedöma, hvilken jernväg som bör komma i åtnjutande af understöd framför andra och man sålunda undviker de obehagliga slitningar inom Riksdagen, hvaraf vi nu lida. Med ett ord jag instämmer i Grefve af Ugglas' förslag, med den förändring deri som Friherre Raab föreslagit.

Herr Nordström: Den bland Konungens ärade rådgifvare, som nyss hade ordet, yttrade derunder, bland annat, att man i denna Kammare skulle satt ifråga, huruvida Riksdagen grundlagsenligt vore behörig att genom ett beslut i förevarande angelägenhet förordna, att under femton nästkommande år Regeringen skulle för ifrågavarande ändamål i afseende å jernvägsbyggnaderna ega att disponera öfver en viss summa. För min del vill jag öppet erkänna mig lysa bestämda tvifvel, huruvida sådant med vår konstitutionela statsförfattning vore förenligt. Grundlagen är oförtydbar deruti, att den Riksdag, som är samlad för året, icke är behörig att bestämma statsregleringen till så väl inkomster och utgifter för längre tid, än intill slutet af det år, under hvars lopp nästa Riksdag sammanträder och ny bevillning fastställer. Den för året samlade Riksdagen kan således icke ingripa i den nästkommandes befogenhet och rätt uti ifrågavarande hänseende; och följer i min tanke häraf, att om statens tillgångar i år medgäfvit, att utbryta från statskassan det ifrågavarande beloppet af 20 millioner på en gång och ställa detsamma till Kongl. Maj:ts disposition, att efter vissa grunder uteslutande användas till understöd för enskilda jernvägars byggande, sådant måhända icke kunde sägas stå i strid med grundlagens bokstaf, oberoende för öfrigt deraf, huruvida ett sådant beslut i sig sjelf vore välberäknadt; men något helt annat är det beslut, om hvars fattande nu är fråga, eller att innevarande Riksdag skulle besluta, att vid hvarje följande statsreglering under femton år bland utgifterna skall för meranämnda ändamål uppföras en viss qvot af sagda 20 millioner. Sådant vore uppenbarligen, åtminstone kan jag ej se saken annorledes, att mot grundlagens bokstaf och anda lägga på hvarje kommande Riksdag under nämnda årsföljd ett tvång, eller ett band, som ingrepe i dess önskränkta rätt att, efter sjelfständig pröfning af omständigheterna,

för hvarje period bevilja och bestämma utgiftsstaten. Ett så beskafadt förfaringsätt kunde för statens finansiela välbefinnande medföra de största vådor, så mycket betänkligare, som hvad man engång i den vägen, afvikande från grundlagen, gjort, kunde vid ett annat tillfälle återopas såsom ett prejudikat och leda eller förleda till enahanda förtärande en annan gång för andra ändamål.

Den ärade ledamoten af Konungens rådkammare talade ock om ett privaträttsligt förhållande i denna angelägenhet, hvilket borde respekteras, och skulle detta hänföra sig till den försäkran, för att så säga, om understöd från statens sida, som enskilda bolag för byggande af lokaljernvägar genom den en gång för alla antagna understödsplanen, om en sådan nu blefve antagen, kunde anse sig hafva erhållit och under förutsättning af hvilket understöd de uppgjort sina planer. Häremot tillåter jag mig anmärka, att just derföre, att den ifrågasatta understödsplanen för en tid af femton år, eller såvidt den skulle afse längre tid än närmaste statsregleringsperiod, icke vore förenlig med grundlagen, en sådan ej heller nu kunde för längre tid fastställas såsom bindande lag, eller erhålla annan betydelse än af ett bland hufvudmomenten i ett uppstådt nytt system för understöd uti ottanämnda afseende, men hvilket så mycket mindre kunde för blifvande jernvägsbolag medföra några *rättsanspråk* på sådant understöd, som Riksdagen sjelf saknar makt och befogenhet att utfästa något dylikt att utgå under någon annan tid, än den period för statsutgifterna, som densamma tillkommer att reglera. Något privaträttsligt förhållande derutöfver kan således icke här lagligen vinna rum.

Grefve af Ugglas: En värd talare har gjort en anmärkning emot mitt förslag till proposition, i det han förklarar sig anse, att det vore nödvändigt att ett förbehåll redan vid denna punkt gjordes, rörande det, hvarom man i sjunde punkten skall fatta beslut. Jag förbisåg visserligen ej sambandet emellan de båda punkterna när jag framlade mitt förslag, men jag trodde att sjunde punkten kunde gifvas en förändrad uppställning, så att den icke kom i strid med nu föreliggande punkter. Emellertid erkänner jag att det förslag, hvarmed denne talare framkommit, kan vara bättre, och instämmer gern deri.

Andre talare hafva understödt mitt förslag, men önskat ändringar deri, som gått ut på höjande af summan. En af dessa talare har visserligen önskat en höjning, som icke är af betydnenhet, då summan skulle höjas endast med 200,000 R:dr årligen, men en annan talare har önskat att beloppet skulle höjas till två millioner riksdaler för året. För min del medgifver jag att det vore önskligt att ett större understöd lemnades, men såvidt Riksdagen icke vill frångå den grundsatsen, att se till att de anslag, som staten årligen lemnar till enskilda jernvägar, må betäckas af de inflytande annuiteterna, om hvilkas belopp streds i förra plenum och hvilka antogos motsvara fem millioner, så måste man begränsa summan på sätt jag gjort. Då förslaget att lemna två millioner årligen skulle, med inberäkning af hvad denna Kammare lemnat till byggande af stats-

banor, höja summan ända till 5,600,000 R:dr, så kan jag icke sluta mig till detta förslag. Jag har tagit de siffror, som Utskottet här har föreslagit, hvilket stadnar vid 3,300,000 R:dr, och detta motsvarar i det närmaste det belopp, som man ansett sig kunna disponera.

I afseende på sjelfva förslaget har jag icke något att vidare nämna, synnerligen sedan chefen för Civil-departementet haft ordet. Många hafva fäst en särdeles vikt vid att för Riksdagen skulle framläggas en plan för jernvägsbyggnaderna; men hvad betydja detta? Jo, endast det att vi ytterligare en riksdag skulle upplefva de jernvägsstrider som vi redan genomgått. Mitt förslag har just utgått från känslan af det onda som dessa strider medför, och ju förr vi få slut på denna kräfte desto bättre. Den siste talaren har nämnt, att han hyste konstitutionela tvifvel, huruvida det förslag som Kongl. Maj:t afgifvit skulle vara riktigt. Jag får till en början säga, att denne talare har missuppfattat den tid, hvarunder Kongl. Maj:t begärt disposition af dessa medel. Det är icke Kongl. Maj:t, utan Utskottet, som föreslagit femton år, Kongl. Maj:t har endast begärt fem år. Hvad sjelfva saken angår, vill jag icke säga att detta beslut kommer att vara absolut bindande för kommande Riksdagar, vare sig att vi bestämma den ena eller andra tiden, men lika med chefen för Civil-departementet betviflar jag icke att, om Riksdagen till befrämjande af en jernvägsanläggning anvisar ett visst belopp, detta skall af kommande Riksdagar honoreras. Jag får påminna den värde talaren derom, att för många andra företag anslag blifvit beviljade, att med visst belopp under kommande år utgå, och sednast har detta varit fallet i fråga om befästningarne. Hittills har icke heller ett dylikt löfte blifvit brutet. Jag yrkar bifall till Herr von Ehrenheims förslag.

Friherre Funck: Jag skulle visserligen icke för tredje gången besvara Kammarerna i denna fråga, om jag icke ansåge det vara min pligt att fritaga jernvägskomitén från en beskyllning, som en talare på Stockholms-bänken framkastat och hvilken jag anser vara orättvis. Han har sagt att vi hafva uppfört Carlskrona—Wexjö-banan först i åttonde rummet och att vi alldeles bortglömt den bana, som borde utgå från vestra stambanan till Carlsborg. Jag kan lyckligtvis vara mycket kort i mitt försvar, ty jag behöfver endast hänvisa den värde talaren till den instruktion, hvarefter komitén hade att rätta sig och hvari det blifvit i bestämda ordalag uttaladt, att komitén skulle tillse, hvilka banor som voro mest af behöfvet påkallade och dervid i främsta rummet sätta bergslagsbanor. Komitén har noga följt denna instruktion och i främsta rummet satt alla de banor, som i någon mån beröra bergslagen. Jag förutsätter den anmärkning, att komitén i sjette och sjunde rummet uppfört Jönköping—Halmstad och Westervik—Gamleby—Östra stambanan; men jag ber dock att dervid få bemärka att vi på den förra sträckningen hafva Taberg och på den sednare Åtvidaberg. Komiténs pligt var att ordagrant följa den föreskrift som den fått och huruvida det kan ligga något ovänt deruti att man uppfyller det uppdrag man erhållit, det kan jag icke inse.

Hvad deremot beträffar förbindelsen med Carlsborg, så var det icke någon lätt uppgift att bedöma, hvilka banor som i strategiskt afseende voro af vigt. Komitéen var icke så sammansatt, att den det kunde och för öfrigt hade den inga medel att använda för att låta undersöka sådana banor, som förut icke blifvit undersökta. Dertill skulle det belopp, som komitéen fått åt sig anvisadt, icke hafva räckt, och komitéen kunde således omöjligen yttra sig om dessa banor. Jag väntar mig härvid det inkast, att komitéen föreslagit Westerås—Sala-banan, men dervid förekommer, att det endast var den obetydliga förlängningen från Sevalle till Sala, som icke var föremål för ansökning. Jag torde icke behöfva yttra något vidare för att visa att komitéen uppfyllt sitt uppdrag och att den icke kunnat handla på annat sätt än som skett.

Friherre Raab, Adam: Jag ber endast få yttra några ord i afseende å det belopp, hvarom vi här skola rösta.

Det är af Herr von Ehrenheim föreslaget, att antaga Grefve af Ugglas' förslag med den ändring, att Kammaren skulie förbehålla sig öppen rätt att i 7:de punkten särskildt besluta. Om då Kammaren kommer att besluta särskildt dessa 691,000 R:dr för en jernväg emellan Wexjö och Carlskrona, så komma vi just till samma siffra som jag föreslagit eller 2,000,000 R:dr. Om åter dessa 691,000 R:dr afslås eller tagas från den summa, 1,300,000 R:dr, som för nästkommande år skall till enskilda jernvägsanläggningar utgå, så återstår icke mer än 600,000 R:dr för dessa enskilda jernvägar i öfrigt.

Detta må vara nog för dem, som i likhet med Utskottet hafva föreslagit att bevilja anslag "å fond perdu", men för dem, som lika med mig anse, att de enskilda banorna böra understödjas med lån, förslår 600,000 R:dr icke mycket.

Man säger att tidpunkten ännu icke är inne att bestämma i hvad mån understöd bör lemnas, emedan icke alla förslag om enskilda jernvägsanläggningar ännu inkommit. Men då redan en mängd bergslagsbanor, hvilkas behöflighet är oomtvistad, blifvit till understöd föreslagna, så vore det väl skada att låta arbetet ligga stilla ett helt år. Har man då endast Wexjö—Carlskrona-banan att bygga, så är detta ingalunda fördelaktigt för den arbetsförtjenst, man äsyftar, ty folket kan icke gå från aflägsna delar af riket för att söka arbete. Det är nyttigt att arbetet sprides på olika delar af landet.

Man har sagt att man bör hålla sig inom den beräknade annuiteten. Ja, det må vara riktigt om man vill lemna anslag "å fond perdu", men vill man att staten skall gifva lån med samma ränta och amortering som staten sjelf får betala, så vet jag icke hvarföre man skall vara bunden af denna annuitet, på hvilken man må hoppas, men ej bygga.

Jag uppmanar på denna grund en hvar, som i likhet med mig vill gå ifrån Utskottets förslag att gifva anslag och i stället önskar att lån skall lemnas, alla dem uppmanar jag att rösta för 2,000,000 i stället för 1,300,000 R:dr, och förbehåller jag mig att sedermera få yttra mig om vilkoren.

Friherre Bildt: Jag anhåller att få svara den aktade ledamoten på Östgöta-bänken, som varit ledamot af jernvägskomitén, att jag icke fällt något omdöme om komitéens arbeten i annan mån än att jag sökt visa att den bana, som komitéen i sitt förslag upptagit under N:o 8, är den aldra viktigaste af de föreslagna privatbanorna. Huru komitéen kommit att uppföra den så lågt i ordningen, vet jag icke. Säkert är att den rätteligen borde förvandlas till N:o 1.

Jag vill icke bestrida komitéens förtjenster, och skulle några anmärkingar i öfrigt kunna mot densamma göras, så är det dock icke nu rätta tidpunkten dertill. Ehuru komitéen ansett sig icke kunna yttra sig om andra banor än hvarom ansökningar redan voro gjorda, har komitéen dock upptagit sträckningen Sevilla—Sala, och mig förefaller det då, att komiterade lika gerna kunde hafva tänkt på den obetydliga bansträckningen emellan vestra stambanan och Carlsborg. Jag vidhåller fortfarande att den af komitéen uppgjorda stommen för ett sekundärnät icke uppfyller fordringarne på ett sådant, enär den aldra viktigaste banan uteslutits och man i öfrigt inrangerat banorna, icke efter politiskt-militära grunder, utan efter helt andra.

Det är därför i min tanke omöjligt att på sådana fakta, som här föreligga, fatta ett sådant för lång tid verkande beslut, som nu är i fråga. Dessa 19½ millioner kunna väl för mången synas en obetydlighet (att millionerna för en och annan betyda föga, det hade man tillfälle att erfara under diskussionen i Lördags), men att under en tidrymd af 5 eller 15 år fastläsa 19½ millioner, kan jag icke finna annat än skadligt.

Jag yrkar därför fortfarande på återremiss.

Herr Leijonander: Jag har fått anledning att tro, att mitt förra anförande blifvit af en och annan missförstådt, så till vida att jag skulle ansett det ligga något konstitutionellt hinder i vägen för att till Kongl. Maj:t öfverlemnas att bestämma om de enskilda jernvägsbyggnaderna. Jag behöfver, för att rätta detta missförstånd, icke annat än hänvisa till den konklusion, hvartill jag kommit, som också afsåg att ställa en viss summa till Kongl. Maj:ts disposition. Utskottets förslag i 6:te punkten mom. B innehåller nemligen ett förslag om att till Kongl. Maj:ts disposition ställa en viss summa till understöd för vissa slags banor, och det är just för detta Utskottets förslag, som jag talat.

Herr Ekman, Carl:

Herr Meijer: Jag har begärt ordet med anledning af flere föregående talares yrkande, att man skulle uppskjuta med att bestämma någon viss summa för bidrag till enskilda jernvägars anläggande. Ett sådant uppskof skulle jag anse vara särdeles menligt, och man synes mig icke hafva tillräckligt fäst afseende dervid, att flera bolag för enskilda jernvägar redan finnas konstituerade. Det belopp aktier, som fordras såsom vilkor för erhållande af statsunderstöd, är redan på många orter tecknad, men man kan icke billigtvis begära, att de personer, som tecknat sig för aktier i ett jernvägsföre-

Den 24 April, f. m.

tag, skola år efter år vara bundne dervid, oaktadt de sväfva i oviss-
het, huruvida något statsanslag kan erhållas eller icke. Den siste
talaren yttrade, att det vore svårt för enskilda bolagen att under 5
år vänta på besked. om något understöd från statens sida kan er-
hållas eller icke, och jag instämmer nog med honom deri, att det
kan för dem vara ganska ledsamt, men om de enskilda intressenterna
i ett jernvägsföretag endast erhålla visshet, att de kunna påräkna
understöd af staten, är min öfvertygelse, att deras ekonomiska ställ-
ning i allmänhet är sådan, att det vore en småsak för dem att på
enskild väg anskaffa nödiga medel, till dess understödet erhålles.

Jag vill icke vara vidlyftigare i denna fråga, då den redan blif-
vit så grundligt behandlad, utan vill inskränka mig till att tillkänna-
gifva, att jag aldrig helst skulle instämma i Friherre Raabs yrkande
om ifrågavarande anslags höjande till två millioner, och att, derest
detta yrkande icke kommer att röna framgång, jag kommer att rösta för
Herr von Ehrenheims förslag.

Grefve Posse: Jag har egentligen begärt ordet med anledning
af ett yttrande af en värd talare på Östgötabanken, som förklarade
sig anse, att icke endast 15 år utan äfven 5 år vore för lång tid att
vänta på tillfredsställandet af orternas berättigade anspråk på under-
stöd för jernvägsanläggningar. Han lät denna sin åsigt åtföljas af
en utredning, som jag till alla delar underskrifver, men jag kommer
på grund deraf till ett annat resultat än han. Han ansåg, att man
för det närvarande icke borde fatta något beslut, emedan den ifråga-
varande summan vore för liten. Jag gifver honom rätt häri, men
jag tror, att det i allmänhet är riktigast att, för bedömande huru
man bör gå till väga, se till konsekvenserna af sitt handlingssätt.
Hvad skulle följden blifva, mine Herrar, om man i enlighet med den
värde talarens åsigt skulle uppgöra en stor plan för enskilda jern-
vägars understödjande? Jo, ett par års strider om denna stora plan
och en splittring och rubbning inom Representationen. som jag icke
anser önskvärd. Men hvilken blir följden deremot, om vi antaga den
af Regeringen angifna methoden att för det närvarande anslå ett mindre
belopp? Jo, att till Regeringen inkomma så många förslag om olika
jernvägar, att detta belopp blir såsom en droppe i hafvet, men då
står den utvägen öppen för Regeringen, att ur den stora massan ut-
taga de förslag, som synas vara de bästa, och derefter till Represen-
tationen inkomma med begäran om ökad anslag. Därför ser jag ej
något hinder.

Detta yrkande om ett uppskof, på det att Regeringen måtte
åstadkomma en utredning, synes mig egentligen innefatta ett undan-
skjutande af frågan och påminner mig om den method, som begagnas i
engelska parlamentet, der, såsom Herrarne veta, man aldrig yrkar af-
slag å en bill, utan endast uppskof på 6 månader. Äfven vi hafva till-
räcklig erfarenhet af, att den som vill hafva en fråga uppskjuten
och se den återkomma i ett kaotiskt tillstånd, ej kan göra bättre än
att begära en ytterligare utredning af ämnet. Då jag är af den tanke,
att de enskilda jernvägarne hafva fullt berättigade anspråk på under-
stöd från statens sida, att uppfyllandet deraf icke bör låta vänta på

sig samt att detta mål skulle kunna vinnas genom bifall till Kongl. Maj:ts proposition, vare sig med de af Grefve af Ugglas eller Friherre Raab dertill gjorda tillägg, så kommer jag att därför afgifva min röst.

Herr Tornerhjelm: Jag skulle icke än en gång hafva upptagit Kammarens tid, om vi icke här förehade en i både ekonomiskt och politiskt afseende vigtig principfråga, på hvilken det torde vara skäl att noga betänka sig, innan man fattar sitt beslut. Här är nemligen fråga om, att Riksdagen skulle åt Regeringen öfverlemna bestämmandet af de enskilda jernvägar, som kunna anses vara förtjenta af understöd från statens sida, en rättighet för Regeringen, som, såvidt jag har mig bekant, icke är Regeringen i något annat land medgifven. Jag vill icke säga, att ett sådant beslut skulle vara stridande mot grundlagen, men det synes mig vara nog långt gånget, om Riksdagen skulle afsäga sig sin rättighet att i detta fall disponera statens medel, isynnerhet då därför icke uppgifvits något annat skäl, än att man vill förekomma splittring inom Representationen. En värd talare från Skaraborgs län har framställt en hel hop vackra satser till stöd för sitt yrkande om bifall till Kongl. Maj:ts proposition, men jag har dock icke blifvit öfvertygad om ändamålsenligheten deraf, utan anhåller om afslag å Kongl. Maj:ts förslag, vare sig med det ena eller andra tillägget. Jag gör dock detta icke derföre att jag underskattar jernvägarnes betydelse för industriens utveckling, utan emedan jag anser, att Riksdagen bör bibehålla sin rättighet att understödja de jernvägar, som den anser behöfliga.

Sedan öfverläggningen härefter förklarats slutad, förmålde Herr Grefven och Talmannen, att under densamma hade afgifvits följande yrkanden, nemligen: 1:o att de förevarande båda momenten måtte bifallas; 2:o af Herr Asplund, att samma moment skulle antagas med följande, vid slutet af mom. A fogade tillägg: "hvilka skola gälla i allmänhet samt derest icke för särskildt fall någon ändring deri af Kongl. Maj:t föreslås och af Riksdagen bifalles;" 3:o af Herr Wærn, att Kammaren för sin del skulle fatta ett så lydande beslut: "att för understödjande af enskilda jernvägsanläggningar Riksdagen beviljar och till Kongl. Maj:ts disposition ställer ett extra anslag af 6,500,000 R:dr, hvarå Kongl. Maj:t eger anvisa af Kongl. Maj:t beviljade understödsbelopp, att utgå med högst 1,300,000 R:dr årligen under hvarje af åren från och med 1872 till och med 1876;" 4:o af Herr Nordenfelt, att Kammaren måtte fatta ett beslut, lika lydande med det af Herr Wærn yrkade, dock med den förändring, att de deri förekommande summor förhöjdes till 7,500,000 R:dr och 1,500,000 R:dr; 5:o af Friherre Raab, att Kammaren skulle antaga Herr Wærns förslag, med förhöjning af anslagsbeloppen till 10 millioner riksdaler och 2 millioner riksdaler; 6:o af Herr von Ehrenheim, att Kammaren, med förbehåll af öppen rätt att afgöra angående den i 7:de punkten omförmälda fråga, skulle besluta, att för understödjande af enskilda jernvägsanläggningar bevilja och till Kongl. Maj:ts disposition ställa ett extra anslag af 6,500,000 R:dr, hvarå Kongl. Maj:t

eger anvisa af Kongl. Maj:t beviljade understödsbelopp, att utgå med högst 1,300,000 R:dr årligen under hvarterna af åren från och med 1872 till och med 1876; 7:o) att momenten skulle till Utskottet återförvisas; samt slutligen 8:o) att desamma måtte af Kammaren afslås.

Herr Wærn: Jag afstår från det af mig framställda yrkande och instämmer med Herr von Ehrenheim.

Grefve Posse: Jag instämmer med Herr Statsrådet Wærn.

Herr Heijkensköld: Äfven jag instämmer i Herr Statsrådet Wærns yttrande.

Härefter framställde Herr Grefven och Talmannen särskilda propositioner å bifall till momenten, å antagande af Herr Asplunds förslag, å bifall till Herr Nordenfelts förslag, å antagande af Friherre Raabs förslag, å bifall till Herr von Ehrenheims förslag, å momentens återförvisning och å afslag derå, af hvilka propositioner de fyra första besvarades med många nej jemte åtskilliga ja, den femte med många ja, blandade med nej, den sjetta med många nej jemte åtskilliga ja och den sjunde med många nej, blandade med ja; hvaruppå och sedan proposition på antagande af Herr von Ehrenheims förslag förnyats samt med många ja, blandade med nej, besvarats, Herr Grefven och Talmannen förklarade sig nu hafva funnit ja öfvervägande.

Många ledamöter begärde votering.

Sedan Herr Grefven och Talmannen i anledning här af framställt särskild proposition å hvart och ett af de öfriga sex yrkandena såsom kontraposition vid voteringen, samt den sednast gjorda propositionen, eller den, att afslag å merberörda moment skulle antagas såsom kontraposition, besvarats med många ja, blandade med nej; förklarade Herr Grefven och Talmannen sig hafva funnit denna proposition vara med öfvervägande ja besvarad.

Som flere ledamöter äskade votering om kontrapositionens innehåll, uppsattes, justerades och anslogs följande voteringsproposition:

Den, som vill att, vid blifvande votering om bifall till det af Herr von Ehrenheim i anledning af mom. A och B i 6:te punkten af Stats-Utskottets Utlåtande N:o 42 framställda förslag, kontrapositionen skall innehålla afslag å nämnda moment, röstar

Ja;

Den det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, kommer annan kontraposition att antagas.

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

Ja — 64;
Nej — 39.

Sedan kontrapropositionens innehåll sålunda blifvit bestämdt, uppsattes, justerades och anslogs följande voteringsproposition för hufvudvoteringen:

Den, som antager det af Herr von Ehrenheim i anledning af momenten A och B i 6:te punkten af Stats-Utskottets Utlåtande N:o 42 framställda förslag, röstar

Ja;

Den det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, afslår Kammaren dessa moment.

Vid denna omröstnings utgång hade rösterna utfallit sålunda:

Ja — 62;
Nej — 42.

Grefve Mörner, Oscar, anmälde sig och yttrade:

Jag får anmäla min reservation mot Kammarens nu fattade beslut.

Härefter blef, uppå gjord proposition, den vidare föredragningen af Utlåtandet uppskjuten till eftermiddagens sammanträde.

Kammaren åtskiljdes kl. 3 e. m.

In fidem
O. Brakel.

Måndagen den 24 April 1871.

Kammaren sammanträdde kl. 6 e. m.

Justerades protokollet för den 15 dennes eftermiddagen.

Grefve Mörner, Carl Göran: Jag anhåller att få anmäla min reservation mot det på förmiddagen fattade beslutet. Den första anledningen dertill är, att genom detta beslut har åt Kongl. Maj:t blifvit öfverlemnad rätt att genast anvisa hela det extra anslag af 6,500,000 R:dr, som Riksdagen beviljat, att utgå årligen med 1,300,000 R:dr under hvarterdera af åren från och med 1872 till och med 1876. Den rätt Riksdagen icke själf eger, eller att sträcka sin beskattningsrätt längre än till och med 1872, den har man ansett sig kunna för 5 års tid åt Kongl. Maj:t upplåta. Jag tror för min del att detta i formelt hänseende är oriktigt. En annan omständighet, som föranledt mig att äfven anmäla min reservation, är att, om jag äfven med majoriteten delar den öfvertygelsen, som i densammas beslut funnit sitt uttryck, nemligen att åtminstone så länge Kongl. Maj:t är omgifven af sina nuvarande rådgifvare, man icke har anledning befara, att de underhandlingar, chefen för Civil-departementet yttrat kunna blifva en följd af den Kongl. Maj:t medgifna fria dispositionsrätt öfver anslaget, skulle kunna komma att omfatta några andra föremål eller vilkor än sådana, som stå i omedelbart sammanhang med sjelfva jernvägsanläggningarne, så är det likväl ingen säkerhet att förhållandet skall blifva enahanda med de obekanta storheter, som under den ifrågavarande tiden möjligen kunna komma att intaga de tabuetter, som nu beklädas af de närvarande innehafvarne. Ett så långt sträckt förtroende till obekanta storheter synes mig icke vara rätt öfverensstämmande med den försigtighet, man har rättighet att af Riksdagen fordra.

En annan anledning till denna min reservation har jag funnit i den omständigheten, att något skäl, mig veterligen, icke visat sig hvarföre Riksdagen skulle om sig själf afgifva den omyndighetsförklaring, som innefattas i det fattade beslutet, och såsom sista anledningen dertill får jag anföra, att jag icke heller funnit mig öfvertygad om angelägen-

heten af denna, enligt mitt förmenande, fruktlösa försigtighet, som uppenbarat sig deruti, att man hoppats genom detta beslut från Riksdagen för framtiden afvända alla jernvägsstrider. Det lär nemligen icke till följd af detta beslut kunna förmenas någon att framdeles vid kommande riksdagar, med begagnande af sin motionsrätt, under Riksdagens pröfning bringa frågor om anslag till jernvägar. Den på förmiddagen förda diskussionen och de antydningar som derunder gjordes af några talare, att de icke voro nöjde med de vilkor, som blifvit föreslagna, innefatta redan nu en temligen säker anvisning deruppå, att denna försigtighet varit och blir fruktlös.

Friherre Funck: Ehuru icke af alldeles samma skäl, som den siste talaren, anhåller äfven jag att få till protokollet nedlägga min reservation mot det beslut, som på förmiddagen blifvit fattadt, under liflig önskan dock, att den fruktan för dess följder, som jag hyser, i händelse detsamma skulle blifva Riksdagens beslut, icke måtte komma att besannas.

Herr von Möller: Äfven jag får anmäla min reservation mot det på förmiddagen fattade beslutet, och förenar jag mig hufvudsakligen i första delen af Grefve C. G. Mörners reservation.

Friherre Sprengtporten: Jag anhåller att få till protokollet antecknadt att jag röstat afslag på dessa moment.

Herr Rydqvist: Likaså anhåller jag att mot detta beslut få anmäla min reservation.

Herr Trolle: Äfven jag anhåller att få till protokollet antecknadt, att jag instämmer i den reservation, som Grefve Mörner afgifvit.

Fortsattes föredragningen af Stats-Utskottets utlåtande N:o 42.

6:te punkten.

Momenten a och b, med undantag af den i det sednare momentet förkommunde bestämmelsen, att aktieteckningen skall uppgå till ett belopp, motsvarande minst en fjerdedel af den för jernvägens anläggning i det af Kongl. Maj:t gillade förslaget beräknade kostnad.

Grefve af Ugglas: Dessa nu föredragna moment af Stats-Utskottets betänkande motsvaras i Kongl. Maj:ts proposition af punkten 1:o "att kostnadsförslag och arbetsplan fastställas af Kongl. Maj:t, som ock närmare bestämmer de ställen, hvilka jernväg skall beröra", äfvensom punkten 6:o "att hvarje jernvägsbolag, som erhållit understöd, i öfrigt underkastas alla de vilkor och kontroller, som af Kongl. Maj:t pröfvas lämpliga och nödiga". Efter det beslut, som Kammaren på förmiddagen fattat, skulle jag tro, att det vore dermed öfverensstämmande

stämmande att godkänna hvad Kongl. Maj:t i denna del föreslagit, och jag får därför anhålla om proposition derå.

Grefve Wachtmeister. Hans: Jag ber att få förena mig i hvad den föregående talaren yttrat, då jag anser Stats-Utskottets förslag i detta afseende vara mindre lämpligt och synnerligen egnadt att afskräcka allt försigtigt folk att ingå i dylika företag. I sjelfva verket skulle det möjligen icke vara förenadt med stor fara, hvilket endast kan inträffa, i fall kostnadsförslagen äro för lågt tilltagna, ty då statsbidragen i allmänhet bestämmas i öfverensstämmelse med kostnadsförslagen, läser det väl icke vara med bolagets intresse öfverensstämmande att upptaga dessa för lågt. Jag tror likväl, att den solidariska ansvarigheten är något så afskräckande, att åtminstone delegarne i det jernvägsbolag, som närmast rör mig, skulle till större delen afgå. Jag instämmer i Grefve af Ugglas' yrkande.

Friherre Funck: Jag kommer äfven att förena mig i det yrkande, som Grefve af Ugglas gjort; och jag har begärt ordet endast för att afgifva en förklaring i afseende på Stats-Utskottets förslag. Då man ansett detta förslag olämpligt och betungande för aktieegarne, ber jag få bemärka att de af Utskottet föreslagna villkoren äro föreskrifna för hvarenda med statsanslag hittills understödd enskild jernväg, och det allmänna stadgandet härom återfinnes uti Riksgälds-kontorets reglemente vid 1862 och 1863 års riksdag, § 170. Samma förhållande är det hufvudsakligen med de öfriga stadganden, som Utskottet föreslagit. Jag vill dock icke söka försvara något enda af dessa stadganden, utan kommer att efter hand, som de föredragas, yrka bifall till Kongl. Maj:ts proposition, enär jag anser det vara konsekvent, då man till det hufvudsakliga bifallit Kongl. Maj:ts förslag, att äfven bifalla detaljerna af detsamma.

Friherre Sprengtporten: Ehuru jag för öfrigt är af den öfvertygelse, att, då staten lemnar understöd till enskilda jernvägar, det är nödvändigt, att statsverkets säkerhet beaktas, kan jag icke undgå att göra den anmärkning mot dessa nu föredragna punkter, att karakteren af all aktieteckning är att den, som tecknat sig för aktier i ett företag och fullgjort deremot svarande inbetalningar, bör i alla händelser vara befriad från all vidare ansvarighet. Här förekommer dock en solidarisk ansvarighet för aktieegarne att tillskjuta hvad som kan komma att brista i afseende på jernvägens fullbordan, äfvensom att förbinda sig att underhålla densamma. Då man sammanställer detta stadgande med de grundsatser, som i sednare tider vunnit ett slags burskap, att kommunerna kunna ålägga sina medlemmar att ingå i aktiebolag, kan jag icke undgå att finna, att det af Utskottet föreslagna stadgandet i detta fall synes göra det äfventyrligt för personer att ingå i dylika bolag. Jag tror, att den redaktion, som Grefve af Ugglas föreslagit, är mildare i formen, och jag anhåller att få förena mig i det af honom gjorda yrkandet.

Herr Wærn: På sätt den siste talaren anmärkt, är det hufvudsakliga skälet mot antagande af Stats-Utskottets förslag att söka i den af Utskottet i mom. b) föreslagna bestämmelsen, "att bolagsmännens aktieteckning skall medföra förbindelse för dem att utaf egna tillgångar tillskjuta hvad utöfver statsbidraget och aktiekapitalet jemte upplånta eller annorledes, med Kongl. Maj:ts tillstånd anskaffade medel, erfordras". Vi hafva hört att detta af honom, liksom af föregående talare, uppfattats så, att aktiebolag, som åtaga sig att bygga jernvägar, skulle ikläda sig solidarisk ansvarighet, och en ledamot af Stats-Utskottet har antydt eller sagt, att denna bestämmelse är gammal. I anledning deraf ber jag att få relevera dess historia, på det man må rätt förstå densamma. Det förhåller sig nemligen så, att redan före 1840 års riksdag hade staten gifvit anslag till allmänna arbetens utförande, men nämnda Riksdag, som var en mera genomgående och pröfvande af de olika förhållanden, som genom den nyare tidens sträfvanden då uppstått, ingick äfven i pröfning häraf och föreskref, "att då arbetets utförande öfverlemnas till menigheter, bolag eller enskilde, desse alltid böra enligt kontrakt förbinda sig att efter fastställd plan fullborda arbetet utan att kunna af staten påräkna något ytterligare bidrag". Det är denna bestämmelse, att de enskilde skola tillskjuta hvad som kan erfordras öfver statsbidraget, som utgör grundtanken i alla sednare föreskrifter. Men själfva detta vilkor antyder, att det förhållande man tänkt sig från början var, att de allmänna arbetena voro en gemensam sak för staten och kommunerna. De arbeten, som dittills förekommit, voro väg- och hamnarbeten, i hvilka det allmänna så väl som kommunerna hade intresse. När då de enskilda, såsom menigheter, kommuner, städer och sedermera jemväl bolag för utförande af något dylikt arbete, utaf staten erhöilo anslag, så var det nödvändigt att bestämma vilkendera af de kontraherande parterna, staten eller menigheten, skulle bära ansvaret för arbetets fullbordan och risken af att kostnadsförslaget ej var tillräckligt, eller om båda skulle göra det. Rikets Ständer afgjorde denna fråga så, att ansvaret och risken skulle uteslutande hvila på menigheten eller bolaget. Beslutet upprepades vid 1844—1845 års riksdag. Vid 1847—1848 års riksdag fick det deremot en annan lydelse. Det heter nemligen då, att menigheter eller enskilde skulle förbinda sig att fullborda arbetet, "utan att framdeles väcka anspråk på något ytterligare bidrag af staten", hvarstoll vid 1850—1851 års riksdag tillades "samt att genom egna tillskott utgöra hvad som utöfver statsbidraget kan erfordras".

Så heter det ännu i föreskrifterna om vilkoren för bidrag till hamn- och väganläggningar, och beträffande dessa, som vanligen äro mindre företag än de som undfå statsbidragen, så äro de dessutom alltsedan 1870 skyldiga att för arbetenas fullbordan ställa säkerhet.

Men då de enskilda jernvägsanläggningarne i landet antogo större dimensioner, befanns det opraktiskt att af de bolag, som åtogo sig dem, begära särskild säkerhet för deras utförande, enär säkerhet för så stora belopp, som dessa anläggningar kräfde, ej af enskilda bolag kunde presteras, och det var då — första gången vid 1853—1854 års riksdag för Gefle—Dala-jernväg — som man utfann sättet att genom

föreskriften om en större aktieteckning, än jernvägsanläggningen erfordrade, skaffa staten säkerhet för att det allmänna arbetet, hvartill den lemnade bidrag, ej af brist på tillräckligt aktiekapital hos det bolag, som åtagit sig dess utförande, skulle blifva ofullbordadt.

De ordalag, som lå för denna föreskrifts meddelande begagna des, voro, att: "Bolagsmännen böra genom skeende aktieteckning förbinda sig att af egna medel tillskjuta hvad utöfver det af staten erhållna lån erfordras för jernvägens och dertill hörande anläggningars fullbordande samt all dertill erforderlig transportmateriells anskaffande, och skall aktietecknings-summan utgöra samma belopp som nyssnämnda lån och således jemväl motsvara två tredjedelar af den beräknade kostnadssumman. Dock, som hälften af det sålunda tecknade beloppet är allenast afsedd till statsverkets betryggande för detta företags utförande, samt de dertill anvisade medlens återbekommande jemväl i motsatt fall, så behöfva aktieegarne, derest jernvägen genom deras försorg varder på föreskrifvet sätt och inom stadgad tid fullbordad, icke erlägga denna hälft af teckningssumman; kommande följaktligen aktieegarnes ansvarighet för densamma att försvinna efter jernvägens fullbordande, hvarefter jernvägen med hvad dertill hörer bör utgöra säkerhet för ifrågavarande lån".

Samma bestämmelse upprepades vid 1862—1863 års riksdag för de skånska jernvägar, som då erhöilo lån.

Det är nu klart att ordalagen i föreskrifter, som till en del äro äldre än aktiebolagslagen af den 6 Oktober 1848, icke kunnat afse inskränkningar i denna lags tillämpning, att vidare orden i 1853—1854 och 1862—1863 årens riksdagars föreskrifter: "att af egna medel tillskjuta" endast äro en omskriining af de i föreskriften vid 1850—1851 års riksdag begagnade ordalagen: "att genom egna tillskott utgöra" samt att ordet *egna* så i det ena som i det andra fallet står der i motsats till *allmänna* tillskott eller medel, det vill säga det lemnade statsbidraget, men icke såsom åsyftande bolagsmännens *enskilda* förmögenhet i motsats till de af dem tecknade aktiebelopp, såsom utgörande *bolagens* tillhörighet, och skulle ringaste tvekan, huruvida icke med dessa ordalag någon solidarisk förbindelse afsågs, återstå, så måste denna vara häfd genom de minutiosa bestämmelserna i de sistnämnda besluten om aktiekapitalens storlek och upphörandet vid viss tidpunkt af ansvarigheten för en del af teckningssumman, hvilka bestämmelser tydligen endast åsyfta aktiebolag med inskränkt ansvarighet. Ehuru de således äro *gamla*, hafva de icke af *gammalt* den tadlade betydelsen, att utmärka solidarisk ansvarighet, men på det sätt de nu af Stats-Utskottet blifvit upptagna utan allt tillägg om ökad aktieteckning och deremot med ett tillägg om att de skulle fylla hvad som erfordrades icke blott utöfver statsbidraget, utan äfven utöfver aktiekapitalet jemte upplånta eller annorledes anskaffade medel, fruktar jag, i likhet med föregående talare, ganska mycket, att de *hädanefter* skulle få en sådan betydelse; och därför måste jag på det högsta varna.

Ehuru jag anser att man icke i diskussionen bör ingå i förhållanden, som icke höra till saken, vill jag dock nämna ett fall, der en sådan bestämmelse ledt till stora olyckor. Det var nemligen Dals-

lands kanal, som erhöill statsbidrag mot vilkor, att aktieeagarne åtog sig att af egna tillgångar tillskjuta hvad som deröfver erfordrades till arbetets fullbordande, visserligen med tillägg af förhöjd aktieteckning, men utan bestämmelsen om dess upphäfvande, då kanalen blifvit fullbordad, emedan det högre teckningsbeloppet här jemväl skulle stå i säkerhet för den successiva återbetalningen är efter år af det utaf staten erhållna lånet. För att så vidt möjligt hålla denna sednare bestämmelse i helgd ansåg sig styrelsen för Dalslands kanal skyldig att af aktieeagarne utkräfva mera än de tecknat, och stora förluster drabbade derigenom dessa, ty det befanns, att ett stort antal personer, som tecknat aktier, icke kunde betala, hvarföre man måste hålla sig till dem som kunde betala. Det hände att en mängd af dessa personer, som blott för att få denna kommunikationsled till stånd tecknat sig för snarare mer än mindre än de kunde betala, och nu kräfdes derutöfver, voro i den belägenhet att de måste lagsökas och undergå utmätning, hvarigenom man, när detta förhatliga maskineri var satt i gång, måste hos åtskilliga taga till och med deras sista förråd. Detta hör väl icke nu till saken; men jag har dock velat uppkalla detta minne från den tid jag var verkställande direktör i Dalslands kanalbolag, för att varna för en bestämmelse, som kan leda till något så förhatligt som att taga ut den allra sista skärfven af personer, hvilka blott af entusiasm för något för deras ort gagneligt företag tecknat sig för aktier deruti, kanske för mer än de hafva råd till. Jag hoppas också, att man alltid måtte anse, att denna bestämmelse aldrig har afseende å annat än att frikalla staten från hvarje förpligtelse att bidraga med mera än den lofvat och att hvad som ytterligare kan erfordras må tillhöra de enskilde att anskaffa, men dock aldrig i strid med 1848 års aktiebolagslag. När denna bestämmelse, såsom här är fallet, icke afser endast att skydda staten från hvarje ytterligare bidrag, utan förekommer i sammanhang med aktieteckningen, och den derigenom skulle komma i strid med 1848 års aktiebolagslag, då är den så fördömlig, att jag hoppas, att den icke i denna form skall antagas. Om Konungen och Riksdagen vilja, att jernvägsbolagen skola ställa säkerhet för att, äfven om anläggningen kostar mera än arbetsplanen och kostnadsförslaget utvisa, dennesamma skall blifva fullbordad, kan det bestämmas, såsom det för Gefle—Dala jernvägen gjordes, att ytterligare teckning skall ske för hvad sålunda vidare erfordras, men aldrig i ordalag; som expressis verbis eller genom någon tolkning kunna tydas så, att aktieeagarne skulle vara förbundne att betala mera än deras aktier innebära. Detta vore fördömligt, icke blott derföre, att det skulle förhindra solida personer att teckna aktier i ett sådant företag, utan äfven emedan de, som komme att teckna sig, skulle kunna derpå blifva ruinerade. Staten får icke begära något, som den redbare nekar att göra, eller som, om den lattsinnige skulle finnas dertill vilig, vore hans ruin. Jag får anhålla om bifall till Kongl. Maj:ts förslag.

Grefve Hamilton, Henning: Genom det beslut, som på förmiddagen fattades, hafva vi väl afgjort huru stort belopp, som från

staten skall utgå såsom bidrag till enskilda jernvägar, utan att vi ändock rätt veta hvad vi i sjelfva verket beslutat. Till följd af det antagna föredragnings sättet måste vi nemligen först pröfva vilkoren för understödets åtnjutande och derefter frågan, om det skall utgå i form af lån eller anslag, under det att vilkoren likväl måste under den ena eller andra förutsättningen blifva helt olika. Då det derjente är af synnerlig vigt, att i hvilketdera fallet som helst synnerlig försigtighet iakttages, så att ej staten genom förespeglingen af kraftigt understöd inlockar enskilda bolag i företag, som bereda deras undergång, hemställer jag, att de nu föredragna punkterna måtte återremitteras, så att vi, då frågan från Utskottet återkommer, måtte kunna afgöra henne i den ordning, sakens natur kräfver.

Herr von Koch: Äfven jag beklagar det beslut, som fattades på förmiddagen, hvilket jag fruktar skall hafva till följd, att åtskilliga oegentligheter vid behandlingen af detta ärende komma att uppstå.

I afseende å de vilkor, Stats-Utskottet uppställt för bidragens åtnjutande, är det endast i en punkt jag tror en rättelse vara behöflig, nemligen i punkten b), men i denna är det påtagligt, att en förändring är erforderlig, hvilket ock Herr Statsrådet Wærn och Friherre Sprengporten antydt. Detta moment har blifvit upptaget, såsom Friherre Funck anmärkte, från de gamla reglementena och har sedan följt med sedan 1862—1863 årens riksdag, men dervid är att märka, att det intogs då under helt andra förhållanden. Det var då den stora skilnaden, att aktieteckningen skulle ställas en tredjedel högre än det belopp, som beräknades vara för anläggningen erforderligt, till följd hvaraf det ej var så farligt, när denna tredjedel af garantiaktier förefanns, att ingå i en solidarisk ansvarighet.

Jag kan ej föreställa mig annat, än att man intagit det anmärkta vilkoret i detta moment, utan att fullt betänka hvad man gjort. Ty man har omöjligen kunnat förutsätta, att verkligen redbare och omtänksamme personer skulle finnas hugade att åtaga sig ansvar för millioner. Med hvilken svårighet skulle det ej, i händelse detta stadgande antoges, blifva förenadt att utreda ett sterbhus efter en aktieegare.

Jag tror emellertid saken ganska lätt kunna hjelpas. Herrar Nordenfelt och Key hafva i sina reservationer fästat uppmärksamheten på det orimliga i detta stadgande, och Herr Nordenfelt har föreslagit bestämmelser, som jag, för min del, anser vara lämpliga. En Konungens rådgifvare har visserligen yttrat sig så, att det kan vara hopp, att Kongl. Maj:t ej kommer att fastställa sådana vilkor, men det kan så lätt uppkomma ett förbiseende derigenom, att ett äldre formulär kommer att följas.

Den redaktion af ifrågavarande moment, som jag skulle önska, vore denna: "bolagsmännens — — förbindelse för dem att utaf *bolagets* egna — — statsbidraget, jemte upplånta — — — kostnad. Dessutom skall utöfver det beräknade byggnadskapitalet, genom garantiaktier, eller på annat sätt säkerhet, som af Kongl. Maj:t godkännes, ställas därför, att jernvägen med dertill hörande anläggningar, enligt i näder

fastställd plan, varder fullbordad och enligt samma plan påräknad transportmateriel anskaffad". På detta vis får man, antingen genom garantiaktier eller på annat sätt, säkerhet, att jernvägen blir utförd, utan att underkasta bolagsmännen solidarisk ansvarighet, hvilken sistnämnda föreskrift säkert skulle förorsaka, att ej någon förtänksam person skulle ingå i ett dylikt bolag. Utan att framställa något yrkande å bifall till detta mitt förslag, har jag endast velat uttala detsamma, för att få det, såsom min mening, i protokollet förvaradt. Iakttaget man denna ändring, tror jag, att de vilkor Stats-Utskottet i öfrigt tillstyrkt, äro ändamålsenliga, men, såsom sagdt, jag gör ej något bestämdt yrkande om bifall till detta förslag, utan förenar mig i den framställda anhållan om återremiss.

Grefve Mörner, Carl Göran: Af den föredragningsordning, som beslutades genom votering, har blifvit en följd, att vi kommit i den egendomliga ställning, att vi måste fatta beslut, utan att rätt veta hvad det gäller; att vi måste bestämma vilkor för understöd, som skola utgå i en form, den vi ej känna, antingen såsom lån eller skänk. Det är dock naturligt att vilkoren måste bestämmas olika i det ena fallet mot i det andra. Nu få vi på förhand bestämma vilkoren, för att sedermera yttra oss om den form, i hvilken anslagen skola utgå. Detta förefaller mig så bakvänt, att jag ej vet, huru man skall reda sig ur den ställning, hvori man kommit. Huru mycket af det, som förekommer i Utskottets förslag, majoriteten ämnar godkänna eller förkasta, är för oss, som höra till minoriteten, obekant.

Jag kan ej finna annat sätt för Kammaren att under nuvarande förhållanden reda sig med dessa punkter, än att återremittera dem till Utskottet. Jag hoppas, att vi sedermera komma till den bestämmelse huru understöden skola utgå, och sedan denna sak är afgjord, kunna vi få klart för oss, hvilka vilkor kunna erfordras. För att vinna detta resultat, får jag anhålla om återremiss å de föredragna punkterna.

Grefve Posse: Då jag nu går att förena mig i hvad Grefve af Ugglas anført, ber jag att derfor få andraga mina skäl.

Här har blifvit yrkadt återremiss på den grund att, vid föredragningen, de af Utskottet uppställda förslagen till beslut, kommit i orätt ordning. Ingen kan mer än jag beklaga att så skett. Äfven jag anser föredragningsättet vara orätt, och det hade varit väl om den form, i hvilken understöden skulle utgå, varit bestämd innan vilkoren för bidragens utgående pröfvades. Men då så skett en gång, kan det ej hjälpas, och jag hemställer till Herrarne, om det ej af den diskussion, som på förmiddagen försiggick, klart framgick, att, om meningarne voro delade i andra fall, de dock voro temligen eniga deri, att understöden borde utgå i form af lån, ej såsom skänk. De personer, som på förmiddagen mest drefvo den åsigt, som blef majoritetens, förordade att det skulle ske genom lån och ej genom anslag. Jag tror, då förhållandet är sådant, att de skäl, som tala för återremiss, äro mera skenbara än verkliga.

Hvad angår dessa punkter, så hyser jag tvekan att antaga dem i den form, Grefve af Ugglas föreslagit, och det kan ej annat än väcka min förvåning, att denna Kammare nu visar sig så misstänksam mot Regeringen. En dylik misstro har jag ej förut förmärkt, och det synes mig, att den nu kunnat uteblifva. Åt den Regering, hvilken man kan anförtro landets styrelse, måtte man väl ock kunna öfverlemna pröfningen af vilkoren för understöd till jernvägsanläggningar. Det förefaller mig verkligten, som om vi, för den händelse vi besluta i öfverensstämmelse med det af Grefve af Ugglas framställda förslag, ej skulle stå någon risk, och att vi med lugn kunna öfverlemna den närmare pröfningen åt Regeringen; och på dessa skäl yrkar jag bifall till Grefve af Ugglas', af Statsrådet Wærn understödda förslag.

Friherre Funck: Den ärade talaren på Södermanlandsbanken har förmenat, att, då ingen af Stats-Utskottets ledamöter yrkat bifall till Utskottets förslag i denna punkt, så skulle dermed vara ådagalagd, att Utskottet sjelft, eller åtminstone dess ledamöter i denna Kammare, ansåge dess förslag förkastligt. Jag ber att få bemärka (jag tror att jag gjorde det redan i mitt förra yttrande), att frågan icke nu står på alldeles samma punkt, som då Utskottet afgaf sitt betänkande. Jag tror, såsom jag förra gången yttrade, att, sedan man till Kongl. Maj:t öfverlemnade en så vigtig del af denna fråga, som bestämmandet af hvilka enskilda jernvägar må erhålla understöd, kan man äfven hafva det förtroende till Kongl. Maj:t, att man låter honom bestämma de närmare vilkoren i öfrigt. Detta tror jag äfven i annat fall kunde hafva varit lämpligt, ehuru jag icke motsatt mig Utskottets beslut. Jernvägskomitén hade icke heller ansett sig böra föreslå några minutiösa bestämmelser, utan har endast inrymt de generela vilkor, som alldeles öfverensstämma med 6:te punkten af Kongl. Maj:ts proposition, eller att hvarje jernvägsbolag, som erhållit statsunderstöd, i öfrigt underkastas alla de vilkor och kontroller, som af Kongl. Maj:t pröfvats lämpliga och nödiga. Jag antager för alldeles gifvet, att Kongl. Maj:t icke lär underlåta att tillse, att dessa kontroller under en eller annan form blifva tillfredsställande. I det fallet hafva vi haft föregående exempel derpå, att ungefärligen detsamma varit öfverlemnadt till Kongl. Maj:ts afgörande. Beträffande Örebro—Arboga-jernvägen, som fick ett anslag af 300,000 R:dr, stadgades endast, "att före medlens lyftning till Riksgälds-kontoret aflemnas af Kongl. Maj:t godkänd säkerhet för arbetets fullbordande inom ett år efter det anslaget blifvit lyftadt". Således anser jag, att de garantier, som Utskottet föreslagit, isynnerhet den af Grefve Hamilton sist omnämnda, kunde hafva varit ganska lämpliga, men numera håller jag för min del icke på någon af dem, utan önskar att kunna bifalla Kongl. Maj:ts proposition i sin helhet. Jag tror, att detta är konsekvensen af vårt föregående beslut och att man bör akta sig för att vidtaga några rubbningar uti hvad Kongl. Maj:t föreslagit. Medan jag har ordet, ber jag att få protestera mot åtskilliga uttryck, som här blifvit fallda. En talare här bakom mig har talat om ett "*presentsystem*",

en annan talare från Kronobergs län har talat om "skänker", och slutligen har den siste ärade talaren yttrat, att Kammarens majoritet på förmiddagen varit ense derom, att här vore frågan om ett *skänksystem*. Jag ber att få fästa uppmärksamheten uppå, att i Stats-Utskottets betänkande finnes icke ett ord nämndt om något *skänksystem*, utan frågan är der om ett ouppsägbart lån, hvarå ränta under vissa vilkor skall betalas. Jag ber endast att få nämna detta för den händelse, att det mycket omtalade *presentsystemet* ännu en gång skulle komma på tal.

Herr Ekman, Carl:

Herr Nordenfelt: Jag hyser visst icke någon farhåga, att icke Kongl. Maj:t skall kunna fastställa alla de vilkor, som för statsverkets säkerhet och nytta blifva nödvändiga, men jag tror likväl, att det skulle kunna bespara Kongl. Maj:t åtskilligt obehag, om vissa grunder af Riksdagen på förhand blefve bestämda. Det är derföre jag icke vill biträda Kongl. Maj:ts proposition; men jag kan icke heller biträda Utskottets förslag. Punkten a) innehåller sådana vilkor, att jag tror, att de svårligen kunna uppfyllas. Det heter nemligen i slutet af denna punkt att ansökning om erhållande af statsbidrag skall åtföljas af sådana handlingar, som tillförlitligen ådagalägga att bolaget kan under vilkor, som af Kongl. Maj:t godkännas, anskaffa den del af det för jernvägens anläggande erforderliga kapital, som icke betäckes af aktieteckningen och det påräknade statsbidraget. Jag tror att någon absolut visshet i detta hänseende icke egentligen finnes.

Jag har redan förut i min reservation uttalat mina betänkligheter angående punkten d), hvilken äfven af en föregående talare blifvit klandrad.

Dessutom tror jag, att man bör inlägga några vilkor, som kunna vara nyttiga, t. ex. att Kongl. Maj:t, samtidigt med fastställandet af kostnadsförslag och arbetsplan, jemväl bör fastställa trafiktaxa. Liksom Kongl. Maj:t å ena sidan bör veta, huru bolaget ämnar anskaffa erforderligt kapital, böra aktieegarne å andra sidan äfven veta, hvilken inkomst bolaget kan påräkna af trafiken.

I stället för den af Utskottet i punkten a) föreslagna vidlyftiga formulering, har jag framställt det förslag, att Kongl. Maj:t skulle pröfva och godkänna af bolaget antagen bolagsordning jemte plan för anskaffande af det för jernvägsanläggningen erforderliga kapitalet. Jag tror att detta innebär allt, hvad som är nödvändigt.

Hvad beträffar den säkerhet, som bolaget ovilkorligen bör ställa för att företaget skall blifva utfördt enligt planen, hafva redan flere talare förut yttrat sig, och jag behöfver således icke dertill återkomma.

Dessutom anser jag att man bör stadga något om den ordning, i hvilken bolag skola erhålla statsbidrag. Det är nemligen för mig alldeles otvetydigt, att det bolag, som erbjuder sig att uttöra en jernvägsanläggning emot statsbidrag af hälften eller tredjedelen af anläggningskostnaden i form af lån, bör hafva företräde framför dem

som begära högre statsbidrag, derest icke andra omständigheter förekomma, såsom t. ex. då strategiska skäl måste medtagas i beräkningen, hvilket är fallet vid Carlskronajernvägen. Flera bolag finnas, som inkommit med sådana för staten mindre betungande anbud, än det vanliga, eller begäran om $\frac{2}{3}$ såsom län.

Sedan jag skref min reservation, har det dessutom fallit mig in, att det kan uppstå fall, i hvilket det vore högst fördelaktigt för staten att kunna få inlösa en enskild jernväg. Ett enskildt bolag vill bygga en jernväg mellan Krylbo och Norberg. Detta bolag kan möjligen, såsom hufvudsakligen bestående af grufveegare, hafva största intresset af att denna jernväg icke vidare utsträcker för att urdvika konkurrens med andra grufvor, men för staten åter vore det af största vigt att den fortsättes till Smedjebacken. Om staten icke eger rätt att inlösa jernvägen, så kan bolaget uppställa svåra hinder genom höga trafiktaxor, och derföre anser jag, att det vilkor borde inläggas, att staten skulle ega rättighet att inlösa de enskilda jernvägarne efter vissa förut bestämda grunder.

Med anledning af hvad jag anfört, anhåller jag att ifrågavarande punkt måtte återremitteras.

Herr Wærn: En aktad talare har förordat återremiss. Han har dervid lagt tonvigt på Utskottets förslag, att hvarje ansökning om statsbidrag skall åtföljas af sådana handlingar, hvilka tillförlitligen ådagalägga, att bolaget kan, under vilkor, som af Kongl. Maj:t godkännas, anskaffa det för jernvägen erforderliga kapital, som icke är bygd på aktieteckning. En annan talare har önskat återremiss, på det att Regeringen icke må följa några gamla formulär, eller finna sig föranledd att afvika från gamla kutymor, och slutligen har den siste talaren ansett, att man kunde bespara Kongl. Maj:t åtskilligt obehag, om vilkoren på förband vore bestämda.

Då jag nu först anhåller, att Kammaren måtte bifalla hvad Grefve af Ugglas föreslagit, så var det egentligen icke derföre, som jag återigen begärt ordet. Jag gjorde det egentligen med anledning af den första af mig omnämnde talarens yrkande, att Kongl. Maj:t skulle pröfva de handlingar, som ingifvas och som tillförlitligen skulle utvisa, huru det erforderliga kapitalet skall anskaffas. Jag misskänner icke talarens varma afsigt, att genom en sådan pröfning vilja förekomma sådana olyckor, som han anser skulle kunna inträffa; men jag ber honom och Kammaren att sätta sig in i de förhållanden, som skulle kunna uppkomma deraf, att Kongl. Maj:t skulle pröfva de förslag, som ett bolag uppgjort för att anskaffa samtliga de medel, som kunna behövas, och att Kongl. Maj:t icke alienast skulle taga kännedom om sådana förslag, utan också godkänna ett visst förslag. Utaf alla möjliga sätt att komma i delo med bolag torde detta vara det, som man mest bör akta sig för. Kongl. Maj:t kan alltid fullt tillförlitligt ansvara för hvad Kongl. Maj:t skall komma att göra; Kongl. Maj:t kan under vissa förhållanden svara för hvad Kongl. Maj:t och Riksdagen skall komma att göra; men det är icke under några förhållanden möjligt för Kongl. Maj:t att på förband pröfva och godkänna en sådan bolagsplan samt ansvara för hvad bolaget

skall komma att göra. Hvarje afvikelse, som detta bolag gör, hvarje missförstånd i detta fall, hvarje felslagen förhoppning, skall ovilkorligen tydas till Kongl. Maj:ts nackdel. Vi kunna icke underkänna olägenheterna af att komma i delo med utländska bolag, och ehuru jag, såsom jag redan förut yttrat, icke personligen har något emot utländska bolag, så måste det dock erkännas, att då bland utlänningar, likasom bland svenskar, finnas både hederligt folk och bedragare, en risk förefinnes, som, hvad specielt jernvägar angår, kanske icke är så ringa, att komma i beröring med den sednare klassen. Jag hemställer, till hvad bruk skola väl de utländska bolagen, om de äro benägna att lättsinnigt missbruka de pupper, som de fått, icke kunna använda ett förklarande af Kongl. Maj:t om att någon viss finansplan gillas, och huru skall Kongl. Maj:t å andra sidan, om Kongl. Maj:t blir tvungen att afgifva ett svar på hvarje sådan ansökning, kunna undandraga sig pröfningen, om sådan begäres. Huru skall Kongl. Maj:t gå tillväga, om planen synes innebära en möjlighet, men icke säkerhet, eller huru skall Kongl. Maj:t, om Kongl. Maj:t anser planen innebära sannolikhet, men icke säkerhet, kunna undvika att godkänna densamma, utan att därför anföra bestämda skäl. Om Riksdagen ålägger Kongl. Maj:t en sådan pröfning, så måste Kongl. Maj:t ovilkorligen ingå i en sådan. Hvarje bolag, som ämnade anlägga en jernväg i Sverige, skulle få rättighet att få ett yttrande af Kongl. Maj:t, om planen kan godkännas eller icke, men detta yttrande måste väl alltid ligga på gränsen af det möjliga eller sannolika. Det blir i högsta grad svårt att afgifva ett sådant yttrande, och om Kongl. Maj:t gör ett misstag, så är han komprometterad, så är riket komprometteradt. Det är således ingen bestämmelse, som jag måste mera motsätta mig, än den, att Kongl. Maj:t skulle godkänna bolagsplanen. Jag har flera gånger, kanske mot många ledamöter af denna Kammare och kanske mot pluralitetens åsigt, förfaktat, att man icke skulle afsäga sig rättighet att bevilja koncessioner åt utländska bolag; men jag får säga, att intet är mig så vidrigt, som att i ett utländskt bolags händer lemna en skritt, hvari Kongl. Maj:t godkänner en af bolaget uppgjord plan, emedan det alltid är möjligt att i densamma kan finnas något, som är orätt. Rätta förhållandet är väl det, att det åligger Kongl. Maj:t att värja svenska statens intresse och säkerhet, men icke kan det åligger honom att värja utländska aktieegares och bolags säkerhet. Kongl. Maj:t kan och bör, vid stadfästandet af bolagsordningen, göra sig underrättad om, huru aktieegarne tänka sig dessa förhållanden, och Kongl. Maj:t bör dervid med största samvetsgranhet söka pröfva och utforska allt; men detta måste ske under hand, allt ledande dertill, att Kongl. Maj:t sanktionerar eller icke sanktionerar bolagsordningen men icke till godkännandet af en plan att anskaffa penningar.

Hvad åter angår det förhållandet, att Kongl. Maj:t möjligen, om Riksdagen icke meddelar närmare föreskrifter, skulle följa gamla formulär eller icke afvika från gamla kutymmer, så tror jag, att hela Kammaren kan vara öfvertygad derom, att Kongl. Maj:ts rådgifvare icke lära underlåta att taga noggrann kännedom om allt, hvad vid Riksdagen förhandlats. Icke ett ord af hvad i detta betänkande blif-

vit sagdt, icke ett ord af diskussionen. sådan som den kommer att i protokollet förvaras skall undgå Kongl. Maj:ts rådgifvare, om det också icke blir föremål för en Riksdagens skrifvelse till Kongl. Maj:t. Då Kongl. Maj:t skall pröfva ett förslag, så remitteras det till något embetsverk för utredning, och det embetsverk, som här kan ifrågakomma, är Styrelsen för väg- och vattenbyggnader, eller just samma verk, som hittills till Riksdagens belåtenhet granskat och pröfvat så väl alla förslag till allmänna arbeten, då statsbidrag för dem lemnats, som äfven deras utförande. Huru är det då möjligt att något lättsinne eller någon routine, som hittills varit okänd, hädanefter skulle vara så mycket att befara? Jag tror, att då Kam-maren på förmiddagen ställt en summa till Kongl. Maj:ts förfogande, så bör den äfven kunna hysa det förtroende till Kongl. Maj:t, att alla omständigheter vid pröfningen skola tagas i betraktande.

Hvad det slutligen beträffar, att det skulle bespara Kongl. Maj:t mycket obehag, om vissa vilkor på förhand bestämdes, så vill jag visst icke neka, att så kan blifva förhållandet, men det är af den sortens besparingar, hvilka man icke vet, om man skall tacka för. Om Riksdagen lemnar en summa till Kongl. Maj:ts förfogande, så är väl också lämpligt, att förtroende följer dermed; och sådana finger-visningar, som de här föreslagna, kunna visserligen vara ganska beqväma att erhålla, men icke uppväcka de synnerligen stor tacksamhet.

Samme talare, som yttrade detta, har äfven talat om åtskilliga andra saker, och jag underkänner ingen enda af dem, men jag tror det blir svårt att gifva bestämdare instruktion än behovet kräver. För att icke utsättas för ett ögonblicks misstanke att icke hafva rikets välfärd för ögonen måste Kongl. Maj:t taga noggrann kän-nedom om alla sammanhängande omständigheter och jag tror derföre icke, att några af dessa förslag äro af behovet påkallade. Jag vill icke bestrida, att icke Riksdagen, då den anslår penningar för ett visst ändamål, har full befogenhet att dervid fästa hvad vilkor den behagar; men jag hemställer, om man icke kan antaga, att Kongl. Maj:t eger kännedom om hvad som förut förflutit, att Kongl. Maj:t tillgodogör sig en tjugoårig erfarenhet angående användandet af an-slag till jernvägar, och att Kongl. Maj:t skall iakttaga allt, hvad som kan iakttagas för landets väl.

Jag måste änyo framför allt anhålla, att Riksdagen icke påkallar att Kongl. Maj:t skall pröfva och godkänna den plan, efter hvilken bolaget skall förskaffa sig erforderligt kapital, emedan något sådant, efter hvad jag sökt visa, kan leda till ofantliga svårigheter. Jag an-håller fortfarande om bifall till det af Herr Grefve af Ugglas fram-ställda förslag.

Grefve af Ugglas: Då jag hemställde till Kam-maren, att Kam-maren skulle antaga hvad Kongl. Maj:t i 1:sta och 6:te punk-terna föreslagit, i stället för hvad af Utskottet blifvit hemställt, så skedde det under den förutsättning, att, då Kam-maren åt Kongl. Maj:t uppdragit beslutanderätten i afseende på det understöd, som enskilda jernvägsbolag skulle erhålla, borde Kam-maren icke med mera i detalj gående föreskrifter nu åter inskränka Kongl. Maj:ts hand-

lingsfrihet, så mycket heldre som Civilministern sjelf beträffande det lämpligaste sättet för understöds meddelande förklarar, att det kan vara ganska olika i olika fall. Jag medgifver emellertid, att jag, när jag gjorde denna framställning, utgick från den förutsättning, att de sätt för understöd, som af Kongl. Maj:t blifvit föreslagna, också skulle af Kammaren gillas. Om detta sätt, som under en mängd år blifvit tillämpadt, nu skulle blifva af Kammaren godkändt, så finnes det en mängd gamla föreskrifter, som icke kunna vara främmande för Kongl. Maj:t, och hvilka Kongl. Maj:t i mån af behof kan använda. Jag medgifver, att ett annat förhållande skulle kunna uppstå, om man tänkte sig, att det sätt, som för understöds meddelande skulle användas, hufvudsakligen blefve det försträckningssätt utan återbetalningsskyldighet, som Utskottet här uppställt. Inslår man på denna helt och hållet nya bana, så medger jag, att det kunde vara skäl att tänka på de vilkor, som skulle föreskrifvas för ett sådant försträckningssätt, och jag vill icke neka, att, om Kammaren hyser den åsigt, att denna del af Utskottets förslag bör godkännas, kan det i sådant fall vara skäl till återremiss. I annat fall anser jag, att, då man åt Kongl. Maj:t öfverlemnar afgöranderätten angående understöd åt bolag, så bör man äfven lemna Kongl. Maj:t full handlingsfrihet i afseende på de vilkor, under hvilka detta understöd bör lemnas.

Friherre Bildt: En föregående talare har yttrat, att det för honom liksom för de flesta vore bekant, att Kammarens majoritet komme att besluta, att använda de 6,500,000 R:dr, hvilka i dag voterats till Kongl. Maj:ts disposition. såsom lån, att utgå med $\frac{2}{3}$ till understöd för blifvande jernvägar. Jag för min del är fullkomligt obekant om hvad Kammarens majoritet i denna väg kommer att besluta, men hvad jag är fullkomligt säker om är, att majoriteten ännu icke fattat sitt beslut, huruvida dessa millioner skola användas såsom anslag utan återbetalningsskyldighet med $\frac{1}{4}$ af anläggningskostnaden, och i detta fall således omfattande jernvägsbyggnader för ett belopp af 25 millioner, eller såsom lån till $\frac{3}{4}$ af anläggningskostnaden, i hvilket fall det representerar jernvägsbyggnader för omkring 10 millioner. Det är alldeles påtagligt, att det är en betydlig skilnad häremellan. Summan är nästan liten, om det är frågan om *lån*, men återigen för stor, om det är frågan om *gåfva*. Är det nu så, att frågan är öppen, såsom förhållandet verkligen är, så är det väl också alldeles klart, att de vilkor, under hvilka jag gifver ett anslag utan återbetalningsskyldighet, och de vilkor, under hvilka jag beviljar ett lån, blifva helt olika. Man vill likväl nu tvinga oss att afgöra dessa punkter, innan den frågan blifvit afgjord, om penningarne skola användas såsom lån eller såsom anslag. Man har visserligen sagt, att för den sakens skull behöfva vi ej göra oss mycket bryderi, om vi öfverlemnar allt åt Regeringen, hvilken vi derjemte gifve ett förtroende-votum, samt att representationen genom ett sådant beslut skulle befrias från obehaget af jernvägsstriderna. Om jag ansåg mig ega full frihet att genom ett sådant handlingssätt gifva Regeringen ett förtroendevotum, så är jag öfvertygad, att Regeringen skulle väl an-

vända det henne sålunda lemnade förtroendet; men jag anser mig icke berättigad att besluta om så stora belopp, utan att först veta *huru* de skola användas, eller *hvar* de skola användas, mer än att de skola användas för jernvägar. Det är visserligen sannt, att Kongl. Maj:t, beträffande anslagen, de jemförelsevis obetydliga till vägförbättringar, eger att bestämma så väl *att* vägarne skola uppljelpas och förbättras som *vilkoren* därför. Samma förhållande eger äfven rum, beträffande vattenaftappningar. Det finnes dock exempel på, att representationen för sådana fall bestämt särskilda vilkor. Nu vill man icke alls bestämma några sådana vilkor, och man har gått så långt i afsägande af Riksdagens pröfningsrätt, att man vill votera anslag ända till och med år 1876, då likväl mandaterna för de flesta af oss upphört. Det kan visserligen vara ganska beqvämt, men jag för min del anser mig, såsom representant, icke ega rättighet att votera om så stora summor, utan att veta, vare sig hvar penningarne skola användas, eller *huru* de skola användas. Då jag nu vet att de skola användas till jernvägar, så måste jag först veta den grundregel, efter hvilken dessa understöd skola lemnas, och enda sättet därför är, att få den punkt som handlar derom, först afgjord. För att detta må kunna ske, förenar jag mig med dem, som yrkat återremiss af nu föredragna punkter.

Herr Reutersvärd; Om jag icke misstager mig, var det Herr Grefve af Ugglas, som föreslog det föredragningsätt, som blifvit följdt. Han gjorde det naturligtvis under den förutsättning, att Första Kammaren skulle förkasta Utskottets förslag i denna punkt, och deremot bevilja understöd till jernvägar på sätt hittills tillgått, det vill säga under form af lån till $\frac{2}{3}$ af jernvägens anläggningskostnad. Då tankarne inom Kammaren likväl nu synas vara ganska delade, i fråga om understödssättet, så tror jag, att föredragningen har kommit något på sned. Jag får därför påyrka återremiss, ehuru jag icke tror, att derigenom något annat kan vinnas, än att åter bringa föredragningen in på rätta hjulspåret.

Grefve Hamilton: En ledamot på Westgötabänken har hemställt till mig, att jag måtte afstå från yrkandet om återremiss. Att jag i allmänhet icke är strettig, torde bevisas deraf, att jag under 31 års tid aldrig begärt votering, emedan jag heldre afstått från min mening, än att besvara med en votering, om ingen annan ledamot funnit en sådan löna mödan. Längre kan jag likväl icke gå, utan måste vidblifva mitt yrkande, hufvudsakligen af det skäl, att jag anser det vara allt för tidigt att bestämma vilkor, innan man känner deras föremål. Om jag visste, att Grefve Posse disponerade öfver en majoritet i Kammaren, och han försäkrade mig, att denna majoritet skulle följa honom i afton lika väl som på förmiddagen, skulle jag gifva med mig, men som detta endast är en möjlighet, ingen visshet, måste jag önska att få veta hvartill de beviljade medlen skola användas, innan jag bestämmer mig för det ena eller andra vilkoret.

Man har mot återremiss anfört, att förslaget blott innebar ett förtroende till Kongl. Maj:t eller hans rådgifvare, och för mig vore

i detta fall intet hinder att lemna ett sådant, men derom är nu icke fråga. Fem år äro en så lång tid och så mycket kan inom den hända, att ingen läver på förhand vilja gifva ett förtroende åt alla dem, som före dess slut grundlagsenligt gifvit Konungen råd. Att föreslå ett förtroendevotum har således omöjligen kunnat vara Stats-Utskottets afsigt.

Bland de villkor, hvarunder ett bolag må erhålla understöd för en jernvägsanläggning, detta må nu ske i form af lån eller anslag, har jag särskildt fäst at mig vid det, att bolaget skulle ådagalägga på hvad sätt det kunde anskaffa det återstående kapitalet. Detta anser jag alldeles nödvändigt till förekommande af sådana bedröfliga förhållanden, som vi nu bevittna. Det är icke angenämt att framdraga exempel, men då ett sådant finnes, om hvilket vi vid ett annat tillfälle ej kunna undvika att tala, kan det nu utan indiskretion vidröras. Riksdagen beviljade en million riksdaler till Oscarshamn—Nässjö-banan. Man sade visserligen att detta skedde till förmån för de nödlidande i Småland, men de kunde svårligen få någon nytta deraf förr än det följande året, då nöden var förbi, och frågan gällde således utan tvifvel att befördra jernvägsanläggningen. Jag är emellertid öfvertygad, att, om Riksdagen på förhand vetat, huru bolaget skulle anskaffa återstoden af de för detta företag nödiga medlen, hade man af vörd om ortens och aktieegarnes verkliga bästa afslagit framställringen. Det är nemligen ingen hemlighet, att bolaget i England lånat 180,000 pund sterling mot obligationer löpande med 5 procent ränta, och hvilka blifvit utsläppta i rörelsen för 78 procent, men för hvilka bolaget ej erhållit mer än 64 procent, så att det i sjelfva verket för dessa penningar betalar en effektiv ränta af $7\frac{1}{2}$ procent. Att detta måste leda till undergång, är lätt att förutse, och har jag derföre trott det vara nödvändigt, att Kongl. Maj:t, innan statens understöd lemnas, gör sig underrättad, att det bolag, som begärt detsamma, beredt sig tillfälle att få sitt öfriga behof fylldt på villkor, som göra företaget möjligt, utan att bolagsmännen göra de känbaraste förluster. Om Riksdagen sedan hade beslutat, att statens bidrag till enskilda jernvägsanläggningar alltid skulle lemnas i form af lån till $\frac{3}{4}$ af anläggningskostnaden, vore saken af mindre vikt, ty naturligtvis måste aktieteckning betäcka någon del af den återstående kostnaden, och om bolaget slutligen nödgades upplåna ett mindre belopp äfven på dryga villkor, vore det måhända mindre farligt. Denna fråga är likväl ännu oafgjord, och skulle Riksdagen besluta, att statsunderstödet bör utgå såsom anslag med $\frac{1}{4}$ af anläggningskostnaden och bolagen sedan upplåna kanske hälften af denna till så betungande villkor, som Oscarshamn—Nässjö-bolaget, vågar jag icke lemna ärendet i detta skick, utan fortfar i mitt yrkande om återremiss.

Herr Rydqvist: Efter hvad Kammaren har sig bekant, har representationen vid beviljandet af anslag för allmänna arbeten, vare sig för vägar och kanaler eller för jernvägar, städse fäst at det villkor, att dervid skall iakttagas de närmare bestämmelser, representationen föreskrifver. Detta hufvudvillkor för anslags beviljande, har

representationen alltid angifvit. Efter mitt förmenande är det också fullkomligt riktigt. att representationen, som har penningepungen i sin hand, fäster de hufvudsakliga vilkor vid sådana anslags beviljande, som den anser behöfliga. Nu har helt enkelt blifvit ifrågasatt, att man i en handvändning skall beröfva representationen denna makt. För min del anser jag det i hög grad betänkligt. Stats-Utskottet har uppgifvit de vilkor, som Utskottet ansett böra fastas vid dessa anslag till enskilda jernvägar; men emot dessa vilkor hafva så grundade anmärkningar blifvit gjorda, till och med af Stats-Utskottets egna ledamöter, att de icke kunna obetingadt antagas. Vid sådant förhållande och då hufvudfrågan — om understöd skall utgå såsom anslag utan återbetalningsskyldighet, såsom Utskottet nu föreslagit, eller såsom lån — inverkar på de vilkor, som skola bestämmas; men denna fråga icke kan forekomma, förrän momenten a) och b) blifvit afgjorda, så finner jag ingen annan hjälp möjlig, än att återremittera frågan till Stats-Utskottet.

Jag förenar mig således med dem som yrkat återremiss.

Herr Nordenfelt: För att visa, att vi genom vissa vilkors bestämmande kunna bespara Kongl. Maj:t obehag, vill jag endast erinra om exemplet med Gellivara-bolaget. Riksdagen uppställde såsom ett bestämdt vilkor för det anslag, som beviljades till detta företag, att säkerhet som af Kongl. Maj:t godkändes, skulle ställas för så väl kanalens som jernvägens utförande. Kongl. Maj:t kom i en obehaglig ställning, emedan annan säkerhet icke kunde ställas, än aktie-teckningen. Enär Kongl. Maj:t ansåg, att detta var ett riksviktigt företag och att det derföre borde befrämjas, så beslutade han, att den af aktieegarne framlagda teckningslista i och för sig skulle utgöra säkerhet. Denna lista innehöll visserligen några högst aktningvärda namn, men — utgången är känd. Jag hemställer, om det icke vore vida bättre, om Kongl. Maj:t kunde slippa sådant obehag, hvilket blefve en möjlighet, om Riksdagen på förhand bestämde vissa vilkor. Jag hyser det mest obetingade förtroende för Kongl. Maj:ts nuvarande rådgifvare, likasom för de förutvarande, som behandlade frågan om Gellivara-bolaget, men då Riksdagen plägar bestämma vilkor i mindre viktiga fall, så anser jag också riktigt, att för ett så viktigt, som det förevarande, fastställa några allmänna grunder.

Grefve Posse: Jag har blifvit uppkallad af den ärade ledamot på Södermanlandsbänken, hvilken behagade nämna mitt namn och yttra, att jag låtit förstå, att jag kunde disponera öfver majoriteten i denna Kammare. Jag får säga, att jag för min del tror, att det icke finnes någon i denna Kammare som kan disponera öfver en majoritet, utan att hvarje ledamot af Kammaren är *en man för sig*.

Hvad åter beträffar den fråga, som föreligger, så föranleddes jag af diskussionen under förmiddagen, och isynnerhet af en talare, som ifrigt yrkade på att understöd till jernvägar skulle beviljas under form af lån och icke såsom anslag utan återbetalningsskyldighet, att säga, att, då något yrkande om skänk icke blifvit gjort på förmiddagen, så förmodade jag, att det icke heller skulle blifva fallet på

eftermiddagen. Detta var hvad jag sade, och det kan icke i ringaste mån gifva anledning till den tydning, som blifvit gjord af den ärade ledamoten på Södermanlandsbänken; men anledningen till denna tydning låg troligen deruti, att, då man har svaga skäl på sin sida, så söker man jemna spelet genom att misstyda motståndarens ord. Med anledning af hvad samma talare yttrade om Oscarshamns-jernvägen, hvilken skulle hafva gitvit honom anledning att nu yrka återremiss, får jag säga, att, om något, som här blifvit uttaladt såsom skäl för att lemna jernvägsfrågorna i händerna på Kongl. Maj:t, så är det just denna jernväg. Jag vet icke, att frågan om denna jernväg varit föremål för någon Kongl. proposition, utan den väcktes af enskild motionär. Jag tror icke, att det skick, hvori denna jernvägs angelägenheter befinna sig, kan, för dem, som älska, att jernvägar skola komma under pröfning på grund af enskilda motionärers kaotiska omdömen, innebära något uppmuntrande, utan snarare tvärtom. Samme talare har vidare yttrat, att, om man vore förvissad om, att vi här skulle besluta, att allt understöd, som gifves till jernvägar, skulle meddelas under form af lån, och icke i form af anslag utan återbetalningsskyldighet, så skulle han icke underlåta att bifälla Greffe af Ugglas' förslag att öfverlemna hela frågan till Kongl. Maj:ts afgörande; men att, såsom sakerna nu stå, han icke kunde göra något sådant. Hvad betyder väl detta? Jag skall försöka att öfversätta det. Så vidt jag kan förstå, så innebär det tydligen, att Kongl. Maj:t har förmåga att pröfva, när det är fråga om lån, men saknar denna förmåga, då det är frågan om anslag. Det är att hysa en nog ringa åsigt om Kongl. Maj:ts förmåga, och jag tror derföre, att detta skäl icke är så alldeles hållbart. Jag finner således icke skäl att frånga Greffe af Ugglas' förslag, samt förenar mig med min vän på Östgötabänken uti hans yrkande, att Greffe Hamilton måtte återtaga sin begäran om återremiss.

Herr Wallenberg: Det föredragningssätt som blifvit beslutadt, gör att man är temligen begränsad i sina yttranden om vilkoren för understöds meddelande. Det är nemligen alldeles klart, att det icke beror endast på ett enda af dessa vilkor, om man skall kunna ingå på aftalet i sin helhet -- (jag säger aftal, ty om frågan här också icke gäller ett aftal, så ligger den åtminstone så nära ett aftal som möjligt) -- utan att det beror på dem alla tillsammans. Då emellertid blott dessa punkter äro föredragna, så måste man begagna sig af den frihet, som vår Talman alltid medgifvit, att under motiveringen af sin önskan beröra äfven det hufvudsakliga i de följande punkterna. För att då gå rakt på saken, måste jag förklara, att jag i dessa punkter finner en princip, som i sin tillämpning skulle komma att medföra de vådligaste följder. Jag vill icke säga, huru litet det hänger tillsammans med de knappa tillgångar, öfver hvilka vi för närvarande kunna förfoga, att vid en sådan tidpunkt föreslå något, som i sjelfva verket icke är något annat än att af skattemedel skänka bort millioner R:dr. En dylik frikostighet eger ibland visserligen rum, i fråga om sjösänkuingar, strömrrensningar och dylika företag,
ehuru

ehuru då i så liten skala, att det icke i någon nämnvärd mån inverkar på statens utgifter; men antages denna princip i stor skala i fråga om jernvägsbyggnader. så vet jag sannemligen icke, hvar man skall stadna eller huru man skall kunna undandraga sig att understödja en hel del andra industriella företag. Jag behöfver väl knappast fråga, men hvad skulle Riksdagen t. ex. säga, om vid en kommande riksdag, hvilket mycket väl låter tänka sig, en framställning gjordes af ungefär följande lydelse: "Som Riksdagen understöder kommunikationer till lands med 25 procent af anläggningskostnaden såsom gåfva, så får jag anhålla att Riksdagen med samma belopp jemväl måtte understödja ångfartygs byggande, ty de äro viktiga kommunikationsanstalter till sjös?" Det blir en följd, det ena af det andra, och därför föreslår jag, att då vi nu stå på vägen att knäcka föreliggande *casus*, Kamrarnes ledamöter positivt måtte uttala sig i denna fråga. Jag kan ingalunda biträda, att nya jernvägsanläggningar understödjas genom gåfvor, men deremot germa medelst lån, i fall god säkerhet kan ställas.

Man har här talat om återremiss; men hvartill skulle väl en sådan tjena, då Kamraren icke under öfverläggningen uttalat någon gemensam tanke, som kunde läggas till grund för ett nytt utlåtande af Stats-Utskottet? Detta Utskott, hvilket, såsom vi känna, är temligen sjelfständigt, kunde deraf hemta anledning att efter sina egna afsigter komma fram med ett alldeles nytt förslag, och vi blefve i sådant fall nödsakade, att i sista stund här i Kamraren redigera ett positivt beslut, hvilket sällan plägar lyckas.

Friherre Raab, Adam: Den siste talaren måtte väl icke hafva varit här tillstädes under den föregående tiden, ty då skulle han säkerligen hafva tagit kännedom om, att ett föredragningsätt redan är antaget, som hindrar Kamraren att nu fatta beslut, huruvida understödet till enskilda jernvägsanläggningar skall ske genom gåfva eller lån. Den fråga, som nu föreligger till afgörande, är antingen att bifalla det af Grefve af Ugglas framställda och af ett par talare på Östgötabanken understödda förslag, att med afslag å de ifrågasatta villkoren öfverlemna allt åt Kongl. Maj:t, eller också att besluta återremiss, på det att Utskottet måtte sätta oss i tillfälle, att, sedan Kamraren beslutit rörande understödssättet, bestämma villkoren därför. I detta hänseende ber jag att vördsamt få erinra derom, att i den ringa frågan om anslag till sjösänkningar och vattenaftappningar, var det icke mindre än sex vilkor, som af Riksdagen föreslogos vid sistlidet års riksmöte. Liknande vilkor hafva äfven blifvit bestända rörande åtskilliga andra frågor. På förmiddagen har jag tillhört deras antal, som yrkat, att man skulle öfverlåta till Kongl. Maj:t rätten att utdela de medel, som blefve beviljade för understöd af enskilda jernvägar, men jag vill icke utsträcka detta förtroende äfven derhän, att jag icke skulle såsom riksdagsman hafva ett ord med i laget vid bestämmandet af villkoren för understöds åtnjutande.

Går jag tillbaka och ser till, huru det förhåller sig med en del jernvägar, som nu byggas, och med hvilka Riksdagen icke haft nä-

got särdeles att göra — man behöfver icke blott tala om Oscarshamnsbanan — så måste jag tillstå, att det ej står så alldeles väl till med dem. Jag vill derföre säga, att det icke är för mycket att hafva något vilkor fästadt vid dessa anslag, och då det nu icke är bestämdt, huruvida understödet skall utgå såsom lån eller anslag, så är det väl lämpligt, att denna fråga nu blir återremitterad, enär den icke skäligen kan afgöras, förrän man vet hvaruppå vilkoren skola tillämpas. Jag instämmer derföre i yrkandet om återremiss.

Den siste talaren har frågat, hvad Utskottet skall göra i denna sak. Utskottet skall för det första afgöra, huruvida man bör bestämma sådana vilkor, som de, mot hvilka åtskilliga anmärkningar här blifvit gjorda, eller man bör fästa mer eller mindre afseende vid de särskilda förslag, som här framkommit rörande förändring i Utskottets eget förslag; jag tror, att Utskottet har ganska mycken vägledning för sitt omdöme, när vi fattat vårt beslut öfver punkterna c) och d), hvilka först borde hafva varit föremål för öfverläggning.

Grefve Mörner, Carl Göran: De föregående talare, som motsatt sig den af mig med flere yrkade återremissen, hafva utgått från olika synpunkter. En talare påstod, att de grunder, som innefattades i de två af honom föreslagna punkterna, voro desamma, som Riksdagen förut antagit. Jag vet ej, hvilket reglemente för Riksgäldskontoret han fått för att dermed stödja en sådan åsigt. Jag tror, att han skall få leta långt tillbaka för att finna, att ej mycket flera och bestämdare föreskrifter blifvit meddelade. En annan talare fann de skäl, som blifvit anförda för en återremiss, vara svaga. Det är väl möjligt, ty det beror på hvars och ens sätt att uppfatta dem. De äro emellertid måhända grundade i sjelfva sakens natur och äro icke tagna hvarken från något blindt förtroende eller något blindt misstroende, utan stödja sig på den erfarenhet, som en föregående tid lemnat, och på hvad som förut varit vanligt.

Samme talare påstod äfven, att det icke varit någon kunglig proposition om Oscarshamns jernväg. I detta fall tror jag verkligen att han har rätt, men om han också kan komma derhän, att någon kunglig sanktion icke blifvit meddelad för denna jernvägs anläggande, då tror jag, att han får svärare att bevisa sitt påstående, ty utan någon sådan hade väl icke företaget kunnat sättas i verket.

Samme ärade talare ansåg äfven, att det icke kunde blifva fråga om att gifva understöd annat än såsom lån. För min del kan jag icke tro, att han glömt Stats-Utskottets betänkande helt och hållet, och der föreslås understödets utgående äfven såsom anslag af en fjerdedel af anläggningskostnaden, och om han vill läsa anslaget här på väggen, så finner han, att just de punkter, som derom handla, äro undantagna för att komma under särskild pröfning. Samme talare instämde också med Grefve af Ugglas och Herr Wærn, hvilken sednare har yrkat bifall till Kongl. Maj:ts proposition, der båda alternativen äro föreslagna, så att jag vet icke riktigt, huru vi skola kunna gå förbi den klippan, att icke taga upp saken och säga ja eller nej.

Innan emellertid detta är gjordt, och innan man således vet,

huru understödet skall lemnas, är det väl icke skäl att bestämma vilkoren för detsamma åtnjutande, ty dessa måste uppenbarligen blifva högst olika i de olika fallen, och den, som vill hafva bevis derpå, täcktes slå upp Kongl. Maj:ts proposition, der särskilda vilkor äro föreslagna för hvardera fallet, och den som icke vill slå upp Kongl. Maj:ts proposition kan läsa Stats-Utskottets betänkande, der å sidan 18 detsamma finnes yttradt. Jag tror således, att en föregående pröfning är alldeles oundgänglig, och att nu bestämma två punkter, som skola hafva afseende på det hela, innan man vet, huru detta skall se ut, synes mig vara en alldeles ny väg för fattande af mogna beslut. Det är möjligt, att den ärade talaren äfven i denna fråga har majoriteten med sig, men det återstår att se. För min del fortsätter jag mitt yrkande om återremiss.

Herr Wallenberg: Med afseende på innebället af Friherre Raabs yttrande anhåller jag att få instämma i yrkandet om återremiss.

Herr von Möller: Såsom skäl för en återremiss hafva åtskillige talare anført, att det vore nödigt att bringa ordning i föredragningen. Jag kan icke neka, att den kommit något "aus dem Gleise", men jag tror dock att det ej har så mycket att betyda, ty om man granskar Grefve af Ugglas' förslag, så innefattar det, att Kammaren måtte i stället för punkterna a) och b) i Utskottets utlåtande antaga Kongl. Maj:ts förslag i 1:sta och 6:te momenten. Detta 1:sta moment lyder: "att kostnadsförslag och arbetsplan fastställas af Kongl. Maj:t, som ock närmare bestämmer de ställen, hvilka jernväg skall beröra", och i 6:te momentet föreskrifves: "att hvarje jernvägsbolag, som erhållit statsunderstöd, i öfrigt underkastas alla de vilkor och kontroller, som af Kongl. Maj:t pröfvas lämpliga och nödiga". Detta är väl egentligen hvad vi nu kunna besluta, och sedan beror det på hvilket beslut Kammaren kan fatta, när punkten c) kommer att föredragas, antingen man då vill uteslutande hafva anslags- eller lånesystemet, eller vill ingå på bådadera, enligt Kongl. Maj:ts proposition. På beslutet härom beror ju, om Kammaren sedermera med den loyauté, som visat sig här i dag, vill antaga Kongl. Maj:ts förslag äfven i 2:dra momentet, men intet hindrar att nu bifalla Grefve af Ugglas' yrkande. Skulle man deremot återremittera frågan, så blir följderna deraf, att Stats-Utskottet, då Andra Kammaren redan fattat sitt beslut, remitterar den tillbaka till oss med anhållan, att äfven vi måtte fatta vårt beslut i ämnet.

Jag yrkar bifall till Grefve af Ugglas' förslag.

Sedan öfverläggningen härefter förklarats slutad, yttrade Herr Grefven och Talmannen, att under densamma hade yrkats dels utaf Grefve af Ugglas, att i stället för de ifrågavarande stadgandena skulle antagas följande bestämmelser: "att kostnadsförslag och arbetsplan fastställas af Kongl. Maj:t, som ock närmare bestämmer de ställen, hvilka jernväg skall beröra"; och "att hvarje jernvägsbolag, som erhållit statsunderstöd, i öfrigt underkastas alla de vilkor och

kontroller, som af Kongl. Maj:t pröfvas lämpliga och nödiga"; dels ock att de förevarande delarne af Utskottets förslag måtte till detsamma återförvisas.

Härefter framställde Herr Grefven och Talmannen först proposition på bifall till Utskottets förslag, hvarvid svarades nej, sedermera proposition på antagande af Grefve af Ugglas' förslag, då svaren utföllo med många ja och nej i blandning, och slutligen proposition på återremiss, hvilken proposition likaledes besvarades med många så väl ja som nej; hvaruppå och efter det proposition på antagande af Grefve af Ugglas' förslag 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 kontraposition vid voteringen antagit återremiss, uppsattes, justerades och anslogs följande voteringsproposition:

Den, som bifaller det utaf Grefve af Ugglas i anledning af momenten a) och b) i 6:te punkten af Stats-Utskottets Utlåtande N:o 42 framställda förslag, röstar

Ja;

Den det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, återförvisas de ifrågavarande momenten, med undantag af den uppskjutna bestämmelsen angående aktieteckningens belopp.

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

Ja— 53;
Nej — 42.

Mom. c) och d) jemte den uppskjutna delen af mom. b).

Grefve af Ugglas: Då jag nyss till min ledsnad framkallat en lång diskussion och jag i min reservation gifvit fullt skäl för min åsigt, så vill jag nu inskränka mig till att fullgöra den pligt som åligger mig, då jag framställt förslaget till det antagna föredragnings-sättet, nemligen att uppgifva hvad som, i stället för Utskottets förslag i de nu föredragna momenten bör ifrågakomma till antagande, nemligen Kongl. Maj:ts proposition i 2:dra, 3:dje och 4:de punkterna. Jag yrkar bifall till dem endast med den skilnad, att jag hemställer att den annuitet, Kongl. Maj:t bestämt till sju procent, måtte nedsättas till sex procent, emedan jag anser vilkoren vara för dryga. För att hopställa detsamma med hvad som förut blifvit beslutadt yrkar jag proposition på följande: "att för understödjande af enskilda jernvägsanläggningar vare sig medelst försträckning eller anslag

utan återbetalningsskyldighet, enligt hvad Kongl. Maj:t, efter pröfning af omständigheterna, i hvarje särskildt fall finner lämpligt, följande vilkor och bestämmelser i öfrigt må föreskrifvas:

1:o. att statsunderstöd må utgöra, när det beviljas i form af försträckning, högst två tredjedelar, och när det utgår såsom anslag utan återbetalningsskyldighet jemnt en fjerdedel af anläggningskostnaden efter det fastställda kostnadsförslaget, samt lyftas i mån af arbetets förtgång, på sätt och å tider, Kongl. Maj:t bestämmer;

2:o. att, hvad särskildt angår försträckning:

a) annuiteten beräknas till sex procent å ursprungliga försträckningsbeloppet, af hvilken annuitet först godtgöres ränta efter fem för hundra å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgör afbetalning derå;

b) räntefrihet må beviljas för högst tre år, dock icke utöfver ett år från den dag då, enligt Kongl. Maj:ts bestämmelse, jernväg sedan skall vara färdig och för trafik öppnad;

c) kapitalafbetalning vidtager tre år efter sistnämnda dag;

d) banan med alla dertill hörande byggnader utgör underpant för den af staten lemnade försträckning;

3:o. beträffande anslag utan återbetalningsskyldighet, att, när jernvägs behållna inkomst för något år öfverskjuter $4\frac{1}{2}$ procent af anläggningskostnaden, enligt det fastställda kostnadsförslaget, hälften af öfverskottet tillfaller staten.

Herr von Möller: Stats-Utskottet synes i dag vara mindre lyckligt vid behandlingen af dess betänkande, men för min del vill jag dock härvid taga det i försvar. 1869 års Stats-Utskott uttalade såsom det lämpligaste sättet att utföra jernvägsbyggnader, att detta borde ske genom ett eller flera bolag, vare sig genom direkt anslag till högst en fjerdedel af anläggningskostnaden eller på annat sätt. Med detta "annat sätt" skulle menas anslag eller räntegaranti, men att dermed aldrig menades låneunderstöd följer af motiveringen, der det sedan blifvit taladt om att det icke kunde anses såsom ett för staten främmande åliggande att på lämpligt sätt befrämja enskilda jernvägar. Vidare heter: "Detta kan ske hufvudsakligen på tre sätt, nemligen genom låneunderstöd, genom räntegaranti eller genom direkt anslag. Af dessa har det första blifvit under den förflutna tiden begagnadt för understödandet af våra privata bolagsbanor; men det torde numera knappast vara användbart, synnerligast då fråga är om jernvägsanläggningar i större skala". Den person, som i dag så ifrigt förordat bifall till Kongl. Maj:ts proposition och äfven i sin reservation motsatt sig Stats-Utskottets förslag om en fjerdedel af anläggningskostnaden såsom låneunderstöd, (det kan nemligen icke kallas skänk, som kan komma att förräntas så länge jernvägen existerar), denne samme talare var äfven då ledamot af Stats-Utskottet och försvarade ifrigt inför Kammaren Stats-Utskottets åsigt, då han yttrade: "För den händelse Kammaren, i likhet med Utskottet, anser dels att det sätt, hvarpå staten till dato understödt enskilda banor, hvilket sätt bestått deri, att staten sjelf upplånat penningar och sedan utlånat dessa mot mindre ränta, icke blott icke är riktigt,

utan äfven medför en osäkerhet, som visat sig såväl vid denna som föregående riksdagar“ etc. Således kunna åsigtterna förändras.

Mig synes åter, att vill man nedsätta annuiteten från sju till sex procent, så kommer säkerligen detta sednare förslag att vinna anklång hos många, som hafva lust att erhålla lån, ty lånevilkoren blifva då fördelaktigare för låntagarne, men huruvida de blifva det äfven för staten vågar jag betvifla. Jag hörde vid riksdagens början en utredning af en ledamot på Södermanlandsbanken om förhållandet mellan anslag till en fjerdedel, att förräntas sedan banan upptrafikerats till fyra och en half procent, och lån till två tredjedels belopp med 7 procent annuitet. men någon utredning från reservantens sida, hvad det skulle kosta staten att lemna låneunderstöd mot en annuitet af sex procent, har icke blifvit lemnad. I allt fall tror jag icke att den våda, man förespeglat skulle ega rum om man vände sig till utländska bolag, skulle vara så stor, åtminstone kan jag, om Kammaren skulle vilja höra dem, uppläsa såväl dåvarande civilministerns som nuvarande finansministerns yttrande vid 1869 års riksdag, deri de båda framhålla, att det icke skulle vara någon fara att taga in utländska kapitaler till jernvägars byggande; men jag vill icke dermed trötta Herrarne, utan inskränker mig till att blott uttala, att jag instämmer i Stats-Utskottets förslag i punkten, och hoppas jag att Stats-Utskottets ledamöter, som mera äro inne i det finansiella af frågan, nog försvara sin mening.

Friherre Funck: Jag vill icke heller trötta Kammarens ledamöter, men jag kan dock icke underlåta att i någon mån försvara den åsigt, Stats-Utskottet här uttalat, så mycket heldre, som jag äfven tillhört den af Kongl. Maj:t den 20 Augusti 1869 nedsatta jernvägskomité.

Detta så mycket förkättrade understödssätt, som Utskottet här förordat, torde dock icke vara så helt och hållet förkastligt. Att upptaga alla inkast af reservanterna inom Utskottet torde ej vara nödigt, jag inskränker mig till att söka rangera dem i vissa hufvudklasser, hvilka jag anhåller att få besvara. Den första och viktigaste anmärkningen är den förmenta faran för utländska entreprenörer. Men hvori består då lockelsen för dessa att åtaga sig byggandet af våra jernvägar. Den består främst deri, att de skulle kunna betinga sig en så hög anläggningskostnadssumma, att de å företaget erhöles vinst, äfven om de nödgades till underpris afyttra de obligationer och preference-aktier, hvaruti halfva byggnadskostnaden vanligen komme att till dem utbetalas; och vidare deri att de skulle komma att använda utländsk materiel, samt icke vara så särdeles angelägna att utföra jernvägsbyggnaden med mesta möjliga afseende på framtida bestånd.

Hvad nu den farhågan beträffar, så tror jag att den är helt och hållet aflägsnad genom det af Utskottet föreslagna stadgandet, att Kongl. Maj:t skulle ega att pröfva plan och kostnadsförslag; och att icke Kongl. Maj:t skulle kunna genom de sakkunniga myndigheter han har till sitt förfogande bedöma om ett kostnadsförslag vore för högt eller för lågt, torde icke någon kunna påstå. Jag vill dessutom

erinra, att för nästan alla de jernvägar, hvilka under denna period kunde komma i fråga att anläggas, kostnadsförslag redan blifvit till Kongl. Maj:t ingifna och granskade; och skulle ett eller annat företag tillkomma, så är det ju på intet vis nödigt, att Kongl. Maj:t behöfver till pröfning upptaga ett sådant, som blifvit uppgjort af utländsk entreprenör, utan Kongl. Maj:t kan helt enkelt förklara, att Kongl. Maj:t icke med frågan tager befattning, förr än ett af svensk ingenjör uppgjort förslag varder framlagdt. Jag tror således att faran för en alltför hög anläggningskostnad icke är något annat än en buse, målad på väggen.

Hvad åter beträffar faran för underhålligt arbete, så tror jag icke heller att denna är så stor, ty Kongl. Maj:t lär väl icke underlåta att i de närmare vilkor och bestämmelser, hvilka det ligger i Kongl. Maj:ts skön att fastställa, förbehålla sig rättigheten att hafva en kontrollant, hvilken det åligger att öfvervaka det sätt hvar på arbetet utföres. Jag vågar äfven påstå, att erfarenheten visat, att vi ej heller i detta hänseende hafva något särdeles att befara. Hvad särskildt beträffar den så mycket ontalade Oscarshamns-banan — till hvilken jag anhåller att framdeles få återkomma — så tror jag visserligen att arbetet till en början sköttes mindre väl, men sedan Kongl. Maj:t, på ansökan af Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen, tillsatt en särskild kontrollant, så har, enligt hvad dennes rapporter utvisa, banbyggnaden varit väl och omsorgsfullt underhållen. I dessa dagar har en tvist uppstått, hvilken troligen kommer att i debatten framdragas, nemligen angående värdslöshet, som förmodas vara begången vid banans byggande. Jag ber emellertid att få bemärka, det så icke är förhållandet. Jag har läst den af kontrollanten derom afgifna rapport; deri innehålles ingenting annat, än att till följd af en utaf samma kontrollant tillstyrkt och medgifven trafik, så hade på banan uppkommit några sättningar, hvilka likväl lätt kunde afhjelpas; derjente anmärktes att några sleepers lågo på för långt afstånd från hvarandra; hvaremot de på andra ställen lågo så mycket tätare. En talare, som kommer att yttra sig sedermera, torde kunna meddela närmare upplysningar om förhållandet. Hvad deremot rails beträffar, så upplyses det, att dessa enligt kontraktet skolat hafva en tyngd af 15 skålpund, men nu i stället erhållit 17½ skålpunds vikt. Vidare ber jag Herrarne bemärka, att något kostnadsförslag för denna såsom ett afskräckande exempel framdragna Oscarshamnsbana aldrig varit af Kongl. Maj:t pröfvadt, utan hade styrelsen för denna bana, troligen långt innan den satte i fråga någon koncession af Regeringen, uppgjort ett sådant kontrakt med de engelska entreprenörerna, att hvar menniska kunde räkna ut, att dessa skulle hafva 50 procent öfverskott. Att Riksdagen likväl lemnat denna bana anslag bevisar ej särdeles, och att entreprenörerna sålt sina préference-aktier till underpris torde icke förvåna någon.

Om man alltså icke kan förneka, att det står i Regeringens makt både att kontrollera kostnadsförslagen och hålla tillsyn öfver arbetet, så torde man väl äfven få medgifva, att lockelsen för utländska entreprenörer ej är så särdeles stor.

Stats-Utskottet hade ytterligare tillagt ett förslag, som numera

fallit, nemligen att det skulle åligga bolagen att för Kongl. Maj:t framlägga sin finansplan och visa på hvilka villkor de kunde anskaffa den del af anläggningskapitalet, som icke betäckes af aktieteckningen och det påräknade statsbidraget, hvarigenom det ej skulle blifva för bolagen möjligt att försälja ett högre obligationsbelopp än som motsvarade denna skilnad. Då denna punkt förevar, ville jag icke yttra mig, men jag ber att nu derom få säga några ord. Herr Finansministern yttrade åtskilliga tvifvelsmål angående verkställbarheten af en sådan kontroll från Regeringens sida, och att svårighet dervid komme att möta, vill jag visst icke förneka. Men utan att vara mångordig, ber jag endast att få erinra, att, enligt hvad Herrarne troligen hafva sig bekant, en sådan föreskrift finnes i andra länder och speciellt i Ryssland, der en mängd banor byggas af utländska bolag. Ingen bana får der koncession, med mindre än att dess styrelse visar, huruledes bolaget ämnar anskaffa erforderliga medel, för hvilket ändamål styrelsen har att framlägga en plan, utvisande huru mycket som är afsedt att upplånas mot obligationer och huru mycket att anskaffas genom försäljning af préference-aktier eller dylikt. Det vore mycket att härvidlag tillägga, men jag vill icke trötta Herrarne.

Det är vidare en tredje sak, som inverkar mycket på frågan, nemligen hvilketdera understödssättet, som blifver för staten dyrare eller billigare, ehuru jag icke tror, att detta endast är en räknefråga, utan att den äfven bör betraktas ur andra synpunkter. Vid remissen af Kongl. Maj:ts proposition framhölls denna fråga såsom särdeles vigtig af en ärad talare på Södermanlandsbanken, hvilken meddelade Kammarren en af honom uppgjord beräkning, som återfinnes i Stats-Utskottets betänkande; der finnes äfven intagen en annan inom Utskottet uppgjord uträkning. Af dessa begge beräkningar behagade Herrarne finna, att skilnaden mellan statens förlust på de begge understödssätten icke är synnerligen stor. Då jag är öfvertygad att anmärkningar, hvilka skenbart äro mycket graverande, komma att framställas emot Utskottets beräkningsätt, så ber jag att på förhand få i största korthet bemöta dem.

Utskottet har utgått från samma antagande som Grefve Hamilton, eller att nettotrafikinkomsten från och med 6:te året kunde beräknas till $4\frac{1}{2}$ procent af anläggningskostnader, och då här var fråga om en jemförelse lärar detta antagande å Utskottets sida vara fullt berättigadt, så mycket heldre som det äfven öfverensstämmer med erfarenheten från våra enskilda jernvägsanläggningar, om deras anläggningskostnad reduceras till det medelbelopp af omkring 400,000 R:dr per mil, som dessa vägar framdeles komma att kosta. Utskottet har derefter beräknat en successiv stegring i denna nettoinkomst af $\frac{1}{3}$ procent per år, eller 1 procent per femårsperiod, och försvarar denna beräkning dermed, att den endast utgör $\frac{1}{3}$ af hvad chefen för Trafikstyrelsen antagit för statens banor. Hvad åter vidkommer antagandet att denna stegring skulle kunna uppgå ända till 9 procent på 26:te året, så behöfver endast erinras att dertill, med 20,000 R:dr trafikomkostnader per banmil, behöfves en bruttoinkomst af 56,000 R:dr, och att detta belopp, understigande hvad statsbanorna nu afkasta, väl ej kan anses för högt.

Vidare invändes, att dessa bolag ej skulle kunna komma till stånd i fall de af staten erhöle endast en fjerdedel af sitt anläggningsskapital, äfven om denna del utginge i form af understöd, ty vanligen kunna bolagen icke genom aktieteckning anskaffa mer än en fjerdedel och då återstode alltid halfva kapitalet, för hvilket utväg saknades. På detta inkast vill jag svara, att jag tror bolagen sjelfva vara bäst i tillfälle att bedöma hvad de kunna åstadkomma eller icke. Till Kongl. Maj:t hade blifvit ingifna 34 förslag till jernvägsanläggningar; af dessa 34 hade 16 begärt att erhålla understöd med en fjerdedel och endast 4 lån till tvätredjedelar af anläggningskostnaden.

Härtill svarar man troligen, att detta ingenting bevisar, när man icke hade annat att rätta sig efter än 1869 års Riksdags underdåniga skrifvelse, hvilken endast talar om direkt anslag till belopp af högst en fjerdedel af anläggningskostnaden, eller på annat sätt; men att, sedan Kongl. Maj:ts proposition till denna Riksdag innehållit något helt annat, eller alternativt lån till belopp af tvätredjedelar, eller understöd till en fjerdedel, så hade flera motioner blifvit väckta om beviljande af låneunderstöd till belopp af tvätredjedelar utaf anläggningskostnaden. Tillser man huru härmed förhåller sig, så finner man att, efter det Kongl. Maj:ts proposition afgafs, hafva till Riksdagen inkommit 21 motioner, med begäran om lån eller understöd för enskilda jernvägsanläggningar. Af dessa 21 motioner innehålla 3 begäran om lån till halfva anläggningskostnaden, 5 lån till tvätredjedelar, 6 anslag till en fjerdedel och andra 6 alternativt anslag till en fjerdedel eller lån till tvätredjedelar. Af dessa sistnämnda 6 är det 3, hvilka i första rummet begärt anslag af en fjerdedel, hvadan man alltså får antaga, att för 9 af de ifrågasatta banorna detta understödssätt är det angenämaste, hvaremot endast 8 föredraga lån till tvätredjedelar.

Slutligen är det en motionär, som förklarar sig nöjd med hvad han får. Jag får för min del säga, att jag af dessa motioners innehåll stärkes i den öfvertygelsen, att understöd till en fjerdedel af anläggningskostnaden är det som bäst behagar flertalet af bolag.

Jag får slutligen bemärka, att den erfarenhet vi hittills haft icke är så särdeles uppmuntrande för det system, som man synes vilja anse för det bästa, eller lånesystemet; och jag vågar tro, att den säkerhet, staten ansett sig ega uti sjelfva jernbanan, varit till en viss grad äfventyrad, ty det hängde på ett hårstrå att staten för några år sedan blifvit tvungen att öfvertaga en af dessa banor, hvilka erhållit låneunderstöd, och staten hade äfven fått göra det, i fall detta bolag icke bestått af så kapitalstarka delegare, som händelsen var. Vidare hafva vi sett, att annuiteterna till staten inflyta ganska ojemnt och att bolagen ofta ligga efter med desamma. För min del kan jag således ej tro att sättet att understödja enskilda jernvägar genom lån är så utomordentligt rekommendabelt.

Då jag nu sökt att försvara det understödssätt, som Stats-Utskottet föreslagit, så har jag likvisst icke gjort det i afsigt att påyrka bifall till detsamma. Skälet, hvarför jag icke gör det, är att då Riksdagen, eller åtminstone denna Kammare, genom sitt nyss fattade

beslut, till Kongl. Maj:t öfverlemnadt att afgöra huruledes det årliga anslaget skall fördelas, så tror jag att det är bäst att äfven till Kongl. Maj:t öfverlemnadt att bestämma det sätt, hvarpå understödet skall lemnas. Jag vill göra detta af två skäl. För det första tror jag nemligen, att om man redan öfverlemnadt så mycket, så kan gerna understödssättet följa med; och då Regeringen önskar att taga denna fråga på sitt ansvar, så ser jag icke hvarföre man ej skulle låta henne göra det. För det andra säges i den Kongl. propositionen, att Regeringen önskar under dessa 5 år samla nödig erfarenhet för att sedermera inkomma med förslag huru denna angelägenhet för framtiden må kunna ordnas; och jag tror icke att man genom ett bifall till hvad Utskottet föreslagit bör beröfva Kongl. Maj:t möjligheten att, efter att hafva samlat en sådan erfarenhet, framlägga det förslag i ämnet, som 1869 års Riksdag begärt.

Jag får derföre anhålla att få förena mig med Grefve af Ugglas i det af honom framställda yrkande om bifall till Kongl. Maj:ts proposition, men icke till den af honom deri föreslagna förändring. Jag tror nemligen ej, att man bör göra några förändringar i denna proposition, enär jag är öfvertygad derom, att hvad der blifvit föreslaget är noga genomtänkt och man således ej behöfver befara, att de der föreslagna stadganden ej skola vara lämpliga. För öfrigt tillåter jag mig att aberopa de af mig nyss anförda siffror, såsom bevis derför, att det alldeles icke är någon omöjlighet att en bana kan på sjetta året bära en annuitet af sju procent, enär erfarenheten visar, att de verkligen på 7 år kunna vara upptrafikerade. Jag kan således icke finna, att den procentsats, som Kongl. Maj:t föreslagit, innebär något, som ej är rimligt utförbart och med billigheten öfverensstämmande. Af alla dessa skäl får jag anhålla om bifall till de punkter af Kongl. Maj:ts proposition, hvilka motsvara den här föredragna delen af Utskottets betänkande.

Grefve Wachtmeister, Hans: Då hvartdera af de olika understödssätten kunna medföra såväl olägenheter som fördelar, vill jag förena mig i Grefve af Ugglas' yrkande, emedan jag tror att det bästa sättet såväl att tillgodogöra sig fördelarne som undvika olägenheterna är att öfverlemnadt bestämmandet af det ena eller andra sättet at Kongl. Maj:t, allt efter pröfning af de omständigheter och förhållanden, som för särskilda banor kunna vara egendomliga.

De förnämsta olägenheter, som blifvit anmärkta mot sättet att till enskilda jernvägsbolag lemna understöd med en fjerdedel af anläggningskostnaden, äro dels att bolagen för att skaffa sig det återstående beloppet skulle nödgas kasta sig i armarne på utländska entreprenörer, med allt deraf följande trassel, och dels att staten kommer att göra stor förlust, då det vore så godt som en skänk. Den första af dessa olägenheter kan undvikas, om detta understödssätt i allmänhet användes i afseende på banor, som ingifva förtroende till en blifvande god afkastning och på grund af detta förtroende kunna betinga lån inom landet. Jag föreställer mig att Kongl. Maj:t skulle fästa stort afseende vid den omständigheten, huruvida inländskt lån kunde erhållas och att följden haraf skulle blifva, att i främsta rum-

met *goda* banor komme i åtnjutande af detta understödssätt, så mycket mera som, om det i allmänhet endast användes för dylika, staten icke skulle komma att göra så stor förlust, när den snart nog skulle komma i åtnjutande af sin andel utaf öfverskottet utöfver 4½ procentens inkomst, i enlighet med hvad Stats-Utskottet föreslagit. De svagare banorna torde deremot företrädesvis komma i åtnjutande af läneunderstöd, när deras utförande eljest troligen skulle komma att öfverlemnas åt utländska ertreprenörer. Staten, som genom användandet af anslagsmetoden vid sådana banor skulle göra stor förlust, blifver genom länemetoden försäkrad om återbetalning af sin fordran till den grad banans inkomst kan sådan lemna.

Vid bedömandet af dylika frågor hemtar man gerna stöd för sin åsigt från de företag, som ligga för hvar och en närmast till hands, och vill jag härvid hemta exempel från den bana, hvars intressen jag närmast representerar, nemligen Carlskrona—Wexjö-banan. Jag tror nemligen att möjligheten att utföra denna i väsendtlig grad hvilat derpå, att valet af metoden kommer att öfverlemnas till Kongl. Maj:t. För min del skulle jag vara böjd att anse lämpligast, att understöd lemnas till denna bana i form af anslag af en fjerdedel af anläggningskostnaden, på det sätt Utskottet föreslagit, och jag tror att banan derigenom kan komma att verkställas, allt likvisst under förutsättning, att det återstående kapitalet kunde genom inländskt lån erhållas, hvilket icke bör vara omöjligt för denna bana, som såväl genom det intresse staten eger deruti som i andra afseenden bör ingifva förtroende. Skulle deremot sådant lån ej kunna anskaffas, utan utländska kapital behöfva anlitas, som åter i sin ordning troligen icke skulle kunna erhållas utan att äfven utförandet öfverlemnades till utländska entreprenörer, föreställer jag mig att Kongl. Maj:t icke skulle tillåta detta understödssätt, och detta med fullt skäl, helst i afseende på en sådan bana som Carlskrona-jernvägen. Man finge då försöka länemetoden och jag hoppas att det skulle kunna gå, ehuru då fordrades att en tredjedel af anläggningskostnaden skulle vara tecknad. Ännu hafva vi icke hunnit dit, utan endast till något öfver en fjerdedel, och det återstående aktiebeloppet torde icke vara så lätt anskaffadt, helst redan de största ansträngningar äro gjorda. Mina farhågor i detta afseende, som eljest möjligen skulle kunna tagas för ett bevis att banan icke förtjänade understöd. fruktar jag icke att här vidröra, då jag vet att denna Kammare hyser en odelad öfvertygelse om denna banas nödvändighet och en lika odelad önskan att den må blifva utförd.

Slutligen vill jag äfven, i likhet med Grefve af Ugglas yrka, att annuiteten må nedsättas till sex procent. Det har visserligen blifvit sagdt, att staten derigenom skulle lida stor förlust, men för min del tror jag icke att förlusten blefve stor, helst om man tager i beräkning att banorna i motsatt fall kanske oftast icke skulle kunna åstadkomma inbetalningarne. En reservant, Herr Nordenfelt, har framställt en annan annuitetsberäkning, som skulle blifva ännu billigare, när den först successivt och efter ett förlopp af 10 år uppgår till 6 procent. Genom tillämpning af denna annuitet har han bevisat att staten visserligen komme att lida förlust, men dock icke

högre än 12½ procent af kapitalet, en förlust, som staten, enligt min åsigt, gerna kan underkasta sig. Skulle detta Herr Nordenfelts förslag lyckas vinna understöd, så vill jag reservera mig rätt att få sedermera ansluta mig till detsamma.

Herr Nordenfelt: Jag har väckt en motion om att staten skulle understödja enskilda jernvägar genom aktier och äfven i samma riktning reserverat mig emot Utskottets betänkande, men jag vill icke nu trötta med att upprepa skälen för detta förslag, så vida jag icke skulle finna att detsamma kommer att röna ett kraftigare understöd i Kammaren än inom Utskottet. Angående de beggärande andra förslagen, som blifvit framlagda, anser jag att Riksdagen bör vid beviljandet af understöd föreskrifva sådana villkor, som i allmänhet äro möjliga att uppfylla, men jag är fullt öfvertygad om att man endast i få fall skall finna bolag, för hvilka det är en möjlighet att uppfylla de föreslagna villkoren, och dessutom tror jag, att om man, på sätt Utskottet föreslagit, bestämmer att bolaget skall inbetala hälften af hvad inkomsten kommer att öfverstiga 4½ procent, resultatet i praktiken skall blifva det, att staten kommer att få ingenting, ty det är icke den minsta svårighet för bolaget att genom att förbättra jernvägen, förlänga densamma eller dertill lägga åtskilliga inrättningar, såsom verkstäder m. m., ställa så till, att staten icke kommer att få någon afkastning. Äfven om man förutsätter att bolaget anstränger sig för att gifva inkomst åt staten, så är detta sätt för understöd det dyraste af de föreslagna, så vida icke jernvägens afkastning blefve oväntligt hög. Utskottet har gjort en kalkyl, som blifvit af en värd talare talangfullt försvarad, men som dock icke i mina ögon är nöjaktig. Jag har uppgjort en kontrakalkyl, med hvilken jag dock icke nu vill trötta, men resultatet af den är, att om man förutsätter en rimlig inkomst, d. v. s. börjar med 2½ procent, så skulle detta sätt kosta staten lika mycket som om den betalade 18½ procent af anläggningskostnaden det första året. Man bör, enligt min åsigt, låta flera vägar vara öppna för olika fall. Det kan finnas bolag, som äro så kapitalstarka, att ¼ statsbidrag är tillräckligt, och om man skrifer villkoren så, att staten slipper för stora uppoffringar på detta sätt, så vill jag rösta för att äfven en ¼ af kostnaden lemnas såsom statsbidrag, men dock sålunda, att bolaget icke betalar någon viss del af sin inkomst, utan en bestämd ränta efter viss tid. Jag har gjort en uträkning angående ett förslag att bolaget från femtonde årets utgång framgent skulle betala 5½ procent. Det slår så ut, att staten gör en uppoffring af 13 ⅓ procent af anläggningskostnaden.

Angående försträckning, så synes det mig alldeles gifvet, att enligt Kongl. Maj:ts proposition och äfven Utskottets förslag de flesta bolag skulle blifva ruinerade under de första åren, ty man må säga hvad man vill och taga utsökta exempel från andra banor, så blifver det icke händelsen att de enskilda banorna i allmänhet gifva fyra procent under de första åren. Derföre bör man befria bolagen från att betala så hög ränta under de första åren och icke fordra mera än bolagen i allmänhet komma ut med att betala, eller, såsom jag i

min reservation föreslagit, en stigande ränta, som först vid utgången af 10:de året uppnår sitt maximum af $5\frac{1}{2}$ procent jemte $\frac{1}{2}$ procents amortering. Om detta förslag antages och bolagen uppfylla sina förbindelser skulle staten göra en förlust af 12,, procent af anläggningskostnaden, hvilken icke är större, än att staten väl kan bära densamma. Herr Ekmans förslag om växande annuitet låter bra, men har den olägenheten, att vid en viss tidpunkt, nemligen efter elfva år, om jag minnes rätt, bolaget har att amortera icke blott hela anläggningskostnaden utan äfven omkring tjugo procent derut-öfver. Jag tror således icke att detta förslag är antagligt från bolagens synpunkt.

En annan fråga, som är af vigt att taga i betraktande, är den, att staten må hafva säkerhet för att få igen sina penningar eller för kontraktets uppfyllande. Man säger visserligen, att staten har säkerhet i jernvägen, och frågan är då om det enligt vår lag medför förmånsrätt för staten att gäldenären förklarar staten hafva säkerhet i jernvägen, utan att inteckning blifvit tagen. Jag är öfvertygad att, om frågan derom komme till högsta domstolen, den skulle säga att i detta fall någon förmånsrätt icke enligt svensk lag eger rum. Jag tror att en fordringsägare till en början med all säkerhet kan utmäta materielen, lägga beslag på lokomotiv m. m. Dessutom finnas åtskilliga andra småsaker, såsom skenor och syllar, hvilka äro ganska lätta att plocka upp, vändskifvor, som ligga rörliga och endast hvila på en spets, jernbroar, som ligga alldeles lösa, m. m., om hvilket alltsammans tvist kan uppstå, huruvida det bör betraktas såsom löst gods eller icke. Äfvenledes finnas stationshustomter, som äro afskiljda från städerna, och andra afsöndrade jordrymder. Man säger att dessa äro publik egendom och därför icke kunna utmätas. Om man äfven antager att de äro bundna för ändamålet, så kunna de väl ändock ombyta egare och således tagas i mät för skuld. Om jag ock vill gå så långt att antaga, att jernvägen med tillhörande fasta byggnader måhända icke skulle kunna åtskiljas, så kan fordringsägaren dock säkerligen utmäta en viss sträcka eller hela jernvägen, och jag tror icke att staten i sådan händelse kan få någon förmånsrätt för sin fordran. Det synes mig därför vara nödigt att utfärda en lag, som gör jernvägarne till särskilda fastigheter inom hvarje härad, som må kunna intecknas, eller åtminstone att vid meddelande af expropriationsrätt stadga, att eganderätten af den exproprierade jorden icke öfvergår på bolaget, utan endast nyttjanderätt, så länge bolaget uppfyller sina förbindelser till staten. Såsom exempel kan jag nämna, att inteckning redan blifvit meddelad i hamnar och jernvägar, att Kongl. förordningen den 3 November 1748 stadgar, att postbondes fordon icke får utsökas, samt att en annan Kongl. förordning stadgar detsamma angående kustbevakningens hästar och vapen. Hvarken i den Kongl. propositionen eller i Utskottets förslag finnes något yttradt om att staten skall hafva förmånsrätt för sin tillskjutna en fjerdedel af anläggningskostnaden framför de fordringar enskilda kunna få hos jernvägsbolaget, och jag yrkar därför att man må fordra rätt att söka och erhålla inteckning i jernvägen, utan bolagets hörande.

På grund af hvad jag nu anført anhåller jag om proposition å en förändring af Grefve af Ugglas' förslag, i stället för 2:dra och 3:dje punkterna deraf, så lydande:

att för — — — — — bestämmer

2) att, hvad särskildt angår försträckning,

a) räntefrihet derå medgifves under tre år från den dag första hälften af försträckningen blifvit lyftad och sedermera årligen derå erlägges tre procents ränta för de två närmast följande åren, fyra procent för två år derefter, fem procent för de två derpå följande åren samt derefter, eller från och med utgången af 10:de året från det första hälften af försträckningen blifvit lyftad, en annuitet af sex procent på ursprungliga försträckningsbeloppet, intill dess detta blifvit amorteradt, på det sätt, att af denna annuitet först godtgöres ränta efter fem och en half för hundra å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgör afbetalning derå;

b) att jernvägen med alla dertill hörande byggnader och materiel utgör underpant för den af staten lemnade försträckning jemte betingade räntor, hvarföre staten må, då så finnes lämpligt, taga inteckning i bolagets egendom, utan dess hörande.

3:o beträffande anslag utan återbetalningsskyldighet;

a) att fem och en half procent ränta å det erhållna beloppet skall erläggas, första gången efter utlöpandet af det sextonde året från den dag anslaget blifvit lyftadt och sedan årligen för all framtid, och

b) att jernvägen med alla dithörande byggnader och materiel utgör underpant för ofvannämnda, staten tillkommande ränta, hvarföre staten må, då så finnes lämpligt, taga inteckning i bolagets egendom, utan dess hörande.

Herr Leijonancker: Här har under förmiddagens diskussion uttalats den åsigt, att vi hvarken kunde eller borde hindra det sträfvande efter jernvägsanläggningar, som i hela landet gjort sig gällande. Detta sträfvande synes mig fullkomligen befogadt, men, då enskilda jernvägar icke kunna komma till stånd utan understöd från statens sida, är det klart, att man bör antaga det sätt för understödjande af enskilda jernvägar, som kan medföra den största möjliga utsträckning af sådana. Det är af detta skäl som jag icke kan finna lämpligt att understödja enskilda jernvägsföretag genom beviljande af lån till belopp af två tredjedelar af anläggningskostnaden, och min öfvertygelse är, att genom användande af denna form för understöd man skulle göra enskilda jernvägars anläggning nästan omöjlig. Det vore för vidlyftigt och ej heller lämpligt att i en representantkammare framlägga siffror och kalkyler, som skulle ådagalägga det riktiga i denna min åsigt, men jag kan försäkra Kammaren, att det är endast efter den noggrannaste pröfning och sammanställning af alla på frågan inverkande förhållanden, som jag kommit till den öfvertygelse, att ett låneunderstöd af två tredjedelar af anläggningskostnaden, äfven om det af Grefve af Ugglas dervid föreslagna vilkor blefve antaget, skulle göra endast ett fåtal af enskilda jernvägsanläggningar möjliga. Jag vill såsom bevis härpå anföra, att två jernvägsbolag, som med största omsorg uppgjort sin anläggningsplan

och med mycken noggrannhet utredt sina trafikförhållanden, hafva förklarat, att, om de erhöle så beskaffadt låneunderstöd, de icke skulle kunna fullgöra de förbindelser, de åtagit sig. Det är också tydligt, att svaga banor icke tåla vid att straxt efter det de blifvit öppnade för trafik blifva betungade med en stor obligatorisk ränta, hvilket förhållande äfven fullkomligt insågs af 1869 års Riksdag samt gaf anledning till Riksdagens underdåniga skrivelse af den 12 Maj samma år. Jag betviflar visserligen icke, att en och annan bana, som kan påräkna en hastigt stigande trafikinkomst, skulle kunna gå in på de vilkor, hvarunder ett låneunderstöd af två tredjedelar af anläggningskostnaden skulle beviljas, eller att t. ex. ett sådant bolag som Gefle—Dalabolaget skulle utan svårighet kunna fullgöra äfven de stränga vilkor, som Herr Ekman förutsatt, men jag tror dock, att antalet af sådana bolag skulle blifva högst obetydligt samt att det för de flesta skulle blifva en omöjlighet att under första åren fullgöra de vilkor, som de åtagit sig i afseende på räntebetaling. Man kan visserligen säga, att räntan kunde nedsättas till det belopp, som Grefve af Ugglas synes anse riktigt, eller till den siffra, som vid 1862—1863 årens riksdag bestämdes för de skånska bibanorna; det är tydligt, att sådant ligger i statens makt, men man bör dock besinna, hvilken uppoffring staten skall göra genom en sådan nedsättning af räntan, samt att, vare sig att denna ställes hög eller låg, staten dock under följderna af år kommer att lida en betydlig förlust. Jag har derföre deltagit i det beslut, Utskottet fattat, med fullkomligaste öfvertygelse att det skulle lända både staten och de enskilda jernvägsbolagen till den största fördel.

I afseende å enskilda jernvägars understödjande genom lån finnas tvänne olika sätt att tillvägagå, nemligen att antingen lemna ett större lånebelopp mot hög ränta och en snart inträdande räntebetalingsskyldighet eller också att lemna ett mindre lånebidrag med en längre tids räntefrihet. Det är förunderligt, att Stats-Utskottets betänkande kunnat så missförstås, att man fått höra en stor del af Kammarens ledamöter tala om understöd utan återbetalningsskyldighet, och jag får med anledning deraf fästa uppmärksamheten på, att, vare sig att det ena eller andra understödssättet begagnas, det dock är ett lånebidrag, ehuru räntesatserna äro olika. Om man tager i betraktande de jernvägar, hvilka vid 1862—1863 årens riksdag erhöle understöd, skall man finna, att, om man undantager Köping—Uttersbergsbanan, som är exceptionel, de öfriga af dessa banor såsom Christianstad—Hessleholm, Landskrona—Helsingborg—Eslöf, Ystad—Eslöf samt Wexjö—Älfvesta, hvilka icke äro exceptionelt starka, dock gifvit tre a fyra procent å anläggningskapitalet. Dessa banor hafva i allmänhet betingat en högre anläggningskostnad än den man ifrågasatt för nu föreslagna banor, och, om man antog, att i förhållande till den för dessa beräknade kostnad, anläggningskostnaden för de redan färdiga banorna icke bort utgöra mer än $\frac{1}{3}$, skulle de hafva lemnat en inkomst, som motsvarade 4,2 procent på anläggningskapitalet; och man kan antaga, att de inom kort skulle i medeltal lemnat 4,5 procent. Om man åter betraktar de banor, som icke stå i förbindelse med statens banor och som äro af en exceptionel beskaf-

fenhet, nemligen bergslagsbanorna. finner man att dessa skulle, om de varit underkastade de nu af Stats-Utskottet föreslagna vilkor, under år 1869 betalt 13,2 procent på statsbidraget. Detta understödssätt kan således ej kallas "skänksystem".

Jag fäster mig icke så mycket vid det ena eller andra understödssättet, men deremot anser jag det vara af högsta vikt, att ordning och säkerhet i betalningsvilkorens uppfyllande kommer att ega rum. I detta afseende anser jag Utskottets förslag, att staten skulle ega att, så snart nettobehållningen af trafiken å af staten understödd jernväg öfversteg 4 och en half procent af anläggningskostnaden efter det fastställda kostnadsförslaget, under all framtid uppbära hälften af det öfverskjutande beloppet, icke vara lämpligt. En sådan bestämmelse skulle fordra en ärlig fiskalisering på bolagets sätt att sköta sina affärer och sin bokföring, men jag anser, att en sådan statens inblandning endast skulle leda till ständiga trakasserier, utan att det dock skulle vara möjligt att bevara statens rätt eller hindra bolagen från att vidtaga en mängd åtgärder, som skulle kunna inverka på statens andel i inkomsten. Jag har derföre i min reservation föreslagit den förändring i Utskottets förslag, att den ersättning, staten borde förbehålla sig, skulle bestämmas till en bestämd räntebetalning för en viss period, eller att, så snart nettobehållningen af trafiken å en af staten understödd jernväg uppginge till 4½ procent af anläggningskostnaden, staten skulle under all framtid ega uppbära 6 procent å det statsbidrag som för jernvägens byggande blifvit utbetaldt. Denna omständighet synes mig dock icke vara så vigtig, att jag icke gerna skulle ingå på Utskottets förslag, om någon utsigt finnes, att detsamma skulle antagas.

Jag skulle icke längre upptaga Kammararens tid, om jag icke ansåge mig böra beröra ytterligare en sida af frågan, som spelat en stor roll under diskussionen, om fördelarne af det ena eller andra sättet att understödja enskilda jernvägar. Denna sida af saken är den förmenta faran för att utländska bolag och kapitalister skulle placera sina penningar i jernvägsanläggningar i Sverige. Friherre Funck har visserligen redan besvarat denna fråga, men jag ber dock att få uttala min öfvertygelse, att man just genom att lemna enskilda jernvägar understöd i form af lån till belopp af $\frac{2}{3}$ delar af anläggningskostnaden skulle framkalla faran för att utlänningar skulle komma att anlägga våra jernvägar. Min åsigt härom stöder sig derpå, att, om staten skulle lemna enskilda jernvägar ett så stort låneunderstöd som två tredjedelar af anläggningskostnaden, staten skulle behöfva att endast för understödjande af de enskilda jernvägar, som nu äro ifrågasatta, upplåna åtminstone hundra millioner, men att det, enligt min åsigt, ingalunda är sannolikt, att Riksdagen under de nästföljande 15 åren kommer att upptaga ett så stort lånebelopp för understödjande af enskilda jernvägar. Jag antager, att Riksdagen såsom hittills icke kommer att för detta ändamål upplåna mer än högst 3 å 4 millioner om året; men en sådan summa är en obetydlighet i förhållande till de anspråk på understöd, som komma att framställas. Följden häraf skulle blifva, att de enskilda jernvägarne icke skulle kunna

kunna fullbordas inom 50 å 60 år, men föreställen I Eder, mine Herrar, att de jernvägsbolag, som redan äro bildade, skulle kunna nöja sig med att vänta så lång tid på sina jernvägars utförande. Nej, mine Herrar, de skulle utan tvifvel kasta sig i händerna på utländska bolag, och man har redan från flera håll hört omtalas att, der man icke kunnat beräkna att förr än i en aflägsen framtid erhålla understöd af staten för jernvägars anläggande, man satt sig i beröring med utländingar. Följden häraf skulle möjligen blifva, att Oscarshamn—Nässjöjernvägen skulle blifva normen för våra jernvägar i framtiden. De två jernvägsbolag, på hvilka jag nyss alluderat, hafva redan trädt i underhandlingar med utländingar och de synas mig hafva gjort mycket rätt deri, då de icke kunnat hysa förhoppning om att dessförutan snart få se sina jernvägar fullbordade. Det är dessutom ingalunda att undra öfver, om jernvägsbolag, som finna, att de icke kunna fullgöra de vilkor, som staten uppställer för understöds erhållande, vända sig till utländingar, som erbjuda förmanligare vilkor. Jag kan för öfrigt icke finna någon olägenhet deri, att utländska bolag nedlägga kapital i svenska jernvägar, om endast Regeringen håller vaksam hand deröfver, att icke utländska vinglare få inlåta sig i sådana företag härstädes. Man må icke föreställa sig, att alla utländingar, som erbjuda sig att anlägga svenska jernvägar, äro vinglare. Det finnes 2 olika slag af ingenjörer, som befatta sig med jernvägsföretag. Det ena slaget af sådana är det, som öfvertagit utförandet af Oscarshamsbanan, men det finnes, äfven solida hus, hvilka aldrig befatta sig med dylika företag, utan, när de sätta sig i spetsen för ett jernvägsföretag, göra det för att deri placera enskildes penningar, för hvilka man åtnöjer sig med en måttlig ränta. Man må icke tro, att någon engelsman, som tagit reda på beskaffenheten af en sådan affär som Oscarshamsbanan, tecknat sig för aktier deri i afsigt att hafva sina penningar der placerade någon längre tid, utan i allmänhet afse entreprenörerna för en sådan spekulation endast att genom erhållande af preference-aktier kunna på den utländska marknaden med dessa göra en god affär. Jag vet icke, om det kan vara obefogadt att nämna, att de anbud, som af utländingar blifvit gjorda för Sundsvallsbanans utförande, äro så billiga, att de icke kunna medföra någon oskäligen vinst.

Det är hufvudsakligen på dessa skäl som jag anser, att endast derigenom att staten understöder enskilda jernvägar på det sätt, att den lemna ett lånebidrag till $\frac{1}{4}$ del af anläggningskostnaden, det kan blifva möjligt att under loppet af 12 till 15 år få det mest trängande behofvet af enskilda banor fylldt. Då jag hyser det största förtroende för Regeringen, är jag, ifall, såsom jag förutser, Stats-Utskottets förslag ej blifver antaget, mycket böjd för att antaga det af Regeringen i denna fråga framställda förslag, men jag anser då att man icke bör sönderplocka detsamma eller påtvinga Regeringen andra vilkor än den ansett lämpliga.

Grefve Mörner, Oscar: Äfven om man använder båda de olika sätt, som blifvit ifrågasatta, för understödjande af enskilda jernvägs-
Riksd. Prot. 1871. 1 Afd. 3 Band.

anläggningar, tror jag dock, att det kommer att åtgå en ganska lång tid, innan anspråken på dessa för industriens utveckling så viktiga företag skola blifva fyllda. Man kan i detta afseende hemta erfarenhet från England, der intet är går förbi utan att förslag om privatbanor inkomma till parlamentet. I England synes man dock icke i dessa frågor hysa så stort förtroende till Regeringen som vi göra, ty der får Regeringen icke ens gifva koncession till anläggande af enskilda jernvägar, utan att frågan derom först varit föremål för behandling i parlamentet, ehuru, mig veterligen, något statsunderstöd för dessa jernvägar icke varit i fråga.

Jag vill nu icke inlåta mig på att bedöma, huruvida det kan vara fördelaktigare att lemlna enskilda jernvägar understöd i form af ett bestämdt anslag än såsom lån, men om man antager, att Kongl. Maj:ts proposition skulle komma att af Riksdagen gillas och sålunda de båda olika understödssätten komme att användas, torde man böra tillse, huruvida i de vilkor, som af Kongl. Maj:t blifvit föreslagna för understöds åtnjutande, förekommer något, som kan gifva skäligen anledning till anmärkning. Det är klart, att äfven om lånemethoden skulle användas och de enskilda jernvägarne skulle erhålla låneunderstöd till belopp af två tredjedelar utaf anläggningskostnaden, sådant skulle innefatta en ganska betydlig utgift för staten, men detta är något, hvarpå staten måste vara beredd, om viktiga jernvägsföretag skola kunna komma till stånd. Men om man nu skulle iakttaga lånemethoden, så kan man icke annat än fästa sig vid ett af Kongl. Maj:t föreslaget vilkor för försträcknings erhållande, eller att "banan med alla dertill hörande byggnader och materiel utgör underpant för den af staten lemnade försträckning". Herr Nordenfelt har redan framställt anmärkning i detta afseende och jag kan icke heller underlåta att fråga, hvad som menas med detta vilkor och hvilken förmånsrätt en sådan underpant skulle medföra. Jag förmodar, att i alla redan utfärdade jernvägsoktrojer och reglementen det vilkor är intaget, att jernvägsbyggnaden skall utgöra underpant för det af staten lemnade understöd, men jag kan ändock icke förstå, hvilken förmån ett dylikt stadgande kan medföra för staten. Denna underpant vore icke lös pant och icke heller intecknad pant, och jag kan derföre icke inse, hvilken betydelse detta stadgande skulle hafva. Om det skulle betyda, att staten skulle hafva rättighet att sätta sig i besittning af jernvägsbyggnaden, derest ingen annan fordringsegare bestred sådant, förekommer dock, att då sjelfpantning är i lag förbjuden, det kan vara ovisst, huruvida staten kan vara berättigad att öfverträda detta lagbud. Skulle dessutom tredje man uppträda såsom fordringsegare, så tror jag, att detta stadgande om underpant icke kan hafva någon betydelse, och är det betydelselöst, så bör det utgå, ty det kan icke vara skäl att fastställa ett vilkor, som är utan all kraft och verkan. Denna är min första anmärkning och jag anser den vara af sådan beskaffenhet, att jag redan på grund deraf har skäl att yrka återremiss, på det att Utskottet måtte taga frågan i öfvervägande.

Om jag derefter öfvergår till det af Utskottet förordade förslag, att enskilda jernvägar borde understödjas genom ett bestämdt an-

slag, som motsvarade en fjerdedel af anläggningskostnaden, kan jag icke underlåta att fästa mig dervid, att såsom vilkor för åtnjutande af ett sådant understöd blifvit föreslaget, att, så snart nettobehållningen af trafiken å sålunda understödd jernväg komme att öfverstiga $4\frac{1}{2}$ procent af anläggningskostnaden efter det fastställda kostnadsförslaget, staten skulle ega att under all framtid uppbära hälften af det öfverskjutande beloppet. Jag anser, att äfven detta vilkor är af den beskaffenhet, att det icke bör bibehållas, emedan det är ganska ovisst, huruvida icke jernvägsbolagens räkenskaper skulle kunna uppställas med sådan talang, att de icke utvisade den egentliga nettobehållningen, och sålunda statens rätt till andel i öfverskottet icke skulle kunna med full säkerhet utredas. Jag kan icke neka till, att det förslag, som blifvit i detta afseende framställt af Herr Jöns Rundbäck jemte 4 andra af Andra Kammarens ledamöter i Utskottet, synes mig vara mera klokt och rättvist. Detta förslag lyder sålunda: d) Så snart nettobehållningen af trafiken å sålunda understödd jernväg uppgår till $4\frac{1}{2}$ procent af anläggningskostnaden, efter det fastställda kostnadsförslaget, skall staten erhålla den öfverskjutande delen af nettobehållningen intill dess beloppet motsvarar 6 procent å det lemnade statsbidraget; dock skall denna skyldighet, för den eller dem som ega eller trafikera jernvägen, att erlagga 6 procent å statsanslaget, i alla händelser inträda och i all framtid fortfarande utgöras sedan 16 år förflutit från det statsbidraget blifvit lyftadt. Jernvägens egare lemnas dock rättighet att, mot återbetalning af det erhållna statsbidraget och mot godtgörelse af hvad som brister i fulla 6 procent ränta derå under den tid detsamma fått af bolaget räntefritt eller mot lägre ränta innehafvas, vinna befrielse från all vidare afgift för statsbidraget.“ Då emellertid det torde vara svårt att nu derom fatta något beslut, utan det torde vara lämpligt att Utskottet får ånyo taga frågan i öfvervägande, får jag äfven af denna anledning anhålla om återremiss af ifrågavarande punkt.

Herr Ekman, Carl:

Friherre Raab, Adam: Jag ber Herrarne ej vara rädda att jag skall taga tiden i anspråk på samma sätt som åtskillige föregående talare. Klockan är redan 11, så att litet hvar af oss hunnit blifva trötta.

Herrarne torde påminna sig att en aktad talare på Östgötabanken provocerade mig i denna fråga, för att afväpna mig innan jag fått ordet. Han förmenade nemligen, att jag, då fråga 1869 var om beviljande af 1 millions understöd för Oscarshamnsvägen, skulle hafva ampelt rekommenderat firman Morton & sons. Jag tillåter mig till vederläggning häraf läsa upp några rader, som jag yttrade 1869: "Jag känner visserligen ej närmare huset Morton & sons, som kontraherat med bolaget, ej heller soliditeten hos detta hus; men det vissa är, att nämnda hus förbundit sig att tillsläppa $\frac{2}{3}$ delar, när bolaget tillsläpper $\frac{1}{3}$ del, och således är gifvet att om huset icke tillsläpper de penningar, hvartill det förbundit sig, så kommer arbetet att afstadna och de kostnader, det nedlagt, äro då för detsamma för-

lorade.“ Jag ber Herrarne alltså märka, att jag ej gifvit några rekommendationer åt detta handelshus.

Ehuru jag är försedd med åtskilliga uppgifter, vill jag endast yttra något i afseende å vådan att öfverlemna företag, sådana som de ifrågavarande, åt enskilda entreprenörer. Engelska tidningen Daily Telegraph för den 15 Mars innehåller åtskilliga puffar om den koncession, som lemnats till Frövi—Ludvika-banan, hvilka förtjena vår uppmärksamhet. I denna artikel upplyses, att den koncession, som vår Regering lemnat för banans byggande, blifvit såld för 26,000 pund sterling till ett bolag och att detta bolag nu utbjuder till teckning aktier i företaget under namn af Svenska Central-jernvägen. Ånskönt jernvägen, som har en längd af 9 mil, här i Sverige beräknas komma att kosta 6 å 7 millioner riksdaler, utbjuder engelska bolaget nu aktierna deri till belopp, som motsvarar icke mindre än 11,880,000 R:dr, hvaraf följer, att bolaget skulle, om detta skoj lyckas, så att aktierna verkligen blifva sålda, förtjena ungefär 5 millioner riksdaler på företaget. Klagomålen från orten äro dessutom temligen högljudda och hafva funnit sitt uttryck i en lång promemoria, som jag här håller i min hand, deri bland annat anföres, att föreskriften i den lemnade koncessionen om högsta lutning och minsta radie af kurver begagnas vid byggandet, så att jernvägen går backe upp och backe ned, slingrande sig i kurver såsom en landsväg.

Jag vill endast nämna detta, för att gifva styrka åt den mening, att vi böra taga oss till vara för utländingar, då det gäller utförandet af dylika arbeten; något, som mer än väl betygas af den erfarenhet vi fått med afseende å Lule kanal med flera företag. Och vi kunna vara förvissade att, om vi lemnade våra jernvägsbyggnader i utländska entreprenörers händer, skulle en sådan åtgärd blifva ett uppslag till alla möjliga tvister, i hvilka vi, såsom liten stat, komma till korta.

Jag anser det vara alldeles för hårdt att fordra af de enskilda bolagen 7 procent annuitet. Skånska jernvägarne betala ej mera för sina lån än 4 procent ränta och 1 procent amortering. Ått ålägga så hög annuitet som 7 procent, skulle förorsaka att det blefve omöjligt för de flesta bolag att komma ut med sina åtaganden. Jag kan ej finna bättre utväg att vinna det mål jag åsyftar, nemligen billigare vilkor för lånen, än genom en återremiss; men så vida ej Herr von Ehrenheim skulle benäget vilja stödja detta yrkande genom någon tillsats, som kan befordra den till framgång, befarar jag att Kammararen ej beviljar återremissen. Derföre inskränker jag mig till att instämma i det förslag, som Herr Carl Ekman gjort.

Grefve Mörner, Carl Göran: De talare, som förut yttrat sig, hafva nedlagt mycken möda på att framställa förslag till förbättringar af de punkter, som i förevarande afseende blifvit föreslagna af Grefve af Ugglas. Jag vill visst icke neka, att ju icke sådana förbättringar kunna vara af behovet påkallade, men Kammararen synes mig redan genom de fattade besluten hafva ställt sig på en så klar fot, att vi böra vara frige från alla vidare bekymmer.

Med förbehåll af öppen rätt att afgöra angående den i 7:de

punkten omförmälda fråga, beslöt Kammaren på förmiddagen, för sin del, att för understödjande af enskilda jernvägsanläggningar bevilja och till Kongl. Maj:ts disposition ställa ett extra anslag af 6,500,000 R:dr, hvarå Kongl. Maj:t eger anvisa af Kongl. Maj:t beviljade understödsbelopp, att utgå med högst 1.300,000 R:dr årligen under hvartdera af åren från och med 1872 till och med 1876.

Således är redan beloppet lemnadt till Kongl. Maj:ts disposition, att användas efter Hans godtfinnande; vidare har Kammaren beslutat, att kostnadsförslag och arbetsplan skola fastställas af Kongl. Maj:t, som ock närmare bestämmer de ställen, hvilka jernväg skall beröra; samt att hvarje jernvägsbolag, som erhållit statsunderstöd, i öfrigt underkastas alla de vilkor och kontroller, som af Kongl. Maj:t präfvas lämpliga och nödiga. Allt är således färdigt. Kongl. Maj:t har fått penningarne till sin disposition; planer skola inlemnas till Honom, och Kongl. Maj:t bestämmer vilkoren och kontrollerna. Vi kunna således ej tillägga något vidare i denna sak! De fattade besluten utgöra ett sammanhängande helt och lemna ej öppet för Kammaren att inskjuta vidare vilkor. Sedan man först sagt, att Kongl. Maj:t skall bestämma alla vilkor och kontroller, skall man då efter denna punkt vidfoga några nya, innehållande särskilda kontroller och bestämmelser? Dertill har Kammaren ej rätt. Det vore i sanning att väl hastigt rubba fattade beslut. Jag tror således, att vi kunna lägga allt det öfriga till handlingarne och gå hem och lägga oss.

Herr Wallenberg: Jag ber vördsamt att få återropa hvad jag yttrade vid den föregående punkten. Min tanke, i afseende på oriktigheten deraf, att staten gifver $\frac{1}{4}$ af anläggningskostnaden, är känd för Herrarne; det kommer an på, om någon vill fästa sig dervid. Jag anser det vara orätt att taga penningar af de skattdragande och gifva dem till industriela anläggningar i så stor skala, som den här ifrågavarande.

Vid förra Riksdagen uppstod tanken på ett sådant förfaringssätt första gången, men då voro förhållandena väsendtligen olika. Det gällde icke någon ny jernvägsanläggning, utan ett par bolag, hvars jernvägar redan voro färdigbygda, hade kommit i sådan knipa, att de ej kunde, enligt åtagna förbindelser, betala till staten annuiteterna för erhållna försträckningar, och fråga uppstod då, huruvida staten skulle antingen öfvertaga banorna eller bringa bolagen i cessions-tillstånd. Under sådana omständigheter kunde man tänka sig, att det vore bättre att afstå något af statens rätt, såsom lånegifvare, för att blifva qvitt en sådan vidtutseende affär. Jag bekänner, att jag åtminstone resonerade så.

Men då fråga är om etablerandet af en princip för understödjan-det af stora nya jernvägsanläggningar, så synes mig förhållandet väsendtligen olika.

Vid remissen af Kongl. Maj:ts proposition tog jag mig friheten att hemställa till Stats-Utskottets bepröfvande, huruvida det ej vore klokt att föreslå 4 procent ränta å lånen i stället för 5 procent, och att räntan borde betalas från penningarnes lyftningsdag, samt att amorteringen skulle taga sin början tre år efter banans öppnande

för allmän trafik. Nu lemna man fördelar i flera andra former, såsom åtskilliga års räntefrihet, fördelar, som nästan equivältera med den af en lägre räntefot, men icke anses eller erkännas så fördelaktiga som ett fyraprocentslån. För mig är det klart att, när man vill lemna ett lån åt någon, är det bäst att gifva det i den enklaste form, och den är kapitalets utlånande mot fix ränta, beräknad från utlåningsdagen.

Det har yrkats i afseende på den föreslagna 7-procents annuiteten, att den skulle bestämmas till 6 procent. Jag finner ej anledning att öfvergå på den åsigten. Den större annuiteten medför för förläggaren — här staten — den fördelen att kapitalet förr återfås, hvarigenom förläggaren tidigare sättes i tillfälle att understödja nya likartade företag. Vidare finnes en annan omständighet, som talar för en större annuitet, och det är att, då det är känt, att hela förlagskapitalet ej är särdeles stort, så är det klart, att ett färre antal anmäler sig hos förläggaren, om annuiteten är något hög, att få begagna sig af fördelen att få låneförsträckning. Men det kommer dock under nu rådande ifver alltid så stort antal, som önska försträckning mot 7 procent annuitet, att ett kapital om 6 millioner mer än väl blir upptaget. Derigenom kommer man att till en del bespara sig en sofring, som är obehaglig, emedan den ej kan komma att bero på annat än tycke och smak.

Det är i en sednare punkt föreslaget, att så snart nettobehållningen af trafiken öfverstiger fyra och en half procent af anläggningskostnaden, skall staten ega att under all framtid uppbära hälften af det öfverskjutande beloppet. Denna punkt innebär ett frö till alla möjliga tvister, ty ingenting är bestämdt om afskrifningsprocent för slitning af rails och af den rörliga materielen, hvadan af det öfverskott, staten slutligen skulle komma att erhålla, torde åtskilligt utgå till aflönande af dem, som skola förstärka Kammar-rätten. Jag kan nemligen ej se, huru den kan komma att reda sig med sin nuvarande arbetsstyrka. Här är taladt om nettobehållningen af trafiken. Hafva de, som behandlat detta ämne, verkligen tänkt sig att afsättningar till reservfond och dylikt, som är nödvändigt, skall afgå på de $4\frac{1}{2}$ procenten, som skulle tillfalla jernvägens egare. Det kan inträffa, att en jernväg, utan att få verkställa oundvikliga afskrifningar eller afsättningar till underhåll för förnyandet af rails, ej kan länge underhålla trafiken, men att sådana åtgärder ej kunna vidtagas till följd af de liquider, som måste verkställas till staten. Jag anser, att staten bör stå i det förhållande till dessa företag, att den beskattar deras nettoinkomst, men ej går i bolag om den. Denna åsigt tror jag vara klokast, ty om man börjar på detta vis med jernvägarne, så slutar man med alla möjliga industriella företag. På grund af hvad jag anfört och då det är tveksamt, huruvida de anförda punkterna eller det af Grefve af Ugglas väckta förslag möjligen ej kan komma i strid med redan fattade beslut, och då Utskottet är bättre i stånd att tillse detta och jag hoppas, att hela procentsystemet utgår, anhåller jag om återremiss.

Grefve Hamilton, Henning: Då jag vid remissen af Kongl.

Maj:ts proposition angående jernvägars anläggande tog mig friheten beledsaga densamma med en önskan, att en beräkning i angifvet hänseende måtte komma att åtfölja Utskottets betänkande, var anledningen dertill icke blott en nyfikenhet å min sida, utan hoppades jag, att frågan om det ena eller andra sättet att understödja enskilda jernvägsanläggningar derigenom skulle få en sådan utredning, att man kunde med större trygghet fatta ett beslut. Jag är visserligen också tacksam, att Utskottet gått mina önsknings till mötes, men finner likväl icke dess beräkningar vara sådana, att de till fullo uppfylla det ändamål, jag afsåg. För att komma till det mål, hvartill Utskottet sträfvade, eller att visa fördelarne af att understödja enskilda jernvägsanläggningar med ett anslag, motsvarande en fjerdedel af den beräknade anläggningskostnaden, har Utskottet gjort en framställning af den sannolika inkomsten i procent af anläggningskostnaden, som af dessa jernvägar vore att förvänta. Beräkningen är väl också i och för sig riktig, men ger efter min förmening ett oriktigt resultat, emedan Utskottet icke uppgifvit den nettobehållning, de redan anlagda jernvägarne lemnat, utan hvad denna nettobehållning skulle blifvit, om dessa arbeten blifvit utförda med mindre kostnad, än förhållandet i själva verket varit. Detta synes mig nog inveckladt, och om en sådan beräkning af vissa skäl kan anses berättigad, tror jag att man är ännu mera berättigad att anställa sina beräkningar efter hvad jernvägarne gifvit i förhållande till deras verkliga anläggningskostnad, i hvilket fall förhållandena ej blifvit sådana, som Utskottet uppgifvit. Undersöka vi nemligen huru det i själva verket förhåller sig med inkomsten af jernvägarne i Sverige, hafva stambanorna i nettobehållning gifvit föga mer än tre procent. Bland de enskilda banorna är Gefle-Dala jernväg, som lemnat 12 procent, ett lysande undantag, men af de öfriga hafva 8 banor, som stå i förbindelse med statens, gifvit 2,925 procent, och Köping—Hult-banan 2,651 procent. De 8 banor, som ej stå i samband med statens, hafva visserligen i förhållande till anläggningskostnaden gifvit en vida högre inkomst, eller omkring 11 procent, men dessa äro endast korta lokalbanor, beräknade för en på förhand gifven trafik eller anlagda i bergslager med en högt uppdrifven rörelse, o. s. v. Jag fruktar derfore, att den beräkning, Utskottet verkställt, lofvar något mer än den kan hålla.

Då man dessutom talar om, att beräkningarne äro grundade på hvad jernvägarne hädanefter skola kosta, hafva vi i sanning ett afskräckande exempel. Frövi—Ludvika-banan är beräknad att kosta 1,320,000 R:dr för svensk mil, och det är karakteriserande för de bolag, som anlägga jernvägar med utländska penningar, att i prospekten utlofvas $12\frac{1}{2}$ procents utdelning å aktierna, hvilket förutsätter, att denna bana skulle gifva mer än 100,000 R:dr netto per banmil, under det stambanorna lemna föga mer än 27,000 R:dr, Köping—Hult-banan 19,000 R:dr, och de 8 i förening med stambanorna ställda, enskilda jernvägarne ej mer än 16,000 R:dr per banmil.

Utän tvifvel kan det i vissa fall vara fördelaktigt, att staten understöder de enskilda bolagen med $\frac{1}{4}$ af anläggningskostnaden såsom anslag, men detta anser jag egentligen vara att föredraga, då

banan är beräknad för en viss lokaltrafik, så att aktieegarne vänta sin vinst hufvudsakligen genom den lättade transporten af deras produkter, samt der orten är så intresserad af företaget och detta kostar så obetydligt, att bolaget sjelft kan tillskjuta återstoden eller åtminstone största delen deraf.

Då frågan åter är om stora företag, anser jag, för min del, att deras understödjande genom lån är riktigare. Man anför deremot, att då anspråk äro framställda på understöd för jernvägar med en anläggningskostnad af 60 millioner, skulle staten, för att kunna lemna bolagen $\frac{2}{3}$ deraf såsom lån, sjelf nödgas upplåna 40 millioner. Detta är sannt, men för det första kunde ej hela detta belopp blifva erforderligt på en gång, utan successivt, och om staten under loppet af t. ex. 10 år skulle upplåna 40 millioner, finner jag icke deri något ondt. Penningarne måste på något sätt anskaffas, och då staten erhåller dem till bättre pris än de enskilda bolagen, utan att behöfva på dem göra någon vinst, är det obestriddigen för bolagen en vinst, att upplåningen sker genom statens försorg. I sjelfva verket är detta ock det allmännas fördel, emedan det länder hela landet till skada, om större belopp, än nödigt är, utgå såsom räntor eller annuiteter.

Jag tager mig friheten härvid fästa uppmärksamheten på ett annat förhållande, som ej är utan vikt. Staten kan utan skada för sin kredit upplåna 40 millioner för ett produktivt ändamål, hvaremot denna kredit löper fara, då nästan hvarje industrielt företag, hvori utländingar här deltaga, föranleder rättgångar och förluster, hvarvid till och med statens redbarhet vid uppfyllandet af sina förbindelser blifvit satt i fråga. Man har här talat om Köping—Hult-banan och om Gellivara-frågan, som ännu icke är afslutad. För närvarande pågå inom landet tvänne företag, nemligen Oscarshamn—Nässjö- och Frövi—Ludvika-banorna, om hvilka jag anser mig skyldig säga några ord om en protest mot det missbruk af förtroendet till det svenska namnet, hvartill vissa bolag göra sig skyldiga.

Flertalet af Kammarens ledamöter har troligen sett prospekter till Oscarshamn—Nässjö-banan, och huru man deri med de mest öfverdrifna, snart sagdt löjligen uppgifter, söker locka till köp af bolagets aktier eller obligationer. Det har redan blifvit nämndt, att bolagets 5 procents-obligationer, öfvertagna af ett hus i London till 64 procent, nu utbjudas till 78 procent. Redan detta vittnar om det förtroende bolaget förtjenar. I prospekten förekomma uppgifter sådana som dessa:

“Utom lokaltrafiken skall denna jernväg erhålla en betydlig trafik både af passagerare och gods till och från Ryssland, via Göteborg, Oscarshamn och Baltisch-Port vid Finska viken i Ryssland, hvarifrån är jernvägsförbindelse med Petersburg på få timmar.”

“Produkterna från de rika svenska öarne Gotland och Öland måste nödvändigt begagna denna linie från Oscarshamn.”

Såsom särdeles viktigt framhålles bland fördelarne af denna jernväg, som direktörerne förvänta skall blifva bland de första i Sverige, att den passerar nära militärlägren vid Hultsfred och Ränneslätt. I denna skala går framställningen, med hvilken de engelska speku-

lanterna på aktier skola inlockas i detta företag. Då det en gång kommer att visa sig, att de utlovade fördelarna uteblifva, är det högeligen att befara, att de bedragne skola få en skef föreställning om vår redbarhet och den urskiljning, med hvilken staten uppmuntrar dylika företag. Den ifrågavarande jernvägen, för hvilken anläggningskostnaden är beräknad till 9,720,000 R:dr, antages i prospekten komma att gifva en nettoinkomst af 594,000 R:dr, eller 42,127 R:dr per banmil. Det är väl icke möjligt att påstå huru härmed i en framtid kan blifva, men på grund af de uppgifter jag redan förut meddelat öfver inkomsten af öfriga banor, synes mig ett sådant resultat under den närmaste tiden föga troligt.

Prospekten till Frövi—Ludvika-banan är ej synnerligen mycket bättre, kanske i vissa hänseenden tvärtom, hvarpå jag redan anfört ett bevis, och vågar nu ej upptaga tiden med flera.

Hvad jag fruktar, är, att om staten skulle understödja de större jernvägsanläggningarna med en fjerdedel af kostnaden såsom anslag, skulle följden blifva, att bolagen måste vända sig till utländska entreprenörer för att ej sjelfva nödgas anskaffa de nödiga medlen, och detta åter alstra vingleri samt slutligen för bolagen stora förluster. Visserligen finnas bland utländska entreprenörer många med både skicklighet och redbarhet, men den erfarenhet, vi redan vunnit, manar dock till iakttagande af stor försigtighet.

Såsom skäl att understödja bolagen med anslag, har blifvit anfördt, att staten, genom att med dem dela en blifvande vinst, skulle kunna återfå sina penningar, och, äfven om ej vinsten räckte till att amortera kapitalet, betrakta denna inkomst såsom en ständig ränta, som staten köpt med det beviljade anslaget. Herr Ekman har redan framhållit de stridiga intressen, som derigenom skulle uppstå vid taxors upprättande m. m. Jag tror dessutom, att staten, för att under sådant förhållande vara förvissad om sin rätt, äfven måste förbehålla sig att föra bolagets räkenskaper. Hvar och en, som känner huru ett bokslut uppgöres, vet ganska väl, att man dervid kan frambringa en synbar nettobehållning af ganska olika belopp. Bolaget kan t. ex. genom afskrifningar minska vinsten, om det är dess fördel att hålla den synliga nettobehållningen låg. Vill bolaget åter visa en stor nettobehållning, för att få en derefter lämpad utdelning, finnas äfven dertill utvägar, t. ex. genom att balansera inventarierna till ett värde högre än det verkliga. Så vidt jag förstår, kunna vid hvarje bokslut bolagets och statens intressen råka i strid. Kan denna ej i godo biläggas, uppstå obehag och möjligen rättegångar, som svårigen kunna undvikas, då Kongl. Maj:t icke i dylika frågor kan tillerkännas någon rätt att besluta.

Tiden är redan långt framskriden, och jag vill så mycket mindre än vidare upptaga den, som jag icke har anspråk att framkalla ett beslut öfverensstämmande med min mening. Jag har endast velat uttala denna på förhand, heldre än reservera mig efter beslutet, och anhåller slutligen endast att få förena mig med Grefve J. O. Mörner.

Herr Bennich: Då vi alla synas vara eniga deri, att staten

bör, såvidt möjligt är, understödja alla nyttiga jernvägsföretag, men skilja oss i afseende å sättet för bidragens utgående, ber jag att få gifva tillkänna, att, enligt min tanke, det i allmänhet är lämpligare att lemna lån till $\frac{3}{4}$. Fall kunna dock gifvas, då de enskilda jernvägsbolagen äro bättre betjenta med anslag till $\frac{1}{4}$ och då det kan vara för staten förmånligare att lemna sådant understöd. I afseende å de olika formerna för beviljande af understöd ansluter jag mig således till Grefve af Ugglas' förslag, men i afseende å vilkoren för direkta anslags utgående tillåter jag mig göra en hemställan om någon modifikation i detsamma. Grefve af Ugglas vill befrämja enskilda jernvägsföretag i ännu högre grad än Kongl. Maj:t föreslagit, och därför tillstyrker han lägre annuitet å lånebeloppen, än Kongl. Maj:t, hvaremot han omfattar Kongl. Maj:ts förslag i hvad det afser vilkoren för åtnjutande af anslag och bibehåller stadgandet att nettovinsten utöfver 4 $\frac{1}{2}$ procent skall delas lika emellan staten och bolaget.

Enligt min tanke bör staten ej hafva högre anspråk än att som aktionär få ränta på sina penningar, och därför tror jag rättvist, att staten tager af öfverskottet utöfver 4 $\frac{1}{2}$ procent så mycket, att äfven den kommer i åtnjutande af 6 procents ränta å sitt kapital, men att den derutöfver möjligen uppkommande behållningen pro rata parte fördelas.

Af en talare har blifvit nämndt, att det ej vore lämpligt att staten ingick såsom aktionär, emedan staten ej kunde kontrollera bolagens förvaltning och redovisning; räkenskaperna kunde nemligen föras på mångahanda sätt, och en talare ansåg, att, genom en åtgärd, sådan som den föreslagna, skulle en förstärkning af Kammarrätten blifva af behovet påkallad. Jag tror, att ingenting i dessa hänseenden bör vara att befara, om man observerar, att staten skulle insätta både ledamot i direktionen och revisor, och antagligt är väl, att staten vid valet af dessa personer iakttager erforderlig omsorg. I andra länder, t. ex. Norge, är det regel att staten och kommuner ingå i enskilda jernvägsföretag såsom aktionärer, och jag har ej hört talas om, att der skett underslef, eller att några extra ordinarie åtgärder blifvit af behof påkallade. Jag skulle således, jemte det jag instämmer med Grefve af Ugglas i hans förslag, i öfrigt vilja föreslå, att 3:dje momentet i samma förslag, beträffande anslag utan återbetalningsskyldighet, erhöles följande lydelse, nemligen:

att, när jernvägs behållna inkomst för något år öfverstiger 4 $\frac{1}{2}$ procent af anläggningskostnaden, enligt det fastställda kostnadsförslaget, öfverskottet tillfaller staten, intill dess den å sitt lemnade bidrag undfar sex procent, hvarefter möjligen ytterligare uppkommande öfverskott fördelas emellan staten och jernvägsbolaget i förhållande till hvar deras bidrag till jernvägens utförande. Men då så många skiljaktiga meningar blifvit framställda om lämpligaste sättet att understödja de enskilda jernvägsföretagen, och Kammarens ledamöter vid denna sena timma äro så trötta, att de knappast torde hålla tankarne samlade för att skilja emellan alla dessa olika förslag, sluter jag mig till yrkandet, som här blifvit framställt, om återremiss å denna punkt.

Herr Statsrådet Bergström: Då fråga uppstår om understöd från statens sida af enskilda jernvägsanläggningar, anser jag två ledande grundsatser kunna uppställas, hvilkas riktighet icke med framgång läter bestridas. Den ena är, att man bör understödja jernvägarne sålunda, att de verkligen blifva hulpna; den andra, att understödet bör lemnas på sådant sätt, att staten gör den minsta möjliga uppoffring. För min del håller jag före, att det understödssätt, Utskottet, hvad angår de i punkten 6 mom. a) afsedda banor, föreslagit, nemligen att statsbidrag utan återbetalningsskyldighet beviljas ifrågavarande jernvägsanläggningar till belopp motsvarande högst en fjerdedel af fastställda anläggningskostnaden, icke motsvarar de grundsatser, som jag nyss uppställt, utan att tvärtom det gamla systemet att lemna två tredjedelar af anläggningskostnaden såsom försträckning eger företräde. En ledamot af jernvägskomitén, som reserverat sig mot komitéens betänkande i denna del, har i den afgifna reservationen sökt visa, att det af komitéen förordade så kallade presentsystemet skulle kasta intressenterna i de enskilda jernvägsbolagen i utländska entreprenörers armar; och följderna deraf hafva lifligt skildrats af Grefve Hamilton. I ett afseende tillåter jag mig supplera hans uppgifter. Den olyckliga Nässjö—Oscarshamn-banan har, såsom bekant är, räkat i utländska entreprenörers händer; och desse hafva i en äldre prospekt uppgifvit förhållanden, hvilka, såsom Kammararen torde finna, strida mot verkliga förhållandet. Prospekten innehåller nemligen, att *“kostnaden för banbyggnaden blifver endast 5,550 pund sterling per engelsk mil, innefattande allting äfven rörliga materielen, så att en obetydlig trafik kommer att gifva en god utdelning; men, med de fördelar denna linie eger, väntas det med visshet att den skall blifva högst “lucrative”, så mycket mera, som svenska staten har beviljat en stor summa som skänk, och inom kort med största sannolikhet kommer att lemna ett ännu större anslag, i öfverensstämmelse med en lag, som gick igenom 1863, förpligtande Regeringen, att utan återbetalningsskyldighet lemna ett anslag af en fjerdedel af anläggningskapitalet till alla de jernvägar som gillas af Riksdagen, såsom denna har blifvit.”* För den, som förstår hvad han läser, faller den motsägelse, som de upplästa orden innehålla, genast i ögonen. Om åberopade lagen blifvit utfärdad, behöfde ej talas om sannolikheten att den komme att efterleivas. Häri ligger den största humbugen. Vidare vet man till hvad pris bolagets obligationer blifvit utsläppta i London, eller 74 procent. Jag behöfver näppeligen yttra mig utförligt, för att få utdömdt ett system, som medför dylika följder, okända under den tid, då man med försträckning understödde enskilda jernvägsföretag. Derföre vågar jag och ifrigt förorda det af Kongl. Maj:t företrädesvis föreslagna sättet att understödja enskilda jernvägsanläggningar, ett sätt, som är gammalt och bepröfvadt. Den fordran synes mig med befogenhet kunna uppställas, att man, innan det alldeles öfvergifves, med giltiga skäl visar, att det medfört skadliga verkningar och följder för staten, och att det system, man vill sätta i stället, är bättre än det gamla; men, såvidt jag förstår, har man hittills brustit i en sådan bevisning.

Beträffande de föreslagna villkoren för meddelande af försträck-

ning åt enskilda jernvägsföretag, hafva meningarne derom varit delade. Herr Ekman har särskildt uppfordrat mig att yttra mig om dessa vilkor. I anledning deraf får jag fästa uppmärksamheten derpå, att emellan hans förslag och Regeringen råder icke obetydlig skilljaktighet. Han förutsätter nemligen, att staten icke skall göra någon uppoffring. Ehuru han anser ränta under de första åren icke böra utbetalas, lägger han dock den upplupna räntan till kapitalet och förräntar ytterligare detta förökade kapital; och genom det amorteringssätt han föreslagit får staten slutligen igen allt sitt. Deremot har Kongl. Maj:t föreslagit räntefrihet och frihet från amortering under vissa år. I sjelfva verket äro således de af Herr Ekman förordade försträckningsvilkor strängare än dem Kongl. Maj:t föreslagit. Deremot kan den frågan uppkastas, huruvida icke, sådant oaktadt, de förra villkoren kunna lättare än de sednare af de enskilda jernvägsbolagen fullgöras. Skulle förhållandet befinnas vara sådant, har jag för min del icke något att erinra mot en modifikation af de i propositionen föreslagna vilkor, åsyftande att underlätta bolagens förmåga att fullgöra sin återbetalningsskyldighet. Å ena sidan kan man visserligen med detta mål för ögonen önska, att icke alltför stränga vilkor uppställas; men å andra sidan tjena någorlunda stränga vilkor att afskräcka från lättare än de medelst erhållande af statsunderstöd åstadkomma banor, hvilka icke kunna bära sig och derföre icke heller äro förtjenta af understöd.

Det torde vara för Kammaren upplysande att höra, att Andra Kammaren redan till en del afgjort förevarande fråga och beslutit, "att till låneunderstöd för enskilda jernvägsanläggningar beviljas och till Kongl. Maj:ts disposition ställes ett extra anslag af tio millioner R:dr, att utgå under fem år med två millioner under hvardera af åren 1872, 1873, 1874, 1875 och 1876; å hvilket anslag Kongl. Maj:t eger när som helst anvisa af Kongl. Maj:t beviljade understödsbelopp, att utgå med högst de här ofvan för hvarje år bestämda belopp samt i enlighet med följande vilkor och bestämmelser:

1:o) att kostnadsförslag och arbetsplan fastställas af Kongl. Maj:t, som och närmare bestämmer de ställen, hvilka jernväg skall beröra; och

2:o) att låneunderstödet må utgöra högst två tredjedelar af anläggningskostnaden efter det fastställda kostnadsförslaget, samt lyftas i mån af arbetets fortgång, på sätt och å tider Kongl. Maj:t bestämmer.

Frågan om öfriga vilkor för erhållande af försträckning har deremot blifvit af Andra Kammaren återremitterad. Det tillkommer icke mig att här framställa något yrkande, minst om återremiss; men jag vill icke fördölja min mening, att en återremiss, beslutad jemväl af denna Kammare, möjligen skulle kunna leda till en lycklig lösning af frågan.

Till sist vill jag yttra några ord i en fråga, hvarom jag äfven blifvit uppfordrad att uttala mig. En talare på Östgötabanken har förmenat, att uttrycket i Kongl. Maj:ts proposition, att "de färdigbygda banorna utgjorde säkerhet för de af staten lemnade försträckningar", står der egentligen utan någon betydelse. Vilket, att en-

skild bana, som af staten undfått försträckning, skall jemte dertill hörande byggnader och materiel utgöra säkerhet eller underpant för statens fordran, är dock icke, så som nämnde talare förmenat, utan all betydelse. Uti det kontrakt, som emellan staten och enskildt jernvägsbolag upprättas angående försträckning och villkoren därför, pantförskrifver bolaget sin bana med tillbehör. Denna pantförskrifning sker i full öfverensstämmelse med båda statsmakternas sammanstående beslut. Visserligen kan med någon befogenhet invändas, att dylik pantförskrifning icke bereder staten en verklig sakrätt, jemförlig med andra sådana, hvarom i lag stadgas; men jag håller dock före, att banans egenskap af allmän väg, i förening med det allmänt kända förhållandet, att banan af båda statsmakterna förklarats utgöra säkerhet för statens fordran, skall vara tillräcklig att förhindra, att enskilde fordringsegare kunna tillgripa banan för gäldande af bolagets skuld till dem. Vid 1869 års riksdag var det starkt fråga om sökande af in-teckning i de enskilda jernvägsanläggningarne till säkerhet för den försträckning, som staten lemnat. Det var Stats-Utskottet som väckte förslaget härom; men i båda Kamrarne anfördes häremot sådana betänkligheter, att frågan föll. Det möter stora svårigheter att försöka en undantagslagstiftning, som i viss mån rubbar hela pantinstitutet; men frågan lär väl icke vara alldeles olöslig. Jag föreställer mig nemligen, att om på grund af lag man af de särskilda delar eller utmål, som ligga inom en rätts domsområde och tillsammans utgöra den genom samma område framlöpande jernbansträckning, kunde bilda en complex, så skulle genom in-teckning af denna complex vid vederbörlig domstol en verklig sakrätt i banan kunna beredas. Åstadkomme man dertill en rättsfiktio, enligt hvilken banans materiel ansåges vara lika oskiljaktigt förenad med banan som t. ex. växande skog eller gröda är med jorden, så skulle äfven materielen kunna vara skyddad för utmätning. Jag tilltror mig emellertid icke att för närvarande utfästa något, i afseende på en dylik lagstiftning; men saken är så behjertansvärd, att den förtjenar att tagas i allvarligt öfvervägande.

Friherre Funck: Jag skall icke länge besvara Herrarne; men jag anser mig vara berättigad att besvara en talare från Södermanlandsbänken, som jag tror gjort mig en orättvisa i anledning af den jemförelse jag anställde mellan Utskottets beräkningar och hans.

Mitt hufvudskäl vid besvarandet af hans anmärkning var, att jag valt samma utgångspunkt som han, nemligen 4½ procent nettoinkomst från och med 6:te året, och att jag, då här var fråga om en jemförelse, ansåg mig dertill vara fullt berättigad. Det var först i andra rummet, som jag sökte visa att den hittills vunna erfarenheten från de 8 enskilda jernvägar, som stå i samband med stambanorna, bekräftade mitt antagande och jag vidhåller ännu denna åsigt, ehuru obehöflig för min bevisning.

För öfrigt angående de mångahanda svårigheter, som skulle göra det omöjligt att kontrollera inkomsterna å de enskilda banorna, så ber jag blott få erinra om de många länder, der räntegaranti eger rum.

Hvad beträffar Nässjö—Oscarshamn-samt Frövi—Ludvikabannorna, så kan jag icke inse hvad dessa hafva med denna fråga att

göra, då några kostnadsförslag ej blifvit för dessa banor af Regeringen fastställda eller ens pröfvade och således den garanti, som uti en sådan pröfning alltid förefinnes, ej i afseende på dem kunnat visa sin verkan. Att äfven hädanefter det kan inträffa, att ett eller annat utländskt bolag kan komma med osanna uppgifter i utlandet, lär väl ej på något sätt kunna förekommas.

Grefve Mörner, Carl Göran: Af det yttrande, som chefen för Civil-departementet nyss haft, torde Kammaren hafva inhemtat, att det, enligt hans åsigt, skulle vara fördelaktigare att understödja jernvägsanläggningar med lån än med direkta anslag; men då han tillika förklarar, att Kongl. Maj:ts proposition innefattade förslag i sådan syftning, vågar jag deremot inlägga en protest, återopande samma nådiga proposition, der det i 2:dra punkten heter: "att statsunderstöd må utgöra, när det beviljas i form af försträckning, högst två tredjedelar och, när det utgår såsom anslag utan återbetalningsskyldighet, jemnt en fjerdedel af anläggningskostnaden efter det fastställda kostnadsförslaget, samt lyftas i mån af arbetets fortgång, på sätt och å tider, Kongl. Maj:t bestämmer". Deraf framgår otvetydigt, att Kongl. Maj:ts proposition upptager båda sätten att understödja enskilda jernvägsanläggningar. Enligt det beslut, som Kammaren redan fattat, har man emellertid uteslutit frågan om bestämmandet af ett maximum eller minimum och lemnat allt till Kongl. Maj:ts disposition, så att understödet kan utgå med $\frac{3}{4}$, $\frac{2}{3}$ eller hälften af anläggningskostnaden eller med hvad belopp Kongl. Maj:t kan finna för godt att bestämma. Det blir så mycket klarare, att detta varit Kammarens mening, som i det på förmiddagen fattade beslutet blifvit uteslutet just den i Kongl. Maj:ts proposition befintliga hänvisning till de efterföljande villkoren och bestämmelserna, innefattande, ibland annat, att understödet skulle ske, när det beviljades i form af försträckning, med *högst* $\frac{2}{3}$ och, när det utginge såsom anslag utan återbetalningsskyldighet, med *jemnt* $\frac{1}{4}$ af anläggningskostnaden.

Nu har här blifvit väckt fråga om till hvad belopp annuiteten skulle beräknas i händelse lån komme att beviljas. Kongl. Maj:ts proposition föreslår i det fallet 7 procent af ursprungliga försträckningsbeloppet, men några hafva yrkat nedsättning häri. Jag vill icke uttala mig om, hvilkendera som kan hafva mesta skäl för sin uppfattning; men hvad jag tycker mig kunna se temligen klart, med den erfarenhet som våra jernvägar hittills lemnat, är att, om åt de enskilda bolagen valet lemnas öppet att underkasta sig en annuitet af 7 procent å försträckning till högst $\frac{2}{3}$ af anläggningskostnaden eller att erhålla $\frac{1}{4}$ deraf såsom anslag utan återbetalningsskyldighet, med förbindelse i sistnämnda fall att, då jernvägens behållna inkomst för något år öfverstiger $4\frac{1}{2}$ procent af anläggningskostnaden, hälften af öfverskottet skulle tillfalla staten, så skulle det icke finnas ett bolag bland hundrade, som icke valde det sistnämnda sättet, enär det är temligen gifvet, att, oaktadt den framtida utsigten för staten till andel i öfverskottet, staten i de flesta fall kommer att få ingenting. Jag får derföre anhålla att, i fall en återremiss skulle blifva beviljad, Statsutskottet måtte vara betänkt på, huru det nu till understöd för en-

skilda jernvägar beviljade belopp skall kunna med statsmedel amorteras, ty att detta icke kommer att ske genom de enskilda bolagen, tror jag vara alldeles klart. Behöfves det exempel i detta fall, så tager jag mig friheten nämna ett gammalt bolag, nemligen Höganäs stenkolsbolag. Det hade uti sina ursprungliga bolagsreglor intagen skyldighet, att, när dess afkastning uppgick till ett visst belopp, så skulle en del deraf tillfalla staten, men att denna förbindelse sedermera förfallit, är bekant. Enahanda var förhållandet med Nya Trollhätte kanalbolag. Detta sistnämnda bolag hade i många år en högre inkomst än den, vid hvars uppnående statens rätt till delaktighet i afkastningen skulle inträda, men sedan staten, efter hvarjehanda omgångar, börjat komma i åtnjutande af andel i inkomsten, hvilken, då anspråk derå först väcktes, icke var så ringa, har den behållna inkomsten äfven börjat visa minskad benägenhet att stiga, på samma gång som bolagets omkostnads-, aflönings- och pensionsstat visat en tendens att växa.

Skulle frågan om bestämmande af vilkoren för understöden af Kammaren anses ännu vara öppen, torde försigtigast vara att densamma återremitteras till Utskottet.

Grefve af Ugglas: I anledning af den underrättelse, som chefen för Civil-departementet lemnat oss angående Andra Kammarens beslut i denna fråga, ett beslut som synes vara fattadt i enahanda riktning som denna Kammare, efter hvad jag trott mig förmärka, omfåttar, får jag, för att förekomma att icke någon svårighet må uppstå vid den slutliga uppgörelsen, återtaga mitt förut gjorda yrkande och förena mig med dem som yrkat återremiss.

Grefve Hamilton: Jag har begärt ordet för att erkänna, att det var ett förbiseende af mig att icke ihågkomma den anmärkning, som Friherre Funck gjorde, att Stats-Utskottet vid sina beräkningar utgått från den förutsättning, som äfven jag antagit i afseende å de möjliga inkomsterna å jernvägarne. Det har dock icke samma betydelse för mig, emedan jag antager, att då staten skall lemna lån, är det nödigt att derför stadga sådana vilkor, att statens säkerhet vore betryggad, utan afseende på hvilka inkomster jernvägarne komma att få.

Herr Statsrådet Bergström: Af fruktan, att mitt förra yttrande möjligen kunde vara missförstådt hade jag för att fullständiga densamma begärt ordet innan Herr Grefve Mörner yttrade sig. Hade jag icke gjort detta skulle dock hans yttrande gifvit mig en osökt anledning dertill. Kongl. Maj:ts proposition innehåller, såsom Grefve Mörner mycket riktigt anmärkte, att systemet af anslag utan återbetalningsskyldighet icke är absolut förkastligt. Men Kongl. Maj:ts proposition skiljer sig från jernvägskomitéens och Stats-Utskottets förslag deri att, då dessa anse detta så kallade presentsystem vara förträdesvis lämpligt för större jernvägsanläggningar, men deremot försträckning för de små eller tertiär-nätets banor, så finner Kongl. Maj:it de större jernvägsanläggningarne lämpligast kunna och bära

medelst försträckning understödjas, af skäl att, ju större anläggningskostnaden är, desto svårare har bolaget att anskaffa erforderliga medel. Hvad deremot angår de små banorna, så har Kongl. Maj:t icke utdömt systemet af anslag utan återbetalningsskyldighet till en fjerdedel af anläggningskostnaden. För att i möjligaste korthet angiöra skiljaktigheten emellan Kongl. Maj:ts proposition och Utskottets förslag tillåter jag mig yttra, att hvad Utskottet förordat såsom regel har Kongl. Maj:t föreslagit såsom undantag och tvärtom.

Vidare anser jag mig icke behöfva tillägga mitt förra yttrande.

Herr Nordenfelt: För att förenkla förhandlingen ber jag att få återtaga mitt förut gjorda yrkande och förena mig med dem som yrkat återremiss.

Sedan öfverläggningen härefter förklarats slutad, yttrade Herr Grefven och Talmannen, att under densamma hade afgifvits följande yrkanden: 1:o att Utskottets förslag i förevarande delar måtte bifallas; 2:o, af Herr Leijonaecker, att samma förslag skulle antagas med den förändring, att momentet d) erhöle följande lydelse: "Så snart nettobehållningen af trafiken å sålunda understödd jernväg uppgår till 4½ procent af anläggningskostnaden efter det fastställda kostnadsförslaget, skall staten under all framtidig uppbära sex procent å det statsbidrag, som för jernvägens byggande blifvit utbetaldt"; 3:o, af Grefve Wachtmeister, Hans. att följande stadganden måtte af Kammaren antagas, nemligen: "att för understödjande af enskilda jernvägsanläggningar, vare sig medelst försträckning eller anslag utan återbetalningsskyldighet, enligt hvad Kongl. Maj:t, efter pröfning af omständigheterna, i hvarje särskildt fall finner lämpligt, följande vilkor och bestämmelser i öfrigt må föreskrivas: 1:o att statsunderstöd må utgöra, när det beviljas i form af försträckning, högst två tredjedelar och, när det utgår såsom anslag utan återbetalningsskyldighet, jemnt en fjerdedel af anläggningskostnaden efter det fastställda kostnadsförslaget, samt lyftas i mån af arbetets fortgång på sätt och å tider Kongl. Maj:t bestämmer; 2:o, att, hvad särskildt angår försträckning: a) annuiteten beräknas till sex procent å ursprungliga försträckningsbeloppet, af hvilken annuitet först godtgöres ränta efter fem för hundra å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgör afbetalning derå; b) räntefrihet må beviljas för högst tre år, dock icke utöfver ett år ifrån den dag då, enligt Kongl. Maj:ts bestämmelse, jernväg sednast skall vara färdig och för trafik öppnad; c) kapitalafbetalning vidtager tre år efter sistnämnda dag; d) banan med alla dertill hörande byggnader och materiel utgör underpant för den af staten lemnade försträckning; 3:o beträffande anslag utan återbetalningsskyldighet, att när jernvägs behållna inkomst för något år öfverskjuter fyra och en half procent af anläggningskostnaden, enligt det fastställda kostnadsförslaget, hälften af öfverskottet tillfaller staten"; 4:o, af Friherre Funck, att Kammaren skulle antaga de af Grefve Wachtmeister förordade stadganden endast med
den

den förändring, att annuiteten beräknades till sju i stället för sex procent; 5:0 af Herr Ekman, Carl, att de af Grefve Wachtmeister förordade stadgandena måtte antagas, med undantag af momenten a), b) och c), i hvilkas ställe borde införas följande bestämmelse: "å lånesumman beräknas fem procent årlig ränta från den dag särskild del deraf blifvit lyftad, hvilken ränta vid hvar och ett års slut tilläggas kapitalet, med iakttagande deraf, att från och med följande års början räntan beräknas å det sålunda tillökade beloppet. Under de första fem åren, räknade från det år då första delen af statsbidraget blifvit lyftad, vore bolaget befriadt från inbetalning å skulden; men från och med det sjetta året skall bolaget vid slutet af hvarje år verkställa en genom lånekontraktet till beloppet bestämd årlig afbetalning enligt uppgjord amorteringsplan, så att hela lånesumman jemte derå beräknad ränta varder till fullo betald sednast inom 50 år från den dag jernvägen enligt kontraktet bör vara fullbordad och till allmän trafik upplåten. Skulle det förfallna inbetalningsbeloppet icke å föreskrifven tid erläggas, skall därför af bolaget utgöras ränta efter sex procent för året, intill dess samma belopp blifvit inbetaldt"; samt slutligen 6:0, att förevarande delar af Utskottets förslag skulle återförvisas.

Härefter framställdes särskilda propositioner å de fem första yrkandena, hvarvid svarades nej, och slutligen proposition på återremiss, som med ja besvarades.

Mom. e och f samt hufvudmomentet C.

Dessa delar af punkten blefvo, uppå yrkanden af Grefve af Ugglas, till Utskottet återförvisade.

7:de punkten.

Grefve Wachtmeister, Hans: Efter den utgång, som föregående punkt fått, vill jag, för min del, icke yrka annat än återremiss äfven af den nu föredragna. Jag vill blott tillägga ett par ord och lägga Utskottet på hjertat, att söka finna den bästa möjliga utväg för att möjliggöra utförandet af denna bana. Jag behöfver icke i denna Kammare tala om dess nödvändighet, utan vill endast nämna några ord om sättet för dess utförande. Efter hvad jag har mig bekant, tror jag mig kunna tillkännagifva, att, såvida annuiteterna ej blifva bestämda till lägre belopp, intressenterna i denna jernvägsanläggning helst skulle se om för densamma beviljades ett anslag utan återbetalningsskyldighet till en fjerdedel af anläggningskostnaden, på de vilkor för öfrigt som af Utskottet blifvit föreslagna, för såvidt det blir möjligt att inom landet upplåna återstoden och icke behöfva vända sig till utländska entreprenörer. Vid banans utförande genom af staten lemnadt lån till två tredjedelar möter den svårighet att då fordras en aktieteckning af eu tredjedel af anläggningskostnaden eller 1,300,000 R:dr, hvaremot vi icke hafva lyckats uppbringa

teckningen till mer än 1,060,000 R:dr och det återstår således att anskaffa 240,000 R:dr, hvilket kan tyckas vara en småsak, men dock, ehuru jag hoppas ej alldeles omöjligt, blifver förenadt med de största svårigheter. Från den ena ändpunkten af banan eller staden Wexiö kunna vi icke påräkna några bidrag, då nämnda stad för banan Wexiö—Alfvesta fått göra stora ansträngningar. Å landet har allmogem icke heller kunnat förmås att i nämnvärd mån deltaga uti teckningen; endast ett par bruk hafva lemnat bidrag dertill. Allt beror således på Carlskrona stad, hvars bemedlade innevärdare till en stor del bestå af löntagare, såsom flottans officerare och embetsmän, hvilka i allmänhet icke hafva något intresse för denna bana. Det är således nästan endast genom stora ansträngningar af stadens affärsmän, och genom ett af staden utfästadt bidrag som teckningen kunnat uppbringas till sitt nuvarande belopp. Måhända funnes det ett sätt att lösa denna svårighet, om Utskottet ville föreslå, att staten i nödfall toge aktier till ett belopp af högst 300,000 R:dr, för den händelse att aktieteckningen icke på annat sätt kunde uppbringas till det erforderliga beloppet. Anses banan ur statens synpunkt nödvändig, så vore detta en ofelbar utväg att försäkra sig om dess snara fullbordande. Detta är emellertid blott en lös idé, som jag här framkastat, utan någon bestämd förhoppning, att densamma skall kunna realiseras. Jag har endast velat påpeka denna utväg och önskar att Utskottet måtte finna någon sådan, som gör det möjligt att utan uppskof bringa denna för staten lika mycket som för hela sydöstra Sverige viktiga jernvägsförbindelse till stånd.

Punkten återförvisades.

8:de punkten.

Herr Berg: Då Kammaren redan har beslutat öfverlemna till Kongl. Maj:t att för följande år disponera de anslag, som Kammarren för enskilda jernvägsanläggningar beviljat, och Andra Kammarren fattat samma beslut, fast med olika belopp, och ehuru jag visserligen för min del anser, att den jernväg mellan Billesholm och Tågarp, hvarom jag tagit mig friheten väcka motion, derigenom kommer i de bästa händer, då den är i Kongl. Maj:ts, så vill jag blott inlägga min protest mot den uppfattning Stats-Utskottet haft om nyttan af denna jernväg och den uraktlåtenhet som Stats-Utskottet visat densamma. Jag vill icke framställa något yrkande, utan nöjer mig med att detta mitt anförande må blifva till protokollet anteckadt.

Herr Sahlin: Jernhandteringens oafvisliga behof af jernvägar har hittills i ganska ringa mån blifvit tillgodosedt. Dock har tid för tid allt tydligare framstått, att jernhandteringen, endast med hjälp af ändamålsenliga jernvägar, kan höjas till det, som den bör vara: stor och gagnande. Detta har blifvit fullt klart, sedan erfarenheten lärt, att det är nödvändigt för jernhandteringens bestånd och utveckling att frågå sjelfva det sätt, hvarpå den hittills bedrivits. Det nya sättet fordrar att stora massor af råämne sammanfö-

ras på de ställen der jern tillverkning skall ega rum. Detta kan icke ske, under de förhållanden som nu äro, i täflan med den utländska jern tillverkningen. En jernväg från Falun till Krosskärr skall undanrödja dessa skadliga förhållanden för så stor del af landet, att derinom anses bedrifvas omkring en tredjedel af den svenska jern tillverkningen. Det torde icke lida något tvifvel att detta jernvägsföretag skall fullt återbetala det kapital, som behöfves för dess utförande. Men vid arbete i den nya riktning, som jern tillverkningen måste taga, erfordras ett mycket stort kapital för att bygga nya verkstäder och för att åstadkomma den stora och förädlade tillverkning, som deraf blifver en följd. Derföre torde de, som bo omkring denna jernväg, icke kunna, åtminstone icke utan stor skada, skaffa det kapital, som behöfves för att bygga jernvägen utan understöd af staten. Om denna jernväg komme att byggas af ett utländskt bolag, och detta bolag komme att bestå af utländska jern tillverkare, så torde den svenska jern tillverkningens bestånd komma i fara, ty på den föreslagna jernvägen kunna svenska jernmalmer utföras ur landet på den kortaste vägen och på det billigaste sättet. Ett sådant bolag skulle lätt i sitt intresse finna utvägar att fördyra om icke förhindra svensk jernmalms begagnande i Sverige, på samma gång, som de utländska jernverk, för hvilka jernvägen vore bygd, finge utmärkta svenska jernmalmer till ett för dem önskvärdt pris. Blefve förhållandena sådana torde hvarje försök att upprätthålla svensk jern tillverkning möta de största svårigheter, och sådana kunna frukterna blifva af den, enligt min åsigt, förderfliga tankegång, som, det synes mig, sammanblandar den verksamhet, staten utöfvar i utförande af jernvägar för att göra vårt lands spridda men stora tillgångar tillgängliga för folkets arbete, med den industriella verksamhet, som den enskilde utöfvar i arbetet för sitt bröd. De delar af landet, som närmast skulle hafva fördel af den föreslagna jernvägen, om den blefve ett svenskt företag, ega stora skogar, starka vattenfall och rika jerngrufvor, men de stora afstånden med nuvarande ofullkomliga kommunikationsmedel hindra, att dessa naturliga förmåner kunna ändamålsenligt begagnas. Om dessa förhållanden fortfarande, så förryckes en dugande befolkning från det arbete, som dess lands naturliga tillgångar åt dem anvisat. Om jernvägen komme till stånd skall detta rättas och vissheten att kunna utstå täflan med den utländska jern tillverkningen skall gifva nytt lif åt den svenska. Den föreslagna jernvägen skall ock i högsta grad gagna trävaru rörelsen och många andra industrigrenar och visserligen genom en stor och hastig industriell utveckling gifva stora fördelar åt staten.

I ändamål att göra så betydliga delar af landet med så stora naturliga tillgångar tillgängliga och nyttiga, har jag vågat i en motion begära understöd genom lån för utförande af en jernväg mellan Falun och Krosskärr. Stats-Utskottet har ansett sig kunna hemställa till Riksdagen att motionen icke må till någon vidare åtgärd föränleda. Jag anser, att här finnas sådana hinder för den industriella utvecklingen, som staten bör undanrödja eller gifva hjälp att undanrödja, och att här kan staten gifva sådan hjälp utan annan uppoffring än omtanke för en arbetsam befolkning och Sveriges kanske naturligaste industri. Jag måste beklaga en statshushållning, som icke

finner medel att understödja ett i ekonomiskt afseende så fördelaktigt och af det aldra största behof påkalladt företag.

Öfverläggningen förklarades slutad och punkten bifölls.

Sedan Utlåtandet sålunda blifvit genomgånget, anmälde sig och yttrade

Herr Hallenborg: Då den sjette punkten af detta betänkande i förmiddags var föremål för Kammarens öfverläggning, deltog jag icke deri, dels för att icke upptaga Kammarens tid och dels derföre, att jag icke kunde föreställa mig, att Kammarens beslut skulle blifva sådant det blef; och då jag för min del anser detta beslut vara principiellt oriktigt, får jag deremot anmäla min reservation.

Friherre Stjernblad: Då icke heller jag deltagit i diskussionen vid den sjette punkten litt. A och B och ej heller jag anser det beslut, som blifvit fattadt, vara gagneligt, får jag anmäla min reservation mot detta beslut.

Föredrogos, men begärdes af flere ledamöter ånyo på bordet, Stats-Utskottets nedannämnda, den 15 dennes bordlagda Memorial och Utlåtanden, nemligen:

N:o 45, i anledning af erhållen återremiss å mom. e) och f) af Stats-Utskottets Utlåtande N:o 40;

N:o 46, i anledning af Kongl. Maj:ts nådiga proposition angående understöd af allmänna fattigvårdsmedel åt arbetsföre svenske medborgare, hvilka i nödställd belägenhet aflemnas å svensk gränssort;

N:o 47, i anledning af väckt motion om anslag för uppsättande af ett kungörelseblad under benämning: "Sveriges allmänna tidningar" m. m.;

N:o 48, i anledning af väckt motion angående vidtagande af åtgärd för att åstadkomma större fullständighet af "Svensk Författningssamling" och om anslag för detta ändamål;

N:o 49, i anledning af Stats-kontorets underdåniga berättelse angående statsverkets spanmålsrörelse, undsättningsfonden och f. d. magasinssifonden;

N:o 50, angående förändradt stadgande om räntebärande obligationers uppköpande af Riksgälds-kontoret;

N:o 51, angående uppkomna besparingar å medel, afsedda för inlösnings af Riksgälds-kontorets obligationer och räntekuponer;

N:o 52, i anledning af Kongl. Maj:ts nådiga proposition angående försäljning af en Göteborgs hospital tillhörig qvarnlägenhet i Fors ström af Ale härad och Elfsborgs län;

N:o 53, i anledning af väckt motion angående eftergift af kronans rätt till danaarf efter åtskilliga, inom Westerviks samhälle afidna personer;

N:o 54, i anledning af Kongl. Maj:ts nådiga skrifvelse med öfverlemnande af förteckningar öfver de för statsverkets räkning utarrenderade egendomar.

Föredrogs, men begärdes af flere ledamöter ånyo på bordet Andra Kammarens den 20 dennes bordlagda protokollsutdrag N:o 174, med delgifvande af Kammarens beslut öfver dess Tillfälliga Utskotts Utlåtande N:o 25, i anledning af en utaf Herr J. Rundbäck väckt motion, om tillägg till Kongl. förordningen den 18 Juni 1864, angående utvidgad näringsfrihet.

Föredrogs, men begärdes af flere ledamöter ånyo på bordet Första Kammarens Tillfälliga Utskotts den 20 dennes bordlagda Betänkande N:o 2, i anledning af Herr Casparssons motion om revision af gällande föreskrifter rörande øder.

Grefve Hamilton, Henning: På det föredragningen af Konstitutions-Utskottets betänkande N:o 6, angående ny föreningsakt, hvilket blifvit bordlagdt endast en gång och derfore skulle komma att sättas sist på föredragningslistan, icke måtte blifva allt för länge fördröjd, hemställer jag, att Kammaren måtte sätta detta betänkande främst på föredragningslistan till nästa plenum och att Lag-Utskottets betänkanden N:ris 20 och 21 blifva uppflyttade näst efter Stats-Utskottets betänkande N:o 54. Dessa Lag-Utskottets betänkanden äro nemligen bordlagda två gånger och torde böra behandlas före Kammarens Tillfälliga Utskotts betänkande.

Denna hemställan bifölls.

Kammaren åtskiljdes kl. $\frac{1}{2}$ 1 på natten.

In fidem
O. Brakel.
