

Måndagen den 19 Maj.

Kl. 11 f. m.

§ 1.

Justerades protokollet för den 12 innevarande månad, äfvensom protokollsutdrag rörande de i gårdagens sammanträde fattade beslut.

§ 2.

Herr Talmannen tillkännagaf, att Herr Friherre *Ericson* skriftligen anmält sig vara af sjukdom förhindrad att denna dag deltaga i Kammarrens förhandlingar.

§ 3.

Föredrogs ånyo och bordlades för andra gången Första Kammarrens protokollsutdrag N:o 221, med delgifvande af nämnde Kammarrens beslut öfver dess Tillfälliga Utskotts utlåtande N:o 12, i fråga om ändring i grunderna för meddelande af tillåtelse för utländing att här i riket förvärfa och besitta fast egendom eller idka bergsbruk m. m.

§ 4.

Förekom till afgörande Stats-Utskottets utlåtande N:o 104, i anledning af Kongl. Maj:ts nådiga proposition om anvisande af medel till inlösen för statens räkning af Kongl. Svenska aktiebolaget för jernväg mellan Köping och Hult tillhöriga jernbanan från Örebro öfver Arboga till Köping.

Härvid anförde:

Herr Gumælius: Köping—Hults jernväg utgår, som Herrarne veta, från Örebro och sammanbinder denna stad med Köping, ehuru den icke i sitt namn fått någon antydning om den förra utgångspunkten. Det må under sådana förhållanden icke anses oriktigt att representanten från Örebro vill yttra några ord i föreliggande fråga, och det skulle nästan kunna tydas såsom likgiltighet, om han afhölle sig från att begära ordet.

Det må tillåtas honom att till en början se frågan från örebro-synpunkt der-

före att jernvägar i allmänhet så svårligen undgå att företrädesvis betraktas från ortintressets ståndpunkt. Om jag sålunda ser saken från örebrosynpunkt, så visar sig först att, om Stats-Utskottets förslag skulle af Riksdagen godkännas och den Kongl. propositionen sålunda förkastas, så kommer Örebro stad att för framtiden bibehålla inkomsterna af de kommunalutskylder, som jernvägen lemnar. De hafva varit under många år obetydliga, emedan den ringa vinst rörelsen, enligt bokslut lemnat, blifvit till jernvägens underhåll och utvidgning använd, hvadan jernvägsbolaget billigtvis blifvit lågt beskattadt, men på de sednaste åren hafva förhållandena ändrat sig betydligt, och nu lemnar jernvägen en icke förkastlig del af Örebro stads kommunalutskylder. Vidare framställer sig för mig, såsom Örebrorepresentant, ett förhållande, som talar för Stats-Utskottets förslag och mot Kongl. Maj:ts proposition, nemligen att då Örebro har sin egentliga frakt på Stockholm och Göteborg, så — om denna jernväg kommer att förblifva i enskildt bolags hand, och då jernvägen mellan Köping, Westerås och Stockholm äfvenledes eges af enskildt bolag under gemensam styresman för trafiken med Köping—Örebro-banan — kommer Örebro att få välja vid fraktfart på Stockholm mellan ett par enskilda banor norr om Mälaren, hvilka äro, så att säga, i samband, och den stora statsbanan, som går söder om Mälaren och är bra nära lika lång, som de enskilda banorna tillhopa. Ehuru dessa enskilda banor möjligen kunna söka uppskörta dem, som de ega att taxera temligen efter godtfinnande, så är likväl klart att de gemensamt skola försöka att bjuda under den om samma trafik täflande statsbanan, och därför är det nästan säkert, att Örebro då får billigare frakter, åtminstone till Stockholm, den vigtigaste utfartsvägen, om Köping—Hult-banan förblifver i enskildt bolags ego. Äfven åt Göteborgssidan torde samma förhållande i någon mån vara att vänta, när den stora bergslagsbanan kommer till stånd, såsom utsigt nu är, samt genom denna och en jernväg från Nora till någon punkt på bergslagsbanan beredes, med Örebro—Köpings-banan såsom mellanlänk, en följd af enskilda jernbanor från Örebro till Göteborg, som visserligen äro längre än stambanan mellan Örebro och Göteborg, men dock skola å sin sida göra allt för att genom frakteftergifter söka draga trafik till sig från stambanorna, och deraf torde Örebrotrafiken äfven på Göteborg blifva något billigare vester om Wenern på idel enskilda banor, än öster om Wenern på stambanor. Den utsigten afskures dock äfven, om staten skulle öfvertaga banan mellan Örebro och Köping. Detta om handeln och transportererna mellan Örebro samt Stockholm och Göteborg. För kortare afstånd ställer sig förhållandet annorlunda, och der vid lag kunde det vara önskligt, att Köpingsbanan trafikeredes på statsbanevis; men enhvar, som har kännedom om förhållandena, vet, att Örebro icke är någon upplagsplats för bergslagsprodukter. Stadens handlande frakta visserligen spanmål och andra handelsvaror till bergslagerna, men dessa frakter äro ej att jemföra med dem till och från Stockholm och Göteborg. Det är således klart att jag från Örebro synpunkt borde vara belåten med Stats-Utskottets beslut. Det gläder mig att så är händelsen, ty då kan jag med öppen panna och under medvetande att ingen skall kunna med fog förekasta mig, att jag låtit lokala intressen inverka på

på min öfvertygelse yttra mig i motsatt riktning mot det ärade Utskottet.

Mine Herrar! Det står under våra formulär till reseräkningar tryckt: "Riksdagsman för" — — — ett visst distrikt; jag stryker alltid ut detta för och ditskrifver i stället ordet från. Jag anser mig nemligen vara riksdagsman icke blott för Örebro, utan för ett större område — för Nerike, Svea land, Sverige. Må det nu tillåtas mig skåda saken från sådan vidgad synpunkt från det mellersta Sveriges.

Vi hafva derstädes såväl jernvägar från ofvanför liggande bergslagsorter som sådana i andra riktningar genom landet, hvilkas trafik är beroende af, huru trafiken på Köping—Hult-jernvägen skötes. Denna jernväg är belägen i midten af en landsdel, der flera jernvägar finnas än i någon trakt af landet — med undantag möjligen af det tätt befolkade Skåne — och är nyckeln till detta mycket utvecklade jernvägssystem. Vi hafva dervid att bemärka först de med Örebro—Arboga—Köping-banan i omedelbart samband stående jernvägarne, nemligen Nora—Ervalla-banan, som nu har gemensam trafik med Köping—Hult-banan, Frövi—Lindes—Nya Kopparbergs—Ludvika-banan, som ännu icke är färdig längre än till Nya Kopparberget, samt Köpings—Uttersberg-banan, hvilka alla tre banor leda norrut till bergslager och sätta dessa i samband med Köping—Hult-banan. Å andra sidan står Köping—Hult-jernvägen i samband med statens jernvägssystem genom sammanbindningsbanan Örebro—Hallsberg samt kommer i genare förbindelse med Stockholm genom Köping—Westerås—Stockholm-banan.

Gå vi ett steg längre och undersöka hvilka banor med Köping—Hult-jernvägen stå i medelbart samband, men för hvilka denna bana dock är synnerligen vigtig, så finna vi Nora—Carlskoga och Wikern—Möckelnbanorna, dessa två nästan parallela, men dock hvarandra skärande banor, som från Nora stad och bergslag gå ned till Degerfors station eller dess närhet på nordvestra stambanan, vidare Falu—Ludvika—Kil—Göteborg-banan, den så kallade stora bergslagsbanan, som visserligen ännu blott till en del är under byggnad, men antagligen kommer att fortsättas, samt det wermländska jernvägsnätet med dess raskt växande mångfald af mindre, men systematiskt sig sammanslutande banor, hvilka jag ej är i tillfälle att fullständigt uppräknat, desto mindre, som en del af dem i dessa tider byta om namn och förlängas, samt flera ansökningar om koncessioner å jernvägar i den orten just nu äro hos Kongl. Maj:t hvilande. Jag kan ock till den samling af banor, som genom mellanlänkar stå i liflig förbindelse med Köping—Hult-banan, nämna å ena sidan nordvestra stambanan, å den andra sidan vestra stambanan, från hvilken vidare söderut sträcka sig ett par banor, nemligen Hallsberg—Motala—Mjölby- och Pålsboda—Finspong-jernvägarne, hvilka båda i ej oväsentlig mån äro anlagda i beräkning just på den trafik, som skall genom Köping—Hult-jernvägen från ofvanliggande bergslag och vidare genom statsbansträckningarne Örebro—Hallsberg och Örebro—Pålsboda tillströmma att vidare till bruk och andra verkstäder fortskaffas. För alla dessa enskilda jernvägar, som blifvit byggda nästan uteslutande af de orter, som de gå igenom, och åtminstone utan att i nämnvärd mån anlita statens medver-

kan, är af ofantlig vigt, att mellanlänkarne icke äro i alltför många enskildas händer, af hvilka hvar och en blott har intresse af att bereda sig så stor fördel som möjligt af trafiken, och det finnes i landet ingen enskild bana, som är på något vis jemförlig i vigt, eller någon bana, som är nyckel till en sådan mängd af enskilda banor, som den nu ifrågavarande.

Trafikstyrelsen säger ock i sitt af Stats-Utskottet citerade utlåtande bland annat: "Om man — — — tager i betraktande det vid all jernvägsrörelse gifna förhållandet, att transporterne fördras, förhöjas och invecklas, då de skola framgå öfver flera banor med särskilda egare och förvaltningar, som hvar för sig hafva sina enskilda intressen att i första rummet tillgodose, och att den trafikerande allmänhetens intresse sålunda väsendtligen befordras, om mellanlänkarne antal minskas och det desto vissare ju kortare mellanlänkarne äro, så torde det lätteligen inses, att Örebro—Köping-liniens fullständiga införlifvande med statens egen jernvägstrafik ovilkorligen måste blifva en väsendtlig fördel för den industri inom bergslagerne, som söker sina vägar öfver oftanämnda mellanlänk."

Riksdagen har på sednare tider, likasom hela landet i öfrigt och äfven utlänningarne, de sistnämnde i betänklig grad börjat intressera sig för utvecklande af jernvägstrafiken i våra bergslagsorter, och det kan därför icke vara för Riksdagen likgiltigt, huruvida denna trafik skall tilläfventyrs komma att hämmas eller utsättas för vanskligheter derigenom, att Köping—Hult-jernvägen kommer i andra händer eller under annan förvaltning än den — det är mig ett nöje att erkänna — särdeles förträffliga och välvilliga, som under den sednaste tiden handhaft densamma. Detta om den ofvanför liggande ortens och mellersta Sveriges intresse af denna jernväg.

För hela landet ställer sig frågan icke mycket annorlunda, om än synpunkten något vidgar sig. Då man icke kan begära, att Stats-Utskottet skall fästa så stort afseende på lokala intressen, så har man skäl förmoda, att Utskottet sett saken ur en högre och ur en affärsmissig synpunkt, och i dessa afseenden bör man i Utskottets utlåtande kunna vänta viktiga och fullständiga upplysningar.

Stats-Utskottet har då först med vanlig samvetsgrannhet refererat de tryckta delarne af Kongl. Maj:ts proposition och af Trafikstyrelsens yttrande, hvilka myndigheter, jag behöfver icke nämna det, lifligt tillstyrka att banan skall inköpas. Der åtminstone är icke anledning misstänka, att enskilda intressen ligga under.

Det har tilläfventyrs kunnat möta betänkligheter, hvilka äfven man och man emellan uttalats, med afseende å Köping—Hult-bolagets utelöpande, till siffran ej fullt kända obligationer. I detta afseende har emellertid Kongl. Maj:t uttalat sin mening, och detta minst sagdt så bestämdt som man kan vänta sig i en Kongl. proposition. Kongl. Maj:t har ju nemligen i propositionen förklaradt, att årsstämming skall utfärdas å bolagets borgenärer, och att medlen för banan icke skola utdelas, innan det är tillförlitligt känt, hvilka äro fordringsegare, och att först derefter penningarne till bolagets verkliga fordringsegare utbetalas i mån af deras fordringars inbördes rätt. Jag vill emellertid icke uppehålla mig vid denna sak, ty jag tror att den kommer på tal från annat håll, men jag har ansett mig icke böra aldeles förbigå denna invändning.

Kongl. Maj:t yttrar i sin proposition, att han "funnit statens fördel bjuda, att ifrågasvarande jernväg blefve för statens räkning inlöst." Trafikstyrelsen å sin sida har yttrat, att banans inköp skulle blifva nyttigt icke blott för trafiken i orten, utan äfven ansett, att derigenom till statens jernvägssystem lägges en vigtig länk, som är mycket gifvande och mera lofvande. Trafikstyrelsen har naturligtvis ett stort intresse af att få medelinkomstsiffran så hög som möjligt. Påtagligen har den ansett detta syfte främjas genom inköpet, och äfven deruti ligger en borgen för att dess beräkningar af trafiken å Köping—Hult-banan äro tillförlitliga och ej lofvande mer, än banan kan påräknas hålla.

Det har ifrågasatts, att jernvägen skulle efter 40 år från det densamma blifvit öppnad, tillfalla staten utan lösen. I detta afseende har Kongl. Maj:t uttalat sin motsatta mening så bestämdt, att man kan antaga, att från svenska statens sida någon åtgärd icke skall vidtagas i det vanskliga syftet att få ett uttalande af Kongl. Maj:t i Regeringen motsagdt af Kongl. Maj:t i Högsta Domstolen. Stats-Utskottet erinrar äfven, att det är först efter förloppet af 40 år från det banan blifvit fulländad, som den skulle utan lösen tillfalla staten, och denna rätt är således mer än tvifvelaktig, enär det väl icke finnes någon som tror, att banan någon-sin skall blifva färdig, blifva en jernväg Köping—Hult.

Då jag nu talat om, hvad Utskottet yttrat i sina referater, så kommer jag till hvad Utskottet säger för egen del; detta är kanske icke lika fullständigt som referaterna, men der finnes åtskilligt och saknas annat, som man ej bör förbise.

Sedan Utskottet erinrat om, att förespeglingarne derom, att staten skulle få banan för intet, förfallit, samt att anspråken derå icke hålla streck, så säger Utskottet: "att den omständighet, att staten, äfven om lösningsrätten icke begagnas, fortfarande eger att, när helst omständigheterna anses dertill föranleda, tillösa sig jernvägen, har synts Utskottet utgöra ett giltigt skäl att icke nu begagna denna rätt, så framt det icke kan klarligen ådagaläggas, att sådana förhållanden förefinnas, som nödvändiggöra en dylik inlösen." Men Utskottet har icke yttrat sig om den frågan, huruvida det kan vara sannolikt, att en snar framtid gör det mer och mer nödvändigt att tillösa sig denna bana, och huruvida icke denna framtid skall med en hög grad af sannolikhet visa, att denna bana, uppskattad efter samma grunder, som nu blifvit följda, skall ställa sig för staten mer och mer dyr. Bland de anledningar, som tyda på att denna bana, som redan nu är så pass gifvande, skall framdeles blifva vida mera inkomstbringande, är att hon dels vunnit, dels står i begrepp att vinna nya tillflöden. Ett sådant, som visat sig vara mycket lofvande, är den hittills öppnade delen af Frövi—Ludvika-banan, hvilken, ehuru för trafik öppnad blott under en del af förra året, redan ökat trafiken betydligt och väsendtligen bidragit till, att priset ställer sig redan nu vida högre, än uppskattningsvärdet, för ett år sedan, skulle hafva blifvit, och det lärer väl icke lida något tvifvel, att efter den uppskattning, som nu är verkställd, priset skall och, bör sakenligt stiga, snart sagdt med hvarje månad.

Stats-Utskottet säger ytterligare, att staten icke bör endast för pekuniär vinst inlåta sig på en affär sådan som denna. Jag har i detta

afseende redan förut erinrat om att här icke är fråga endast om vinst utan om en åtgärd, vigtig för många jernvägsbolag, för en betydande ort och för statsbanetrafiken.

Stats-Utskottet säger vidare, att om penningar finnas att tillgå, så att en så stor summa som den ifrågavarande kan utan olägenhet för utvidgandet af landets jernvägsnät användas, så anser Stats-Utskottet, att staten bör använda dessa medel till byggande af nya jernvägar. Jag skulle gifva Stats-Utskottet rätt, om staten vore i den ställning, att staten vore, i och för möjligheten att fortsätta sina öfriga jernvägsbyggnader, beroende af den summa, som här är i fråga; men vi känna alla att så icke är förhållandet. Äfven om tillgängliga medel icke finnes, så skulle detta icke i detta fall kunna hindra staten hvarken från att göra en affär, som, utan andra fördelar, lemnar afkomst till ränta och amortering, eller från att i lämpligt omfång fortsätta sina jernvägsbyggnader, så framt staten har tillräcklig kredit, hvarpå ingen tviflar.

Sedan kommer en punkt i Stats-Utskottets betänkande, som är särdeles anmärkningsvärd, hvarför jag ber att få uppläsa densamma. Stats-Utskottet säger nemligen:

“Utän att i öfrigt ingå i närmare undersökning, huruvida de af Trafikstyrelsen uppställda beräkningar öfver den ifrågavarande jernvägens förstå att afkasta ränta å löseskillingen, må antagas riktiga eller icke, har det dock synts Utskottet, som skulle det vara i hög grad vanskligt att, såsom här egt rum, till grund för uppskattandet af jernvägens värde lägga trafikinkomster, hvilka utgått efter en taxa, som är betydligt högre än statens trafiktaxa.”

Jag skulle vilja tillåta mig att fråga det högtärade Stats-Utskottet — om det icke kan anses närgånget att till detsamma ställa en fråga — hvarför den Kongl. propositionen mände hafva blifvit till Stats-Utskottet hänvisad, om icke för att från Utskottet få utredning af i första rummet just den frågan, om hvilken Utskottet aktat öfverfördigt “ingå i närmare undersökning.” Stats-Utskottet har emellertid icke nedlätit sig till undersökningar, huruvida den förtroendeembetsman, som undertecknat Trafikstyrelsens utlåtande, talat sanning eller icke. Skulle Stats-Utskottet verkligen hafva anledning misstro hans uppgifter, att förmoda dem innehålla misstag (ty icke vill väl Stats-Utskottet antaga att felaktigheten med Styrelsens vett och vilja inkommit i utlåtandet) så skulle det ju vara Stats-Utskottets åliggande att göra undersökningar om en så allvarlig sak och uppgifva hvad som är oriktigt; insinuationer äro i fall, sådant som detta, icke nog. Jag vill gå så långt att påstå, att Stats-Utskottet, efter att hafva blifvit svaret skyldigt på denna af Utskottet framkastade fråga, huruvida beräkningarne äro riktiga eller icke, indirekt medgifvit deras riktighet.

Hvad beträffar de sista orden i nyss upplästa punkt, der det omtalas, att afgifterna till bolaget utgått efter en taxa, som är betydligt högre än statens trafiktaxa, hvilken uppgift också innehåller en insinuation, så har jag här en uppgift, som blifvit utdelad i Kammaren och som också är undertecknad “C. O. Troilius.” Der behagade Herrarne se, att Köping—Hult-jernvägen varit hyggelig nog beräkna afgifterna efter en taxa, som icke synnerligt mycket skiljer sig, i några fall går under, i andra

något litet öfver och i de flesta fall är alldeles lika med statens taxa. Af sanma officiella uppsats finner man deremot, att Köping-Hult-jernvägen är enligt 1857 års taxa, som svenska staten ej har rätt att ändra, berättigad att uppbära i mångt fall dubbelt så hög fraktkostnad och än större, mot hvad nu beräknas.

Sistnämnda omständighet är af stor vikt för såväl ofvan liggande som nedanför liggande banor. Det är för dem och deras trafikanter halft en lifsfråga, att de icke blifva utsatta, för att den mellanliggande banan har vida högre taxa, så att den jernväg, som på en sträcka har uteslutande rätt att frakta en stor mängd med gods kan genom sin trafiktaxa försvåra trafiken på en mängd andra, på båda sidor derom liggande jernvägar.

En sak, som jag förgäfvos väntat finna i Stats-Utskottets betänkande, är en utredning af huru denna jernväg är byggd, i hvilket skick den nu befinner sig, samt huru den är konstruerad, allt i jemförelse med statens jernvägar. Jag hade gerna velat se, att Stats-Utskottet tydligen uppgifvet, om det är sannt, som man och man emellan säges, att den skall vara uselt byggd, eller om det är sannt, hvad jag inhemtat af instrument öfver föregående besigtningar, och det som upprättades vid den nu skeddä värderingen — hvilket instrument varit för Stats-Utskottet tillgängligt — att banan är i ganska godt skick. Besigtningen och värderingen verkställdes af två personer utsedde af staten och två af bolaget, hvarefter dessa fyra valde en femte (också en svensk embetsman), så att man kan säga att der voro tre för staten. Deras yttrande, som ingår i alla enskildheter, innehåller bland annat, att ingen anmärkning fanns vid jernvägens dränering, trummor, hägnader, vägöfvergångar, grindar, stationerna med byggnader, telegrafan, vaktstugorna; vidare att vid broars öfverbyggnad fanns den anmärkningen, att denna vid de flesta var af trä, hvarför afdrag med 68,000 riksdaler gjordes å uppskattningssumman för nämnda öfverbyggnads utbytande mot jernöfverbyggnad; att ballastningen som var "svag" på sträckan Örebro—Dylta, "bättre" på banstycket Dylta—Frövi och "god" på hela den öfriga banan, erfordrar det måttliga beloppet af 800 stänger grus för att försättas i fullgodt skick; att syllarne voro "utan anmärkning" å sträckorna Örebro—Frövi och Arboga—Köping, men såsom det heter "icke fria från anmärkning" å den mindre sträckan Frövi—Arboga, äfvensom å några småbitar, nemligen bispåren till hamnarne vid Örebro och Arboga samt en del stationers sidospår samt att, för iståndsättande af det bristfälliga och för att bringa banan till full jemngodhet med statsbanor i fullgiltigt skick, beräknats och från uppskattningsvärdet afdragits ytterligare 290,470 riksdaler. Dessa upplysningar bör Riksdagen icke sakna. Jag har hemtat dem i Stats-Utskottets handlingar.

Det har vidare sagts och det från tillförligt håll, att denna jernväg skulle stå framför statens jernvägar i afseende på lutningsförhållanden och krökningar, och jag tror, att jag vågar stå för denna uppgift och förmodar, att den icke kommer att motsägas från Stats-Utskottets sida, hvilket härom hittills iakttagit tystlåtenhet. Det hade dock varit upplysande, om äfven sådana förhållanden varit omnämnda i Stats-Utskottets betänkande. Jag erinrar mig att för några år sedan skulle ett tåg lastadt med

trupper afgå från Köping till Kumla station på Örebro—Hallsberg-banan. Detta tåg framdrogs med ett lokomotiv från Köping till Örebro, men då det fortfarande draget af samma lokomotiv, skulle fortsätta vägen på andra sidan Örebro, så förmådde lokomotivet icke draga det fram på stambanan längre än vid pass en fjerdedels mil från Örebro, utan blef man nödsakad att sända ut ytterligare ett lokomotiv för att skjuta fram tåget öfver en krökt stigning på statsbanan. Denna händelse torde vara ganska betecknande för banornas inbördes skick.

Slutligen har Stats-Utskottet kommit till betänkligheter mot "att i det outhärdade skicket, hvori frågan om rätta beloppet af bolagets obligationer sig befinner, staten inlåter sig i underhandling med ett bolag hvars fleste och störste aktiegare sannolikt äro utländske män", o. s. v. Detta yttrande har afseende på de af bolaget utgifna obligationerna, hvilken fråga jag redan förklarar mig icke nu vilja upptaga, men möjligen kan anledning under diskussionen yppa sig att till den saken återkomma, om icke Stats-Utskottets yttrande i den saken af någon annan lämpligare bemötes. Jag leder mig i alla fall just af Stats-Utskottets yttrande till en annan synpunkt, som ej får försummas. Det är, säger Utskottet, sannolikt med utländske män, som man här egentligen har att göra. Ja väl; men ehuru utländske aktiegare och obligationsinnehafvare på jernvägen förlorat mycket pengar, är det först sedan några svenske män för underpris lyckats komma öfver en betydlig del obligationer, som bolaget kommit i det trångmål, hvori det nu är. Just derföre att ännu en stor del obligationsinnehafvare äro utländske män, som välvilligt behandlat denna för dem sorgliga affär, böra vi gå till väga med all möjlig grannlagenhet. Nu är fallet att styrelsen i London icke blott varit med om detta försäljningsförslag, utan har ansett det välvilligt af svenska staten, att just när bolaget är i trångmål, till följd af svårigheter som enskilde svenskar bringat detsamma på halsen, komma till deras bistånd. Att staten på den handräckningen icke kommer att göra någon uppoffring, anser jag förut hafva ådagalagt.

Staten har, såsom vi veta, iklädt sig ganska betydliga förbindelser till bolaget, dem staten frikallats från att uppfylla, och har sålunda ej för Köping—Hult-banan offrats mera af allmänna medel, än att staten anslagit 160,000 riksdaler, utan återbetalningsskyldighet annat än i nu föreliggande fall af jernvägens försäljning, hvilka medel användts till utsträckning af jernvägen från Arboga till Köping. Men vi svenskar hafva derföre icke fått denna viktiga jernväg alldeles till skänks. Vi hafva fått betala densamma ganska dyrt, om än icke direkt. Svenske framstående medborgare hafva liksom flere engelsmän blifvit ruinerade och förstörda både till lif och gods. Vi hafva äfven förlorat betydligt i afseende på vår kredit; detta hafva vi gjort — derom har Stats-Utskottet erinrat oss — derför att denna jernväg, som icke på många år gaf någon afkastning, i England benämmts "Royal Swedish"; i följd deraf har den engelska länemarknaden länge varit stängd för oss, och när Riksgälds-kontoret omsider lyckades erhålla lån derstädes, har detsamma blifvit oss särdeles dyrt; och våra öfriga lån, upptagna i Tyskland, blefvo också för Sverige dyra derför, att tyska penningemarknaden ensam stod vårt lånebehöfvande land öppen. Jag tror derföre, att staten skulle hafva fördel för sin

kredit, af att denna jernvägsanläggning af staten öfvertages, och att dess utelöpande obligationer inlöstes.

Helt enkelt ber jag få erinra om ett annat märkligt sakförhållande, att nemligen Köping—Örebro-banan förmedlar den genaste jernvägssträckan genom det inre landet från Falun i norr ned till Malmö i söder. Denna nästan rätliniga jernvägssträckning tvärsigenom hela landet, bildas af Falun—Ludvika-delen af stora bergslagsbanan; vidare af den så kallade svenska centraljernvägen Ludvika—Frövi; af stycket Frövi—Örebro å Köping—Hult-banan och derefter Örebro—Hallsberg-stambanelänken; vidare hafva vi jernvägen från Hallsberg till Motala och Mjölby, som der kommer i förbindelse med stambanan söderut till Malmö och med södra Sveriges jernvägsnät. Jernvägen Köping—Hult är således äfven ur denna synpunkt af stor vikt.

I afseende på priset för banan, så kan man tycka, att det är nästan högt, då det är något högre än hvad statens jernvägar kosta, när de äro nya. Men förhållandet är, att denna bana är bättre utrustad, än statens jernvägar, och har redan en högt uppdrifven och alltjemt tillväxande trafik samt afkastar redan nu vid pass 5 procent å anläggningskapitalet. Också har en af de fem uppskattningsmännen reserverat sig mot det pris, som å jernvägen sattes, såsom oskäligt lågt, och anført, att det vore oriktigt att beräkna trafikomkostnaderna till 50 procent af bruttovinsten på en jernväg med så god och stor trafik, som den ifrågavarande, och då det blifvit ådagalagdt, att trafikomkostnaderna verkligen icke uppgingo till mera än 43,8 procent, så ansåg han, att denna siffra bort läggas till grund för beräkningarne och icke 50 procent, hvilket vore den trafikomkostnad, som för statens jernvägar beräknades. Somliga statsbanor kosta mera, andra mindre att trafikera, men 50 procent är medelsiffran för dem. Huruvida statsbanetrafik kan, å Köping—Örebro jernvägen uppehållas för 43,8 procent af bruttointkomsten, är en annan fråga. Han kom emellertid till ett annat resultat i afseende på banans värde dels på grund af den nu verkliga trafikomkostnaden, dels emedan såväl banan, som broar och brohufvuden voro byggda bredare än statens, för att, i händelse af behof, lättare medgifva anläggande af dubbla spår, utan att det större området eller de dubbla brohufvudenas ökade kostnad vid uppskattningen vann afseende, hvarjemte han tog i betraktande att Frövi—Falun-banan blifvit trafikerad blott till en del och detta blott under del af uppskattningsåret, så att dess inverkan på trafiken å Köping—Örebro-banan ännu icke gjort sig tillräckligt gällande. Han uppställde såsom slutsumma, i stället för 4,975,000 riksdaler, som af de öfrige värderingsmännen uppgafs, 6,225,940 riksdaler 80 öre eller, utan inberäkning af förhöjning, nära på samma belopp, hvartill de öfrige värderingsmännen uppskattade värdet å banan jemte föreskrifven 25 procents förhöjning. Och ehuru den lägre värderingen nu är gällande, får det väl medgifvas, att skäl finnas för att värdet skulle blifva så högt, när kapitaliseringen borde ske efter 5 procent och jernvägen verkligen nu redan afkastar 5 procent å detta belopp. Således måste man medge, att den värdering, som sålunda skett, ingalunda är för staten oförmånlig.

Vid betänkandet är fogad en reservation, uppsatt af Friherre Stjernblad och biträdd af åtskillige andre af Första Kammarrens

ledamöter i Stats-Utskottet. Reservanterne vilja, att staten skall inlösa banan, men uttryckligen "under vilkor att staten genom den bestämda lösesummans erläggande varder lagligen frikallad från hvarje ytterligare kraf af eller ansvarsförbindelse till Kongl. svenska aktiebolaget för jernväg emellan Köping och Hult eller dess borgenärer af hvad slag eller under hvilken förevändning det vara må"; och yrka reservanterne: "att Riksdagen, med bifall till Kongl. Maj:ts nådiga proposition, *under ofvannämnda vilkor* måtte till Kongl. Maj:ts disposition bevilja och till utgående under innevarande år å Riksgälds-kontoret anvisa en summa af sex millioner R:dr att i mån af behof användas till inlösen för statens räkning ifrån Kongl. svenska aktiebolaget för jernväg mellan Köping och Hult af bolagets jernväg emellan Örebro och Köping med sidobanor till Skebäcks och Arboga hamnar samt tillhörande fasta och lösa egen-dom, enligt upprättade specifika förteckningar".

Jag skall för närvarande inskränka mig till att, då jag anser det vara för staten klokt och välbetänkt att inköpa nämnda bana på de vilkor, som nu kunna erhållas, men aldrig framdeles torde kunna be-tingas, vördsamt yrka bifall till den nyss upplästa reservationen.

Herr Grefve Posse: Vi erinra oss alla för några riksdagar sedan under då pågående jernvägsstriderna en fraktion i Kammaren, som man och man emellan kallades nihilister. Det var då för oss klart, att dessa Herrar icke ville att staten skulle bygga jernvägar, men om sådant icke kunde undvikas så i värsta fall endast smalspåriga banor, men i alla fall helst *inga* banor. Denna nihilistuppfattning synes nu hafva förändrat sig eller måhända var det ursprungligen så, att man icke var emot att staten köper redan färdigbyggda jernvägar. Denna slutsats tillåter jag mig att göra med anledning af den siste talarens yttrande, hvilken, vid den tid jag antydt, åtminstone räknades bland förkämparne i nihilisternas läger.

Hvad själfva saken beträffar, så tror jag att, för att kunna bedöma om det skulle vara nödvändigt eller lämpligt för staten att inlösa ifrå-gavarande jernväg, det i främsta rummet är oundgängligen nödigt att uppvisa en anledning, hvarföre staten skulle göra detta; och såvida jag i detta afseende får hålla mig till hvad den siste talaren yttrade, så har han blifvit mig den bevisningen fullkomligt skyldig. Han har sagt oss, att denna jernväg är en mellanlänk mellan flera af honom uppräknade banor och en nyckel till en del af vårt lands jernvägssystem, som grup-perat sig omkring densamma, men han har icke sagt, huruvida denna nyckel skulle blifva förderfvad, om banan stannade qvar i ett enskildt bolags ego. Den sidan af saken vidrörde han endast i en mellanmening, då han talade om, att det vore möjligt, att vanskligheter kunde uppstå för trafiken, i fall banan öfverginge till ett annat bolag. Han erkände icke blott på samma gång att hittills, under det nuvarande bolagets tid, inga vanskligheter uppstått, utan medgaf äfven att trafiken blifvit skött på ett i allo tillfredsställande sätt, men ansåg sig likväl vara be-rättigad att hysa farhågor, för den händelse banan komme i omildare händer, än som nu egde densamma. Jag vet icke med hvad rätt han hyser dessa farhågor och anser, att staten icke bör inlåta sig i affärer

sådana som denna, derföre att man fruktar att i annat fall våda skall uppkomma. Det skall, för att staten må i en sådan affär inlåta sig, visas, att om icke staten inlåter sig på köpet en verklig våda för det allmänna uppstår. Jag för min del måste erkänna, att jag icke funnit något i den Kongl. propositionen, som kunnat ådagalägga, att det är för staten nödvändigt att inköpa banan, och då tror jag lätt, att man kan komma till samma uppfattning i ämnet som Stats-Utskottet.

Hvad angår den siste talarens, Örebrorepresentantens, anmärkningar mot Stats-Utskottets betänkande, så ber jag att få besvara dem. Han har sagt, att i motiveringen skulle Stats-Utskottet hafva velat göra någon insinuation derom, att de af Trafikstyrelsen uppställda beräkningar öfver jernvägens förmåga att afkasta ränta å köpeskillingen icke skulle vara riktiga. Men ett sådant yttrande har Utskottet icke meddelat; det har endast sagt att "utan att ingå i närmare undersökning, huruvida de af Trafikstyrelsen uppställda beräkningar öfver den ifrågavarande jernvägens förmåga att afkasta ränta å löseskillingen må antagas riktiga eller icke" etc. Detta har afseende derpå att, såsom Herrarne veta, taxan för denna jernväg är högre än för trafik å statens jernvägar, men till följd af att bolaget icke begagnar sig af denna rätt, utan har en lägre taxa, så har likväl mellan staten och bolaget blifvit uppgjord den öfverenskommelse att för gods, som går längre väg, statens taxa tillämpas för den del af vägen, som tillhör staten, och öfverskottet tillkommer bolaget odeladt. Detta ansåg Utskottet sig icke behöfva tala om, ehuru det otvifvelaktigt inverkar på Köping—Hult-jernvägens nuvarande inkomster. Vidare nämnde han, att Stats-Utskottet försummat att meddela uppgifter om det skick, hvari banan nu befinner sig. Orsaken till denna förmenta underlåtenhet synes mig vara lätt funnen, då man erinrar sig, att värdering af banan har egt rum och blifvit verkställd på ett sätt, som Herrarne säkert gilla. Under sådant förhållande, då banans verkliga värde blifvit utredt, är detta ju allt hvad Riksdagen behöfver veta för att kunna bedöma, huruvida den ifrågasatta köpeskillingen är lämplig eller icke. Till följd häraf har Stats-Utskottet icke behöft ingå pröfning af hvarje detalj eller undersöka huru banan är byggd och underhållen m. m. Jag anser derföre denna anmärkningen vara obefogad.

Utom det att, såsom jag visat, någon trängande nödvändighet för staten, att för afböjande af möjliga hinder för trafiken, inlösa banan, icke finnes, måste jag framhålla den grundsats, att staten icke bör inlåta sig i handelsspekulationer, ty deruti har staten alltid varit minst lycklig. Detta sätt att erbjuda banan till inlösen är icke annat än ett maskeradt kontraktsbrott, hvarigenom vinnes en ny öfverenskommelse med staten, sålunda att äldre aftal, som befinnas för bolaget ofördelaktiga, på ett behändigt sätt undanskjutas. Jag tror, att flera jernvägsbolag, som fått statsbidrag till anläggningen, skulle vara särdeles belåtna, om staten ville inköpa deras banor. Skulle Riksdagen godkänna Kongl. Maj:ts nu föreliggande proposition, så skall utan tvifvel flera jernvägsbolag, hvilka icke kunna påräkna bifall till ansökan om nedsättning i ränta eller amortering å erhållna statsbidrag, snart finna sina bansträckningar så belägna, att det för statsbanesystemet är nödvändigt att ega desamma.

Då denna utväg att förnöja de enskilda jernvägsbolagens intressen en gång är beträdd, blir den helt säkert mycket svår att framdeles öfvergifva.

Har staten så stort öfverflöd på medel, att den för desammas användande bör inlåta sig på handelsspekulationer? Jag tror det för min del icke. Skulle staten ega tillgångar att använda för handelsspekulationer, så skulle jag tillstyrka staten att vida heldre minska sitt öfverflöd genom att nedsätta skattebördorna. Detta sätt vore mycket mera naturligt än det nu ifrågasatta. I afseende på densamma, som här är i fråga, så har enligt min uppfattning ett misstag i afseende på dess beräkning egt rum, ty man har lagt till 25 procent af hela den uppskattade summan och först derefter afdragit den fordran af 160,000 R:dr, som staten hos bolaget eger. Med andra ord, staten har på detta räknasätt förlorat 40,000 R:dr; ty om jag afdrager 160,000 R:dr på första summan och till återstoden lägger 25 procent af summan, så får staten banan för 40,000 R:dr billigare än nu är ifrågasatt. Detta vill jag fästa uppmärksamheten på, ehuru det i förhållande till det hela är en obetydlighet.

I sjelfva saken är jag således öfverens med Stats-Utskottet och yrkar derföre bifall till dess hemställan. Men i afseende på motiveringen delar jag icke Stats-Utskottets uppfattning, ty för mig förefaller det klart, att, för såvidt kontraktensliga rättsförhållanden mellan staten och Köping—Hult-bolaget kvarstå orubbade, staten är berättigad icke blott att när som helst med 25 procents förhöjning öfver uppskattade värdet lösa banan till sig utan äfven att 40 år från den dag, då banan för trafik öppnades, erhålla densamma utan lösen. Man säger visserligen att denna tid af 40 år skulle räknas från den dag, då *hela* banan blef färdig, men så kan det väl ej tolkas, ty då skulle det bero på bolaget om det lemnar en liten del vid ändpunkten af banan ofulländad att derigenom eludera hela den öfverenskommelse, som mellan staten och bolaget blifvit ingången samt beröfva staten den ersättning, som möjligen kunnat komma i fråga för ränteförsträckningar från statens sida. Det är visserligen sannt, att staten aldrig kommit att lemna denna ränteförsträckning, men rättsförhållandet måste likväl bedömas på grund af kontraktets bestämmelser. Såsom jag förut sagt, kan jag icke instämma i Utskottets motivering, hvarföre jag yrkar, att Kammaren, med ogillande af densamma, måtte godkänna Stats-Utskottets hemställan.

Herr Friherre von Schulzenheim: Sedan den förste talaren vidlyftigt framställt åtskilliga af de skäl, som tala för bifall till Kongl. Maj:ts proposition, kan jag lyckligtvis fatta mig i korthet. Jag har redan härigenom tillkännagifvit, att jag icke kan instämma i det slut, hvartill Stats-Utskottet i frågan kommit, men, för min del, vill jag icke yttra mig så aggressivt mot Utskottet som den förste talaren, då jag erkänner att denna institution, som på sätt och vis är ett kollektivt finansministerium, har skyldighet att, så vidt ske kan, söka inskränka statens utgifter, på det att budgeten må kunna gå ihop. Kamrarna kunna dock se sakerna ur en högre politisk eller statekonomisk synpunkt och bestämma en utgift, hvars effektuerande det sedan blifver Stats-Utskottets sak.

Att framlägga en historik öfver Köping—Hults jernvägsaktiebolags

olyckor lönar icke mödan. En sådan skulle komma att på ett obehagligt sätt beröra såväl med döden afgångna personer, som ännu levande både utlänningar och svenskar, så att den kan lemnas alldeles åsido.

Uti Kongl. Maj:ts proposition finnes utredt, huruledes bolagets finansiella ställning slutligen blifvit sådan, att det kommit i fråga att bortslumpas jernvägen på offentlig auktion, vid hvilket förhållande och då den utgör nyckeln till bergsslagera, staten måste vara betänkt på att inköpa den.

Hos dem af Herrarne, som icke föresatt sig att i denna fråga slå döförat till för alla skäl, anhåller jag om en kort stunds uppmärksamhet för framläggande af några siffror och för att framlägga åtskilligt, som jag icke funnit vara fullständigt utredt i Kongl. Maj:ts proposition.

När Kongl. Maj:ts proposition blifvit aflemnad till Riksdagen reste jag ned till orten och genomgick med tillhjälp af ett par ingenjörer den uppjordade värderingen af banan. Genom meddelande af bolaget är det bekant, att banans byggande kostat fem millioner, att bolagets skuld är tio millioner, och att bolaget genom bedrägerier och olyckor förlorat fem millioner. Nu skulle denna bana icke kunna byggas för mindre än åtta millioner, ehuru åtskilliga ingenjörer, vare sig af egennyttiga eller andra orsaker, sökt inbilla en och annan att den skulle kunnat byggas billigare. Statens banor kosta i medeltal 820,000 R:dr per mil utom rörelsemateriel, och om man multiplicerar denna summa med 7, som är Köping—Hult-banans millängd, så erhåller man 5,840,000 R:dr, och staten skulle således göra en god affär om den för 6 millioner inköpte banan. Dertill kommer, att denna bana är den bäst byggda i hela Sverige. Den har ingenstädes större lutning än 1 på 200 och öfrige trafikförhållanden äro sådana, att då ett lokomotiv på statens jernvägar endast kan draga 13 vagnar, drager ett lokomotiv på Köping—Hult-banan 24 vagnar.

Banan gaf år 1872 i nettobehållning omkring 300,000 R:dr och när Frövi—Ludvika- och Falun—Ludvika-jernvägarne samt Stockholm—Westerås—Köping-banorna hunnit fullbordas, är all anledning förmoda, att banan skall gifva ännu mera. Af den förste talaren har blifvit visadt, hvad äfven framgår af en tabell, som blifvit utdelad i Kammaren, att denna beräkning icke är felaktig, ty bolagets taxa är i medeltal icke högre än statens, ty äfven om den i några punkter är högre, så är den i flera andra lägre. Om man kapitaliserar värdet efter inkomsterna, kan man således icke säga, att banan är för högt värderad. I sin lyckas dagar, innan bolagets obligationer blifvit samlade på några få enskilda händer, hade bolaget ett köpeanbud på 9 millioner, och det smakar derföre icke särdeles godt att nu nödgas bjuda ut den för 6 millioner. När staten kan låna penningar för $4\frac{1}{2}$ à 5 procent och med säkerhet kan påräkna sex procent på inköpssumman, så visar det sig hvilken stor statsekonomisk fördel köpet skulle vara. Om banan deremot skulle komma i ett enskildt bolags händer, som inköpte densamma med dess nuvarande privilegier, så kan man lätt tänka sig, att detta bolag skulle vilja sätta taxan så oskäligt högt att derigenom en förtryckande tull lades på bergsslagera, som vilja hafva sina afsättningspunkter i Göteborg och Stockholm och icke genom konstlade medel indrivas i andra riktningar. Till de Herrar, som bo i de trakter, der jernvägar finnas, hvilka äro lyckliga nog att ega en utmärkt trafikförvaltning under inseende af personer, som från början blifvit

upptuktade och instruerade af den utmärkte Ericson, hemställer jag, om de icke skulle vilja unna bergsslagera att erhålla en lika förträfflig trafikförvaltning. Till Norrländingarne, som nyligen fått säkerhet på en jernbana, hemställer jag, om de kunna vara belåtna med endast den sammanbindningsbana, som går här nedanför riksdagshuset, och om det icke för dem skulle vara fördelaktigt att på två ställen åtminstone hafva anknytningspunkter till södra stambanesystemet.

Jag nämnde nyss, att jag genomgått värderingen af den ifrågavarande banan och jag anhåller att de, som kända till hvad det kostar att bygga jernvägar, behagade följa med några siffror, som jag vill framlägga. Jag vill först förutskicka den anmärkning, att vid banans anläggning exproprierades så mycket jord, att den, på ömse sidor om sjelfva jernvägen, är tio fot bredare än statens banor. Enligt låg värdering kan Köping—Hult-jernvägen, som är 7 mil lång, sålunda uppskattas:

Jordlösen à 10,000 per mil	R:dr	70,000.
Jordarbete och bergsprängning	„	1,400,000.
10 större broar à 25,000	„	250,000.
8 mindre dito à 4,000	„	32,000.
100 trummor à 300	„	30,000.
7 stationsbyggnader à 40,000	„	280,000.
Sleepers 14,000 per mil à 1,50	„	150,000.
Rails, skarflåtar, railspik à 220,000	„	1,540,000.
Ballastrering à 20,000	„	140,000.
Vändskifvor, vaxlar, vattenpost m. m.	„	100,000.
Stängsel och murar	„	42,000.
Materielen	„	750,000.
Verkstäderna	„	300,000.
20 banvaktarestugor	„	40,000.

Summa R:dr 5,124,000.

Härtill kommer nu att, enligt Trafikstyrelsens uppgift, staten skulle kunna beräkna en vinst af 100,000 R:dr om året utaf verkstaden i Örebro, hvarjeme bör tagas i betraktande, att bolaget för närvarande har en direktion i England, som icke har att göra med trafiken, men uppbär ett hederligt apanage af vinsten, hvilket, om staten köper banan, skulle stanna hemma och tillfalla Trafikstyrelsen.

Alla banans brobyggnader, verkställda af svenska ingenjörer, äro af utmärkt beskaffenhet. Kongl. propositionen påpekar särskildt hvilken stor vinst i flera afseenden det skulle vara för staten att komma i besittning af reparationsverkstaden i Örebro. Alla kringliggande banor och äfven statens hafva fått anlita denna verkstad för reparationer af vagnar och lokomotiver.

De skäl, som tala för det ifrågaställda inköpet äro så många, att jag icke begriper, huru man kan motsätta sig detsamma. Ett ytterligare och icke ovigtigt skäl vill jag tillägga. Herrarne veta, att bolaget i England behagar kalla sig "*Royal Swedish*", hvilket icke varit särdeles fördelaktigt för Sveriges kredit, ty när statens ingenjörer kommit ut till England, har man frågat dem: "hafven I penningar, ty vi kunna icke lemna kredit åt "*Royal Swedish*". Det har varit ganska svårt att öfvertyga engelsmännen,

att staten icke har något att göra med detta bolag. Det är icke nyttigt att svenska namnet så användes, och det är nödvändigt för vår kredit i England att blifva af med den titulaturen. Jag hörde för några dagar sedan vid en stor fest här i Stockholm en af representanterna för de engelska intressena yttra, att om staten köpte Köping—Hult-jernvägen för ett så lågt pris, så skulle engelsmännen bygga en ny jernväg. Jag betviflar, att Regeringen dertill lemnar koncession, och jag föreställer mig att icke många finnas, som skulle vilja tillråda, att en sådan koncession lemnas.

Slutligen vill jag bemöta ett argument, som egentligen anföres man och man emellan och förut blifvit antydt af en föregående talare. Med en skygghet, som knappt vågar yttra sig i ord, framhåller man nemligen att, om Riksdagen nu skulle besluta sig för att göra en statsekonomisk god affär, så skulle Riksdagen sedan blifva tvungen att inlösa alla möjliga enskilda banor från Ystad till Haparanda. Detta argument vittnar om stor feighet, ty om man säger ja till en sak, som har skäl för sig, så måtte man väl hafva kurage att säga nej, då en likartad affär ifrågasättes, som icke har skäl för sig. Hvar och en som resonnerar på samma sätt som jag, skall, ju mera han tänker på saken, finna, att det skulle vara den största statsekonomiska blunder att icke nu, då tillfälle yppar sig, inköpa denna bana, som renderar mera än den kostar, och hvars egande skulle befria landet från ett obehagligt tryck utaf utländska herrar, som kunna sätta taxan hur högt de behaga.

Jag hoppas att Riksdagen nu med välvilja tänker på bergslagerna, det gamla jernbärandelandet, och yrkar för min del bifall till Friherre Stjernblads reservation.

Herr Jöns Rundbäck: Jag vill gifva den förste talaren rätt i det hänseendet, att frågan icke blifvit tillräckligt utredd. Jag erkänner detta, men vill på samma gång säga, att äfven talarens utredning var långt ifrån fullständig.

För att inom Utskottet få en fullständig utredning af frågan saknades först och främst uppgift på aktietecknarne. Man vet nemligen hvarken huru många dessa äro, eller hvilka de äro. Man säger väl att större delen består af utlänningar, men hvem vet detta med säkerhet? Tretton svenska och elfva engelska män fingo tillstånd att bygga banan, men det närvarande bolaget är helt och hållet anonymt. Äro aktierna i utländska händer, så sker icke någon olycka, om staten icke nu köper banan, utan densamma kommer i ett nytt bolags händer, och då blifver ju förhållandet icke värre än förut. Äro åter aktieegarne svenska medborgare, hvilkas väl eller ve beror på att banan nu köpes för det ifrågasatta priset, så kunde det väl vara skäl för staten att träda emellan, men ett sådant förhållande böra då vederbörande visa, ty vi kunna icke bygga vårt beslut på lösa rykten.

Vidare är frågan om obligationerna icke nöjaktigt utredd. År 1855 utfärdade bolaget 25,000 obligationer, hvarje å 4 pund sterling att infrias med 5 pund, och utöfver detta antal hafva sedermera 7,500 obligationer blifvit utsläppta i rörelsen, hvarförutom, såsom i Kongl. Maj:ts proposition omförmåles, anledningar icke saknas till antagande, att dessutom emit-

terats i två omgångar tillsammans 13,000 dylika obligationer. Hvad hade nu varit mera på sin plats än att man till Stats-Utskottet ingifvit en förteckning, ett slags gravationsbevis öfver huru många obligationer, som äro utelöpande? Man har sagt att denna ovisshet angående obligationerna icke skulle vara farlig, emedan full laglig visshet om beloppet af bolagets obligationskund skulle vinnas genom årsstämming. Ja, en årsstämming kunde väl gagna till något, om obligationsinnehafvarne vore svenska medborgare, och om de vore pligtige att taga betalning, när, och på hvad sätt som helst, men nu innehålla obligationerna, utfärdade den 27 April 1855, uttryckligen, att obligationsinnehafvarne i kraft af desamma skola ega laglig och ovilkorlig säkerhet i hela jernvägslinien från Köping till Hult för behöriga utbekommandet af såväl räntor som kapital. Kunna Herrarne nu tro, att Riksdagen och Kongl. Maj:t skulle kunna upphäfva denna rättighet eller neka obligationsinnehafvarne att få ut sina penningar? Utländska obligationsinnehafvare hafva för öfrigt icke att göra med en årsproklama, och, om staten inköper banan, så har staten ovilkorlig skyldighet att inlösa obligationerna, på grund af hvilka innehafvarne ega att framför andra bolagets oprioriterade borgenärer njuta förmånsrätt till betalning ur jernvägen.

Dessa omständigheter, förhållandet med aktietecknarne och obligationsinnehafvarne, anser jag särdeles viktigt att taga i noga öfvervägande, och då de icke blifvit tillräckligt utredda, har Utskottet ensamt häruti haft skäl att afslå Kongl. Maj:ts framställning.

Jag tillåter mig påpeka en annan omständighet. Man har nemligen lagt sista årets trafikinkomster till grund för värderingen. Härigenom har det blifvit lätt att komma till ett högre belopp, då, såsom man vet, taxan på Köping—Hult-banan är högre än statens, men staten borde naturligtvis, i händelse något köp komme till stånd, icke hålla högre taxa på denna, än på någon annan af sina banor.

Huru betydlig skilnaden är emellan taxorna på Köping—Hult-banan och statens banor, vill jag visa med ett exempel. En centner jern kostar i frakt under November—April emellan Köping och Örebro på sex miles jernväg 12 öre, under det frakten emellan Örebro och Göteborg på 26 mil och något derutöfver icke belöper sig till mer än 26 öre, således icke fullt 1 öre per centner.

Eget är att bolaget år 1870 erbjöd staten att för 5,400,000 R:dr köpa banan, men att Kongl. Maj:t då icke fann skäl fästa något afseende vid anbudet och mig veterligen har sedermera icke några förhållanden inträffat, som gjort detsamma antagligare.

Beträffande den nu verkställda besigtningen, så ber jag få erinra, att redan år 1855, då bolaget erbjöd staten att öfvertaga trafiken mot vederlag, hölls en besigtning af fem sakkunnige personer, som kommo till det resultat, att det icke skulle vara fördelaktigt för staten att öfvertaga trafiken. Enligt desse besigtningmäns yttrande, skulle broarne och kurvorna icke vara så fasta och bastanta, att de kunde befaras med tyngre lokomotiv samt vändskifvorna vara för korta, hvarföre besigtningmännen ansågo, att betydliga summor måste nedläggas på banans förbättring, derest staten skulle kunna använda den.

Den föregående talaren yttrade sig om de obetydliga lutningarne och

kurvorna på denna bana. Orsaken härtill ligger tydligen icke i byggnads-sättet, utan i terrängförhållandena, ty det landskap, som banan genom-löper, är slätt och jemnt. Med anledning af samme talares yttrande, att man icke borde frukta för likartade anspråk, som möjligen kunde komma från andra håll, vill jag förklara att jag alldeles icke hyser någon sådan fruktan, utan har kurage att säga nej både åt detta och åt alla andra dylika anspråk. Talaren vädjade äfven till norrländingarne och hem-ställde, huruvida de kunde vara nöjda med den enda sammanbindnings-bana, som löper här nedanför riksdagshuset. Pekar icke detta tydligt på, att talaren vill hafva en bana till norra stambanan.

Jag har, som sagdt, kurage att i dag säga nej och, instämmande med Herr Grefve Posse, yrkar jag bifall till Utskottets hemställan.

Herr Peter Olsson: Då jag inom Utskottet arbetat på den af-delning, som först haft denna fråga till behandling, och då jag således af omständigheterna blifvit tvingad att sätta mig in i densamma, så vidt mina ringa krafter förmått och tiden sådant medgifvit, tillåter jag mig nu att yttra några ord i frågan. Jag får då till en början nämna att, då jag kommer att rösta emot bifall till Kongl. Maj:ts nådiga proposition, sker detta icke derföre, att jag hyser någon fruktan för att staten bygger jernvägar och att regeringen framlägger förslag till byggande af nya statsbanor och sålunda på dubbelt sätt befrämjar det allmänna bästa genom att dels underlätta industriens och trafikens utveckling, dels ock skapa nya inkomstkällor för staten.

Det första, som väckte afdelningens uppmärksamhet, var de *omstän-digheter*, under hvilka den Kongl. propositionen framkommit. Det torde vara för alla klart, att Utskottet icke haft den tid för behandling af denna proposition, som frågans stora vikt och betydelse onekligen kräft. Det är vidare klart, att då frågan först vid så sen tidpunkt till Riksdagen in-kommit, Riksdagen omöjligen kunnat egna densamma all den omsorgsfulla behandling, som den förtjenat. Vidare fästades afdelningens uppmärksam-het derpå, att, då man tog hänsyn till de i den Kongl. propositionen och Trafikstyrelsens utlåtande anförda skäl för inlösen af ifrågavarande jern-bana, man icke med visshet kunde utleta annat skäl — jag förbigår tills-vidare den ekonomiska fördelen för staten, som man synes beräkna skulle komma att uppstå — än det att ifrågavarande bolag kommit på obestånd. Man fruktar, att bolaget skall blifva lagsökt, att banan skall komma i andra händer, och att genom försäljningen stora olägenheter skola uppstå icke blott för trafikanterna, utan äfven för staten med hänsyn till min-skad inkomst af statsbanorna. Jag vet icke om det förhåller sig så, som jag nu kommer att nämna, men det förefaller mig som om jag fått den notis, att bolagets affärer kunna regleras, derest den skuld, för hvilken bolaget nu är lagsökt, blefve inbetald. Under sådana förhållanden ansåg afdelningen, att något annat skäl för inlösen af denna bana än den ekono-miska fördelen icke qvarstode.

Man har vidare yttrat, att om staten nu icke inlöser banan, släpper staten ett lägligt tillfälle ur händerna, och att det framdeles skulle möta ganska stora svårigheter för staten att komma i besittning af denna bana. Det har dock redan blifvit antydt, att förhållandena icke äro sådana, och

jag skulle vidare yttra mig härom, om icke den paragraf i privilegiet för jernvägens anläggning af den 13 November 1852, hvilken paragraf legat till grund för Kongl. Maj:ts uppfattning i denna del, vore så tydlig och klar, att den efter mitt förmenande icke kan lemna rum för någon tvekan om statens rätt i detta afseende. Nyssnämnda paragraf, den 11:te i bolagets privilegium, stadgar nemligen icke blott, att det "efter förloppet af fyratio år från den dag, då jernvägen fulländad öppnats för allmän trafik, åligger bolaget att såväl hufvud- som bibanorna med tillhörande jord, byggnader, verkstäder och materiel, af hvilken beskaffenhet som helst, i fullgodt skick till svenska staten under eganderätt aflåta, utan att dervid, ehvad staten under den föregående tiden må hafva tillskjutit större eller mindre belopp, tillgodonjuta någon lösen eller annan vedergällning," utan äfven följande: "vill staten före utgången af ofvannämnde år till sig lösa jernvägen, vare äfven tillåtet. "Just denna paragraf, på hvilken Kongl. Maj:t grundat sitt beslut om tillsättande af en kompromiss för att värdera banan och sitt anspråk på banans inlösen för statens räkning, står alltid kvar under hela den tidrymd paragrafen omförmäler. Jag kan icke förstå annat än att, om Kongl. Maj:t anser, att staten eger rätt att *nu* inlösa banan, staten äfven framdeles skall ega samma rätt. Beträffande deremot frågan huruvida staten är fortfarande berättigad att efter de 40 årens förlopp utan lösen erhålla banan, så medger jag, att denna rätt kan anses tvifvelaktig, just till följd deraf, att den räntegaranti, staten enligt en föregående paragraf i bolagets privilegium under vissa vilkor utfäst, icke blifvit uppfylld. Statens rätt dertill kan således *möjligen* blifva omtvistad; men att den omständighet, att banan icke blifvit i sin helhet inom behörig tid färdigbyggd, skulle frångåta staten dess rätt att efter de 40 årens förlopp erhålla banan, det kan jag icke tro, ty då skulle ju statens rätt i detta fall kunna blifva eluderad, blott derigenom att bolaget underlåte att bygga t. ex. några alnar af banan och sedermera förebure, att jernvägsbyggnaden icke blifvit i sin helhet fullbordad. Mine Herrar, det vore högst besynnerligt, om man skulle vilja tolka 11 §:en på sådant sätt! En annan omständighet, som förtjenar att framhållas, är den, att direktionen för detta bolag redan år 1870 erbjudit staten att inlösa banan för 5,400,000 R:dr, hvilket anbud Kongl. Maj:t dock förkastade. Men samtidigt dermed lemnade Kongl. Maj:t koncession åt trenne engelsmän att anlägga den nuvarande Frövi-Ludvika-banan, som står i närmaste samband med den bana, staten nu skulle inlösa. Detta är ett anmärkningsvärdt förhållande. Jag kan icke förstå annat, än att Kongl. Maj:t, om han då ansett Köping—Hultbanan af sådan betydelse för staten, att den, på sätt Kongl. Maj:t nu föreslagit, borde för statens räkning inlösas, icke skulle hafva underlåtit att föreslå Riksdagen att inlösa denna bana, och att Kongl. Maj:t på samma gång skulle hafva vägrat koncession på en bana, som i hög grad skulle verka ingripande på den förra banan. Hvad är då orsaken till denna förändring i Kongl. Maj:ts uppfattning af nu ifrågavarande banas vigt för staten? Jag tillstår, att jag står alldeles villrådig. Jag vill icke ingå i någon undersökning härom hvarken på det ena eller andra området; dertill anser jag mig icke berättigad; men efter en sorgfällig granskning af den Kongl. propositionen har jag slutligen funnit denna omkastning i åsigter

ter blott bero deraf, att Kongl. Maj:t anser, att, om banan icke nu inlöses, det skall möta svårigheter att sedermera göra statens lösningsrätt gällande, och att, om banan nu efter försäljning kommer i andra händer, olägenheter skola uppstå för trafikanterna. Detta är ett skäl, som jag icke kan godkänna, ty om ett nytt bolag kommer att öfvertaga banan, hvilket bolag naturligtvis icke kan ega bättre rätt än det förra, så lägger den 9 § i privilegiet hinder i vägen för det nya bolaget att trakassera allmänheten, enär denna § innehåller bestämmelser om förfarandet vid bestämmandet af trafiktaxan. Denna § föreskrifver nemligen, att taxan skall bestämmas af konpromissarier, utsedde till en del af staten och till den andra delen af bolaget. Men staten har icke blott denna garanti för sin egen och de trafikerandes säkerhet, utan äfven en annan. Om ett nytt bolag kommer i besittning af denna bana och försöker att trakassera trafikanterna och menligt inverka på statens inkomster, hvad hindrar då staten att bygga en egen bana, som tillfredsställer statens och de trafikerandes behof, och sålunda draga ett streck öfver alla dessa trakasserier? Jag vill härmed icke säga, att jag tror, att staten kommer att göra så, utan blott påpeka, att detta ligger inom möjlighetens område och att staten kan med detta vapen skydda sig mot trakasserier från bolagets sida.

Om staten nu inlöser ifrågavarande bana, så blir, enligt mitt förmenande, deraf den följd att många andra enskilda bolag, som anlagt jernvägar i vårt land, framkomma med samma anspråk som detta bolag; och om också icke sjelfva bolagen göra sådana framställningar, så komma enskilda trafikanter, i hvilkas intresse det ligger att staten eger alla jernvägar i landet, på det att den fallande trafiktaxan måtte öfverallt tillämpas, att framställa anspråk på att staten skall inlösa de enskilda jernvägarne. Då få vi att göra med en mängd dylika framställningar. Man skall anföra, hvilka olägenheter ur strategisk, kommersiel, ekonomisk och finansiell synpunkt skola uppkomma, derest icke staten för egen räkning inköper de enskilda banorna, och vill man hafva något fram, så pläga skäl därför sällan saknas. Jag tror således, att vi genom att bifalla Kongl. Maj:ts ifrågavarande nådiga proposition skulle komma in på ett område af särdeles farlig beskaffenhet. Jag anser följaktligen, att Riksdagen bör afslå ifrågavarande framställning, så mycket mer som jag tror, att Regeringen, innan den lemnar koncession åt ett enskildt bolag att anlägga en bana, bör taga i noggrannt öfvervägande, huruvida denna bana möjligen kan komma att menligt inverka på statens egna banor. I sådant fall bör icke någon koncession lemnas; men om så sker, bör staten fasthålla den grundsats, att staten bör sköta sina och de enskilda bolagen sina egna banor.

Således, om också icke något annat skäl funnes, vore detta, att vi genom ett bifall till den Kongl. propositionen gifva ett prejudikat, som kan föranleda en mängd likartade framställningar, i och för sig tillräckligt bestämmande för mig att yrka afslag på Kongl. Maj:ts förslag. Man invänder visserligen att, om Riksdagen nu inlöser denna bana för statens räkning, så är det derföre icke sagdt, att icke Riksdagen framdeles kan afslå andra framställningar om inköp af enskilda jernvägar. Ja, huru det

går till, då de enskilda intressena sättas i verket, veta vi litet hvar och jag behöfver icke ingå i detta ämne.

Då tiden är dyrbar synnerligast nu i denna Riksdagens snart sagdt sednaste timma, vågar jag icke längre trötta Herrarne, utan slutar med att yrka bifall till Utskottets hemställan.

Med Herr Peter Olsson instämde Herrar *Norén, Lars Börjesson, Karl Aron Jönsson* och *Nils Nilsson* i Asarum.

Herr Carl Ifvarsson: Jemte det jag huvudsakligen instämmer i hvad näst föregående ärade talare anført, ber jag få tillägga att det synt mig som, när nu för första gången fråga är om att staten skall inlösa en enskild jernväg, man bör synnerligen noga betänka sig innan man fattar sitt beslut. Förr har man utgått från den synpunkten, att jernvägarne mera indirekt än direkt skulle befrämja allmänt väl; det vill säga man har icke påräknat någon direkt vinst af dem för statsverket, ehuru de ansetts vara af stor nytta i öfrigt för samhället. Skulle man nu börja på att för statens räkning inlösa enskilda jernvägar, så vore det väl egentligen med beräkning på statsvinst. Om nu detta är meningen, så uppstår den frågan, om detta ej kan leda derhän, att den enskilda företagsamheten förqväfvades, ty det kan med skäl antagas att icke många enskilda personer sedan skulle våga risken att bygga en jernväg som de, om trafiken ginge illa, vore tvungne att behålla under det att, om den lemnjade goda inkomster, staten skulle expropriera densamma. Är det återigen meningen att inlösa de jernvägar, som bära sig dåligt, så är det j en dålig statsaffär att befatta sig med dem. I båda fallen synes det mig derföre vara betänkligt att staten inlåter sig på sådana affärer.

Vore det emellertid så, att staten hade godt förråd på penningar och man icke visste hvar man skulle placera dem, så kunde det visserligen från statens sida sägas vara ett godt företag att inlösa en jernväg, som hade god trafik, ty då finge man måhända ränta å penningarne sedan man utbetalt kapitalet. Förhållandet är emellertid icke sådant med våra nuvarande stambanor, ehuru man, sedan kapitalskulden blifvit betald, har i dem en god besparing nedlagd, ty full ränta å byggnadskapitalet har staten ännu icke erhållit på dem. Man må dessutom komma ihåg att staten redan nästa år skall börja med byggandet af ofantligt storartade nya statsbanor, och månne det då icke är klokare att nedlägga statens behållningar i dessa företag för de närmast följande åren än att inköpa enskilda jernvägar? Genom anläggning af nya vägar befrämjar man åtminstone landets väl indirekt, derigenom att det blir flera jernvägskommunikationer i landet, under det att en redan färdig bana väl får anses vara lika fördelaktig för kommunikationsväsendet i dess helhet antingen den tillhör staten eller ett enskildt bolag. Således från hvilken sida man än betraktar saken synes det mig åtminstone vara klokast att under närvarande förhållande icke inlåta sig på den föreslagna inlösningsaffären.

Utan att för öfrigt fästa mig vid Utskottets motivering, den jag icke anser mig skyldig hvarken att försvara eller förkasta, enär jag icke deltagit i Utskottets öfverläggningar i ämnet, får jag derföre på grund af anförda skäl och af ren öfvertygelse förena mig om tillstyrkande af det slut, hvartill Utskottet rörande denna fråga kommit.

Herr Carlén: Denna fråga är visserligen i och för sig en statsekonomisk och finansiell, men i densamma ingår likväl åtskilliga juridiska spörsmål, hvilkas besvarande, efter hvad diskussionen utvisar, möjligen kan inverka på en och annans öfvertygelse. Jag skall därför be att derutinnan få uttala min åsigt.

Man har här påstått, att staten skulle ega rättighet icke allenast att lösa till sig ifrågavarande jernväg mot 25 procents förhöjning utöfver värderingssumman, enligt 11:te § i de för densamma utfärdade privilegier, utan äfven till att utan någon lösen alls erhålla densamma efter 40 år. I afseende på tidpunkten från hvilken dessa 40 år skola räknas hafva olika åsikter sökt göra sig gällande. En del har ansett att den borde räknas, alldeles som det uttryckligen står i koncessionen, från det banan blifvit fullbordad, det vill säga icke förr än den blifvit utsträckt från Örebro till Hult, men då detta sannolikt aldrig kommer att inträffa, så är det icke värdt att hålla på den åsigten. Andra åter hafva ansett denna tidpunkt böra räknas från den tid, då nuvarande sträcka af jernvägen öppnades för allmän trafik, det vill säga sträckan mellan Köping och Örebro. För min del tror jag att staten icke har ringaste rätt hvarken att efter några 40 år erhålla banan till skänks eller att enligt koncessionen lösa till sig densamma, låt vara mot 25 procent förhöjning. Det är mycket svårt att rätt tolka denna koncession, enär densamma icke endast innefattar ett medgifvande, hvarigenom staten på grund af sin öfverhöghet skänkt några rättigheter eller förmåner, utan jemväl och i väsendtlig mån utgör ett kontrakt mellan staten och ett enskildt bolag; och det är just svårigheten att i juridiskt hänseende bedöma hvilka vilkor i ett kontrakt äro af den väsendtliga beskaffenhet, att hela kontraktet förfaller om icke dessa vilkor uppfyllas, eller om något vilkor är af den accessoriska beskaffenhet att kontraktet står fast äfven om det icke uppfylles, endast mot erläggande af viss skadeersättning. Men derom borde, som mig synes, alla vara ense, att när kontraktet lyder så att staten upplåter åt ett bolag att inom viss tid bygga en jernväg, med bestämmande af tiden när byggandet skall börja och när det skall sluta, och bolaget sedan icke tillgodogör sig det tillstånd man lemnat detsamma, detta endast kan hafva till följd att hela kontraktet med rättigheter och skyldigheter å ena som å andra sidan helt enkelt förfaller. Min åsigt är att i och med detsamma som Köping-Hult-bolaget visade sig icke hafva på bestämd tid, d. v. s. inom 1856 års utgång, fullgjort hvad det åtagit sig, nemligen att bygga hela banan färdig, var det ock alldeles slut med kontraktet mellan bolaget och staten, således ock slut med de privilegier bolaget hade erhållit. Hvad blir följden af en sådan åsigt, frågar man; kan den ena kontrahenten genom att underlåta fullgörandet af sina förpligtelser tillvinna sig en ensidig fördel, hvilken icke på något sätt godtgöres andra kontrahenten? Derpå svarar jag till en början, att bolaget aldrig i egentlig mening åtagit sig någon förpligtelse till staten, utan tvärtom endast åt sig af staten utverkat en förmån eller den att få anlägga en jernväg, om det så ville; och det måtte väl hafva varit dess naturliga rätt att afstå från denna förmån, hvilket den också, efter hvad som nu inträffat, visat sig faktiskt hafva gjort. Följden af att detta för kontraktets bestånd högst väsendtliga vilkor, som innefattas i tidsbestämningen icke blifvit uppfyllt blir för öfrigt mycket värre för bolaget än

om man ville tolka koncessionen så, att 11:te paragrafen fortfarande skulle ega bestånd; ty, om icke något nytt aftal tillkommit, så blir, såvidt jag förstår, förhållandet helt enkelt det, att oktrojen förfallit, så att det icke vidare finnes något oktrojeradt bolag som heter aktiebolaget för fullbordande af jernvägen mellan Örebro och Hult, hvaraf åter följer att staten skulle, enligt min tanke, när som helst kunna förbjuda bolaget att trafikera sin bana samt, om så behöfves, genom sin exekutor låta rifva upp skenorna och göra trafiken helt och hållet omöjlig. Att staten naturligtvis icke kommer att göra, detta, är en sak för sig, men upphäver ej den juridiska rätten dertill, lika litet som den upphäves deraf, att staten fortfarande eller allt hittills tolererat trafiken å den ofullbordade banan, utan att, såvidt åtminstone Kongl. Maj:ts proposition utvisar, den sedermera gifvit bolaget någon särskildt förnyadt tillstånd eller eljest afsagt sig sin rätt att när som helst säga till bolaget: nu får Ni icke längre trafikera denna bana, sedan Ni icke fullgjort vilkoret att inom bestämd tid fullborda byggnaden.

Åsigten framträder mycket klarare om vi tänka oss förhållandet mellan tvänne enskilda kontrahenter, af hvilka den ene, A, som eger en mark, säger till den andre B: du får på mina egor bygga ett hus, men det skall vara färdigt innan nästa års slut; fullgör du detta vilkor, så får du behålla huset qvar på min mark utan att erlægga någon grundränta, men efter 40 tillfaller det mig eller, om jag vill förr komma i besittning deraf, skall jag hafva rätt att lösa in det mot 25 procents förhöjning af värderingssumman“. Tro Herrarne då att, om B icke bygger huset färdigt under nästa år utan först sednare, tro Herrarne att någon domare eller exekutor skulle vägra A laga handräckning om han komme och sade: “Denne B har utan min tillåtelse byggt hus på min mark, var god och rif ned det.“ Jag tror han skulle få handräckning genast hos exekutor, utan att ens behöfva gå till domaren. Är det nu så, så gestaltar sig saken helt annorlunda än man i allmänhet föreställt sig.

Är nemligen den af mig utvecklade åsigt riktig så kan staten dels aldrig få banan för intet, dels heller aldrig hafva rätt att på grund endast af 11 § i koncessionen lösa den efter 25 procents förhöjning. Det är visserligen sannt att Kongl. Maj:t i sin proposition sagt, att bolaget gifvit sitt samtycke till att staten nu får lösa in banan, eller egentligare, att den omständigheten, att bolaget genom sin direktion utsett värderingsmän, innefattar ett erkännande å bolagets sida att staten fortfarande har denna lösningsrätt. För min del får jag dock säga att jag icke tror den nämnda omständigheten kunna så tolkas, såvida icke saken varit föremål för bolagsstämmans öfverläggning och af densamma godkänts, ty jag tar för gifvet att direktionen icke har makt att ensam bestämma något i detta hänseende. Här har visserligen utdelats en skrifvelse från direktionen, daterad April 1873, men äfven om denna vore antagen af bolaget i dess helhet, så framgår dock icke af densamma att bolaget gifvit staten rätt att *när som helst* lösa till sig denna jernväg, utan endast *nu*, när det är ifrågasatt. Begagnar man icke denna rätt nu, så ser jag icke att man på grund af detta bolagets medgifvande kan en annan gång återropa densamma. Då blir således frågan: är det verkligen skäl att låta detta tillfälle gå oss ur händerna och icke begagna en konjunktur som väl är

gynsammare än den någonsin hädanefter kan blifva? Ingen är som icke erkänner att denna jernvägs inkomster är i ständigt stigande och ingen, som icke erkänner att, när derifrån utstrålade banor komma att förlängas, den blir ännu mera gifvande och således måste betinga högre pris. Således kan icke tidpunkten blifva mer gynsam än den nu är. Jag anser att staten, om den icke nu löser in denna bana, skall kasta från sig ett det aldrig bästa tillfälle att göra en äfven i finansiellt hänseende god affär; ty staten sjelf har väl aldrig någonsin byggt en jernväg, som från början gifvit så god reventy, som denna, och som har så säker utsigt att snart öka denna reventy.

Hvad beträffar det farliga prejudikatet, så är det alldeles gifvet att pretentioner från andra enskilda bolag kunna blifva framställda; men deraf följer ej att de skola godkännas, och jag tviflar på att man kan å jernvägskartan utpeka någon annan bana, der sådana förhållanden äro för handen, som göra det lika angeläget för staten att komma i besittning deraf, som af den ifrågavarande.

De många andra skäl, som tala för banans inlösen, komma troligen att utvecklas af andra talare, så att jag icke behöfver framställa dem. Men innan jag slutar vill jag upptaga en liten detaljanmärkning af Grefve Posse om att här skett en oriktig beräkning, enär man icke, innan värderingssumman förhöjts med 25 procent, först afdragit statens fordran 160,000 R:dr, hvarigenom staten således, menade Herr Grefven, förlorar omkring 40,000 R:dr på lösesumman. Men om man tänker sig hela jernvägen fördelad i vissa parceller, hvar och en värd 160,000 R:dr, och staten hade att fordra lika många 160,000 R:dr, som parcellernas antal, så skulle, enligt Grefve Posses beräkning, staten komma att lösa banan för jemnt hvad den vore värd utan tillägg af någon förhöjning, hvilket väl icke kunde vara i enlighet med koncessionens 11 §.

För min del yrkar jag bifall till Baron Stjernblads reservation.

Herr Johan Johansson: Under den öfverläggning, som hittills egt rum rörande denna fråga, hafva till försvar för Stats-Utskottets hemställan uppträdt Utskottets Herr ordförande och trenne bland Utskottets ledamöter, men dervid har förefallit det ganska egna och besynnerliga förhållande, att, på samma gång de yrkat bifall till Stats-Utskottets framställning, hafva de ock med mer eller mindre tydliga ord uttalat sitt ogillande af Utskottets motivering. Här af vill det synas, som skulle Stats-Utskottet hafva öfvergifvit den ståndpunkt, det sjelft intagit, då det velat afstyrka Kongl. Maj:ts i ämnet afgifna proposition, och följaktligen finnes för den, som vill söka att gendrifva de skäl, hvar på nämnde Herrar stödjade sin med Stats-Utskottet fortfarande öfverensstämmande mening i hufvudsaken, ingen annan utväg än att utleta dessa skäl ur den pågående debatt, hvartill frågan här gifvit anledning. Jag har ock bemödat mig, att, så vidt det varit mig möjligt, anteckna åtskilligt, som dervid förekommit, och jag skall försöka efter bästa förmåga att bemöta detsamma punkt för punkt.

Stats-Utskottets Herr ordförande yttrade sålunda, bland annat, att Utskottet icke behöft ingå i närmare undersökning, huruvida de af Trafikstyrelsen uppgjorda beräkningar öfver den ifrågavarande jernvägens trafik-

förmåga vore riktiga eller icke, helt enkelt derföre, att beräkningarne voro grundade på de högre fraktafgifter, hvilka för denna jernväg vore gällande, men omedelbart derefter, då han ville häfva giltigheten af en annan anmärkning, förklarade han, att Utskottet icke haft af nöden att taga beräkningarne i deras närvarande skick i betraktande, emedan Utskottet hade att rätta sig efter den gjorda värderingen. Nu frågar jag: då man i det ena fallet icke vill godkänna denna värdering, hvarföre skall man då i det andra åberopa samma kasserade värdering såsom svar på en anmärkning, hvilken man icke på annat sätt ser sig i stånd att bemöta? Mig synes en dylik bevisningsmetod vara ganska egendomlig, och jag har derföre icke kunnat underlåta att fästa uppmärksamheten å detta sätt att försvara en sjuk sak.

Herr Stats-Utskotts-ordföranden förmenade vidare, att, om staten skulle öfvertaga denna jernväg, många bland de enskilda jernvägsbolagen i riket skulle skynda att erbjuda sina jernbanor till inlösen af staten. Härvid ber jag till en början få anmärka, att hvad beträffar *den* jernväg, om hvilken förhandlingarne nu vända sig, det icke alldeles är förhållandet, att bolaget, som är dess egare, *nu* åtminstone erbjudit staten att inlösa den. Tvärtom har *staten* denna gång tagit första steget och staten har för öfrigt, då oktroyen meddelades, förbehållit sig rätt, att, när helst staten funne lämpligt, efter förut bestämda grunder lösa till sig denna jernväg. Och om dessutom andra enskilda jernvägsbolag skulle ifrågasätta, att deras banor måtte inlösas för statens räkning, kan det ju vara en möjlighet, att staten finner sig hågad att öfvertaga dem, i fall de befinnas vara af den vikt och betydelse, som den ifrågavarande jernvägen onekligen eger, och det vore tvifvelsutan att allt för illa tillgodose statens sanna intresse, om man försummade att begagna de tillfällen, som i ty fall erbjöde sig, likasom jag icke heller kan finna det vara någon skyldighet att inlösa en dålig bana derföre, att densamma kan blifva staten erbjuden. Nu finnas ganska många enskilda bananläggningar inom landet, hvilkas affärsställning är allt utom lysande, såsom Herrarne nogsamt torde veta, och det skulle derföre kunna inträffa med flera bland dessa banor, att staten måste öfvertaga dem för att göra sig betäckt för de jemförelsevis betydliga försträckningar, som staten lemnat. Hvad angår den förevarande jernvägen, kan något dylikt icke komma i fråga. Den summa staten tillhandahållit bolaget såsom direkt försträckning är af så ringa betydenhet, att den icke förtjenar att tagas i betraktande.

Samme Herr ordförande har äfven ur juridisk synpunkt sökt deducera den satsen, att staten efter en viss tid egde rätt att erhålla jernvägen utan lösen. Huru härmed kan förhålla sig, vågar icke jag, såsom ej varande jurist, afgöra, men vi hafva nyss hört en inom det rättsliga området skicklig person just rörande detta rättsfall uttala en mening, helt och hållet afvikande från den bemälda Herr ordförande velat förfakta. Antaget emellertid, att denna sednare åsigt kunde hafva för sig något fog, att staten verkligen skulle vara juridiskt berättigad att få jernvägen till skänks, tillåter jag mig hemställa och fråga, huruvida det vore staten värdigt att taga den för intet, då staten icke uppoffrat mera till banans fullbordande än lumpna 160,000 R:dr? För min del tror jag det icke och jag tror derjemte, att, om en rättegång skulle öppnas rörande

statens förmenta rätt att öfvertaga banan utan lösen, utgången måste, så vidt jag kan förstå, blifva ganska tvifvelaktig. En framstående auktoritet har i afgifven embetsberättelse just till denna Riksdag öppet uttalat, att domsluten i viktiga rättsfrågor inom Högsta Domstolen äro synnerligen vacklande; att det nästan kan sägas bero på en slump, om den ene eller den andre parten vinner sin sak; att "processandet härigenom antager skepnaden af ett lotterispel, hvori man hoppas mera af lyckans gudinna än af rättvisans" samt att vidare "ingen, ens den mest lagfarne, kan veta hvad som till slut blifver rätt i en tvistefråga, veta, *om* han skall börja, veta, *när* han skall sluta en rättegång." Då tillståndet är sådant, torde det icke vara synnerligt skäl att allt för mycket bygga på statens *rätt* att efter viss tid erhålla banan utan lösen, *om* en sådan rätt ens finnes.

I sådant fall skulle denna grunda sig på förra delen af § 11 af privilegiet för den ifrågavarande jernvägens anläggning af den 13 November 1852, men jag ber att, till jemförelse med detta stadgande, jemväl få återropa § 5 af samma privilegium, hvilken tydligen angifver, *hvar* bananläggningen skall börja, *hvar* den skall sluta och hvilka punkter banan under arbetets fortgång skall anlöpa. Såsom vi veta, är banan ännu i denna stund icke färdigbyggd mera än till hälften och den del deraf, hvilken återstår att fullborda mellan Örebro och Hults lastageplats vid Wenern, lärer väl icke komma att någonsin utföras sedan så väl staten som enskilda numera fullbordat åtskilliga banor som stå i beröring med Wenerns hamnar. Denna omständighet förtjenar att tagas i betraktande af dem, som tro, att efter 11 §:s förra del staten förr eller sednare kan få den fullbordade delen af banan för intet.

En annan talare yttrade, på tal om Frövi—Ludvika-banan, att det förefölle honom märkvärdigt, att regeringen år 1870 kunde lemna koncession på denna bana åt tvänne engelska ingenjörer. Med anledning häraf torde det vara lämpligt erinra derom, att den sålunda omförmälda koncessionen först beviljades, sedan man förgäfves sökt utverka något bistånd från statens sida för banans anläggning och de, som voro med här under den första riksdagsperioden efter det nya statskicket införande, minnas säkerligen, hvilka heta strider då utkämpades rörande förslaget att få denna bana utförd antingen af ett enskildt bolag med understöd af statsverket, eller ock för statens egen räkning, ehuru båda förslagen hade lika liten framgång. Man må då ej undra öfver, att, när emellertid, som man hoppades och trodde, ett godt anbud gjordes af framstående män, man till slut åt dem öfverlät att bygga denna bana.

Under öfverläggningen har man äfven sökt göra troligt, att den farhåga, som här uttalats för trakasserier från det bolags sida, som möjligen kunde blifva egare till banan, derest staten icke öfvertager den, vore öfverdrifven och ganska ogrundad, enär staten i allt fall har § 9 i privilegiet att stödja sig vid. Samma talare, som gjorde denna lugnande försäkran, citerade också mycket riktigt förra hälften af nämnda paragraf, men han glömde eller uraktlät måhända med afsigt att läsa den till slut. Emellertid är det just å *sednare* delen af § 9 jag anhåller att särskildt få fästa Herrarnes uppmärksamhet, emedan af dess innehåll man kan sluta till, hvilka verkliga vådor staten kan tillskyndas af det bolag, som kommer att taga banans trafik om hand. § 9 lyder i dess sednare del sålunda: "Afgifts-

taxan må, sedan den blifvit stadfastad, icke i någon mån förhöjas utan Wårt bifall, och under oktrojens fortfarande *ej heller nedsättas eller förändras utan bolagets medgifvande.* Följaktligen har det bolag, som eger denna jernväg, rättighet att fortfarande tillämpa den en gång fastställda taxan, hvilken, såsom man vet, är orimligt hög. Det är just en förtjenst hos det nuvarande bolaget, att detsamma, tid efter annan, vidtagit åtskilliga nedsättningar i taxan, så att denna nästan är jemförlig med hvad statens trafiktaxa beräknar, åtminstone för kortare distanser. Klart är nemligen, att för längre afstånd staten kan på tyngre gods åtnöja sig med en lägre afgift. På Köping—Hult-banan utgör sålunda trafikafgiften 2 öre per centner, under det att på stambanan från Örebro till Göteborg för samma trafik afgiften endast är 1 öre per centner. Om man tager i betraktande den olika längden af dessa banor, blir likväl prisskillnaden icke så stor och säkert är, att för *mindre* distanser statens banor näppeligen frakta tyngre gods under 2 à 3 öre per centner milen.

Herr Jöns Rundbäck har såsom en graverande omständighet anmärkt, att bolaget icke skulle vara svenskt utan utländskt. Detta är dock ett misstag. Bolaget är svenskt, fotadt på samma grunder, som för dylika bolag äro i Sverige gällande. Sannt är visserligen, att flere utländske män äro delegare i bolaget, men detta sednare är dock såsom persona moralis skyldigt att i allt sitt görande och låtande ställa sig till efterrättelse svensk lag och svenska författningar.

I motsats mot hvad här påståtts och jemväl i betänkandet antydes, ber jag i öfrigt få erinra, att obligationernas antal är till fullo känt. Bolagets styrelse har i dess berättelse af den 25 April detta år till bolagsstämman i Örebro uttryckligen förklarat att endast 32,500 obligationer finnas utelöpande. Af Trafikstyrelsens utlåtande, hvilket äfven finnes till hufvuddragen återgifvet i Stats-Utskottets betänkande, inhemtas ock, att, om samtliga dessa obligationer inlösas dels till fulla kapitalvärdet och dels med tillägg af derå under de sednare åren upplupna räntor, summan af bolagets kapital- och ränteskuld ändock icke uppgår till mera än obetydligt öfver 4½ millioner riksdaler, så att, om staten för banan erlägger en löseskilling af 6,000,000 R:dr, för bolaget återstår ett belopp af cirka en och en half million riksdaler att utdela till aktieegarne. Då dessutom bolaget genom de af Kongl. Maj:t för detsamma fastställda regler är förbundet att dels söka årsstämming å bolagets borgenärer och dels äfven att upplösas vid slutet af det år, då, om staten begagnar sin rätt att inlösa bolagets egendom, sådan inlösen skett, kan jag icke finna, att från *denna* sida åtminstone någon fara eller risk möter för staten att öfvertaga jernvägen.

Man har ock här talat om *anledningen*, hvarföre staten skulle inlösa denna bana och derom haft åtskilliga funderingar. Anledningen är dock icke svår att finna. Den är helt enkelt, att ett visst intresse söker att få bolaget försatt i konkurs. Jag tror visserligen icke, att denna plan skall lyckas, då jag eger grundad anledning till det antagande, att det nuvarande bolaget framdeles såsom hittills skall lyckas öfvervinna mötande svårigheter, men man har emellertid sagt mig, att tvänne spekulanter finnas — hvilka de äro förbjuda mig rummet och förhållandena att uppgifva — och att dessa spekulanter icke skola försumma de medel

som kunna förefinnas till att åtkomma jernvägen, endast och allenast i ändamål att just med tillhjälp af den för samma jernväg gällande höga frakttaxan söka drifva den stora bergslagstrafiken i en annan riktning till fördel för banor, hvilka dessa spekulanter hafva förut eller ämna förskaffa sig. *Deruti* ligger faran och *deruti* vådan för *staten*, ty påtagligt är, att, om trafiken icke komme att gå samma väg som förut, statens trafik skall lida aldeles ofantligt af förändringen, och jag tror äfven, att det just varit en behörig hänsyn till denna omständighet, som hufvudsakligen föranledt Trafikstyrelsen att nu tillstyrka jernvägens inlösande af statsverket.

Slutligen skall jag blott upptaga till belysning ett yttrande, som för en stund sedan fälldes, äfven detta af Stats-Utskottets Herr ordförande, då han nemligen förklarade, att man af ett tillfälligt öfverflöd på statsinkomster icke borde låta sig förledas att kasta sig in i spekulationer, utan snarare använda det befintliga öfverskottet att förminska skatterna. Jag vill acceptera detta påstående. Efter det beslut, som för några dagar sedan i en vigtig fråga fattades, tror jag, att statsverket bör söka att placera sitt öfverskott, när sådant finnes, i sådana företag som gifva en god och säker afkastning, hvilken kan användas till fyllande af sådana statens behof, hvilka på ett eller annat sätt måste fyllas. En sådan placering erbjuder just Köping—Hult-banan, denna centrala bana, hvilken redan första året efter köpets afslutande med säkerhet kan lemna 5 procents ränta på köpeskillingens belopp och under derpå följande år antagligen en ännu högre ränta. Det kan ju vara godt att hafva åtminstone denna räntetillgång till statsverkets disposition, då man så frukostigt vill *afskrifva* eller *bortskänka* statens obestridliga rätt till grundskatter och indelningsverk.

Jag vill ej längre upptaga Kammarens tid. Jag slutar med att förena mig med dem, som yrkat bifall till Friherre Stjernblads reservation.

Häruti förenade sig Herr *Lars Andersson*.

Herr Liss Olof Larsson: Jag märker, att Kammarens otålighet är stor, men jag anser denna fråga vara af så mycken betydighet, att den väl förtjenar, att man på den ofrirar någon tid. Vi hafva ofta nog talat flera timmar om små summor, men öfverläggningen gäller nu sex millioner, och Herrarne torde derföre ursäktas, om jag tillägger några ord till Stats-Utskottets försvar. Jag gör det på samma gång jag instämmer med de talare, hvilka yttrat sig för bifall till Utskottets förslag.

Det har förut blifvit af en talare anmärkt, och med anledning af den talares anförande, som näst före mig hade ordet, kan jag icke underlåta, att ånyo erinra, att detta ärende nogsamnt visar, huru tiderna förändras och vi med dem. En af dem, som förr ifrigast arbetat för, att *staten icke* vidare skulle *bygga* några banor, vill nu, att, *staten* skall inköpa *redan byggda* banor och detta till på köpet till ett högre pris, än statens egna banor ursprungligen kosta i anläggning. Och härvid är dessutom att observera, att statens banor äro i godt skick, hvilket just icke kan sägas vara förhållandet med denna bana.

Emellertid har till förment stöd för den föreslagna inlösningsåtgärden blifvit framhållet, att, om ock staten skulle på något företag använda så mycket penningar, som sex millioner riksdaler, dessa svårligen kunna göras mera fruktbarande för landet, än om de nedläggas i en bana, som redan är byggd. Jag har likväl alltid trott, att det hufvudsyftemål staten afsett att vinna, då den bygger jernbanor för egen räkning, icke varit att bereda sig inkomster utan landet förmånen af lättade kommunikationer. Och för landet måste det således vara bättre att dessa sex millioner riksdaler användas på utförande af en jernbaneanläggning i en trakt, der någon jernväg förut icke finnes och hvilken alltså är i saknad af sådana lättare förbindelser med andra orter.

I öfrigt förekommer, att det här ifrågavarande bolaget redan år 1864 erbjöd staten att öfvertaga denna bana, men framställningen blef då tillbakavisad. Anbudet förnyades sedermera år 1869 och afslogs ännu en gång. Det inlösningspris, som af bolaget då begärdes, uppgick likväl till ett lägre belopp än som nu är föreslaget, och staten skulle dertill erhålla banan med *alla* dess tillhörigheter. *Nu* deremot hafva från köpet blifvit undantagna en del af banans tillhörigheter — eller två under byggnad varande lokomotiv, materialförrådet och ett invid Köpings bangård beläget värdshus. Priset är således betydligt högre nu, än som fordrades för några år sedan, då Trafikstyrelsen likväl afstyrkte köpets afslutande. Man skulle vid sådant förhållande väl hafva all anledning att tro, att mycket kraftiga skäl skulle föreligga för den omkastning i åsigt, som i förevarande hänseende egt rum hos Regeringen och Trafikstyrelsen, men då jag genomläser den Kongl. propositionen, är jag dock icke i stånd att der finna andra skäl än sådana, som äro ganska små och af en jemförelsevis ringa betydelse.

Till stöd för det Kongl. förslaget har isynnerhet blifvit framhållet, att staten icke egde rättighet att, utan bolagets medgifvande, förordna om någon förändring af prisbestämmelserna i den frakttaxa, som en gång blifvit af Kongl. Maj:t fastställd för denna bana, och den siste talaren har särskildt anfört detta förhållande såsom ett hufvudskäl för bifall till den Kongl. propositionen. Det torde emellertid icke kunna förnekas, att det privilegium, som bolaget fått, måste antingen gälla eller icke. Är det, såsom Herr Carlén ur juridisk synpunkt velat bevisa, *icke* längre gällande, så att staten skulle kunna ej blott förbjuda bolaget att trafikera banan, utan till och med, som han sade, låta rifva upp skenorna, läser uti denna möjlighet ligga ett så starkt korrektiv mot bolagets makt att trakassera staten, att ensamt ur denna synpunkt staten kunde med tillräcklig kraft hålla, såsom man brukar säga, tummen på ögat å bolaget. Jag tillåter mig icke att bedöma, huruvida Herr Carlén har rätt i sin uppfattning af § 11 i bolagets privilegium eller icke. För min del har jag likväl trott, att privilegiet gäller, då Kongl. Maj:t förklarat, att det så är, ehuru det förefallit mig besynnerligt att Kongl. Maj:t kunnat anse den ena delen af nyssberörda paragraf forfarande hafva giltighet, men icke den andra delen. Jag har föreställt mig, att, om bestämmelsen gäller uti *ett* hänseende, den bör gälla äfven i ett annat och tvärtom.

Vidare har man under denna öfverläggning emot Stats-Utskottet anfört ett annat skäl, hvilket för öfrigt återfinnes i den Kongl. propositionen.

nen. Man har betonat, att utländske män till en stor del äro egare af denna bana, och att, då bolaget tyckes vara på väg att göra cession, det vore tänkbart, att banan skulle komma i händerna på utländske män igen, och deruti skulle, säger man, ligga en synnerligen stor fara för staten. Jag tror dock icke, att härmed kan vara så farligt. Det är ju endast helt få år sedan, som från Kongl. Maj:t inkom till Riksdagen ett förslag om beviljande åt tvänne engelsmän af vissa förmåner i och för jernvägsanläggning mellan Frövi och Ludvika. Jag bestred då, för min del, hvarje slags bekräftelse från Riksdagens sida af den koncession, som Kongl. Maj:t redan lemnat. Jag ville icke ingå derpå, dels derföre, att sökanderne voro utländingar och dels derföre att af dem den ene förut haft del i ett annat inhemskt företag, på hvilket staten sedermera förlorat ganska betydliga summor, andra ganska viktiga skäl att förtiga. Men då svarade man mig, så väl från statsrådsbanken som från flera håll i Kammaren, att det vore likgiltigt, hvem som bygger och trafikerar banan, om han är engelsman eller svensk, blott en jernväg kommer till stånd i den angifna bygden, hvilken deraf vore i största behof. Nu tycker man sig visserligen hafva kommit underfund med att anläggarens nationalitet icke är så alldeles likgiltig, men icke desto mindre hafva vi sett utländingar bygga och besitta andra banor i vårt land med tillstånd af Kongl. Maj:ts regering. Det är mig således icke möjligt att antaga, äfven från berörda synpunkt, att faran för staten skulle kunna blifva så stor, derest banan komme att innehafvas af ett annat bolag än det nuvarande, äfven om det skulle till större eller mindre del bestå af utländske män.

Man har yttermera och såsom ett bevekande skäl åberopat bolagets äfventyrliga ställning och att staten derföre borde träda emellan. Jag tror dock att om staten skulle anses skyldig att träda emellan, när något bolag af detta slag råkar på obestånd, man gifver sig in på en bana, hvars gräns man icke känner. I så fall torde icke *alla* statens inkomster räcka till att tillgodose allas anspråk.

Ett införlifvande med stambanorna af denna jernvägslinie har äfven förmenats vara nödigt på den grund att staten derigenom skulle komma i besittning af reparationsverkstaden i Örebro, som vore centralt belägen. Ja, om det skall vara absolut nödvändigt för statens jernvägar att hafva tillgång till en dylik verkstad med sådan belägenhet, kan jag ej finna annat, än att det hör blifva för staten billigare att helt enkelt bygga en egen verkstad på lämplig plats. Staten slipper åtminstone då att betala mera, än hvad anläggningen kostar i verkligheten, under det att staten deremot för den ifrågavarande verkstaden i Örebro skulle få erlägga icke blott den verkliga kostnaden utan 25 procent derutöfver. Äfven ur denna synpunkt tror jag ej, att något giltigt skäl finnes för bifall till Kongl. Maj:ts proposition.

Man har också förespeglat, att, om staten öfvertog banan, kostnaden för den nuvarande högsta förvaltningen af bolagets angelägenheter, eller direktionen för banan skulle helt och hållet försvinna, till följd hvaraf banan i statens ego borde lemna ännu större nettinkomst, än den nu ger. Efter mitt förmenande torde ändock erfarenheten hafva nogsamnt ådagalagt, att staten just icke gjort sig känd för någon synnerlig förmåga att sköta en förvaltning billigare än ett enskildt bolag, så att

äfvén detta argument icke synes mig kunna tillmätas någon vigt till det Kongl. förslaget förmån.

I sammanhang härmed skulle ock — har man försäkrat — aflönin-garne till det högre liniebefälet kunna väsendtligen nedsättas. Jag tror icke, att detta förebärande kan anses innebära något skäl, som förmår att inverka särdeles mycket på denna Kammare. Det är blott ett fagert tal utan allvar till grund.

Slutligen bör jag måhända icke förbigå hvad Friherre von Schulzen-heim meddelat derom, att han, som personligen med biträde af sakkunnig man verkställt lokala undersökningar af banan och bolagets öfriga egen-dom, samt på grund deraf gjort beräkningar öfver banans värde, kommit upp till en högre summa, än värderingsmännen angifvit. Att dessa un-dersökningar och beräkningar blifvit gjorda på fri hand, behöfver jag knappast erinra. Detta visar sig genast derutaf, att allt är bygd på decimalsystemet. Broar, tunnelar och allt öfrigt slutar på jemna tital.

Jag har visserligen gjort flera anteckningar, men jag vill icke längre upptaga Kammarens tid. Jag anhåller om bifall till Stats-Utskottets förslag.

Herr Grefve Björnstjerna: Det förnämsta skäl, hvilket såväl Stats-Utskottet i dess betänkande som Utskottets aktade ordförande under denna debatt anført emot bifall till Kongl. Maj:ts proposition, har varit att sta-ten icke borde uppträda såsom spekulant. Detta är ett skäl, hvars giltig-het i principielt hänseende jag icke vill förneka, men det bör väl ändock ej tilläggas egenskapen att vara axiomatiskt och absolut förbindande för hvarje enskildt fall. Understundom kunna visserligen förhållanden inträffa, hvilka innebära en kraftig maning dertill, och staten försöker sig — icke på någon spekulation, som detta förslag, enligt min öfvertygelse, icke kan sägas vara — utan på en verkligt god affär. Jag kan, för min del, ej finna, hvarföre icke staten skulle kunna på ett förmånligt sätt placera sina penningar lika väl som ett enskildt bolag, och jag betviflar i så fall att staten kan använda dem på ett mera fördelaktigt företag, än ett som genast första året lemna 5 procent ränta å det nedlagda kapitalet och säkerligen inom kort tid ännu högre avance. Jag tror mig hafva en tem-ligen säker grund för detta antagande, då jag hänvisar till det faktum, att nettoinkomsten af denna bana på 5 år stigit från 85,000 R:dr till 225,000 R:dr och sålunda ökats med 250 procent. Då man dessutom vet, att under de 3 första månaderna af innevarande år bruttoinkomsten ut-gjort 34,000 R:dr mera än under motsvarande månader af det föregående året, tyckas dessa siffror, hvilkas riktighet ej kan bestridas, lemna ett ganska vackert bevis på banans årligen växande trafikförmåga och er-bjuda en tillfyllestgörande säkerhet derför, att affären i och för sig är god. Härtill kommer, att under detta år tvänne nya banor, den ena söderifrån och den andra norrifrån komma att öppnas, hvarigenom ett betydligt tillskott i trafik tillskyndas den nu ifrågavarande banan. Vi känna ock att under arbete äro andra bansträckningar, hvilka alla till-stöta denna mellanlänk mellan det norra och det södra Sverige och måste bidraga att högst väsendtligt föröka dess inkomster. Således lärer det icke kunna vara något tvifvel underkastadt att ett godkännande af Kongl. Maj:ts

förslag ensamt ur finansiell synpunkt vore för staten synnerligen fördelaktigt.

Jag medger visserligen, att beräkningarna öfver banans nuvarande värde blifvit uppgjorda med ledning af en något högre tariff, än som gäller för statens banor, men om Herrarne taga i betraktande den tariff, hvilken för närvarande tillämpas vid denna bana, torde det befinnas, att skillnaden icke är stor. Deremot föreligger uti *det* förhållandet, att det bolag, som innehafver banan, *eger rättighet* att uppdrifva denna tariff till den orimligaste höjd, ett det kraftigaste skäl för staten att förebygga en dylik möjlighet genom att sjelf taga banans trafik om händer. Exempelvis vill jag erinra, att bolaget har rätt att bestämma frakten för gods ända till 112 öre per centner, då vid statens jernvägar denna per centner endast utgör högst 37 öre, och så hela raden utföre. Nu är det gifvet, att, om denna jernväg får en direktions med andra tendenser eller möjligen öfvergår till ett annat bolag, ett bolag t. ex., som har intresse af att drifva malmutförseln in på en annan väg, än den nu går, ingenting är lättare än att begagna sig af den af Kongl. Maj:t år 1857 fastställda taxan för att nära nog omöjliggöra en transport af malm på denna väg. Herr Rundbäck erinrade, att mot ett sådant sträfvande finnes ett korrektiv deruti, att jernet kunde sändas på den under byggnad varande bergslagsbanan, när den blir färdig. Detta är mycket riktigt, men jag hemställer, om *statens* bana och dess trafik har någon vinst af en dylik anordning. Om hela malmforslingen kommer att gå på den enskilda bergslagsbanan och stambanan derigenom går i mistning af all inkomst af trafiken mellan Hallsberg och Örebro och hela vägen ned till Göteborg, och *detta* resultat kan anses lända till fördel för staten, då har jag misstagit mig.

Jag vill icke nu inlåta mig i någon närmare granskning af det här ytterligare framställda påståendet, att, då antalet af bolagets utelöpande obligationer icke vore känt, deri skulle vara en anledning för staten att ej inlåta sig på inköp af denna bana. Här har i dag blifvit utdelad en berättelse, afgifven af bolagets styrelse till aktieegarne vid bolagsstämma i London den 24 sistlidne April, och der finnes, så vidt jag kan se, tydligen angifvet, att bolaget har utelöpande obligationer till ett antal af 32,500, hvardera lydande å 4 pund sterling. Men låt äfven vara, att antalet obligationer vore större, kan jag ej förstå, hvad svenska staten har dermed att skaffa. Ty om staten inköpt jernvägen för en viss summa och bolaget upplöses samma år samt årsproklama sker, lära väl fordringsgarne hos det upplösta bolaget få nöja sig med hvad staten gifvit, och jag kan icke tro, att man bör vara allt för öm om dessa utländska kreditörers intresse för att, utan någon skyldighet dertill från statens sida, soulagera dem för hvad som möjligen brister.

En annan talare har framhållit, att, i händelse Köping—Hult-bolaget skulle begagna sig af sin högre taxa, det vore lätt för staten att bygga en rivaliserande bana. Detta vore i sanning att kasta sig in i en farlig spekulation, och den erbjöde säkerligen icke någon god placering af statens medel.

I öfrigt får jag säga, att jag ej rätt kan fatta Herr Carl Ifvarssons sats, att i fall staten skulle inköpa denna bana, derigenom skulle förhindras andra enskilda banors uppkomst, emedan staten skulle lägga sig

till de enskilda jernvägsanläggningar, hvilka lemnade god inkomst. Jag förmodar, att det icke kan bero på staten att "lägga sig till" dessa banor, så vida icke egarne vilja tillåta staten att inlösa dem. Denna anmärkning lärer väl alltså få anses förfallen.

En talare har ock anmärkt, att denna bana erbjöds staten till inlösen för 2 år tillbaka mot ett pris, som med 600,000 R:dr understeg det nu begärda och han förklarade, att han icke visste, att några mellankommande omständigheter inträffat, som kunde föranleda dertill, att staten skulle betala mera nu än då. Jo, visserligen. Det förefaller mig sålunda vara en mycket kraftig, mellankommande omständighet, att banans trafikinkomst sedermera ökats med 80,000 R:dr, motsvarande ränta på 1,600,000 R:dr, och dessutom hafva alla priser betydligt stigit.

Hvad åter beträffar förmenandet, att detta förslag vore ett maskeradt sätt att inleda staten att inköpa alla enskilda banor, torde jag dervid ej behöfva mycket uppehålla mig. Jag tror, att det blifvit tillräckligt besvaradt. Statens rätt är väl att säga nej, om inköpet af en bana skulle visa sig *ofördelaktigt*, likasom ja, i fall det befunnes *fördelaktigt*; och då jag i förevarande hänseende anser, att affären *är* en fördel för staten, tvekar jag ej att tillstyrka inlösningsåtgärden. Jag tror mig hafva visat och Stats-Utskottet har icke bestridit, att den ur *ekonomisk* synpunkt skulle lända staten till bättnad.

Jag vill icke trötta med en granskning af banans vikt från *militärisk* synpunkt. Måhända är tillfället dertill icke lämpligt. Det torde emellertid vara temligen klart, att det måste vara viktigt för staten att hafva i sin hand den punkt, der vägarne norr och söder om Mälaren sammanstöta med hvarandra. Jag tror, att man ej behöfver vara militär för att inse det.

Att en bana, som utgör sammanbindningspunkten mellan alla de stora bergslagsbanorna och hela den stora utfarten till södra Sverige måste framför andra vara egnad att vara en stambana, lär icke heller kunna bestridas, och säkert är, att, om icke, innan staten börjat sina jernvägsföretag, denna bana kommit till stånd, ingen bana bättre än denna förtjenat att blifva en stambana.

Då staten nu kan erhålla den för billigt pris, ty billigt måste priset vara, då det redan förräntar sig, synes det vara skäl, att staten begagnar sig af ett tillfälle, som troligen icke kommer åter, ty ju mera alla varuvärden stiga samt material- och arbetskostnad ökas, skall i jernbredd dermed banans värde förhöjas och följaktligen måste banan, då en gång det blifver nödvändigt för staten att köpa den, komma att kosta högst betydligt mera.

Enär alltså i så väl finansielt som militäriskt och statsekonomiskt hänseende det är fördelaktigt för staten att nu inlösa banan emot här föreslaget belopp, yrkar jag, för min del, bifall till Friherre Stjernblads reservation.

Herr Philipsson: På sätt en föregående talare yttrade, kan och måste denna fråga betraktas ur tvänne särskilda synpunkter, en juridisk och en national-ekonomiskt-finansiell. Hade jag alldeles klart för mig att Kongl. Maj:ts förslag skulle vinna Riksdagens bifall, så skulle jag gerna

medgifva, att det vore temligen öfverflödigt att skärskåda saken så mycket från den juridiska sidan; men då frågans öde är oafgjordt, så tillåter jag mig att uttala min åsigt om henne från rättslig synpunkt, derföre att, vid den utgång hon sannolikt får här i Kammaren, jag icke kan för min del utan vederläggning låta kvarstå i våra förhandlingar de åsichter, som i detta hänseende blifvit uti dels Kongl. Maj:ts proposition och dels af en representant på stockholmsbänken uttalade.

För bedömande af rättsförhållandet mellan staten och Köping—Hults jernvägsbolag måste man, i min tanke, noga taga kännedom om Kongl. Maj:ts den 13 November 1852 ått detta bolag meddelade privilegium, således i första rummet göra klart för sig bolagets ändamål samt under hvilka vilkor det tillkommit. Ingressen till privilegiet innehåller i detta hänseende följande: — hafve WI — — — velat härmed och i kraft af detta vårt öppna bref och privilegium i nåder oktrojera bemälda bolag att — — — företaga och fullborda anläggningen af en jernväg emellan nämnde tvänne orter (Köping och Hult), samt derå rörelsen bedrifva under en tid af fyratio år ifrån banans öppnande — —.“ Här af framgår tydligt och klart, att bolaget icke erhållit full eganderätt till någon egendom inom Sveriges rike, utan endast privilegium på att anlägga en jernväg mellan de uppgifna punkterna inom landets område samt derå drifva trafikrörelse under fyratio år. Huru har nu bolaget uppskattat denna förmån? Jo, efter de tidsförhållanden, som egde rum då privilegiet meddelades. Och då uppskattades denna förmån så högt, att bolaget åtnöjde sig med rättigheten att trafikera jernvägen under fyratio år antagande såsom säkert att under denna tid fullständigt vederlag både för kapitalet och öfriga på anläggningen nedlagda medel skulle erhållas, hvarefter, såsom det heter i § 11 af privilegiet, det “åligger bolaget att såväl hufvud- som bibanorna med tillhörande jord, byggnader, verkstäder och materiel, af hvilken beskaffenhet som helst, i fullgodt skick till svenska staten under eganderätt aflåta, utan att dervid, ehvad staten under den föregående tiden må hafva tillskjutit större eller mindre belopp, tillgodonjuta någon lösen eller annan vedergällning — —“ således ehvad staten tillskjutit större eller mindre belopp, åtager sig bolaget att efter de fyratio årens förlopp öfverlemnna hela jernvägen i fullgodt skick till svenska staten. Derjemte säges i samma paragraf: “Vill staten före utgången af ofvannämnda år till sig lösa jernvägen, vare sådant äfven tillåtet; dock skall i denna händelse lösesumman, derest öfverenskommelse icke på annat sätt träffas, sålunda bestämmas att etc.“ Staten förbehåller sig här och medgifves från bolagets sida under oktrojtiden lösningsrätt till jernvägen efter derå af särskildt utsedde värderingsmän utsatt värde, förhöjdt med tjugofem procent. Alltså, på samma gång man från bolagets sida ansåg affären så god, att staten kunde och borde efter fyratio år få hela jernvägen utan ersättning, förutsattes äfven den eventualiteten, att staten dessförinnan skulle vilja göra en stor kapitaluppföring, betala banans värde, och icke blott detta utan en fjerdedel derutöfver; allt på grund af den gysamma föreställning, man då hyste om affären.

Sedan nu dessa vilkor för bolagets existens blifvit meddelade, stadgas i § 13 i åtta särskilda punkter om de förmåner bolaget, emot fullgörande af dessa åtaganden, skulle tillgodonjuta. Det torde tillåtas mig

att, i anseende till sakens stora vikt, i korthet redogöra för innehållet af dessa punkter. Paragrafen börjar sålunda: "Emot det att förberörda åligganden och förbindelser af bolaget noggrannt uppfyllas, hvarom af styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader på kronans vägnar kontrakt med bolaget kommer att upprättas" — i förbigående sagdt förefinnes icke detta kontrakt bland handlingarne, ehuru det skulle varit ganska intressant att hafva fått kännedom om detsammans bestämmelser — "eger bolaget, jemte *full dispositionsrätt* till jernvägen med hvad dertill hörer *under oktrotiden*" — således icke everldelig eganderätt, utan till viss tid begränsad dispositionsrätt — "att tillgodonjuta följande förmåner och rättigheter", nemligen: lösnings- och besittningsrätt *under oktrotiden* af för jernvägsanläggningen behöflig jord, "kunnande dock denna jord *under tiden* icke för gäld intecknas" (punkten a) — häraf framgår ju tydligt och klart att alltsammans afser endast *en viss tid*, hvarunder bolaget skulle få tillgodonjuta dessa förmåner —; rättighet till upplåtelse för nämnda ändamål af kronan tillhörig jord, under de för öfverlåtelse af sådan jord till dylika ändamål i allmänhet stadgade vilkor (punkten b); rättighet att begagna å kronans egor belägna kalk- och stenbrott (punkten c); rättighet att på i författningarne föreskrifna vilkor anlägga och drifva för jernvägsanläggningen erforderliga verkstäder till förfärdigande af gjutgods, smiden, verktyg m. m. (punkten d); rättighet till tullfri införsel af modeller till maskinerier, vagnar och verktyg samt af rails, lokomotiver m. m., då sådana af inhemsk tillverkning ej kunna fås af lika god beskaffenhet och till samma pris (punkten e); rättighet till att under vissa vilkor för jernvägen erhålla arbetsbiträde af kronoarbetareskorpsen (punkten f) samt af manskapet från indelta arméén (punkten g). Punkten h) stadgar slutligen: "Svenska staten förbinder sig att, i händelse under ett eller flera af de fyratio år, som förflyta näst efter jernbanans fullbordande och öppnande till allmän trafik, jernvägsbolagets årliga nettotinkomst skulle, enligt bokslut, som undergått granskning af de personer, hvilka vi dertill förordne, befinnas understiga 250,000 R:dr banko, motsvarande fem procent å den beräknade anläggningskostnaden, till bolaget erlägga fyllnaden i nämnda belopp, hvaraf beräknas fyra procents ränta å det vid hvarje årsliquid återstående kapitalbelopp och återstoden utgör kapitalafbetalning; kunnande denna statens ansvarighet i intet fall utsträckas utöfver 250,000 R:dr för året, hvaremot, om anläggningskostnaden icke skulle uppgå till förslagssumman (5,000,000 R:dr banko), statens ansvarighet inskränkes till ett belopp, svarande mot fem procent å den verkliga utgiften, deruti likväl inberäknad fem procents ränta under byggnadstiden å det aktiekapital, som för arbetets utförande varder nedlagdt; *men all förbindelse till ansvarighet från statens sida förfaller, derest icke bolaget före slutet af innevarande år 1852 börjar jernvägens anläggning och inom utgången af år 1855 fullbordar densamma*; äfvensom den upphör, i fall bolaget uraktlåter att fullgöra hvad för öfrigt i afseende på jernvägsföretaget blifvit stadgadt, eller efter dettas fullbordande icke underhåller jernvägen och driftmaterielen i ändamålsenligt skick och fortfarande verksamhet, på sätt i ofvanstående 8 § stadgas." Denna räntegaranti iklädde sig staten; och hade jernvägen blifvit färdig i hela sin afsedda längd, icke hade risken för

för staten varit så farlig, nog hade staten kommit ut dermed, i betraktande af den stora fördelen att få en så lång jernväg gratis? Jag hemställer nu, om det öfverensstämmer med kontraktslärans aldra enklaste bestämmelser att påstå, det hela denna karakter af öfverenskommelse mellan staten och bolaget skulle hafva förändrats, derföre att bolaget icke uppfyllt sina åtaganden eller byggt mera än omkring 7 mil af jernvägen i stället för omkring 14. Att på detta kontraktsbrott grunda någon rätt för bolaget att *i everdlig tid* behålla den byggda jernvägen, är orimligt. Frågan om statens räntegaranti står icke, så vidt jag kan finna, i oskiljaktigt sammanhang med statens rättigheter; staten har nemligen, vid oktrojens meddelande åt bolaget, förbehållit sig dessa rättigheter, men ingalunda gjort dem beroende af räntegarantien. Den nyss upplästa punkten stadgar ju uttryckligen, att hvarje statens ansvarsförbindelse vore förfallen, såvida icke jernvägen *påbörjades före 1852 års slut och fullbordades inom utgången af år 1855*. Således voro redan i privilegiebrevet två förutsättningar gjorda, under hvilka lånegarantien kunde gå förlorad, utan att i sammauhang dermed ett enda ord antyder, att statens förut omnämnda rättigheter deraf skulle i någon mån beröras. Om nu bolaget sedermera, t. ex. år 1860, fått hela jernvägen färdig, månne väl då någon skulle velat drifva den satsen, att bolaget, ehuru statens räntearsvighet förfallit, skulle hafva förvärfvat eganderätt till banan för *everdlig tid*? Om endera kontrahenten brister i fullgörandet af bestämmelserna i ett kontrakt, icke får han derigenom större eller bättre rätt, än han skulle hafva fått, om han uppfyllt dem, utan tvärtom. Och vi böra komma ihåg, att det är en ganska vigtig rättighet, som här är i fråga.

Sedan jag sålunda redogjort för min uppfattning af den juridiska sidan af saken, vill jag söka visa, att denna uppfattning äfven varit såväl bolagets, som Kongl. Maj:ts och Riksdagens. Den Kongl. propositionen innehåller, som bekant, en redogörelse för hvad som i frågan sig tilldragit, sedan den tid då bolaget icke fullbordade sitt företag. Innan jag öfvergår härtill, vill jag nämna, att frågan, om från hvilken tid statens rätt till att komma i besittning af jernvägen bör räknas, då banan i sin helhet aldrig blifvit färdigbyggd, efter mitt förmenande icke är svår att besvara. Enligt den ursprungliga oktroyen hade bolaget skolat haft banan färdig vid 1855 års slut; någon längre oktroytid än derifrån räkuadt kan enligt ordalagen i nyssnämnde § 13 af bolagets privilegium, icke ifrågasättas. Men *ett* år tillkom; Riksdagen prolongerade terminen, inom hvilken jernvägen skulle vara färdigbyggd, till 1856 års slut. Oktroytiden kan således, efter mitt förmenande, icke räknas längre framåt, än från 1856 till 1896 års slut; bolaget är endast oktroyerat för dessa fyratio år. Och detta bevisas äfven af bolagets egen bolagsordning, i hvars femtiondetredje paragraf säges: "Bolaget upplöses vid oktroytidens slut, eller, om svenska staten begagnar sin rätt att inlösa bolagets egendom, vid slutet af det år, då sådan inlösning skett." Bolaget har således icke rätt att existera, det finnes icke något Köping-Hult-bolag längre än fyratio år från 1856 års slut. Jag öfvergår nu till hvad jag nyss sade, att jag skulle söka bevisa, att såväl bolaget som Kongl. Maj:t och Riksdagen icke medgifvit, det bo-

laget genom kontraktsbrottet fått någon oinskränkt rätt till banan. Kongl. Maj:t yttrar i sin proposition sidan 4 följande: "Enär sålunda det i nådiga privilegium den 13 November 1852 förutsatta fall inträffat, eller att all förbindelse till ansvarighet från statens sida för räntegarantien förfallit, och bolaget till staten förverkat det belopp af den uti Statskontoret nedsatta kapitalsumma, som vid 1855 års slut innestod; anhöll bolagets direktion, i underdånig skrifvelse den 28 November 1856, att Kongl. Maj:t täcktes till Rikets Ständer göra framställning om statens fortfarande medverkan för fullbordande af jernvägsanläggningen mellan Köping och Hult samt förnya det bolaget gifna privilegium, med de förändringar deri som omständigheterna kunde påkalla, i afseende hvarpå direktionen föreslog, *antingen* att fortfarande den förverkade räntegarantien med de tillförene derfor gjorda bestämmelser måtte varda bolaget medgifvet, och bolaget, hvad beträffade dess förhållande till staten, åter insättas i de rättigheter, hvaraf det före 1855 års utgång var i besittning, endast med en utsträckt tid för arbetets fullbordande *eller* att, jemte oinskränkt besittningsrätt till banan, åt bolaget måtte beviljas ny garanti under 25 år för 4 procents ränta å anläggningskostnaden utan amortering" — dessa ord "jemte oinskränkt besittningsrätt" visa, att bolaget sjelft då hade den uppfattningen, att det *icke* egde en oinskränkt besittningsrätt till banan — "*eller ock* att, mot upphörande af all räntegaranti å statens sida, men tillerkännande deremot åt bolaget af everdelig eller åtminstone till 99 år utsträckt besittningsrätt till jernbanan, bolaget måtte undfå ett lån af 1,600,000 R:dr banko med samma ränta och amortering som för Gefle—Dala-jernvägsbolag vid 1853 och 1854 årens riksdag beviljade försträckning blifvit föreskrifna — — —" I det sista alternativet nöjde bolaget sig således med att begära, om icke everdelig besittningsrätt, åtminstone besittningsrätt för 99 år. I en underdånig skrifvelse till Kongl. Maj:t af den 2 Mars 1858 yttrar Riksdagen i anledning häraf, sedan förut redogjorts för dessa framställningar från bolagets sida: "Sedan den för jernvägsundersökningar af Eders Kongl. Maj:t förordnade komité öfver denna underdåniga ansökning blifvit hörd, har, vid nådig pröfning af detta ärende, Eders Kongl. Maj:t, enär, såsom jernvägskomitéen erinrat, Köping-Hult-bolaget förverkat den räntegaranti, hvilken Rikets Ständer detsamma beviljat, men staten derigenom icke förverkat sin rätt att, enligt § 11 i det för bolaget utfärdade privilegium, inlösa den färdiga delen af banan" — detta med afseende på det erbjudande att lösa banan, som sedermera skett — "hvilken inlösningsrätt ock numera vore af desto större vigt, som Rikets Ständer vid sistlidne riksdag bifallit Eders Kongl. Maj:ts förslag, att jernstambanorna böra af staten utföras, förvaltas och underhållas, funnit sig icke böra för medgifvande af hvad bolaget alternativt begärt, vare sig i fråga om ny garanti under 25 år för 4 procent utan amortering, eller om enahanda lån, som Gefle—Dala-jernvägsbolaget af staten erhållit, vidtaga någon åtgärd, då begge dessa alternativ å bolagets sida varit förknippade med förbehåll om oinskränkt besittningsrätt till jernbanan." Kongl. Maj:t har således, enligt hvad Rikets Ständer här uppgifva, icke funnit sig föranlåten att till representationen göra någon framställning om de tvänne sista af direktionen för bolaget föreslagna alternativen, derföre att begge dessa alternativ voro förknippade med en begäran från bolagets

sida om en *vidsträcktare besittningsrätt* till banan än bolaget förut egde, och Riksdagen, som gillat denna Kongl. Maj:ts uppfattning, har följaktligen biträdt den åsigt, som derföre legat till grund.

Till de nu anförda skälen skulle kunna läggas åtskilliga andra, men jag tror ej att flera behövas för att klargöra, huru frågan från juridisk synpunkt gestaltar sig. Hvad jag med min framställning åsyftat, har varit att söka förekomma, det Kammaren fattar sitt beslut *under den förutsättning*, att staten icke har sin ursprungliga rätt till den anlagda delen af Köping—Hult-banan kvar. Här har sagts, att staten, derigenom att bolaget icke byggt hela banan, kommit i det förändrade förhållande till bolaget, att den när som helst kan förbjuda banans trafikerande och låta uppriva jernvägen. Detta kan jag icke inse eller erkänna, och jag vill åberopa ett par tilldragelser, som tala emot en sådan uppfattning. Bolaget hade endast anlagt jernvägen emellan Arboga och Örebro. Detta oaktadt, ehuru bolaget således icke fullgjort sin åtagna förbindelse att bygga en jernväg emellan Köping, Örebro och Hult, erkände Kongl. Maj:t både bolagets existens enligt privilegiet och fastställde trafiktaxan för den färdigbyggda delen af banan 1857. Vid 1865—1866 årens riksdag beviljade sedermera staten ett anslag af 160,000 R:dr för banans fortsättande från Arboga till Köping. Visas icke just härigenom att staten vid dessa tillfällen uppträdde såsom rättskontrahent med bolaget. Staten har sagt till bolaget: Ni har icke byggt hela banan färdig, men det fästa vi oss mindre vid. Det förekommer till och med i riksdagshandlingarne yttranden, antydande derom att banans fullbordande i hela dess ursprungligen afsedda utsträckning icke vore så nödvändigt, sedan statens vidsträckta stamhanesystem kommit till stånd. Men staten har dermed *icke afsagt sig* den rättighet till den anlagda hälften af banan, som den skulle hafva haft till banan i dess helhet, om den blifvit fullbordad. Till en sådan afsägelse finnes åtminstone intet spår uti de till ärendet hörande handlingar.

För att nu komma till den finansiella sidan af saken, så medgifver jag gerna, att många viktiga skäl blifvit framställda för utöfvande af statens lösningsrätt; men jag finner det derföre också nödvändigt att göra klart för sig, det staten verkligen eger en sådan rätt. Af den åberopade 11:te §:sen uti privilegiet anser jag uppenbarligen följa, att statens rätt att vid oktrojtidsens slut erhålla banan *utan* lösen är *liktälld* med statens rätt att dessförinnan *lösa* banan. Har den *ena* rättigheten gått förlorad, så har äfven den *andra* bortfallit, och den omständigheten, att bolagets styrelse, såsom i Kongl. Maj:ts proposition erinras, utan gensägelse eller invändning skridit till val af värderingsmän, bevisar, enligt mitt förmenande, intet *för tillvaron af lösningsrätten*, om densamma icke på *grund af oktrojen vore ostridig*. Ty bolagets styrelse kan väl ej, genom sitt ifrågavarande tillgörande, afhända bolaget en egendom, som bolaget icke hade ovillkorlig förbindelse att till staten afstå, och det skulle följaktligen vara ganska betänkligt att inlåta sig uti den ifrågasatta transaktionen, om det icke vore helt och hållet klart, att staten uppträdde såsom innehafvare af en *ovillkorlig* rättighet. Frågan måste betraktas från den stränga kontraktsgrunden, ty annars, om bolaget icke godkände styrelsens åtgärd, skulle staten hafva löst banan, utan att bolagsstyrelsen haft rätt att afhända bolaget densamma. Jag tror följaktligen, att det äfven af den

orsaken är alldeles nödvändigt att vidhålla den juridiska ståndpunkten; och derifrån förete sig, på sätt nyss blifvit yttradt, de två särskilda rättigheterna helt och hållet likställda.

Som nämndt är, ganska starka skäl hafva ur finansiell synpunkt anförts för Kongl. Maj:ts proposition. Å andra sidan hafva dock viktiga betänkligheter uttalats mot densamma. Vid sådant förhållande torde det, enligt mitt förmenande, vara bäst att, då frågans afgörande just nu väl icke är absolut nödvändigt, betänka sig till nästa riksdag. Att några förvecklingar härigenom skulle kunna uppstå, kan jag åtminstone icke inse, ty först och främst torde det icke gå så fort att få bolaget försatt i konkurstillstånd och besittningsrätten till jernvägen utmätt och försåld; och för det andra har staten, från juridisk synpunkt betraktadt, sin lösningsrätt *quar*, vare sig nämnde rätt till jernvägen öfvergår å annor man eller ej. Den nye egaren får emot staten icke någon bättre rätt, än den gamle haft. Ett motsatt antagande skulle leda till de största orimligheter. Tänk om oss t. ex. ett gasbolag, som avslutat gaslysningskontrakt med en stad på viss tid, hvarefter staden skulle blifva egare af gasverket utan någon ersättning till bolaget — och dylika kontrakt existera, t. ex. i Göteborg. Om nu detta gasbolag gjorde de bästa affärer i världen, men ville söka förekomma att kommunen skulle komma i besittning af gasverket, så behöfde bolaget endast några år före oktrojtidsens slut gifva ut en massa obligationer, låta försätta sig i konkurstillstånd o. s. v., och staden skulle i följd af exekutiv försäljning gå miste om den betingade fördelen! Nej, statens rätt till jernvägen anser jag för min del vara alldeles oberoende af de åtgärder, som med jernvägens vidtagas; i hvilka händer anläggning må komma, statens rätt öfver densamma påverkas deraf ej i den ringaste mån. Men, som sagdt, förvecklingar kunna uppstå. Jag vill derföre ej positivt påstå, att inlösning af banan under intet vilkor bör ske, utan tror endast, att frågans uppskjutande till nästa riksdag, då Stats-Utskottet kan fullständigare utreda förhållandena, ej utöfvar något menligt inflytande. Statens ställning till bolaget eller dess eventuella rättsinnehafvare är, enligt mitt förmenande, lika klar, vare sig staten vill inlösa banan nu eller ett annat år.

I anledning af Herr Carléns anmärkning mot Grefve Posse, måste jag säga det jag tror att Grefve Posse hade fullkomligt rätt; jag tror att hans åsigt är grundade på de uttryckliga bestämmelserna uti § 11 af oktrojen. Der stadgas nemligen i afseende på lösningsrättens begagnande af staten, att "sedan egendomen blifvit värderad af en — — — komité — — — och ifrån det af bemälda komité fastställda värde afräknats, hvad staten må hafva till anläggningskostnadens amortering kontant tillskjutit, återstående värdebeloppet förhöjes med tjugufem procent". Först skall värdering anställas, sedan skall på värderingssumman afdragas statens fordran hos bolaget, och först på återstoden skall en förhöjning af 25 procent ega rum. Således, om banan vore värd t. ex. fem millioner, och statens fordran hos bolaget vore fem millioner, hvart toge då, frågar Herr Carlén, behållningen vägen? Den försvunne helt enkelt och simpelt. Ett enda litet dubium finnes, jag medgifver det, i de nyss citerade orden; der talas nemligen endast om afräkning af hvad staten till anläggningskostnadens *amortering* tillskjutit. Man skulle här af möjligen kunna draga

den slutsatsen, att då staten icke tillskjutit något till amorteringen, utan för sjelfva anläggningskostnaden, statens rätt till afdrag före beräkning af förhöjningsprocenten icke förefinnes; men att staten skulle få sämre rätt därför att den gjort kapitaltillskott i stället för amorteringstillskott, det kan jag omöjligen inse. Har man gjort upp ett kontrakt, under förutsättning att affären icke skulle erfordra något kapitaltillskott, utan endast amorteringstillskott, så bör väl den fordran som uppkommit på det förra sättet, betraktas lika med den, som uppkommit på det sednare. Derutinnan tror jag, att Grefve Posse hade fullkomligt rätt.

Jag har ingenting vidare att tillägga och vill icke framställa något bestämdt yrkande, men tror, att ett dröjsmål med frågans afgörande till nästa riksdag icke skulle komma att verka menligt för hennes lösning.

Herr Wijk: Jag skall endast be att få säga några få ord. De vexlande meningarne angående rättsförhållandet mellan staten och bolaget, hvilka funnit sitt uttryck såväl i Kongl. Maj:ts proposition som Stats-Utskottets betänkande och nu af tvänne Kammarens ledamöter blifvit i olika riktning så skarpt accentuerade, hafva stärkt mig i min tro, att ifrågavarande jernvägs kostnadsfria öfverlemnande till staten är en så intrasslad och oklar sak, att jag, synnerligast med minnet af de åsigter, som, under debatten angående utländingars besittningsrätt af svensk egendom, häromdagen i denna Kammare gjorde sig gällande, anser det klokast att lemna den juridiska delen af frågan helt och hållet å sido och betrakta henne endast ur finansiell synpunkt, med hänsyn till bolagets förklaring att nu vilja afstå från banan emot fullt vederlag af uppskattade värdet och 25 procent derutöfver. Den invändning, som gjordes af den nästföregående talaren, att det icke kan vara säkert, att direktionen har rätt att handla å bolagets vägnar, måste vara af en så enkel betydelse, att den endast för aktieegarne, ej för staten kan hafva någon vigt. För öfrigt torde det ej heller vara tvifvel underkastadt, att regeringen ser till att de medel som ställas till hennes disposition, icke utbetalas, utan att bolagets styrelse visat sig vara i sin fulla rätt att erhålla dem. Jag ber således få se frågan uteslutande ur finansiell synpunkt. I detta hänseende har invändts, att det vore principiellt oriktigt af staten att ingå i dylika spekulationer. Jag medgifver anmärkningens riktighet såsom regel, under vanliga förhållanden, men icke här i fråga om jernvägar, då staten redan i afseende å dem uppträdt såsom landets största industriidkare. Under sådana förhållanden bör staten också handla konsekvent och se till, att jernvägarne skötas på ett sådant sätt, att det länder landet till båtнад i dess helhet och statskassan till fördel. Betraktar man den nu ifrågavarande jernvägen, så finner man att den utgör föreningsbandet mellan mellersta och södra Sveriges jernvägssystem, och såsom sådan för trafiken måste hafva en ofantlig betydelse, som naturligtvis i framtiden, då jernvägarne norr om Dalelfven en gång blifvit fullbordade, måste blifva ännu större. Om nu staten icke begagnar lösningsrätten, utan jernvägen blir utmätt och försäld exekutivt och kommer i annan egares hand än det nuvarande bolagets, så kan man visserligen icke veta, hvem denne egare blir, men mig skulle det dock icke förefalla otroligt, att banan komme i händerna på just detta utländska intresse, som redan herrskar mäktigt norr och

sydost om henne. Men om så sker, om detta antagande skulle blifva verklighet, så skulle detta mäktiga intresse illa fullgöra sin skyldighet mot sig sjelf att tillse sin och sina aktieegares fördel, om det icke, med begagnande af den rätt, som uti 1857 års taxa tillerkännes bolaget eller dess rättsinnehafvare, satte tariffen så, att det derigenom afledde trafiken från statens in på sina egna banor. Det är af synnerlig vigt att icke frånsa följderna häraf. Jag har derföre ansett det för min skyldighet, att äfven om inköpet af banan skulle vara förenadt med uppoffring för staten, med min röst söka bidraga härtill. Härtill kommer att, enligt Trafikstyrelsens beräkningar, hvilka, så vidt jag hört, ingen velat jäfva eller bestrida, denna bana, efter det nu ifrågasatta inköpspriset, redan nästa år kommer att lemna full ränta och derutöfver på det nedlagda kapitalet. När staten bygger sina banor, så behöfs det, som bekant, vanligen 20 å 30 år, innan man kommer till ett sådant resultat som det, hvilket denna bana redan nu lemnar. Och med den nu pågående utvecklingen i hela vårt jernvägssystem skall den om några år härefter säkerligen lemna ännu vida högre afkastning. Under förhandlingarne om grundskatterna och indelningsverket häromdagen framhölls af åtskillige talare i fråga om sättet för ersättande af de inkomster staten genom grundskatternas afskrifning skulle förlora, att man borde taga hänsyn till de inkomster staten för framtiden kunde beräkna af sina jernvägar; och samma resonement förekommer äfven på ett ställe i motiveringen till Stats-Utskottets betänkande. Jag tager fasta på detta uttryck; men låtom oss då så värda denna dyrbara källa för framtida utgifters fyllande, att vi icke låta den i väsendtlig mån sina ut. Att staten skulle lida ett svårt afbräck i sin jernvägs- trafik och i de inkomster denna lemnar genom att låta denna bana öfvergå till enskilde, är min fullkomliga öfvertygelse; och för att i hvad på mig beror förekomma detta, är det som jag yrkar afslag å Stats-Utskottets förslag och bifall till Friherre Stjernblads reservation.

Herrar *Lundström, Nyblæus, Treffenberg, Hammarberg, H. Schultz* och *Wennérus* förenade sig uti Herr Wijks yttrande.

Herr Statsrådet Bergström: Herr Talman! Innan jag närmare inlåter mig på ett försvar för Kongl. Maj:ts proposition, vill jag rätta några felaktiga uppgifter, som här under diskussionen blifvit lemnade. Först och främst har jag att bemöta — jag vågar säga — en förebråelse, som en ledamot af Stats-Utskottet riktat emot regeringen, derför, att tiden för Utskottet att behandla den Kongl. propositionen varit så knapp. Jag vill härvid erinra, att frågans historik, framställd i propositionen, visar, att de beslut. omständigheterna påkallat, slag i slag hafva följt från regeringens sida. Värderingsinstrumentet inkom först den 23 April; den 24 April afgaf Trafikstyrelsen sitt underdåniga utlåtande; fredagen den 25 April är Kongl. Maj:ts proposition besluten och utdelades tryckt i Kammarne påföljande torsdag den 1 Maj. Samme ledamot af Stats-Utskottet har vidare gjort sig skyldig till ett misstag, då han tillvitade regeringen inkonsequens derutinnan, att hon 1870 först skulle hafva afslagit ett erbjudande af styrelsen för den ifrågavarande banan, att svenska staten skulle få köpa densamma för 5,400,000 R.dr, och likväl sedermera bevil-

jat tvänne engelsmän rättighet att bygga och trafikera en jernväg emellan Frövi och Ludvika. Det förhåller sig icke så. Kongl. Maj:ts koncession åt engelsmännen är gifven i September 1869; men erbjudandet åt svenska staten att få köpa ifrågavarande jernväg gjordes först påföljande år i Juni månad. Orsaken, hvarför anbudet icke antogs af regeringen och således icke föranledde någon framställning till representationen, var, att trafikerna å banan då ännu icke hade utvecklats så, att det fanns någon utsigt att få ränta på den köpeskilling, som begärdes.

Vidare håller jag före, i likhet med Herr Carlén, att Grefve Posse misstager sig, då han anser att de 160,000 R:dr, som utgör statens qvittningsskilda fordran hos bolaget, skulle förhöjas med 25 procent. Jag kan icke finna, att denna fråga bör bedömas på annat sätt, än om någon annan än staten vore köpare. Riksdagen beviljade dessa 160,000 R:dr såsom ett anslag utan återbetalningsskyldighet dock att, om banan såldes, beloppet borde till staten återgå. Staten skulle således, om någon annan än den, efter det nuvarande bolaget, blefve egare af banan, ega återfå kapitalet; men ingalunda erhålla en förhöjning deri med 25 procent. § 11 af bolagets privilegier lemnar äfven ett stöd för en sådan tolkning; ty der stadgas uttryckligen att från sjelfva värderingssumman skall före förhöjningen afdragas endast hvad af staten tillskjutes, på grund af dess åtagna räntegaranti.

Från den talare som hufvudsakligen från juridisk synpunkt yttrade sig, är jag väsendtligen meningsskiljaktig. Jag anser nemligen, att svenska staten numera icke har någon rätt att fordra, att detta bolag utan lösen efter de 40 årens förlopp skall afstå jernvägen till staten, och detta på följande skäl. Då bolagsmännen inläto sig i detta företag, ansågo de att, om banan afkastade ett belopp, motsvarande 5 procent af anläggningsskostnaden, skulle de hafva icke allenast ränta på sina penningar, utan äfven inom 40 år återfå sjelfva kapitalet. 40 år är nemligen just den tid, under hvilken efter 4 procents räntebetaling och en procents amortering, ett kapital kan till fullo återgå tillika med derå löpande ränta. Detta var en förutsättning, som man gjorde, att banan skulle afkasta så mycket, men man nöjde sig icke ensamt med denna förutsättning, utan fordrade säkerhet för att denna förutsättning skulle inträda; och denna säkerhet bestod deri, att svenska staten utfäste sig att, i händelse nettoafkastningen något år icke uppginge till 5 procent på anläggningsskostnaden, fylla bristen. Det är just denna skyldighet, svenska staten undandragit sig, visserligen efter mitt förmenande med rätta, derför att bolaget icke byggt banan färdig inom utsatt tid. Men härigenom har också all utsigt för bolagsmännen till ränta och kapitalets återfående på 40 år gått förlorad; och jag kan icke föreställa mig, att dessa bolagsmän endast för nöjet att i Sverige idka en industri och förvalta en jernväg, skulle efter 40 år vilja afstå banan till staten utan vedergällning. Engelsmännen äro så goda affärsmän, att de nog veta tillförsäkra sig garantier för att de förutsättningar, hvarunder de inlätit sig i ett företag, skola gå i fullbord; och hvad denna affär angår, hafva de gjort det genom att fordra räntegaranti af staten. Af hvad Herr Philipson uppläste framgår, att det vilkor, hvarunder bolaget år 1857 ifrågasatte, att bolagets inskränkta besittningsrätt till banan skulle öfvergå till oinskränkt, var just upphö-

rande af räntegarantien. Frågan om rättigheten för staten att emot värderingssumman och 25 procent derutöfver inlösa bolagets jernväg anser jag deremot vara alldeles fristående. Det är en rättighet, som staten i alla sednare jernvägskoncessioner förbehållit sig äfven då den icke medverkat till åstadkommande af jernvägen, och detta af ett helt naturligt skäl, i synnerhet då koncessionen meddelats åt utländska jernvägsbolag. Skälet är, att jernvägskoncessioner i sjelfva verket innehålla ett monopol. Det är detta monopol, som gör, att staten måste tillförsäkra sig rättigheten att under alla eventualiteter, efter dess eget bepröfvande, inlösa enskilda jernvägar. Att rättigheten till anläggande af en jernväg innehåller ett monopol är, beträffande jernvägar i allmänhet bevisadt och hvad särskildt denna jernväg beträffar, klart deraf, att staten egentligen icke är herre öfver trafiktaxan. Enligt § 6 i privilegierna skall nemligen, om bolagets förslag till trafiktaxa icke gillas af Kongl. Maj:t, förslaget hänskjutas till en kompromiss, och kompromissens bestämmelser blifva gällande till efterrättelse, på det sätt att staten icke har rätt att sänka taxan, och bolaget icke rätt att höja den, utan den andre kontrahentens samtycke. Undantag i detta hänseende eger rum endast för en ringa del af banan, nemligen emellan Arboga och Köping, i så måtto, att då svenska Riksdagen beviljade 160,000 R:dr utan återbetalningsskyldighet för byggandet af denna del af banan, så förbehöll Riksdagen åt Kongl. Maj:t rättighet att hvart femte år revidera taxan för den ifrågavarande bandelen. Kongl. Maj:t är, hvad angår taxan för trafiken å banan mellan Arboga och Köping, den bestämmande, och egenskapen af monopol är således, hvad denna bandel angår, upphäfd, för såvidt den har sin grund i rättigheten att bestämma trafiktaxan.

Att nu sådana förhållanden äro för handen, att det vore gagneligt för den svenska jernvägstrafikens utveckling, om denna bana blefve statens egendom, har som jag tror, blifvit nöjaktigt visadt i det memorial, som Jernvägstrafikstyrelsen ingifvit till Kongl. Maj:t, och är äfven utveckladt i Kongl. Maj:ts proposition. Flere talare, synnerligast Herr Wijk, hafva också skarpt framhållit detta. Den engelske verkställande direktörens berättelse till bolagsmännen vid bolagsstämman i London detta år uttalar temligen otvetydigt, att bakom dessa lagsökningar, som under sednaste tiden anställts mot bolaget, stå personer, som i sitt eget intresse söka få bolaget försatt i konkurstillstånd; direktören säger nemligen, att han har skäl för det antagandet, att sökanden handlar på uppmaning af personer, som hafva en mängd af bolagets obligationer i sin ego, i uttryckt afsigt att söka drifva bolaget till konkurs. Skulle denna plan gå i fullbordan, och kan bolaget icke lyckas att på egen hand tillvägbringa erforderliga medel för sin fortfarande existens, så hotar i min tanke, eu stor fara den svenska jernvägstrafiken. Ett nytt bolag, bildadt af delegare, hvilka icke äro lika loyala som de nuvarande bolagsmännen, kan, med begagnande af sin makt att bestämma trafiktaxan, leda trafiken in på andra vägar, ifrån de svenska statsbanorna till den bana, det vill gynna. När staten en gång börjat bedrifva denna jernvägsindustri, anser jag det vara nödvändigt för staten att sköta densamma, på samma sätt som den enskilde industriidkaren skulle göra. Denna upfattning har också gjort sig gällande hos den preussiska regeringen, då hon framlade

det bekanta förslaget om ett anslag af 120 millioner thaler för byggande af nya statsbanor för att derigenom utveckla och konsolidera det gamla stambanesystemet. Motiveringen till detta lagförslag är särdeles upplysande och har sin tillämpning äfven på det nu föreliggande förslaget. Jag vill icke trötta Kammaren med dess uppläsande, men huvudinnehållet är, att det är nästan nödvändigt för staten att icke endast sköta de banor den redan har, utan, för rentabilitetens skull och för att bevara sitt inflytande öfver de enskilda banorna, lägga sig till andra.

Det är aldeles gifvet, att endast exceptionela förhållanden böra föranleda dertill att svenska staten begagnar den betingade lösningsrätten till ifrågakarande bana; men jag tror, att sådana förhållanden verkligen förefinnas. Utöfvandet af samma rätt kan således icke grundlägga något præcedensfall för framtiden. Och dessutom så har ju Riksdagen alltid frågan i sin hand, i fall något förslag till inlösen af någon annan enskild bana i framtiden skulle framkomma. En blick på kartan visar nemligen, att Köping—Hult-jernvägen har ett mycket exceptionelt läge; den utgör föreningslänken mellan statens stora stambanenät söder om Mälaren och Hjelmaran och de enskilda fyra banor, som mynna ut till nämnda jernväg. Det är således icke uteslutande intresset att göra en god affär, som föranledt denna proposition, utan nödvändigheten att förekomma den fara, som hotar svenska jernvägstrafiken och svenska industrien. Om man på samma gång kan bereda staten en fördel i finansiellt hänseende, så ligger deri icke ett fel, utan en förtjenst; men det är icke den finansiella fördelen, som här är den bestämmande. Jag tror icke heller, att man, såsom Stats-Utskottet antagit, skulle hafva att frukta något missnöje hos de engelske aktiegarne med banans inköp på nu föreslagna villkor; det har ju visat sig, att direktörens framställning vid bolagsstämman i London blifvit välvilligt emottagen och svenska statens loyauté varmt erkänd. Och vid sednaste bolagsstämman i Sverige den 23 April beslöts att afvakta, huruvida den svenska staten ville begagna sig af sin lösningsrätt eller icke. Den rättigheten åtminstone är således ostridig mellan begge parterna.

Herr Philipson menade, att det vore inga fara för handen att uppskjuta frågan till ett annat år. Men jag vill fästa uppmärksamheten på, att då gäller icke den värdering, som nu skett; priset kan vara stegradt med en eller annan million, då denna inlösen ifrågakommer. Erkänner man vigten för staten af att komma i besittning af denna bana, gäller det således att gripa tiden i de flygande lockarne, att lösa banan just nu. Jag tror, att de villkor, minoriteten i Stats-Utskottet föreslagit, böra vara tillräckligt betryggande för att icke Riksdagen genom inköpet skall råka i något äfventyr; och jag vågar derföre anhålla, att Andra Kammaren bifaller hvad minoriteten i Stats-Utskottet, Friherre Funck med flere, föreslagit, eller att på de föreslagna vilkoren bevilja sex millioner R:dr till inlösen af ifrågakarande jernväg.

Herr Edström: Jag är genomträngd af den öfvertygelsen, att staten icke bör underlåta att inlösa jernvägen på nu gifna villkor; sker det ej, och kommer banan, såsom man har grundad anledning befara, verkligen att genom utmätning eller konkurs öfvergå uti andra enskilda händer, så

skall, tror jag, staten derigenom tillskyndas känbar skada, och en nära framtid gifva anledning beklaga, att det tillfälle, som nu står öppet att komma i besittning af banan, gifvits till spillo.

Samtalsvis har jag hört påstås, att öfverbyggnaden å vägen ifråga skall vara så svag, att den icke kan bära statens lokomotiv och materiel. I anledning deraf beder jag få offentligen upplysa, att statens så väl lokomotiver som andra vagnar, utan åtskilnad, ständigt begagnats och fortfarande nästan dagligen begagnas i trafiken å denna Örebro—Köpingbana, hvars bärighet visst icke är underlägsen statsbanornas.

För öfrigt förenar jag mig uti Herr Grefve Björnstjernas yttrande.

Herr Peter Olsson: Blott ett par ord! Med anledning af Herr Civil-ministerns anmärkning, att jag i mitt förra anförande skulle hafva gjort mig skyldig till ett misstag i fråga om tiden för beviljandet af rättighet åt de engelske undersåtarne Audley C. Gosling och Hugh C. Smith till anläggande af en jernväg mellan Frövi och Ludvika, ber jag att få till protokollet antecknad, att denna anmärkning så till vida var grundad, som Kongl. Maj:t lemnade de tvänne engelsmännen koncession den 22 September 1869, men den Kongl. propositionen i frågan inkom till Riksdagen år 1870, hvarföre Stats-Utskottets utlåtande är dateradt den 25 April sistnämnde år. Det var efter sistnämnde datum jag rättade mig. Kongl. Maj:ts proposition blef af Stats-Utskottet förordad och bifölls af Riksdagen.

Med anledning af en annan anmärkning mot mig af Herr Civil-ministern, ber jag få säga, att det visst icke varit min mening, att Kongl. Maj:t, skulle hafva försutit någon tid vid afgifvandet af den nu förevarande propositionen; tvärtom, Kongl. Maj:t har hittills gått till väga med *ovanlig* skyndsamhet vid aflemnandet af sina nädiga propositioner. Att Kongl. Maj:t icke kunnat tidigare inkomma till Riksdagen med denna proposition, är för mig alldeles klart; Trafikstyrelsens utredning inkom nemligen såsom Herr Statsrådet och Chefen för Civildepartementet anmärkte, till Kongl. Maj:t icke förr än den 24 sistlidne April. Meningen med hvad jag yttrade var endast, att frågan hade kommit så sent till Riksdagen, att svårighet derigenom uppstått för Stats-Utskottet att utreda henne så fullständigt, som jag för min del hade önskat, men ingalunda att på regeringen kasta någon del af skulden till att propositionen öfverlemnats så nära riksdagens slut, ehuru det efter mitt förmenande måhända hade varit bättre, om alls ingen Kongl. proposition till denna Riksdag inkommit i förevarande fråga.

Öfverläggningen var slutad. Derunder hade yrkats dels bifall till Utskottets hemställan och dels att, med afslag å samma hemställan, det förslag måtte antagas, som Herr Friherre J. E. Stjernblad framställt i sin vid utlåtandet fogade reservation. Propositioner gäfvos å dessa yrkanden, och förklarades svaren hafva utfallit med öfvervägande ja för den förra meningen. Då emellertid votering begärdes, blef i anledning deraf en så lydande omröstningsproposition nu uppsatt, justerad och anslagen:

Den som bifaller hvad Stats-Utskottet hemställt i dess utlåtande N:o 104,

röstas ja;

Den det ej vill,

röstas nej;

Vinner nej, har Kammaren, med afslag å Utskottets hemställan, bifallit det förslag, som blifvit framställt i den af Herr Friherre J. E. Stjernblad afgifna, vid utlåtandet fogade reservation.

Omröstningen företogs och visade vid röstsedlarnes sammanräkning 134 ja mot 41 nej; i följd hvaraf Kammaren bifallit Utskottets hemställan.

§ 5.

Föredrogs Särskilda Utskottets memorial N:o 3, med anledning af Kamrarnes skiljaktiga beslut rörande Utskottets utlåtande N:o 1 i fråga om Kongl. Maj:ts nådiga proposition om förändrad anordning i vissa delar af rikets elementarläroverk.

Utskottets hemställanden angående andra, fjerde och femte punkterna i utlåtandet N:o 1:

Biföllos.

I afseende på hvad Utskottet yttrat och hemställt rörande tolfte punkten i samma utlåtande anförde

Herr Abr. Rundbäck: Jag ber att endast få fästa uppmärksamhet å min vid denna punkt fogade reservation. Förhållandet är det, att Utskottet i tolfte punkten af sitt betänkande N:o 1 dels tillstyrkt bifall till motsvarande punkt i det vid Kongl. propositionen fogade statsrådsprotokollet, dels ock föreslagit, att Riksdagen måtte hos Kongl. Maj:t i underdånighet anhålla, att såsom ämne för femte klassens avslutningskurs måtte i sammanhang med svensk historia upptagas äfven svensk statskunskap. Med afseende på denna sednare del af Utskottets hemställan hafva Kamrarne fattat alldeles motsatta beslut, hvadan jag anser Utskottets hemställan i nämnda del hafva förfallit. Då deremot Kamrarne i hufvudsaken fattat enahanda beslut, i det de båda lemnat förberörda punkt af statsrådsprotokollet utan anmärkning, anser jag detta vara Riksdagens beslut, och yrkar, att Kammaren måtte besluta ett förklarande häraf, på sätt min reservation innehåller

Herr vice Talmannen Friherre Åkerhjelm: Med anledning af den siste talarens yttrande anhåller jag endast få anmärka, att, då Första Kammaren återremitterat denna punkt, det torde vara skäl, att denna

Kammaren vidtog enahanda åtgärd, på det Utskottet måtte få tillfälle att formulera förslag till beslut, som af Riksdagen kan blifva godkändt.

Jag anhåller om proposition på återremiss.

Öfverläggningen förklarades slutad och blef ifrågavarande del af memorialet till Utskottet återförvisad.

Hemställandena angående fjortonde, femtonde, sextonde och sjuttonde punkterna i meranämnda utlåtande:

Biföllos.

Beträffande Utskottets hemställan, att Kamrarnes skiljaktiga beslut i fråga om adertonde punkten mom. c i utlåtandet N:o 1 måtte genom gemensam votering afgöras, yttrade

Herr Grefve Posse: Utskottet säger här, att då den ifrågasatta åtgärden att uppflytta Örnsköldsviks tvåklassiga läroverk till ett treklassigt otvifvelaktigt rör en statsutgift, och Kamrarna derom fattat olika beslut, Utskottet ansett frågan böra afgöras genom gemensam votering, för hvilket ändamål Utskottet föreslagit voteringsproposition. Jag kan icke dela Utskottets uppfattning, att tvisten mellan de olika meningarne i detta fall bör slitas genom gemensam votering, så mycket mindre som den del af frågan, hvilken rör penningeanslag, blifvit genom Kamrarnes sammanstämmade beslut afgjord. Olikheten mellan Kamrarnes beslut angår endast frågan om läroverket skall vara två- eller treklassigt, och den är i och för sig icke af beskaffenhet att vara föremål för gemensam votering. Jag yrkar afslag å den föredragna punkten.

Herr Abr. Rundbäck: Utskottet har ansett, att, då på afgörandet af frågan, huruvida Örnsköldsviks läroverk skall vara två- eller treklassigt, beror, om en ny adjunktur skall inrättas eller icke, d. v. s. om en ny adjunktjänst skall utgå eller icke, här verkligt föreligger en anslagsfråga, på siffran motsvarande beloppet af en adjunktjänst. Därför har Utskottet med rätta, enligt min åsigt, gjort hemställan om gemensam votering. Som jag emellertid icke anser frågan vara af någon vikt, vill jag icke göra något yrkande, ifall Kammaren ej godkänner Utskottets mening.

Härmed var öfverläggningen slutad; och Kammaren, som fann förevarande fråga icke vara af beskaffenhet att böra genom gemensam omröstning afgöras, afslog Utskottets i berörda hänseende gjorda hemställan, i följd hvaraf det förslag till voteringsproposition, som Utskottet, under förutsättning af bifall till berörde hemställan, afgifvit, förklarades hafva förfallit.

Slutligen blefvo de af Utskottet rörande punkterna 24, 25 och 27 mom. a) och c) i utlåtandet N:o 1 gjorda hemställanden bifallna af Kamraren, som jemväl godkände det med afseende å sistnämnda moment afgifna förslag till voteringsproposition.

§ 6.

Skedde föredragning af Lag-Utskottets utlåtande N:o 43, i anledning af väckta förslag till ändringar i och tillägg till strafflagen samt gällande bestämmelser om verkställighet af straffarbete och fängelse.

Rörande *punkten 1* anförde

Herr Grefve Sparre: Det torde vara bekant, äfven för dem, som icke sysselsatt sig med lagstiftningsarbete, att sådant i allmänhet är en kinkig sak, icke blott derföre att bestämmandet af lagbudens innehåll fordrar betänksamhet samt kännedom om vetenskapens fordringar och tidsandans anspråk, utan äfven i afseende å sjelfva redaktionen. Lagstiftningsarbete medtager åratals och särskildt hafva arbetena för vår nya strafflagstiftning upptagit flere årtionden. Lyckliga omständigheter hafva gjort, att den strafflag, vi nu ega, detta oakadt kunnat utarbetas till en stor del af samma person, och den utgör också ett särdeles konsekvent helt, alltigenom fotad på samma principer och med öfverensstämmelse mellan sina särskilda stadganden. Ändringar i denna lag måste derföre med stor varsamhet företagas för att icke den principiela enheten skall förstöras. Men icke nog härmed: för dylika ändringar fordras äfven en särdeles uppmärksamhet på sjelfva uppställningen, på det att öfverskådlighet och konsekvens i stadgandenas klassifikation måtte bibehållas. Det är således ytterst vådligt att på fri hand gifva sig i färd med att ändra en sådan lag, ty man löper dervid den största fara att rubba dess sammanhang.

Hvad nu särskildt angår Utskottets föreliggande förslag, som grundar sig på enskild riksdagsmans motion och icke på Kongl. proposition, så vill jag lemna osagdt, huruvida straffpåföljden, förlust af medborgerligt förtroende, till följd af förändrade åsichter kunde borttagas med afseende på åtskilliga mindre svåra brott; men, enligt min öfvertygelse, går det icke an att, om denna straffpåföljd skall bibehållas, sätta ned tiden för densamma till ett år. Om man förklarar ett visst brott t. ex. mened icke vidare böra beläggas med straffpåföljden förlust af medborgerligt förtroende för all tid, så kan ju visserligen förbrytaren efter utståndet straff återförvärfva det förtroende, han genom en så vanärande handling förverkat. Men det sker icke annat än genom en *längre* tids oförvitlig vandel. Skall således lagen på förhand utsätta bestämd tid för sådant återförvärfvande, så kan fördenskull icke gå an att bestämma denna tid så kort som till ett år, efter det han sluppit ut ur fängelset.

Utskottet har såsom skäl åberopat företrädesvis svårigheten för en till vanfrejd dömd person att vinna sökt arbetsförtjenst, men denna svårighet förefinnes hufvudsakligen under första året efter frigifvandet från fängelset, och jag tror derföre, att detta skäl icke särdeles talar för Utskottets förslag.

Ville man åter helt och hållet borttaga ifrågavarande straffpåföljd för vissa brott, så måste man företaga en grundlig revision af lagen och

undersöka, hvilka dessa brott borde vara; men ett så löst förslag som det föreliggande kan jag icke bifalla. Jag yrkar afslag derå.

Herr Philipson: I anledning af de anmärkningar, föregående talar-
ren framställt mot Utskottets hemställan i den föredragna punkten, anser
jag mig endast böra återropa den motivering, Utskottet förutskickat sitt
förslag. Jag tror detta vara öfverensstämmande med humanitetens kraf
och tidens anspråk; och jag yrkar bifall dertill.

Herr Grefve Sparre: Det är ett temligen lätt sätt att argumentera,
på det sätt att man endast förklarar humanitetens anspråk eller billig-
hetens kraf fordra en lagförändring, men det innebär icke den ringaste
vederläggning af hvad jag sagt derom, att i en lag skall vara harmoni
och system. Om humaniteten något fordrar i detta hänseende, så kan
det möjligen vara — jag upprepar det — att straffpåföljden, förlust af
medborgerligt förtroende, borttages för vissa brott, men det kan icke vara,
att tiden därför nedsättes till ett år, ty, såsom jag förut bemärkt, svårig-
heterna att för vanfrejds skull taga sig fram äro störst under första tiden
efter frigifvandet.

En annan sak vill jag bedja Kammaren uppmärksamma. Efter nya
strafflagens införande har man framställt ganska viktiga anmärkningar
mot de stora strafflatituder, lagen tillåter. Vid 1870 års riksdag väcktes
inom denna Kammare flere motioner just om inskränkning af nämnde
latituder. Jag vill lemna osagdt, huruvida skäl fanns för dessa motioner,
men då yttrades af många talare, att man ansåge den stora latituden
gifva domaren tillfälle till allt för mycket godtycke. Gällande lag säger
nu, att förlust af medborgerligt förtroende kan ådömas antingen på lifs-
tid eller viss tid, som icke må sättas lägre än fem eller högre än tio
år, men Lag-Utskottet föreslår, att förlust af medborgerligt förtroende
på viss tid skulle få sättas till allenast ett år utöfver den ådömda straff-
tiden, på samma gång denna påföljd skulle kunna utsträckas till tio år
utöfver nämnde tid. Latituden blefve ju på detta sätt ännu vidsträck-
tare; domaren skulle hafva att välja mellan ett år och lifstid. Det vore
verkligen ett ganska obegränsadt val.

Tro Herrarne, att det i allmänhet skulle upptagas väl, om den som
dömts till ansvar för t. ex. förräderi eller förfalskning, skulle förklaras
förlustig medborgerligt förtroende allenast i ett år, men sedan ega inträda
i åtnjutande af alla medborgerliga rättigheter. Jag tror icke, att det
bär sig; och jag tror, att en hvar, som uppmärksamt genomläst straff-
lagen, skall finna, att det icke går an att förändra den så lättsinnigt,
som man här föreslagit. Jag anser, att, derest man vill börja rubbningar
i denna ännu ganska nya lag, man bör gå till väga med omdöme och
varsamhet och icke inom straffrätten ställa till samma oefterrätthets-
tillstånd, som råder inom vår civilrätt, hvilket skulle inträffa, om man
blott på grund af hvad man kallar humanitetens fordringar, började före-
taga ändringar än af en paragraf än af en annan. Anser Lag-Utskottet
humanitetens intresse kräfva ändringar i strafflagen, hade varit lämpligast
att föreslå en skrivelse till Kongl. Maj:t med begäran om revision af
vissa lagens delar, särskildt dem som röra förlust af medborgerligt för-

troende. Men med ett förslag sådant som det nu föreliggande är intet vunnet.

Jag vidhåller mitt redan gjorda yrkande.

Sedan öfverläggningen nu förklarats slutad, upptog Herr Talmannen de gjorda yrkandena och framställde, i enlighet med desamma, propositioner så väl på bifall som afslag. Den förra propositionen fann Herr Talmannen vara med öfvervägande ja besvarad; men blef då votering begärd, hvadan densamma företogs enligt en så lydande, nu uppsatt och behörigen justerad omröstningsproposition:

Den, som bifaller hvad Lag-Utskottet hemställt i första punkten af dess utlåtande N:o 43,

röstas ja;

Den, det ej vill,

röstas nej;

Vinner nej, är Utskottets ifrågavarande hemställan afslagen.

Röstsedlarne sammanräknades och visade 63 ja mot 17 nej; och hade alltså Kammaren fattat beslut i öfverensstämmelse med ja-propositionen.

Punkten 2.

Härvid yttrade:

Herr Grefve Sparre: Ehuru jag efter den votering, som nyss förelupit, förutser, att Kammaren ämnar bifalla dessa förslag till ändring i strafflagen, vill jag dock tillkännagifva min mening, att Utskottets förslag i nu föredragna punkt innebär en väsendtlig försämring af gällande lag. Hvad först uppställningen angår, så handlar 1 § 5 kap. strafflagen om den, som är under 15 år, 2 § om den, som fyllt 14 men icke 15 år, och 3 § om den, som fyllt 15 men ej 18 år. Utskottet har nu gjort om 2 och 3 §§ så att, under det 1 § fortfarande skulle handla om den, som är under 15 år, 2 § 1 mom. skulle tala om den, som fyllt 15 men ej 18 år, samt derpå 2 mom. samma § gå tillbaka till åldern mellan 14 och 15 år. Redan en sådan uppställning är en försämring, emedan den icke öfverensstämmer med den naturliga tankegången hos författaren till strafflagen. Derjemte innehåller Utskottets förslag ändring i sak, hvar emot jag vill nedlägga min protest. Nu gällande lag säger, att, om den, som fyllt 15 men ej 18 år, begår brott, dödsstraff eller straffarbete på lifstid skall nedsättas till sådant arbete från och med sex till och med tio år. Utskottet har deremot föreslagit, att, om en person mellan 15 och 18 år begår brott, dödsstraff eller straffarbete på lifstid skall nedsättas till sådant arbete från och med två till och med sex år. Tre ledamöter af Utskottet bland dem ordföranden hafva vid denna punkt fogat reservationer. Utskottets ordförande anmärker i sin reservation, att fali kunna inträffa då en förbrytare, som ännu icke fyllt 18 år, är så mogen till förstånd och vilja, och hans brott är af så grof beskaffenhet, att rättvisan icke kan anses tillfredsställd genom ringare straff än straffarbete i tio år, helst om en obetydligt äldre medbrottling skulle blifva

till dödsstraff eller straffarbete på lifstid dömd. Man kan ju tänka, att en ung man något under 18 år begår ett brott med så gräsliga kvalifikation, att, om han fyllt 18 år, han ovilkorligen bort dömas till döden. Jag antager t. ex., att han med den gräsligaste grymhet mördat en af sina föräldrar. Han skulle då, blott för det han icke fyllt 18 år, icke kunna straffas med mera än sex års straffarbete! Är icke för sådana fall lämpligt att bibehålla nu gällande lags latitud?

Man kan icke, mine Herrar, uti den straffskala, som i lagen blifvit med yttersta omtanka införd, bryta ut stycken och efter hugskott sätta andra stadganden i stället, ty hela sammanhanget i skalan förstöres derigenom.

Dessutom måste jag, såsom den der i egenskap af landshöfding haft mycket att göra med tilltalade och häktade, förklara, att jag icke sällan sett exempel på unga människor, jemväl yngre än 18 år, som visat sådan ondska, att de visserligen varit i behof af en flerårig kurs i fängelset för att kunna blifva förbättrade. Om sådana behandlas med allt för mycken släpphändthet skola de med mera sannolikhet åter beträda brottets bana, än om de allvarsamt straffas.

Jag ber att få påminna om ett exempel i den af Utskottets ordförande afgifna reservation. Deri påpekas den stora skilnad, som enligt Utskottets förslag skulle kunna blifva mellan straffen för två medbrottlingar, af hvilka den ene nyss fyllt 18 år, under det den andre vore något under denna ålder. Hvad intryck skulle det väl göra, om den ene, blott derföre att han vore ett par månader äldre, dömdes till lifstids straffarbete, på samma gång den föga yngre medbrottlingen icke finge sig ådömd mera än 2 till 6 års dylikt arbete.

Jag yrkar afslag å Utskottets hemställan.

Herr Nils Pettersson: Om man icke kan förneka, att nya strafflagen har sina goda sidor och fördelar, så måste den väl ändå lika med hvarje människoverk dela den egenskap att ega sina brister. Jag tror, att en brist just ligger i det förhållande, Lag-Utskottet nu försökt afhjelpa, nemligen att gamla och unga brottlingar behandlas nästan lika. Det är redan en brist i vårt straffsystem, att vi icke hafva särskilda förbättringsanstalter för yngre brottlingar, men sådana anstalter kunna icke uppstå, så länge strafflagen icke tillåter, att unga brottlingar under en del af strafftiden få intagas på dylika inrättningar. Jag tror, att den förändring, Utskottet här föreslagit, är så behöflig, att många ord icke behöfva sägas till försvar derför. Säkerligen vore större utsigt till att så unga brottlingar, som icke fyllt 18 år, skulle förbättras, om de icke under strafftiden instufvades bland gamla förbrytare.

Grefve Sparre har sagt, att det vore oegentligt, om af två brottlingar, som begått lika brott, den ena skulle gå fri, derföre att han vore något under 18 år, under det den andre, derest han helt nyss fyllt 18 år, skulle dömas till strängt straff. Men en dylik svårighet lär uppkomma, hvilken ålder man må sätta såsom gräns för full straffbarhets inträdande. Dessutom ligger ju i domarens makt att taga hänsyn till för- mildrande

mildrande omständigheter och med afseende på sådana göra straffet lindrigt.

Jag yrkar bifall till Utskottets hemställan.

Herr Grefve Sparre: Jag vill blott upplysa, att lagen redan stadgar en betydlig skilnad mellan yngre och äldre brottslingar. I 3 § 5 kap. strafflagen heter det: "begår den brott, som fyllt femton men ej aderton år; då skall dödsstraff eller straffarbete på listid till så lant arbete från och med sex till och med tio år nedsättas". Det är en ganska vacker nedsättning.

Nu är blott fråga, om det går an att förändra denna lagbestämmelse utan att förändra hela straffskalan. Hittills har inom Lag-Utskottet den tanke gjort sig gällande, att, om man åstundat förmildring af straffskalan, man borde hos Kongl. Maj:t begära förslag till dylik förändring, men icke på grund af enskilda motionärers hugskott företaga spridda och planlösa ändringar.

Jag vidblifver mitt förut gjorda yrkande.

Vidare anfördes icke. Efter det Herr Talmannen gifvit propositioner i enlighet med de yrkanden, som blifvit framställda, bifölls Utskottets hemställan.

Punkten 3.

Blef jemväl bifallen.

I afseende på *punkten 4* yttrade

Herr Grefve Sparre: Jag vill i afseende på denna punkt blott uttala samma mening, som Utskottets ordförande i sin reservation i fråga om Utskottets hemställan i 5:te punkten framlagt, att nemligen fängvårdsstyrelsen icke är någon dömande myndighet och fördenskull icke bör ega bestämma, hurudant straff en förbrytare skall undergå. Jag har aldrig hört, att svensk lag någonsin åt en så beskaffad myndighet som fängvårdsstyrelsen lemnat makt att bestämma straffets art. Reservanten säger: "ej blott från teoretisk synpunkt, utan äfven i rättvisans praktiska intresse anser jag betänkligt att lemna fängvårdsstyrelsen den godtyckliga makt att i stället för att låta verkställa en genom domstols laga kraftvunna beslut ådömd bestraffning låta insätta den dömd i särskild anstalt" o. s. v., det vill säga, på sätt äfven i förevarande punkt blifvit ifrågasatt, godtyckligt bestämma straffets beskaffenhet.

Det är här i fråga att i vår lagstiftning införa en alldeles ny princip, som enligt min öfvertygelse är helt och hållet orimlig. Jag yrkar afslag å den föredragna punkten.

Öfverläggningen förklarades slutad. Herr Talmannen framställde propositioner såväl på bifall till Utskottets hemställan, som ock, enligt Herr Grefve Sparres yrkande, på afslag å densamma; och fann Herr Tal-

mannen ja vara öfvervägande för den sednare meningen. Votering äskades emellertid, med anledning hvaraf en omröstningsproposition af följande lydelse nu blef uppsatt, justerad och anslagen:

Den, som bifaller hvad Lag-Utskottet hemställt i 4:de punkten af dess utlåtande N:o 43,

röstas ja;

Den, det ej vill,

röstas nej;

Vinner nej, är Utskottets ifrågavarande hemställan afslagen.

Den omröstning, som enligt denna proposition företogs, utföll med 29 ja mot 45 nej; och hade Kammaren alltså afslagit Utskottets hemställan.

Punkten 5.

Bifölls.

I fråga om *punkten 6* anfördes af:

Herr Grefve Sparre: Äfven mot denna punkt har Utskottets ordförande i sin reservation framställt anmärkning. Han har ansett, att Utskottet i motiven yttrat sig väl kategoriskt om fördelarne af det så kallade progressiva fängelsesystemet. Jag tror i likhet med reservanten, att vi ännu icke ega nog kännedom om verkningarne af detta system för att till Kongl. Maj:t ingå med skrifvelse i detta syfte. Jag är säker, att fängvårdsstyrelsen, med hvars chef jag samtalat i ämnet, är betänkt på åtgärder, som småningom skola närma oss det här åsyftade mål, men det vore helt visst något för raskt handladt af Riksdagen att redan nu hos Kongl. Maj:t begära införande af ett nytt fängelsesystem, om hvilket man med bestämdhet blott kan säga, att det måste erfordra ofantliga kostnader. Jag anser, att Riksdagen härutinnan bör vara så mycket mera betänksam, som vi redan under sista tiden nedlagt stora summor på vårt nuvarande fängelsesystem.

Jag har icke velat motsätta mig föregående punkt, ehuru jag tror, att äfven den kan anses gälla större kostnader, än man måhända föreställer sig. Men den afsåg unga förbrytare, och för sådana måste gagnet af ifrågasatta korrektionsanstalter anses uppenbart. Unga förbrytares förbättring är ett så stort mål, att det väl må vara värdt de största uppoffringar. Men det så kallade progressiva fängelsesystemet, som i nu föredragna punkt begärts, är så litet känt, och frågan så litet utredd af Utskottet att jag för närvarande yrkar afslag å denna punkt.

Herr Carl Anders Larsson: Lika som i föregående punkt är här fråga om en barmhertighetsåtgärd. Utskottet, som rådfört sig med personer, hvilka veta, huru nu plägar tillgå, har inhemtat, att ofta inträffar, att personer, som länge suttit i fängelse, då de slippa ut genast begifva sig till krogen för att njuta sin frihet och efter kort tids superi och oordentligt leverne åter falla i brott och ånyo måste insättas i fän-

gelset. Nu vore meningen, att bereda fångarne tillfälle att under sista tiden af sitt fängelsestraff något vänja sig vid bruket af frihet. Det är för att framkalla åtgärder i sådant syfte, Utskottet föreslagit skrivelse till Kongl. Maj:t. Icke torde man behöfva befara, att Kongl. Maj:t framställer proposition i ämnet, om icke dylika åtgärder äro lämpliga. Jag tror derföre, att man icke bör vara rädd för att godkänna Utskottets hemställan, hvartill jag yrkar bifall.

Efter denna öfverläggning, som nu var slutad, och sedan propositioner gifvits enligt de framställda meningarne, bifölls Utskottets förslag.

§ 7.

Föredrogs och bifölls Lag-Utskottets utlåtande N:o 44, i anledning af Kongl. Maj:ts nådiga proposition med förslag till förordning angående verkställighet i vissa fall af straff, ädömdt genom icke laga kraftegande beslut.

§ 8.

Ledighet från riksdagsgörömlen beviljades Herr *Samuel Jonsson* från och med morgondagen, i anseende till ett inom hans familj inträffadt sjukdomsfall.

§ 9.

Herr Talmannen meddelade till Kammarens kännedom, att Herr *Wall*, enligt ingifvet läkarebetyg vore af sjukdom hindrad att deltaga i Kammarens förhandlingar.

§ 10.

Justerades protokollsutdrag rörande Kammarens under §§ 4 och 5 här ofvan antecknade beslut.

Kammarens ledamöter åtskiljdes nu, klockan $\frac{1}{4}5$ e. m., men sammankommo åter

Kl. 7 e. m.

§ 11.

Justerades protokollsutdrag angående Kammarens denna dag fattade beslut i anledning af Lag-Utskottets utlåtanden N:is 43 och 44.

§ 12.

Anmäldes följande inkomna ärenden:

Stats-Utskottets memorial:

N:o 105, med förslag till de sista afdelningarne af det nya reglementet för Riksgälds-kontoret;

N:o 106, angående öfverlemnande till Kongl. Maj:t af det nya reglementet för Riksgälds-kontoret;

N:o 107, i anledning af Kamrarnes skiljaktiga beslut i fråga om eftergift af statens på leveranskontrakt grundade fordringsanspråk mot C. A. Svinhufvud samt hans löftesmän C. B. Fitinghoff och A. Hoffman; och

N:o 108, med förslag till voteringsproposition, i anledning af Kamrarnes skiljaktiga beslut, rörande Stats-Utskottets utlåtande N:o 104, angående Kongl. Maj:ts proposition om anvisande af medel till inlösen för statens räkning af Kongl. svenska aktiebolaget för jernväg mellan Köping och Hult tillhöriga jernbanan från Örebro öfver Arboga till Köping;

Sammansatta Stats- och Banko-Utskottets memorial N:o 6, med förslag till voteringsproposition, i anledning af Kamrarnes skiljaktiga beslut rörande Sammansatta Stats- och Banko-Utskottets utlåtande N:o 4, rörande väckt fråga om slutbetalning af Riksgälds-kontorets återstående skuld till Riksbanken för lån till 1808 och 1809 års krigskostnader; samt

Lag-Utskottets utlåtanden:

N:o 50, i anledning af väckta motioner om ändring af gällande stadganden att bygga och underhålla vägar och broar så ock om upphäfvande af 3 § i 25 kap. Byggnings-balken;

N:o 51, i anledning af väckt motion, åsyftande rättighet för församlingarne att använda kyrkomedel äfven till folkskolornas behof; och

N:o 52, i anledning af väckt motion om antagande af ny dikningslag; äfvensom

Samma Utskotts memorial N:o 53, i anledning af Kamrarnes skiljaktiga beslut vid behandling af Lag-Utskottets utlåtande N:o 24, rörande väckta motioner om ändring af gällande stadganden angående skyldighet att deltaga i byggnad och underhåll af tingshus och häradsfängelse.

Dessa ärenden, som nu för första gången bordlades, skulle sättas främst å föredragningslistan för Kammarens nästa sammanträde.

Kammarens ledamöter åtskiljdes klockan $\frac{1}{4}$ 8 e. m.

In fidem
H. Husberg.