

## Måndagen den 19 Maj 1873.

Kammaren sammanträdde kl. 11 f. m.

Justerades ett protokollsutdrag för den 17 och 18 dennes samt ett protokollsutdrag för sistnämnde dag.

Jemlikt Kammarens den 17 dennes fattade beslut, företogs nu 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.

Herr Statsrådet Bergström: Herr Grefve och Talman! Om mellan två parter slutes ett aital, af beskaffenhet som det förevarande, innehållande flera särskilda bestämmelser, afsedda att gälla i oskiljaktigt sammanhang, och sedermera en eller annan af dessa bestämmelser förfaller, föranledas deraf intrasslade juridiska qvestioner och fältet är öppnadt för kasusknäckning i det oändliga. Det är derföre med tillfredsställelse jag funnit, att Stats-Utskottet i två väsendtliga delar instämt i den af Kongl. Maj:t omfattade tolkning af bestämmelserna i det med aktiebolaget för jernväg mellan Köping och Hult upprättade kontrakt. Den ena delen är, att det numera icke kan komma i fråga, att staten skulle ega utan lösen efter förloppet af de 40 år, som i kontraktet omförmälas, komma i besittning af banan. Den andra är, att statens rättighet att efter värdering, med tillägg af 25 procent till det uppskattade värdet, till sig lösa jernvägen, fortfarande kvarstår.

I förstnämnda hänseende är jag dock icke alldeles ense med Utskottet, när jag icke kan godkänna det motiv, Utskottet anfört, då det velat utgå derifrån, att tiden för de 40 åren skulle beräknas från den tid, då banan i sin helhet blefve färdig, och att, då banan icke blifvit fullbordad, funnes icke någon terminus a quo, till följd hvaraf statens rättighet att utan lösen blifva egare till banan, ehuru kvar-

stående, ej kunde komma att tillämpas. Jag åter utgår från en annan synpunkt. Då detta bolag bildades i England, var räntefoten mycket låg, så låg, att det ansågs fördelaktigt att erhålla 4 procent på sina penningar. Bolaget utgick från den förutsättning, att om jernbanan lemnade netto 5 procent, skulle aktieeigarne deraf uppbara 4 procent såsom full och riklig räntegodtgörelse, och den återstående procenten såsom amortering, hvarigenom skulle inträffa, att efter 40 år aktieeigarne, jemte det de under tiden uppburit full ränta, tillika återbetkommit sitt kapital. Denna förutsättning gjorde, att delegarne utfäste sig att efter 40 år lemna jernvägen utan lösen till staten, och för förverkligande af förutsättningen iklädde sig svenska staten förbindelse att, derest nettoafkastningen icke uppginge till 5 procent, betala skilnaden. Då nu svenska staten sedermera förklarar, att dess garanti ej vidare gällde, och då aktieeigarne icke fått någon ränta och således ännu mindre återfått kapitalet, håller jag före, att det icke kan komma i fråga att, äfven om banan bleve färdigbyggd, svenska staten har rätt att utan lösen komma i besittning af banan. Hvad åter angår svenska statens rätt att emot lösen förvärfva banan, anser jag, såsom redan nämndt, att densamma kvarstår. Ingen omtänksam regering kan medgifva att ett utländskt bolag, som fått koncession på en jernbana, tillförsäkras rättighet att allt fortfarande förblifva egare till densamma. Också har i sednare koncessioner, såsom t. ex. i den, som meddelats det utländska bolaget för jernvägsanläggning mellan Frövi och Ludvika, bestämmelse influtit om statens rätt att inlösa jernvägen. Skälet är det, att koncession till en jernvägsanläggning innebär ett monopol. Ett sådant i utländsk mans hand är farligt, och måste staten förbehålla sig, att under särskilda vilkor komma i besittning af jernvägen. Den sats, att jernvägskoncession är ett monopol, har nyligen i England blifvit fullständigt utredd. Såsom bekant, har på sednare tider i England lifligt förfaktats den åsigt, att, såsom fallet är med telegrafinierna, alla jernvägar äfven borde vara i statens hand. En kommission för ärendets utredning har varit nedsatt och kommissionens referent, Mr Fortescue, har afgifvit ett mycket berömdt utlåtande, der det bevisas, att jernvägskoncessioner äro att anse såsom monopol. När man i England började anlägga jernvägar, utgick man från den naiva förutsättning, att konkurrens skulle ega rum å en och samma jernväg, ungefärligen såsom förhållandet är med en kanallinie, hvilken särskilda täflande befraktningsbolag hvar för sig begagna. Man fann dock snart, att en sådan konkurrens på en jernväg icke var möjlig, dels emedan så stora rörelsekrafter erfordrades och dels enär deraf kunde föranledas stora olyckor. Den konkurrens, som sedan uppstått mellan särskilda banor mellan samma orter, drömde man icke om i början af jernvägsbyggandets tid. Men sedan allt flera sådana banor kommit till stånd, har det visat sig, att äfven den konkurrensen är en chimère. För eller sednare förena sig de särskilda banornas direktioner om fastställande af uniforma taxor, och ingen fiendtlig konkurrens dem emellan existerar. Frihandels naturliga urval gäller icke här, utan genom vänlig öfverenskommelse är marknaden arrangerad endast till fördel för säljaren: hvarigenom allmänheten hindras

hindras att köpa på den billigaste marknaden. Endast i underordnade afseenden, såsom i fråga om afgångstider och bekvämlighet, eger en konkurrens rum. Jag behöfver blott nämna, att de fyra banor, som underhålla trafiken emellan Manchester och Southampton, nemligen London-, North-Western-, Midland- och Great-Western-jernbanorna, alla hafva samma taxa. Nu eger icke fullt samma förhållande rum här i Sverige; ty den svenska regeringen har i allmänhet rätt att revidera taxorna, men denna rättighet lider inskränkning med afseende å ifrågavarande jernväg. Enligt 9 § i privilegierna, eger bolaget att föreslå taxa, och om denna godkännes, är allt godt och väl. Men i händelse den icke godkännes, skall frågan öfverlemnas åt en kompromiss, som eger härom bestämma. Endast för en del af jernvägen, nemligen mellan Arboga och Köping, eger ett undantag rum, föranledt deraf, att Rikets Ständer vid beviljande af ett anslag utan återbetalningsskyldighet af 160,000 R:dr såsom bidrag för denna jernvägsanläggning, hade den omtanken, att härvid fästa det förbehåll, att Kongl. Maj:t skulle ega bestämma taxorna.

Att staten, sedan den en gång börjat drifva jernvägsindustri, icke bör passivt inskränka sig till att sköta densamma, är för mig klart, och jag hänvisar i sådant hänseende till förärandet i Preussen, der man omfattat den åsigt, att staten måste beherrska situationen och kunna inverka bestämmande på de enskilda banorna. Hvad särskildt beträffar den nu ifrågavarande banan, behöfves blott en blick på kartan för att inse, hvilka stora intressen här äro i fråga och att dessa intressen skulle lida, om denna bana, som bildar öfvergången mellan tvänne vidsträckt jernvägsnät, komme i händerna på ett bolag, som begagnade sin makt att trakassera jernvägsstrafiken. Ett sådant bolag kunde leda trafiken i sådan riktning, att derigenom det största förfång tillskyndades den svenska jernvägsstrafiken, och det kunde genom att tillämpa maximum i taxan verka hämnande på rörelsen i landet. Jag behöfver icke närmare angifva alla de olägenheter, som kunna framkallas af ett trakasserande bolag, utan hänvisar i sådant afseende till jernvägsstyrelsens anförande till Kongl. Maj:ts proposition. För min del tror jag, att ett fall är för handen, då det tillkommer rikets representation att tillse, att icke jernvägsrepubliken tager skada.

Stats-Utskottet, som afstyrkt bifall till Kongl. Maj:ts proposition, har dervid icke inlåtit sig på sjelfva kärnpunkten i frågan, utan endast sagt, att Utskottet ansåge, det staten icke borde begagna sin lösningsrätt, "så framt det icke kunde klarligen adagaläggas, att sådana förhållanden förefinnas, som nödvändiggjöra en dylik inlösnings". Mig förefaller som om åtminstone någon bevisning för denna nödvändighet blifvit förebragt af jernvägsstyrelsen och Kongl. Maj:t, och att derfore Stats-Utskottet bort finna det nödigt att ingå i något slags motbevisning. I stället har Utskottet inlåtit sig på åtskilliga resonemens, som, efter min uppfattning, icke kunde anses utgjöra tillräckligt skäl för afslag. Så säger Utskottet, att "staten icke bör tillösa sig en jernväg endast för pekuniär vinst". En sådan tanke finnes ej uttalad i Kongl. Maj:ts proposition, der tvärtom framhållles, att svenska

jernvägstrafikens intressen äro hotade, om denna jernväg kommer i främmande händer, och detta är förnämligaste skälet till den ifrågasatta inlösningsen. Om derjemte företaget erbjuder pekuniär vinst, så må väl detta icke anses vara illa. För min del anser jag dock, att äfven om icke pekuniär vinst härmed vore förenad, ligger tillräckligt skäl för inlösen i ett behörigt afseende på den svenska jernvägstrafikens intressen, och af sådan anledning har jag icke tvekat att tillstyrka Kongl. Maj:t att föreslå inlösen af denna bana.

Vidare gör Stats-Utskottet några invändningar mot giltigheten af de beräkningsgrunder, som följts vid uppskattningen af banans värde, och fäster uppmärksamhet derpå, att uppskattandet grundats på "trafikinkomster, hvilka utgått efter en taxa, som är betydligt högre än statens trafiktaxa". Så är icke förhållandet, och äfven om maximitaxan är högre än den, som gäller för statens banor, så är dock den i verkligheten tillämpade taxan icke högre, utan till och med understundom lägre än statens. Jag hänvisar i sådant hänseende till en af chefen för trafikstyrelsen utarbetad promemoria, som i dag blifvit utdelad och hvilken jag icke vill uppläsa, för att icke upptaga tiden i riksdagens sista timmar. Jag vill blott påpeka, att hvad beträffar artikeln malm, är den af bolaget beviljade taxeringsättning större, än af staten medgifvits. Skillnaden utgör ett öre centnern per mil.

Utskottet anmärker jemväl, att det "synts Utskottet betänkligt, att i det outredda skick, hvori frågan om rätta beloppet af bolagets utelöpande obligationer sig befinner, staten inlåter sig i underhandling med ett bolag, hvars flesta och största aktieegare sannolikt äro utländske män, hvilka, i fall ett större obligationsantal, än det man förmodar är utelöpande, skulle till liqvids erhållande företes, komme att med stort missnöje anse att staten öfvertagit jernvägen för ett pris, som komme att lemna aktieegarne ringa eller ingen behållen tillgång". Det må utmärka stor grannlagenhet hos Stats-Utskottet, att taga hänsyn till den känsla, förslaget kunde väcka hos aktieegarne, men jag tror icke, att något missnöje hos dem kommer att uppstå, och äfven om det uppstode, bör sådant icke afhålla staten från att behålla sin lagliga rätt. Huru det förhåller sig med det förmodade missnöjet, visar sig för öfrigt af den berättelse, som de engelska direktörerna afgifvit till bolagets aktieegare vid extra sammanträde i London Tavern den 1 April 1873, deraf inhemtas, att svenska statens anbud mottagits med belåtenhet. Samma mottagande har, efter hvad jag erfarit, anbudet fått röna vid bolagsstämman i Örebro.

Slutligen — och det skulle väl vara det mest verkande skälet — anför Utskottet: "Den omständigheten, att bolaget blifvit af obligationsinnehafvare lagsökt för en del förfallna obligationsräntor, hvilken omständighet trafikstyrelsen ansett innebära ett skäl för staten att nu göra sin inlösningsrätt gällande, finner Utskottet tvärtom innefatta ett giltigt skäl för staten att icke nu begagna lösningsrätten, helst sådant säkerligen skulle, i händelse något eller några af de många redan inom landet bildade jernvägsbolag komme i en dylik afvertyrlig ställning, åberopas såsom skäl att mot dem gå tillväga på enahanda sätt, som i förevarande fall blifvit föreslaget". Först och främst får

jag anmärka, att förslaget icke föranledts af den omständighet, att bolaget blifvit lagsökt af obligationsinnehafvare, utan att detta härrört deraf, att till följd af denna lagsökning bolaget kommit i sådant trångmål, att det är fara värdt, att bolagets egendom kan komma i andra händer, som kunde missbruka den samma till svenska statens nackdel. I öfrigt tror jag icke, att ett förslag, väckt under så exceptionela förhållanden, som här äro förhanden, skäligen kan komma att åberopas såsom præcedensfall.

För min del anser jag förtänksam vårdnad om svenska jernvägs- trafikens och svenska jernhandteringens tariff bjuda att bifalla det af åtskillige reservanter i Stats-Utskottet omfattade förslag, enligt hvilket Riksdagen, med bifall till Kongl. Maj:ts nådiga proposition, och under vilkor att staten genom den bestämda lösningssummans erläggande varder lagligen frikallad från hvarje ytterligare behof af eller ansvarsförbindelse till Kongl. svenska aktiebolaget för jernväg mellan Köping och Hult eller dess borgenärer, af hvad slag eller under hvilken förevändning det vara må, skulle 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 från förutnämnda aktiebolag af bolagets jernväg mellan Örebro och Köping med sidobanor till Skebäcks och Arboga hamnar, samt tillhörande fasta och lösa egendom, enligt upprättade specifika förteckningar.

Frågan förekommer samtidigt i Medkammaren, och jag har derföre icke tillfälle att dröja här längre, men jag går trygg i förvisning derom, att minoriteten i Stats-Utskottet inom denna Kammare, som genom den afgifna reservationen visat sig hafva insett frågans vikt, icke skall underlåta att vidare utveckla hvad jag kan hafva förbigått och till besvarande upptaga de invändningar, som under debattens lopp torde komma att framställas.

Friherre Stjernblad: Såsom Herrarne behagade finna af reservationerna vid Utskottets betänkande, har detsamma tillkommit i strid med de åsikter, som omfattats af flertalet af denna Kammares ledamöter inom Utskottet. För min del vågar jag också hoppas, ja till och med antaga, att Kammararen vid ärendets afgörande skall stanna i annat beslut än det, hvarom Utskottet gör hemställan. Af den öfver Sveriges jernvägsnät uppgjorda kartan inhemtas, att ifrågasvarande jernväg är anlagd mellan sjöarne Mälaren, Hjelmaren och Wenern. Detta läge är redan i och för sig af stor betydighet, men härtill kommer nu ytterligare, att till denna bana inmynna fyra andra banor, hvilka beröra landets viktigaste bergsbruksdistrikt, samt att under anläggning äro tvänne nya banor, som äfven komma att stöta till densamma, hvarigenom denna jernväg kommer att förmedla rörelsen emellan viktigare bergslags- och rika jordbruksdistrikt och dessutom sätter statens jernvägssystem i förbindelse med en hamn vid Mälaren, denna Sveriges mest navigerade sjö; och hvad detta i kommersiellt, industriellt och strategiskt hänseende betyder, behöfver jag säkerligen för denna Kammare icke mer än endast antyda. Den omständigheten, att denna bana har att förmedla rörelsen mellan de

särskilda jernvägssystemen norr och söder om de omnämnda tre stora sjöarne, gifver den en synnerlig vigt och föranleder ovilkorligen att staten bör tillse, att förmedlingen sker på ett tillfredsställandesätt. Detta kunde nu visserligen ske lika väl om banan vore enskild som om den vore statens, men då fördrades, att staten hade, hvilket här icke är fallet, bestämmande rätt öfver frakttaxan, enär eljest den enskilde kunde beskatta den svenska industrien, hvilket åter icke är förenligt med hvarken statens fördel eller dess värdighet. Statens fördel främjas nemligen genom en ökad produktion, och ju mera industrien går framåt, desto mera befästas statens ekonomiska ställning, men villkoret för ökad produktion äro lätta och billiga kommunikationer. Statens värdighet fördrar äfven, att det icke medgifves den enskilde att beskatta landets industri, ty det tillkommer staten att tillse, att det allmännas fördel icke uppoffras för den enskildes.

Mig synes det uppenbart, att det för staten är af största vigt att blifva egare till denna bana, och då detta kan ernås utan att staten derpå gör förlust utan tvärtom derpå har verklig ekonomisk vinst, anser jag att icke några tvifvelsmål om den väg man bör inslå på böra göra sig gällande. Att staten icke skulle göra någon förlust, framgår tydligt af de beräkningar som intagits i Kongl. Maj:ts proposition. För min del har jag noga granskat dem och dervid funnit att de äro grundade på föreliggande fakta och sunda förutsättningar. Måhända hafva icke Herrarne samtliga, till följd af den nu rådande brådskan i riksdagsgörömlen, hunnit taga kännedom om dessa beräkningar och jag ber därför upplysningsvis få göra en enkel sammanställning med förhållandet vid den till ifrågakvarande bana stötande jernvägen Örebro—Hallsberg. För att gifva fem procent af lösningssumman, skulle ifrågakvarande bana afkasta netto omkring 41,000 R:dr per mil; men Örebro—Hallsbergs-banan, änskönt den har ett betydligt inskränkta trafikområde, afkastar nu netto 42,600 R:dr, och således må väl vara antagligt att ifrågakvarande bana skall gifva vida mera än fem procent. Man må dessutom icke förbise att i den fastställda lösesumman inberäknats kostnaderna för banans försäntande i samma skick som statens, såväl med afseende å öfverbyggnad som broar etc. Staten skulle således öfvertaga banan i fullgodt skick, och denna bana komme att redan från början gifva fullt tillfredsställande ränta, hvilket hittills icke inträffat med någon del af svenska statens banor.

Man har sagt, att det skulle väcka missnöje om staten begagnade denna tidpunkt för inlösen af banan, då aktieegarne förut gjort stora förluster. Att aktieegarne varit utsatta för bedrägerier och derigenom förlorat, kan väl icke svenska staten hjälpa; men det är dessutom bekant, att vid den bolagsstämma, som för icke länge sedan hållits i England, förklarade sig aktieegarne särdeles belåtna med att staten nu ville öfvertaga banan. Nu erkänner Utskottet, att staten har full rätt att tillämpa 11 § i privilegierna och således tillösa sig banan efter värderingssumman med 25 procents förhöjning, men, säger Utskottet, just därför, att staten fortfarande har denna rätt, bör den för närvarande icke begagna sig deraf. Härvid är likväl att be-sinna, att om staten icke nu begagnar sig af sin lösningsrätt, kan det

vara tvitvelaktigt, huruvida rättigheten fortfar, ty om banan, genom konkursdom eller annorledes, öfvergår i annan mans ego, så finnes i privilegierna icke med ett ord berördt förhållandet mellan staten och den nye egaren.

Men äfven om banan fortfarande förblir i gamla bolagets ego bör lösningsfrågan icke uppskjutas, ty följden häraf blir helt enkelt den, att den framtida lösningssumman blir så mycket större, ty uppenbart är, att hvarje ny bana som anknytes till en redan i gång varande måste öka dennas trafik och följaktligen dess värde. Säsom bekant utvecklar sig allt mera omkring den ifrågavarande banan ett helt nät af jernvägar, och ju mera denna utveckling fortgår, desto större inkomst måste densamma gifva. Då nu lösningssumman beror på inkomstsumman och denna är i stigande, befarar jag, att om inlösen nu ej sker, kommer den, till följd af den höga lösningssumman, aldrig att ega rum.

Utskottet anser, att frågan om rätta beloppet af bolagets utelöpande obligationer är outredd. Så torde dock icke vara förhållandet, ty antalet utelöpande obligationer kan icke gerna vara större än här är uppgifvet, eller 32,500 st. När nemligen bolaget, för att utröna det verkliga befintliga antalet utelöpande obligationer, påbjöd en afstämpling och derefter började att betala ränta å obligationerna, anmäldes icke fullt 32,500 st., och under den tid, som derefter förflytit, har, oaktadt bolaget fortfarande med räntebetalningar, aldrig företetts obligationer till större belopp än det förutnämnda. Hade större antal varit utelöpande, är väl all anledning antaga, att de skulle framlockats af räntebetalningarne.

Utskottet säger jemväl, att staten icke bör, endast för pekuniär vinst, tillösa sig och bedriva en jernvägsrörelse som tillkommit genom enskild företagsamhet. Att förslaget om inlösen af denna bana icke framkommit endast för att bereda staten pekuniär vinst eller ens utgjort en anledning dertill, torde af det anförda för hvar och en vara klart, men då en affär är i fråga, må det väl vara önskligt att denna visar sig god; och så är, efter min öfvertygelse, förhållandet med den ifrågavarande. Jag tror därför, att staten handlar klokt och i öfverensstämmelse med dess sanna intressen, om den nu begagnar sin lösningsrätt.

Jag vill ej trötta Herrarne med att andraga flera skäl, utan får på grund af hvad jag anført hos Herr Grefven och Talmannen anhölla om proposition på afslag å Utskottets Lemställan och godkännande af den utaf mig och flere af denna Kammars ledamöter inom Utskottet afgifva reservation, innehållande att, under vilkor att staten genom den bestämda lösningssummans 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, Riksdagen, med bifall till Kongl. Maj:ts nådiga proposition, måtte till Kongl. Maj:ts disposition bevilja och till utgående under innevarande år å Riksgälds-kontoret anvisa en summa af sex millioner Riksdaler, att i mån af behof användas till inlösen för statens räkning ifrån Kongl. svenska aktiebolaget för jernväg emellan

Köping och Hult af bolagets jernväg emellan Örebro och Köping, med sidobanor till Skebäcks och Arboga hamnar samt tillhörande fasta och lösa egendom, enligt upprättade specifika förteckningar.

Friherre von Essen: I motiveringen till sitt afstyrkande betänkande anför Stats-Utskottet, bland annat: "Det lärer icke kunna bestridas, att, om ock det må anses såsom ett viktigt statsändamål att Riksdagen, äfven med betydliga penningeuppförfningar, befrämjar anläggandet af nya jernvägar, staten deremot i allmänhet icke bör, der sådant kan undvikas, endast för pekuniär vinst, tillösa sig och bedrifva en jernvägsrörelse, som redan genom den enskilda företagsamheten kommit till stånd och hittills till det allmännas gagn blifvit skött på ett i alla hänseenden oklanderligt sätt". Detta skäl har för mig varit det hufvudsakligen bestämmande. Jag anser nemligen, att det uppenbarligen är en fördel för landet ju flere jernvägar komma till stånd, och naturligtvis minskas statens förmåga att utföra nya jernvägsanläggningar derest dess tillgångar skulle användas till inlösen af redan befintliga. Härtill kommer nu ytterligare, att staten hittills varit i tillfälle att bygga jernvägar för billigare pris, än det, som nu skulle betalas för ifrågavarande jernväg. Vål säger man, att banan är upptrafikerad, och att, ju mera jernvägsnätet omkring densamma kommer att utvecklas, desto mera skulle trafiken tilltaga; men för min del kan jag icke obetingadt biträda sistnämnda åsigt, och särskildt får jag anmärka, att det vill synas mig som om jernvägen Walskog—Oxelösund skulle komma att blifva en afledare för trafiken på jernvägen mellan Örebro och Köping, enär, efter färdigbyggandet af jernbanan Walskog—Oxelösund, produkterna komme att draga sig till Oxelösund i stället att passera vägen öfver Örebro. Det vill äfven synas mig, att när jernvägen öfver Kil blefve färdig, skulle en icke ringa del af den trafik, som man påräknat för ifrågavarande bana, komma att gå i annan riktning. Jag nämnde jernvägen Walskog—Oxelösund, och vill i sammanhang dermed påpeka, att det icke torde dröja länge, förrän koncession komme att begäras på en jernväg Linde—Walskog, och om den jernvägen komme till stånd, skulle konkurrensen blifva ytterst menlig för ifrågavarande jernväg, vare sig denna är i statens eller enskild mans hand. Jag tror icke, att en sådan koncession skulle kunna nekas; och med afseende på det yttrande. Herr Chefen för Civil-departementet haft derom, att en jernvägskoncession skulle vara att anse såsom ett slags monopol, får jag erinra, att en sådan uppfattning torde stå i strid med grundlagen, enär denna icke medgifver beviljande af monopol, utan tvärtom uttryckligen förbjuder sådana. Vid sådant förhållande vill det synas mig, att koncession på jernvägen Linde—Walskog icke skulle kunna förvägras, och i allt fall lärer man icke kunna förmena enskilda personer att efter frivilliga aftal förvärfa den jord, som erfordras för jernvägsanläggningen, samt sedan anlägga och trafikera banan. Om då jernvägen Linde—Walskog komme till stånd, vore deri en farlig konkurrent för ifrågavarande jernbana, och dennas värde torde derigenom betydligt reduceras.

Jag är icke tillräckligt fackman för att bedöma priset, men att



detta torde kunna anses något högt, framgår efter min uppfattning deraf, att staten i allmänhet byggt sina jernbanor för billigare pris. Nu innehåller kontraktet med Köping—Hult-bolaget, att staten är berättigad att inlösa jernvägen till pris, som bestämmes antingen genom värdering med tillägg af 25 procent eller genom öfverenskommelse. Priset blir, efter min uppfattning, på detta sätt väl högt, och det synes mig då, att man skulle kunna försöka den andra utvägen eller åstadkomma köp genom öfverenskommelse. Af sådan anledning är det som jag reserverat mig emot Utskottets hemställan om rent afslag å Kongl. Maj:ts framställning.

Herr Chefen för Civil-departementet yttrade sig jemväl om statens möjliga rätt att efter fyratio år komma i besittning af banan utan lösen, och vände sig emot den uppfattning, som i Utskottets betänkande uttalats. För den händelse staten numera skulle hafva denna rätt, erfordras dock, om den skall kunna begagnas, att banan blifver färdigbyggd; men då efter all anledning detta aldrig kommer att inträffa, synes mig tvisten om tillvaron af denna rätt temligen onödig.

En aktad talare har ansett troligt, att icke större belopp än 32,500 obligationer vore utelöpande. Detta öfverensstämmer icke alldeles med uppgiften i Kongl. Maj:ts proposition, men i allt fall inverkar detta icke på saken annorlunda, än att det vore obehagligt för svenska staten om, derest antalet vore större, det öfverskjutande beloppet icke blefve guld. Något rättsanspråk mot svenska staten kunde obligationshafvarne icke hafva, utan finge de åtnöja sig med den betalning, som kunde erhållas ur köpeskillingen.

Samme aktade talare ansåg, att staten skulle förlora sin lösningsrätt om jernvägen öfverginge till annan egare. Denna uppfattning kan jag icke godkänna, ty den nye egaren vore väl underkastad samma skyldigheter som den nuvarande, enär den, som säljer, icke kan gifva köparen annan eller bättre rätt, än den, hvarunder han själf innehafte egendomen.

Jag vill icke längre upptaga Kammarens tid, utan inskränker mig till att anhålla om proposition å bifall till det förslag, som en reservant från denna Kammare tillika med mig bifogat Utskottets betänkande, enligt hvilket Riksdagen skulle besluta, att några medel till inlösen för statens räkning af jernvägen från Örebro öfver Arboga till Köping icke för närvarande må anvisas.

Herr Leijonancker: Jag kan icke neka, att det är med en viss förvåning jag läst detta Stats-Utskottets betänkande, ty det ådagalägger en ringa benägenhet att göra statens egendom, jernvägarne, så fruktbringande som möjligt. Jag vill icke rördölja, att jag icke är någon varm vän af statsbanor, ty de dermed förenade olägenheter uppväga, enligt min åsigt, fördelarne, men hvad den förevarande frågan beträffar, får jag förklara, det jag anser, att det vore en högst betydlig misshushållning, om staten icke inköpte Köping—Hult-banan. Här har redan af föregående talare mycket blifvit sagdt i denna fråga, och jag ber Kammaren ursäkta, om jag kommer att till någon del upprepa detsamma, ty de skäl, som tala för att staten

skall inköpa itrågavarande jernbana, äro så få, men derjemte så starka, att jag tviflar på att någon, som talar för denna af Kongl. Maj:t föreslagna åtgärd, skall kunna undvika att repetera hvad redan blifvit anfördt.

Jag nämnde, att detta inköp var af vigt i ekonomiskt hänseende. Detta är för mig alldeles klart, och hvar och en, som studerat jernvägsförhållandena i Europa och känner till det mäktiga inflytande jernvägsbolagen utöfva, måste erkänna, att det för staten är af högsta vigt att noga aktgifva på de enskilda jernvägarnes verksamhet och förhållanden. Det är redan anmärkt, att Köping—Hult-banan bildar öfvergången emellan Sveriges norra och södra jernvägssystem. Jag ber eder, mine Herrar, tänka er det ögonblick, då denna bana innehafves af ett enskildt bolag med rättighet att hålla höga taxor. Hvilken omätlig skada skulle icke denna bana, som utgör så att säga porten emellan norra och södra Sverige, kunna utöfva på statsbanorna! Jag kan tänka mig möjligheten, att någon säger, att detta är en fantasi, som icke har någon grund i verkligheten. Jag vågar bestrida det och kan i detta hänseende påpeka förhållandena i Frankrike. Jag är ledsen att icke nu kunna med siffror styrka det förhållande jag vill angifva, men förhållandet är verkligen, att genom det tryck de enskilda franska bolagen kunna på kommunikationerna utöfva, riskerar Frankrikes handel ganska mycket; ty varor kunna till följd af franska banornas höga taxor med fördel föras från orienten genom Italien till Rhentrakterna i stället för genom Frankrike. Någon förändring häri kan icke heller väntas, förr än bolagen tvingas af statsmakten att äfven se på landets fördel och icke blott på sin egen. Man skulle väl kunna tro, att det vore en gifven fördel för de enskilda bolagen att hålla låga taxor, och i många fall, kanske de flesta, är det så, men det är icke något gifvet faktum. Om ett jernvägsbolag håller höga taxor, är det visserligen gifvet, att trafiken blir mindre, men det är icke alltid sagdt att behållningen blir mindre. Hvad jag nu i korthet anfördt gör för mig tydligt, att det är för staten en ekonomisk fördel att ega denna port emellan norra och södra Sverige. Men denna bana har äfven en högst väsendtlig betydelse till följd af sitt läge midt i landet. Till denna bana komma nemligen många privata banor från olika håll att ansluta sig, och staten har genom sin rätt att bestämma taxorna på denna sin bana en ovilkorlig makt att tvinga de privata bolagen att vara billiga i sina fordringar. Det är visserligen sannt, att svenska regeringen har rätt att bestämma deras taxor; men jag hemställer, om det är lätt för regeringen att drifva sin makt delhän, att säga till ett bolag, som anser, att dess fördel fordrar högre taxa, än för rörelsen vore önskligt: ni skall förlora för att allmänheten skall vinna. Den makt, regeringen i detta afseende har, är derföre icke så stor, som man skulle tro; men om staten eger den hufvudlinie, till hvilken privatbanorna ansluta sig, kommer man utan några svårigheter till samma resultat, att hålla taxorna modererade. Dessa skäl finner jag mer än tillräckliga till att bevisa riktigheten af den sats, hvarmed jag började, nemligen att staten bör begagna detta tillfälle att inköpa en bana, som det i trafikens intresse är af stor vigt för staten att ega.

Af de anmärkningar den siste talaren gjorde vill jag endast upptaga en, nemligen angående det skäl, som låter temligen vackert, att det vore bättre att använda dessa statens medel till att bygga nya banor. Jag skulle skriva under detta, om jag kunde inse, att inköpet af Köping—Hult-vägen lade något hinder i vägen för anläggande af huru många nya banor som helst. Ty man må säga hvad man vill, säkert är dock, att denna gifver en god ränta, som i intet fall kan beräknas lägre än 4 procent. Köpet är derföre en utmärkt god affär för staten, och priset för denna bana är mycket lägre än för statens öfriga banor. Ser jag efter hvad statens banor kostat, så finner jag visserligen i trafikstyrelsens berättelser en siffa, som blott angifver den kontanta arbetskostnaden, men allt annat — ränteförlust, rabattförlust m. m. — som uppgår till mycket stora belopp, finnes deri icke upptaget; men skulle jag äfven inberäkna detta, så uppgår kostnaden säkerligen till 1,300,000 å 1,400,000 R:dr per mil. Då är ett pris af 1,000,000 Riksdaler för en upparbetad bana ett särdeles godt pris, och jag anser det vara särdeles lyckligt, att bolaget i denna stund hembjudit den åt staten till inlösen, ty en annan gång kanske det icke bliefve så lätt att inköpa den. Om staten nemligen nu icke begagnar sin rätt att inköpa banan, så är det klart att priset kommer att stiga; ty staten kan naturligtvis icke tillhandla sig den på annat sätt än efter ny värdering, ty priset bör bestämmas, icke efter hvad banan kostat utan efter hvad den renderar. För min del anser jag, att värderingsmännen väl utfört sitt icke lätta värk, och jag erkänner, att om jag hade sutit i värderingsnämnden, hade jag troligen kommit till en högre siffra.

Jag kan icke underlåta att äfven anföra ett annat skäl, som mycket inverkat på mig, nemligen det bemötande Köping—Hult-bolaget rönt från svenska statens sida. Det är en känd sak för den som varit med vid 1850 års riksdag, då frågan om Köping—Hult-jernvägen afgjordes, att Riksdagens skrivelse uttryckte, att denna jernbana skulle åstadkomma en forening mellan Göteborg och Stockholm. Detta uttryck, som står i motiven, har verkat särdeles starkt till att genomföra Köping—Hult-banan och jag har en sorglig personlig erfarenhet, huru frågan om Köping—Hult-bolaget blifvit uppfattad i England, der man allmänt anser att detta bolag blifvit illa behandladt af svenska staten eller, såsom orden fallit, svenska regeringen. Jag har gjort hvad jag kunnat, för att visa, att skulden icke legat hos svenska regeringen, men detta hafva de icke kunnat medgifva, då bolaget titulerats "royal swedish". Jag tror, att det vore Riksdagen värdigt att genom handling visa, att den vill gå bolagets berättigade önskingar till mötes och komma det till hjälp. Utan Grefve von Rosen och Köping—Hult-bolaget, fruktar jag, att vi icke kommit långt med jernvägane i landet; och detta företag, som kostat denne man och detta bolag ofantliga summor, har kommit alla jernvägar indirekt till godo. Ingen jernväg behöfver nu vänta 5 å 6 år innan den bär sig. Af alla dessa skäl synes mig att staten bör visa sin tacksamhet mot detta bolag, som för öfrigt visat en hållning så god, att det kanske är utan exempel i vårt land.

Jag skall icke längre upptaga tiden, utan jag slutar med att

anhålla om afslag å Utskottets betänkande och bifall till Kongl. Maj:ts proposition.

Grefve Beck-Friis: Jag är för min del rätt ledsen att i denna fråga behöfva uppträda mot de siste talarne, aldrabelst jag för dem har stort förtroende; men det har varit för mig omöjligt att i Utskottet dela deras åsigt. Jag anser för min del, att tidpunkten icke kunnat väljas sämre än nu, för att göra statens anspråk gällande på Köping--Hult-banan och det af följande skäl. Först och främst därför, att i detta ögonblick är oafgjordt hvilka, som äro egare till denna bana, och det blifvit af obligationshafvarne framhållet, att det vore att gå dem i förväg, om staten sätter sig i besittning af banan, då, enligt deras föreställning, de hafva god utsigt att skörda vinst derpå. Vidare därför att för närvarande icke föreligger från trafikens sida något, som berättigar staten att göra sina anspråk gällande. Vi finna nemligen, att taxorna på denna bana i allmänhet äro desamma som på statens banor, i vissa fall något lägre, och således är icke i detta fall någon anledning till klagan. Derjemte anser jag äfven tidpunkten illa vald af följande orsak. Denna bana har nemligen fått sin egentliga betydelse derigenom, att den var den första bana, som kom i beröring med våra bruksdistrikt. Visserligen har den fört ett tynande lif, så länge den icke gick fram till gruffalten, men detta har förändrats sedan Frövi--Ludvikabanan kom till stånd. Detta bevisar, att denna bana hufvudsakligen beror på bergsbrukets drift. Den har i dessa trakter egt ett fullständigt monopol. Alla malmer, som skulle till masugnarne i de kolproducerande trakterna, måste passera denna bana, och det fanns icke någon konkurrens för densamma; men just i detta år har konkurrensen börjat och kommer att framdeles ökas. Jag anhåller, att Herrarne kasta en blick på kartan, för att inse detta. Alla de malmer, som Wermland konsumerade, kommo från Nora- och Linde-trakten och hafva måst passera denna bana; men i samma mån Nora--Degerfors-banan blir färdig, komma icke dessa malmer att gå på Köping--Hult-banan. Likaledes hafva en stor del af de malmer, som gått till de norrländska bruken, passerat öfver Arboga. Denna trafik kommer, när Frövi--Ludvikabanan väl hinner upp till Falun, att taga denna riktning. Äfvenså kommer jernvägen mellan Walskog och Oxelösund att utgöra en beqväm transportled för dessa malmer, och det blir endast en liten del af Nerike, Södermanland och Östergötland, som blir hänvisad till Köping--Hult-banan; men den får icke ens monopol på denna trafik, ty ett bolag är redan bildadt för en bana mellan Linde och Walskog, och om frakterna på Köping--Hult-banan sättas för höga, taga dessa malmer den andra vägen. Denna bana har visserligen i detta ögonblick stora inkomster; men jag tror icke, att den kan fortfarande bibehålla denna predominerande ställning. Visserligen skulle man kunna anse, om man tänker sig denna bana utsträckt från Köping till Sala, att den utgör en direkt förbindelse till Göteborg; men först och främst föreligger icke denna utsträckning och vidare vill jag hemställa, om det vore så klokt, att staten bildar en konkurrensbana till bergslags-banan, då staten understödt denna med stora bidrag

och enskilde insatt stora summor i densamma. Om mot all förmodan denna bana deremot skulle uppsätta sina taxor så högt, att den trakkasserar alimänheten, återstår ju alltid för staten att göra denna inlösen, och någon fara af ett uppskof finnes således icke.

Jag yrkar bifall till Utskottets betänkande.

Friherre Funck.

Friherre Åkerhielm: Då jag tager i betraktande, å ena sidan, hvad Utskottet och åtskillige talare, som omfattat dess åsichter, här anført till stöd för Utskottets utlåtande, och å den andra de skäl, som finnas angifna i Kongl. Maj:ts proposition och i Friherre Stjernblads reservation samt vidare utvecklats af de talare, som yttrat sig till förmån för det förslag, som innefattas i berörda reservation, finner jag för min del sistnämnda förslag vara så öfvervägande lämpligt, att jag utan all tvekan anser mig böra biträda densamma. Då jag nu skall bjuda skäl för denna min åsigt, anhåller jag att till en början få i största korthet ingå i ett bemötande af de skäl, som Utskottet anført till stöd för den hemställen, som innefattas i dess förevarande betänkande. Dessa skäl äro hufvudsakligen trenne. Först förklarar sig Utskottet anse det vara i hög grad vanskligt att till grund för uppskattandet af jernvägens värde lägga trafikinkomster, hvilka utgått efter en taxa, som är betydligt högre än statens trafik-taxa. Hvad denna sistberörda uppgift beträffar, ber jag att få upplysa, att så icke är förhållandet med detta bolags taxor, emedan de taxor, som, vid nämnda jernväg, blifvit de sista åren tillämpade, varit i det aldri närmaste öfverensstämmande med dem, som varit antagna vid statens jernvägar. De ha på längre afstånd varit något högre, men på kortare deremot ofta lägre än statens taxor; också har det allmänt erkänts, att den nuvarande styrelsen af Köping—Hult-jernbanan ej alls begagnat sig af den taxa bolaget enligt reglementet haft rätt att tillämpa, utan i dess ställe deri gjort ganska betydande modifikationer för att tillmötesgå trafikanters och godsförsändares önskingar. Öfvergår jag nu till det andra skälet Utskottet anført, förklarar sig Utskottet "anse betänkligt, att i det outhärdliga skick, hvori frågan om rätta beloppet af bolagets utelöpande obligations sig befinner, staten inlåter sig i underhandling med ett bolag, hvars fleste och störste aktieegare sannolikt äro utländske män, hvilka, i fall ett större obligationsantal, än det man förmodar är utelöpande, skulle till likvids erhållande företes, komme att med stort missnöje anse att staten öfvertagit jernvägen för ett pris, som komme att lemna aktieegarne ringa eller ingen behållen tillgång". Hvad nu detta skäl angår, synes mig Utskottet här beröra ett förhållande, som ej tillkommer staten att befatta sig med, emedan staten ingalunda genom den ifrågasatta underhandlingen på något sätt kan blifva ansvarsskyldig, ity att det i bolagets reglemente finnes intaget, att vid dess upplösning skall, innan någon utbetalning till aktieegarne eger rum, göras årsproklama och utredas, hvilka som är oberättigade att erhålla köpeskillingen, och det förefaller mig eget nog att staten nu skulle visa en sådan ömhet, som den af Utskottet antydde, mot ett bolag, som nyligen

vid hällen stämma sjelf förklarar sig önska, att staten måtte öfvertaga dess egendom och bemyndiga sin direktior att medverka till försäljningen. Vidkommande slutligen det tredje skälet, som af Utskottet anförts, mot att staten uti ifrågavarande hänseende skulle göra sin lösningsrätt gällande, eller att ett sådant förfarande skulle kunna blifva ett mindre tjenligt prejudikat, ber jag att få fästa uppmärksamheten dervid, att då staten en gång inlåtit sig på att bygga jernvägar för att underhjelpa industrien, så torde det väl ock vara i sin ordning att ur detta åtagande dragas dess ovilkorliga konsekvenser — mig synes det ifrågasatta inköpet af denna jernväg vara en sådan; och jag anser att man icke har det ringaste skäl att till den grad misstro kommande Riksdagars omdömesförmåga, att de, endast af den anledning, att denna jernväg nu möjligen inlöses, skulle inlösa andra, fastän sådant vore ändamålslost.

Efter att hafva anställt denna undersökning beträffande halten af de skäl Utskottet anført till stöd för sin hemställan, anhåller jag nu att få upptaga några anmärkningar, som under diskussionen här blifvit framställda emot förslaget om banans inlösnings. En talare på vestgötabänken ansåg inlösningspriset vara för högt och hemställde tillika, huruvida man icke borde försöka att på öfveienskommelsens väg erhålla banan på billigare vilkor. Jag anhåller att i anledning häraf få upplysa, att en dylik underhandling sannolikt skulle komma att leda till ett motsatt resultat. Jag stöder detta påstående derpå att, sedan beräkningen af försäljningssumman uppgjordes, jag erhållit meddelande om att trafikinkomsten på banan från den 1 Januari och till den 11 Maj innevarande år förökats, utöfver hvad den utgjort under samma tid år 1872, med 66,200 R:dr. Detta är ju en tid nära nog af ett halft år, och äfven om man ej med säkerhet kan antaga, att andra halfåret skall blifva lika gynnsamt, hemställer jag dock till den ärade ledamoten af Kammaren, om han tror att man vid sådant förhållande kan åstadkomma någon nedsättning i det föreslagna inköpspriset. En annan talare förklarade, att det tidpunkt, som blifvit vald för frågans afgörande, vore olämplig, derföre att det för närvarande vore ovisst, hvem som egentligen egde banan. Jag tror mig redan hafva besvarat denna anmärkning, då jag antydde, att på grund af reglementet alla dessa förhållanden skola ledas. Man har äfven yttrat, att konkurrensen med Carlskoga-banan skulle menligt inverka på denna banas trafikinkomster. Erfarenheten har emellertid visat, att, under den tid nyssnämnda bana öster om vattendragen varit i verksamhet, eller allt ifrån förliden höst, raka motsatsen egt rum. En annan talare förmenade, att man tillis vidare borde uppskjuta med att inlösa denna bana. Enligt min öfvertygelse skulle emellertid ett sådant uppskof föranleda till att banan skulle högst betydligt fördyras och densamma då komma att kosta kanske omkring 8 millioner. Samme talare yttrade ock, att staten endast borde ega hufvudbanor. Men efter hvad en föregående talare på hallandsbänken redan fästat uppmärksamheten på, är den ifrågavarande jernvägen just en ryggrad i hufvudbanesystemet, och en af sammanbindningslänkarna mellan de södra och norra stambanorna. Den samme talaren fästade uppmärksamheten på de många svårig-

heter och ledsamheter, mot hvilka detta bolag haft att kämpa. Detta torde af ingen kunna förnekas, och jag tillåter mig i sammanhang dermed erinra om det väsendtliga gagn denna banas byggande gjort oss derutinnan, att de förhållanden, som med den egde rum, väckte oss till insigt om att staten sjelf borde bygga stambanorna och ej öfverlemna detta åt utländingar, och lemnade oss flera lärdomar i afseende å byggnadssätt och trafik; och jag anser äfven af denna anledning, att ett tillmötesgående mot bolaget skulle vara en lämplig ersättning härför och en välförtjent motvigt mot allt det obehag detsamma fått röna.

På grund af hvad jag ofvan anført, anhåller jag om afslag å Utskottets förslag och bifall till Föhrerres Stjernblads reservation.

Herr Wallenberg:

Herr Bennich: Jag vågar tro, att vissa af de satser, som blifvit anförda af åtskillige talare såsom skäl att för statens räkning inköpa ifrågavarande jernväg, äro så påtagliga, att knappast någon af Kammarens ledamöter torde kunna förneka deras riktighet. Såsom sådana satser torde i främsta rummet få åberopas den, att ifrågavarande jernväg utgör en länk mellan det norra och det södra stambanesystemet, och införlifvad med statens banor skulle komma att gifva åt systemet den sammanhållning, som är af ofantlig vigt för trafikens uppehållande i framtiden. Jag tror ej heller, att man kan mycket tvista derom, att ju icke staten har en moralisk förpligtelse att, till följd af de förhållanden, som egt rum under den tidigare perioden af banans tillvaro mellan staten och bolaget, i viss mån upprätthålla detsamma. I detta fall har af Herr Leijonancker blifvit uttalad en mening och erinradt om förhållanden, som jag tror väl förtjena att återupplifvas i minnet. Och om så är, att svenska staten icke alltid mot bolaget iakttagit hvad skäligt och billigt varit, så synes mig, att man ingalunda bör afhålla sig från lemnandet af en upprättelse allenast af fruktan att derigenom synas erkänna, att man förr handlat orätt.

Enligt min tanke är den navarande tidpunkten särdeles väl vald för att ingå i den ifrågavarande transaktionen. Den erbjuder, å ena sidan, temlig säkerhet, att staten skall få full ränta på sina penningar och, å andra sidan, visshet derom, att aktieegarne i företaget icke äro ovillige att gå in på öfverlåtelsen. Och jag tror ej att vi få lemna så helt och hållet å sido, som en talare, tillika reservant emot Utskottets betänkande, nyss gjort, frågan om huruvida inköpet verkligen är en god affär eller ej. Jag tror, att vi aldrig minst i närvarande tid böra lemna denna synpunkt utan uppmärksamhet, då vi så nyligen, som får några få dagar sedan — jag beklagar det, — fattat ett beslut i syfte att staten skulle afhända sig en af sina säkraste inkomster. Från den sida jag tillhör ansågs ett dylikt beslut tillräddligt endast under den förutsättning, att staten i stället förvärfvade sig inkomstgifvande egendom, hvilken kunde i möjligaste mån komma att godtgöra de uppoffringar den till följd deraf skulle komma att vidkännas. Och såsom inkomstgifvande statsegendom vet jag ej

någon lämpligare än jernvägar, väl och rätt anlagda. Man har väl sagt, att den inkomst, ifrågavarande jernväg lemnar, ej kunde vara att för framtiden påräkna, emedan konkurrensbanor kunna uppstå. Väl må det vara möjligt, att konkurrensbanor kunna uppstå, men faran deraf beror på huru dessa banor förläggas. Den ifrågavarande jernvägens läge är så beskaffadt, att de konkurrensbanor, man här omtalat, svårigen lära kunna förringa trafiken på densamma. Jag tror tvärtom, att dess trafik måste komma att tillväxa, och att den skall komma att tillväxa ännu betydligare, om, såsom jag hoppas, staten kommer att sammanknyta den vestra stambanan, Köping—Hallsberg, med den norra genom en jernväg emellan Sala och Köping, hvarigenom systemet blefve fullständigt både åt öster och vester.

Enligt min tanke är det således ett verkligt statsintresse, som bjuder att begagna detta tillfälle för att förvärfva denna jernväg, äfven om någon fara ej skulle förefinnas deri, att, om staten försummar tillfället, någon annan kan komma att begagna sig deraf och sköta trafiken på denna jernväg på helt annat och för rörelsen vida mindre tillfredsställande sätt än det nuvarande bolaget. Man har visserligen påstått, att nya egare, om banan till sådana överlättes, ej skulle kunna begagna sig af den rätt att förhöja taxorna, som är tillförsäkrad genom 1857 års reglemente, emedan, som en talare uttryckte sig, det ej går an att "svälta räf" med trafiken. Det torde dock gå an att höja taxorna vid tillfällena, då det största behof af jernvägens begagnande för trafiken är för handen, och det går ännu mera an att höja taxorna, om man har det målet i sigte, att derigenom rikta trafiken åt ett annat håll och draga den från statens banor in på andra, för hvilka man hyser ett större intresse.

En annan betänklighet angående banans inköpande uttalades af en ärad ledamot på östgötabänken, den nemligen, att staten ej skulle kunna använda 1872 års lån, som beslöts för jernvägsanläggningar, för att dermed inköpa jernvägen. Denna betänklighet tror jag dock ej vara väl grundad. Är lånet beslutet i och för jernvägsanläggningar, måtte det lika väl kunna användas till förvärfvande af redan anlagd jernväg.

Den farhåga har äfven blifvit uttalad, att om Riksdagen nu inlåte sig på ifrågavarande köp, komme man derigenom å nyo att öppna vägen för jernvägsintriger och försök att bereda tillfälle åt andra, som hade sämre jernvägar än denna, att få dem inlösta af staten. Om Riksdagen är svag och Regeringen är svag, och man ej tager sitt förstånd till fånga, är detta visserligen en fara; men jag vet ej att vi hafva någon rätt att föreställa oss att vi äro så mycket klokare än de, som framdeles efter oss komma att handskas med Sveriges angelägenheter. Jag föreställer mig, att våra efterkommande skola hafva lika godt omdöme som vi och lika stor förmåga att pröfva hvad som är rätt och nyttigt, och jag kan ej inse, att en åtgärd, nu vidtagen i statens intresse, då bör kunna föranleda till vidtagandet af en likartad åtgärd, om den står i strid med statens intresse.

Det har äfven blifvit nämndt, att bolaget ej är detsamma som det ursprungliga, hvilket kunde förtjena en upprättelse, enär med den omsättning af aktier, som eger rum i England, ej många af de ur-



sprungliga aktieegarne nu voro kvar i bolaget. Men om jag ej är allt för illa underrättad, hafva dessa aktier icke varit synnerligen begärliga, och aktier, som ej hafva något värde, låta i allmänhet icke så lätt sälja sig; hvarföre jag tror, att de som lidit förlust på banan, antingen sjelfve eller ock deras rättsinnehafvare, fortfarande ega de flesta aktierna.

Jag vill ej vidare upptaga Kammarens tid, utan inskränker mig till att endast tillkännagifva, att jag sluter mig till dem, som yrkat bifall till Friherre Stjernblads reservation.

Herr Tornerhjelm: Detta ämne är redan så utredt af många föregående talare, att jag icke länge skall upptaga Kammarens tid. En talare på hallandsbänken, hvars erfarenhet och sakkunskap ingen vill bestrida, har så fullständigt visat de stora ekonomiska och äfven politiska skäl, som tala för att staten bör inlösa denna bana, att alla motståndare böra känna sig öfverbevisade. Denna bana är redan nu så räntegifvande, att det är en fördel för staten att inlösa den, och jag kan icke finna annat än att, då bergslagsbanan blifver färdig, malmer från en del af Bergslagen komma att å ifrågavarande bana transporteras, hvarigenom den kommer att blifva ännu mera vinstgifvande. Jag skulle såsom enskild man, om tillfälle erbjöde sig, med största nöje gå in i denna affär.

Då fråga nyligen var om utländingars rätt att besitta fast egendom här i riket, sökte man påpeka de stora vådor, som dermed kunde vara förenade. Om någonsin öbehag deraf kunde uppstå, så kan det ännu mera blifva förhållandet i afseende å denna jernväg, hvilken ända från dess början till större delen egts af utländingar. Jag finner det således både politiskt och ekonomiskt rätt att staten kommer i besittning af denna bana och får således tillstyrka bifall till Friherre Stjernblads reservation.

Herr Grefven och Talmannen tillkännagaf, att anslag blifvit utfärdadt till sammanträdets fortsättning kl. 7 e. m.

Herr Troilius: Här är redan så mycket yttradt för afslag å Utskottets förslag och bifall till Kongl. Maj:ts proposition, att det måhända synes olämpligt att jag ytterligare upptager Kammarens tid, men min ställning till frågan är sådan, att jag anser mig pligtig yttra några ord, och ber jag därför att till granskning få upptaga Utskottets utlåtande, hvarvid jag äfven blir i tillfälle att beröra en del af de invändningar, som här blifvit gjorda mot Kongl. Maj:ts proposition.

Utskottet säger: att just den omständigheten att staten, äfven om lösningsrätten icke nu begagnas, fortfarande eger att, när helst omständigheterna dertill föranleda, tillösa sig jernvägen, utgör ett giltigt skäl att icke nu begagna denna rätt, så framt det icke kan klarligen ådagaläggas att sådant är nödvändigt.

Hvad först lösningsrätten beträffar, så eger den visserligen gällande kraft så länge banan befinner sig i Kongl. svenska aktiebolagets för jernväg emellan Köping och Hult hand; men så alldeles

ostridigt torde ej vara om denna rättighet kan göras gällande emot en ny egare, som köpt egendomen på konkursauktion utan att förbehåll blifvit till statens förmån i auktionsvilkoren tydligen utsatt, och sedan det gamla bolaget blifvit lagligen enligt oolagsordningen upplöst. Efter mitt förmenande skulle staten först då kunna blifva utsatt för förvecklingar, om man emot en sådan ny egare vill göra statens i privilegiet för Köping—Hults bolag förbehållna rättigheter gällande.

Men i alla fall lärer väl ej ett sådant förhållande kunna utgöra ett skäl att lemna lösningsrätten obegagnad utan att öfverväga fördelarne af inköpet nu och en annan gång, då en sådan åtgärd kan sättas i fråga.

Väl må man medgifva att staten icke uteslutande för pekuniär vinst bör tillösa sig jernvägar; men icke heller bör en sådan förbises, när andra fördelar, som ega en öfvervägande vikt, dermed kunna förenas. Och dessa fördelar, som äro tillfyllest ådagalagda i Kongl. Maj:ts proposition och densamma åtföljande handlingar, synes Utskottet i sin motivering för afslag hafva alldeles förbiset. Jag kan i detta fall inskränka mig att hänvisa till hvad som anfördes i den Kongl. propositionen, sidorna 10, 11 och 12, samt i trafikstyrelsens dervid fogade utlåtande, sidorna 26 och 27; hvarest de egentliga och åtgörande skälen till det föreliggande förslaget blifvit anförda, utan att ett enda af dessa skäl blifvit af Utskottet till besvarande upptaget och vederlagdt.

Dessa skäl böra dock vara i ögonen fallande för en hvar, som i likhet med Utskottet haft tillgång till en karta öfver jernvägsanläggningarne i mellersta delen af riket. Örebro--Köpings-banan förenar, såsom deraf synes, ändpunkterna af 5 enskilda jernvägar, som åter äro kombinerade med flere andra, och utgör på samma gång en direkt fortsättning af statsbanan från Örebro till Mälarens vestligaste hamnar.

Ett sådant läge gifver denna bansträckning egenskapen af en öfverfartsväg, som icke kan undvikas för nästan hela rörelsen i landets innersta delar, men sätter dess egare äfven i tillfälle att fullständigt beherska denna rörelse och leda den efter sina enskilda afsigter. Mig synes det ligga i fosterlandets sanna intresse att denna makt, hvaraf ej allenast landets viktigaste näringars utan ock statens egna och flere enskilda jernvägars fördelar i så många hänseenden bero, befinnes i statens hand såsom medlare och handhafves under ansvariga statsmyndigheters omedelbara kontroll.

Långt ifrån att anse nödvändigt eller ens fördelaktigt om staten vore egare till alla jernvägar i riket, hyser jag dock den fasta öfvertygelse, att hufvudbanor, som bilda de stora pulsådorna genom det yttre af landet, borde tillhöra staten, och såsom en sådan måste jernvägen emellan Örebro och Köping numera framför andra anses, sedan så många och vidt utgrenade sidobanor dertill ansluta sig. Redan tillförene har vid flera tillfällen yrkats, att denna bana borde vara en stambana; men det är först efter sidoliniernas tillkomst som den med rätta förtjenar detta namn.

Tänker

Tänker man sig nu denna linie i en egares hand, som är fullkomligt främmande för landets allmänna industriella intressen och som möjligen icke ens är underkastad de svaga kontroller som privilegiet för Köping—Hult-bolaget medgifver statsmyndigheterna, så hvad kan man annat med fog begära, än att han i första rummet tillgodoser sin egen vinst. Säkert är att det icke kommer att båta hvarken den inhemska industrien eller statens egen jernvägstrafik.

Hufvudfrågan är här ingalunda att begagna ett tillfälle att emot god ränta placera statens penningetillgångar, i ett nytt företag, utan att på samma gång vinna en annan för industrien maktpåliggande fördel och tillika bevara och förkofra afkastningen af de stora kapital, som staten förut nedlagt i sina egna jernvägar. Äro dessa intressen i fara, såsom jag tror, derest det nu erbjudna tillfället att inlösa Örebro—Köpings-linien försummas, så bör väl en sådan faras förebyggande innebära den grad af nödvändighet som Utskottet förutsätter såsom ett vilkor för statens befogenhet att på det af Kongl. Maj:t föreslagna sättet företrädesvis använda sina tillgångar.

Att bygga nya jernvägar må vara huru behöfligt som helst, men visst är att förmågan dertill icke förminskas, om man på samma gång köper en gammal, som redan från början gifver en fullt tillfredsställande afkastning på kapitalet, hvilket de nya sällan göra förr än efter flera års förlopp.

Utskottet drager vidare i tvifvelsmål riktigheten af beräkningsgrunden för värdet af banan, emedan den årsinkomst, som dertill blifvit antagen, skulle hafva uppkommit genom Örebro—Köping-banans högre tariffer, jemförda med statsbanornas. Att så icke är förhållandet ådagalägges af den jemförelse jag på grund af här tillhands varande officiella specialtaxor upprättat emellan de tariffer, som under sednare åren blifvit af bolaget i verkligheten följda på dess bana, och dem som tillämpas på statsbanorna för samma väglängder. Den ytterst ringa skillnad som förekommer kan icke hafva egt något märkbart inflytande på afkastningen; och alldeles samma afgifter för lokaltrafiken skulle utan tvifvel hafva blifvit debiterade, om banan varit i statens hand. Alldeles enahanda förhållanden gälla om de emellan trafikstyrelsen och bolagsdirektionen öfverenskomna samtrafikstariffer. För jern och råämnen är t. ex. frakten emellan Köping och Göteborg 33 öre centnern, hvaraf 10 öre tillfalla bolaget för 6,7 mil och 23 öre statsbanan för 26 mil. Blifver Örebro—Köpings-linien införlifvad med statsbanan, så bibehålles samma tariff af 33 öre och förhållandet det samma för hela den sammanslagna linien som förut. På samma sätt förhåller sig med samtrafikstariffer, upprättade för andra distanser och rikningar. Örebro—Köping-liniens inkomster förblifva de samma, om man så vill. Beviljas skäligen nedsättningar, så lärer sådant väl endast ske der industriens och banans gemensamma fördelar det fordra. Jag kunde här anföra mångfaldiga exempel, men vill ej dermed upptaga tiden. På värdet, såsom det nu blifvit uppskattadt, hafva emellertid tariffernas olikhet intet inflytande af nämnbar betydelse; och Utskottets i detta moment anförda skäl till afslag torde derföre ej förtjena afseende.

Säkert är deremot att bolaget enligt sitt privilegium kan, utan invändning från statens sida, höja sina afgifter intill den gräns som 1857 års af Kongl. Maj:t fastställda taxa bestämmer såsom maximum. Denna är visserligen så hög, att dess användande efter bokstafven vore en omöjlighet, men den lemna likväl bolaget full frihet att taxera varor, som nödvändigt måste passera från linier på den ena sidan om banan till järnbanor på den andra, så högt som nöden kan tvinga dessa varor att betala för öfverfart af en jemförelsevis kort sträckning och hvaremot de måste anlita de öfriga banorna om så mycket större eftergifter. Denna princip har dock icke varit användbar förr än sidolinierna tillkommit och deras rörelse utvecklat sig.

Kommer så dertill, att egaren af Örebro—Köping-linien har andra enskilda fördelar att leda transporterens riktning åt det ena hållet mera än åt det andra, så finnes ingenting som hindrar honom att taga låga afgifter i den förstnämnda och höga i den sistnämnda riktningen, samt dermed i viss mån göra sig till herre öfver sidoliniernas trafik. Äfven i bantågens anordnande på Örebro—Köping-linien till bättre eller sämre anslutning med bantågen på statsbanan till och från Örebro ligger ett medel att minska eller öka frekvensen på den sistnämnda, som icke är utan sin stora vikt för denna att ega i sin hand.

Insigten om en dylik eventualitet har föranledt olika åtgärder inom jernvägsväsendet i olika länder. I Frankrike, der staten icke själf eger jernvägarne förr än de om 99 år efter koncessionen utan ersättning hemfalla till staten, har man från början förekommit det samma genom hela landets indelning i 6 stora bankomplexer, hvars alla tillhörande ett stort bolag, hvars befogenhet i afseende på tariffbestämmelser och förbindelser med angränsande banor är noggrannt utstakad. I Tyskland inlöser staten eller arrenderar för beständigt mot bestämda räntebelopp enskilda jernvägar och bildar sålunda ett nät af hufvudbanor i statens hand, hvarigenom staten har i sin makt att utföra tillbörligt inflytande på de enskilda banorna. Hos oss är Örebro—Köping-linien den enda enskilda bana, som till följd af sitt läge af nu ifrågavarande och öfriga för dess inlösen anförda verkliga skäl mig veterligen kan komma i fråga för staten att på sådant sätt tillägna sig.

Vidare byser Utskottet betänkligheter i afseende på osäkerheten om det antal obligationer som äro utelöpande. Härom lemna dock den Kongl. propositionen upplysningar, och vidare synes, att döma af den berättelse som de engelska direktörerna afgäfvit till bolagsstämman i London den 1 April detta år och som här blifvit utdelad, icke något tvifvel råda derom, att ej flere än 32,500 obligationer äro utelöpande af de 45,000 som blifvit dels behörigen dels obehörigen utlemnade. Af dessa finnas nemligen 8,000 stycken förvarade för bolagets räkning hos Londons County bank och återstoden har otvifvelaktigt blifvit förstörd af Mr Sadleir före hans död. Men äfven om alla 45,000 obligationerna vore utelöpande, så uppgår deras värde ändock ej på långt när till det belopp som bolaget skulle af svenska staten kontant bekomma, och då den engelska direktionen inför samma bolagsstämma och med dess bifall förklarar sig anse svenska sta-

tens anbud att nu lösa banan lika hedrande och rättskaffens af staten som tillfredsställande för bolaget, så synas några förvecklingar med aktieegarne i anledning af köpet ej vara att befara, såsom Utskottet synes frukta.

Att ställa staten fri från framtida anspråk vare sig af obligationsinnehafvare eller af aktieegare måste väl bero på den myndighet som har att verkställa köpet och uppgöra detaljvilkoren.

Beträffande Utskottets sista skäl emot inlösningsåtgärden, eller faran af det prejudikat, som dermed vore gifvet i afseende på andra enskilda, skuldsatta jernvägsbolag, så vill jag endast åberopa hvad jag förut yttrat, att Örebro—Köping-liniens läge midt i landet emellan statsbanan och viktiga sidolinier är det hufvudsakliga skälet till förslaget samt utgör ett ensamt stående undantag, ej jemförligt med någon annan hitintills anlagd eller koncessionerad jernvägslinie i riket, samt derföre omöjligan skall kunna åberopas såsom prejudikat.

Skulle också lika viktiga skäl i tidernas längd förekomma för staten att blifva egare till någon annan enskild bana och kunna förernas med lika stor ekonomisk fördel, så lära väl statsmakterna då samvetsgrannt pröfva förhållandena utan något som helst afseende på nu förevarande fråga.

Vägas nu de skäl, som den Kongl. propositionen åberopar för inlösnigen af jernvägen emellan Örebro och Köping, med särskildt afseende dels på värdet för staten att med detsamma bekomma en färdig reparations- och nybyggnadsverkstad, så välbelägen som den i Örebro, och dels på det ganska säkra förhållande, att banans värde och dermed köpeskillingen oupphörligen lärer komma att stiga, mot de skäl till afslag som Utskottet framhållit, så hoppas jag att de förra skola befinnas öfvervägande giltiga och vågar derföre, fullt förvissad derom att förslaget afser fosterlandets sanna bästa, anhålla om proposition på afslag å Utskottets betänkande samt bifall till Kongl. Maj:ts proposition i enlighet med reservanternes förslag.

Herr Carlson: Då jag icke deltagit i denna frågas behandling inom Utskottet, anhåller jag att i korthet få anföra de skäl, som, derest jag i Utskottet närvarit, skulle förmått mig att biträda den reservation, hvilken af de fleste af dess ledamöter från denna Kammarer blifvit afgifven. För denna min åsigt har jag hufvudsakligen två skäl. Det ena är den ifrågavarande banans centrala läge i hjertat af riket, i följd hvaraf den redan spelar rollen af en stambana, ehuru den icke bär namnet, och det andra är dess läge i förhållande till vestra stambanan, i det den möter en utskjutande bigren, som förunderligt nog stannar vid Örebro. Om dessa förhållanden äro för denna bana egendomliga och måste såsom sådana erkännas, så falla de två hufvudsakliga invändningar, som blifvit gjorda mot dess inlösen, den första, att det skulle vara ett prejudikat, i det icke någon annan bana med dessa egenskaper kan framvisas, och den andra, att det vore bättre att bygga en ny stambana, emedan man här förvärfvar en bana, som redan eger karakteren af stambana.

Man har invändt, att lösesumman vore för stor, men en jernväg, nyss fullbordad, har icke samma värde, som en jernväg, hvars trafik

under flera år blifvit upparbetad. Vidare har man sagt, att tiden för inlösen icke nu vore den rätta, och att man borde vänta till dess de befäradade missbruken hunnit inställa sig. Detta påstående tror jag ej ega stor betydelse, såvida statens finansiella ställning nu är god och priset bättre än man kan antaga att det skall blifva.

Hvad slutligen angår svårigheterna att genom upplåning anskaffa den erforderliga summan, tror jag icke att de äro synnerligen afsevärda, då ett stort belopp af tjugofyra-millioners-länet ännu återstår, och ehuru icke ordagrant i beslutet derom finnes infördt, att redan befintliga banor för dessa medel få inköpas, så tror jag likväl ordalagen gifva tillräckligt tillkänna, att medlen få användas för sådana produktiva företag, som äro att anse lika med nya jernvägars byggande. Såsom ställningen nu är och efter hvad vi hört om Riksgälds-kontorets betydliga tillgångar, tror jag, att man i detta hänseende icke har något att befara och anhåller därför om bifall till Friherre Stjernblads reservation.

Herr Nordenfelt, L. M.: Jag yrkar bifall till Friherre Stjernblads reservation, i hvilken jag till alla delar instämmer. Jag känner, att ifrågavarande banas byggnadssätt är förmånligt i afseende å lutningar och kurvor och att denna bana för öfrigt är af en god konstruktion med undantag af en del räler som behöfva ombytas jemte några träbroar, hvilket allt icke kostar särdeles mycket. Jag är jemväl fullt öfvertygad om, att dess förvärfvande vore för staten fördelaktigt, då trafiken redan är högst betydlig och säkerligen blifver ännu bättre, när flera till densamma ledande, under byggnad varande jernvägar blifvit fullbordade. Denna bana tillika med en bana emellan Köping och Sala är af vigt för staten att ega såsom förbindelse mellan norra och vestra jernvägsnäten och har en sådan förbindelse äfven blifvit upptagen i alla jernvägsförslag för landet i dess helhet, så väl i det af Friherre Ericsen som de af olika komitéer uppgjorda. Om staten blifver egare till denna bana, blir trafikstyrelsen i stånd att bättre reglera taxorna å de till densamma inmynnande banor, hvilket måste inverka fördelaktigt för näringarne och för statens jernvägstrafik. Det är icke endast af god vilja som Köping—Hult-banan hittills satt sin taxa så lågt som skett, utan har detta bolag såsom ersättning betingat sig stora nedsättningar af statens taxor. Ligga tvänne enskilda banor emellan statens banor, måste alltid tvist uppstå om hvilkendera som skall göra nedsättning i taxan och derigenom en öfverenskommelse försväras. Genom att inlösa denna bana blifva statens jernvägar äfven i tillfälle att med större fördel möta den konkurrens, som kommer att ega rum mellan de många banorna från medlersta Sverige till hafvet. Såsom förhållandet nu är kan en af dessa banor lätteligen erbjuda Köping—Hult-banan en större summa kontant för att få dess taxa så besämd, att trafiken ledes in på den andra banan.

Jag fruktar äfven att staten genom att nu icke inlösa Köping—Hult-banan kan förlora sina fatalier, ty försäljes banan på konkursauktion, tror jag icke att lösningsrätten kan sedan göras gällande eller åtminstone icke utan en rättstvist som kan draga långt ut och

hvars utgång är mycket osäker. Dessutom är priset nu billigare än hvad det efter all beräkning framdeles, när trafiken betydligt tillväxt, kommer att blifva. De emot förslaget gjorda invändningarne anser jag icke hafva någon betydighet.

Herr Ekman, Carl: Då diskussionen redan länge fortgått, anser jag det ej lämpligt att nu ingå i en fullständig utveckling af alla de skäl som tala för bifall till Kongl. Maj:ts proposition, utan vill inskränka mig till att endast beröra åtskilliga anmärkningar, som blifvit gjorda från motsatt sida. Då de försök, som först här i landet gjordes, att uppmuntra anläggandet af enskilda jernvägar för att derigenom befördra de lättnader i trafiken, som erfordrades, visade sig icke på nöjaktigt sätt leda till målet, och svenska staten sedermera sjelf öfvertog anläggandet af jernvägar, så var skälet visserligen icke i främsta rummet att staten på dessa anläggningar skulle göra någon ekonomisk vinst, utan att underlätta den allmänna rörelsen till näringarnes och industriens tjänst. Det är ur samma synpunkt som jag önskar bifall till den föreliggande frågan. Genom den samverkan, som egt rum mellan statens trafikstyrelse och direktionen för Köping—Hult-jernvägen, har visserligen hittills, till näringarnes och industriens tjänst, den transport, som går delvis på den enskilda banan och delvis på stambanan, blifvit på ett för trafikanterna nöjaktigt sätt besörjd. Men den olyckliga belägenhet, hvaruti den enskilda banan blifvit försatt genom lagsökning, hotar utan tvifvel den trafik, som begagnar sig dels af den enskilda jernvägen uteslutande, dels af denna till en del och af stambanan till en del, med en högst väsentlig förändring i den närvarande ställningen. Man kan nemligen tänka sig, att, om detta bolag blir tvunget att på exekutiv auktion försälja sin jernväg, såsom köpare skulle kunna uppträda någon, som hade intresse af att tillämpa den af Kongl. Maj:t för Köping—Hult-bolaget fastställda taxa på ett annat sätt än nu skett — eller att det skulle kunna inträffa, hvartill anledning ej saknas, att, i stället för jernvägens försäljning, ett annat jernvägsbolag lemnade en större penningförsträckning till liqviderande af Köping—Hult-bolagets förfallna skuld, i afsigt att taxan måtte blifva tillämpad på ett sätt, som förde trafiken i den riktning, som vore fördelaktigare för det bolag som lemnade försträckningen än för statens jernvägs- trafik. Att industrien och näringarne då skulle finna sig försatta uti en högst obehaglig ställning, det framgår tydligt af den jemförelse, här i dag utdelats, mellan de taxebestämmelser, som bolaget har rätt att göra gällande, och de, som nu verkligen tillämpas; det visar sig nemligen, att för fraktgods af första klassen kunde bolaget enligt taxan taga 1 R:dr 12 öre per centner för 6,7 mil, under det i sjelfva verket frakten blott uppbäres med 38 öre; jemförelsen utfaller på liknande sätt vid de öfriga klasserna; den taxa, som nu tillämpas, är i allmänhet hälften eller tredjedelen af den taxa, som skulle kunna tillämpas. Hvar och en, som drifver en industriel rörelse, hvilken beror af fraktafgifterna på denna jernväg, måste med största fruktan emotse möjligheten af en sådan förändring, och då det har blifvit af Riksdagen erkändt, att en af dess skyldigheter,

i afseende å anläggandet af jernvägar och besörjandet af trafiken, just är att tillse, att icke näringar och industri oskäligt betungas med för höga frakter, så tror jag att det finnes tillräckliga skäl att icke nu underlåta att åt denna fråga egna en noggrann pröfning. Man har visserligen sagt, att det ej vore så farligt härmed, derför att trafiken nu besörjdes på ett nöjaktigt sätt; detta har jag redan erkänt, men jag har också antydt, huruledes detta kan blifva annorlunda. Jag tror att man med sådan möjlighet för ögonen ej gör rätt uti att vänta tills "dessa trakasserier", såsom en talare yttrade sig, börja att göra sig gällande. Det kan dessutom vara ovisst, huruvida statens rätt till inlösen kvarstår i en framtid; den siste talaren har påvisat, huruledes det kan komma att vara ganska tvistigt härmed, och för min del är jag öfvertygad om, att, vore det ej staten som hade denna rätt, utan det vore en affär emellan två enskilda, och den enskilde, som hade lösningsrätt, icke vid konkursauktionen bevakade denna sin rätt, så hade han också för alltid förlorat den. Om nu staten till följd af den starkares rätt skulle kunna komma uti en annan och bättre ställning än den enskilde, skulle jag likväl beklaga ifall staten ville göra den gällande. Man har vidare betraktat frågan ur rent ekonomisk synpunkt och dervid velat fästa synnerligt afseende; för mig spelar den ekonomiska sidan en ganska underordnad roll. Jag tror att hvad man i främsta rummet har att taga i betraktande är att bevaka statens fördel, såsom idkande jernvägstrafik, äfvensom att bevaka industriens och näringarnes intresse, och om man för bevakande häraf måste göra någon mindre uppoffring, så synes det mig ej så farligt, men det är så mycket lyckligare när, såsom de hittills gjorda undersökningarne tyckas angifva, man kan hysa den öfvertygelsen, att staten icke behöfver göra någon uppoffring. Den ekonomiska sidan af frågan inverkar således ej väsendtligt på mitt till- eller afstyrkande, men, då den på en eller annan torde hafva mera inflytande, så ber jag att få yttra några ord med anledning af de anmärkningar som gjordes af en talare på skånebanken, att de många banor, som utmynna till den bana, hvars inlösen är ifrågasatt, skulle komma att beröfva denna en del af dess inkomster. Den ärade talaren har i främsta rummet fäst sig dervid, att all den malm, de wermländska bruken begagna, skulle gått på Nora—Ervalla-banan och vidare till Örebro—Laxå o. s. v. Då den ärade talaren var från Skåne, så kan ett sådant misstag, som det han här begått, måhända ursäktas honom. Några andra bruk i Wermland än de som ligga alldeles utmed jernvägen hafva omöjligen kunnat begagna sig af en sådan jernvägstransport. Hvar och en, som närmare känner hvilka malmer som användas vid de olika brukena i Wermland, vet att från de grufvefält, som ligga mellan Nora och Carlskoga, har malmen icke förts på jernväg till Wermland, utan dels vintertiden öfver sjöarne och kärren, och dels sommartiden på axel till de ställen, der malmen förarbetas. Således kan anläggningen af den nya jernvägen till Nora, på hvilken väg dessa malmer hädanefter komma att på ett lättare sätt föras till brukena, icke i någon mån minska den malmtransport till Wermland, som förut gått på Köping—Hult-banan. Vidare taldes om att de norrländska brukens malmer skulle komma att gå en



annan väg; dessa malmer hafva hittills gått till Arboga, och, för så vidt de norrländska bruken komma att begagna malmer från Nora bergslag, så är det efter min uppfattning icke möjligt att de komma att gå någon annan väg än just densamma. Men om de norrländska bruken komma att förse sig med malmer från de grufvefält, som ligga utmed Frövi—Ludvika-banan, så hafva dessa malmer icke i någon nämnvärd grad transporterats på Köping—Hult-jernvägen emedan jernvägen mellan Frövi och Ludvika ännu icke är färdig i sin helhet, och den nedersta delen, som är öppnad för trafiken, har varit det så kort tid att den ej i väsendtlig mån kunnat bidraga till trafiken på Köping—Hult-banan. Det talades vidare om att genom anläggandet af jernvägen till Oxelösund skulle kortare utfartsväg till Östersjön beredas en stor del af bergslagen, men detta borde väl komma att inverka derhän, att så mycket mera gods kommer att söka sig väg dit äfven medelst de andra banorna. Dessutom synes det mig, att man kan vänta sig en ganska betydlig transport, som hittills ej blifvit omnämnd. Det blir naturligtvis genom alla dessa lättade kommunikationer möjligt att i vidsträcktare mån än hittills kunnat ske inom sjelfva bergslagen tillgodogöra de malmfyndigheter, som der finnas, i det att genom den jernväg i mellersta Sverige, som sätter Småland med dess skogar i en lättad förbindelse med bergslagen, träkol kunna tillföras, för att i större grad än hittills skett nedsmälta malm, som följaktligen då kan i större mängd uppfordras och sålunda öka tackjernsproduktionen. Allt detta tackjern skall sedermera transporteras ut och kommer då alltid att gå en längre eller kortare sträcka på den ifrågavarande jernvägen. Det finnes derföre icke någon anledning att befara, att trafikinkomsterna på Köping—Hult-banan framdeles skola blifva mindre, utan tvärtom kan man antaga att de skola högst betydligt ökas. Om inkomsten sålunda ökas, förutsatt att jernvägen icke försäljes på exekutiv auktion och att staten behåller sin lösningsrätt, så kommer, om staten framdeles skulle vilja inlösa jernvägen, detta att föranleda drygare vilkor för inlösningsen än de som nu erbjudas. Huru mycket man än kan vara skyldig och benägen att tillgodose det enskilda bolagets fördelar, ett bolag, till hvilket vi stå i stor tacksamhetsskuld, emedan genom dess uppoffringar staten vunnit mycken lärdom, som sedermera tillämpats vid statens egna jernvägsbyggnader, så tror jag dock icke att i en affär af denna beskaffenhet det är skäl att uppskjuta en åtgärd, hvilken, efter min öfvertygelse, ovilkorligen vid någon tidpunkt måste vidtagas, då vi hafva klart för ögonen, att för hvarje år som inlösningsen uppskjutes, så kommer den att ske på ett för staten mindre fördelaktigt sätt. Af Herr vice Talmannen har yttrats, att ett bifall till Kongl. Maj:ts proposition i nu föreliggande fråga skulle i högst väsendtlig mån rubba de grunder, som hittills af Riksdagen uppställts, att endast stambanor skulle af staten byggas. Efter min åsigt vore det deremot att handla konsekvent efter de åsikter, Riksdagen förut godkänt, om staten nu öfvertog denna jernväg; ty det måtte väl vara detsamma om staten bygger en ny jernväg eller köper en redan byggd, och denna jernväg kommer att utgöra en del i en stor stambana, som jag tänker mig, utgående från Norrland öfver Storvik,

Sala och Köping och fortsättande hela landet igenom. En talare yttrade sina tvifvelsmål om det ändamålsenliga och nyttiga deruti att staten skulle ega en stambana, som komme att utöfva konkurrens med den stora så kallade Bergslagsbanan, hvilken helt nyligen erhållit koncession. För så vidt vid koncessionens lemnande ett löfte gifvits, att staten aldrig skulle underhålla någon jernvägsförbindelse mellan Köping och Örebro, så kunde bolaget hafva skäl att beklaga sig öfver en stambana, gående från Norrland öfver Storvik, Sala och Köping söderut, men såvidt jag vet har ej något sådant förbehåll gjorts, och då tror jag ej att något afseende vid Bergslagsbanans intresse här behöfver lägga hinder i vägen. Slutligen har man velat skrämra med det farliga i ett prejudikat; det är ett sätt att motverka hvad som ifrågasättes, som ofta med fördel begagnas, men det är ett skäl, som jag för min del ej kan tillerkänna något afseende, ty jag är fullt öfvertygad att de, som efter oss en gång skola få dylika frågor till behandling, dervid komma att gå till väga på samma sätt, som vi nu bemödat oss att göra. De skola med noggrannhet undersöka förhållandena, och visar det sig då vara skäl att inlösa någon annan jernväg, såsom det nu efter mitt förmenande finnes skäl att inlösa denna, så tror jag det vore bäst om det då äfven skedde. Jag får således hos Herr Talmannen anhålla om proposition på bifall till Friherre Stjernblads reservation, så formulerad som den numera af honom själf blifvit.

Herr von Gegerfelt: Jag har i det längsta dröjt att begära ordet, i hopp att den enda betänklighet, jag hyser för antagandet af Kongl. Maj:ts proposition, skulle blifva undanröjd. Under den långa diskussion som försiggått, har detta likväl icke skett och icke ens min betänklighet blifvit berörd.

Flere talare hafva yttrat sig om den uppenbara fördelen för staten att blifva egare af ifrågavarande bana och deri instämmer jag till fullo, men fördelen att inlösa den på de nu föreslagna villkoren beror på hvad det är, som staten derigenom förvärfvar, hvad staten i själfva verket inlöser. Hela värderingen har utgått derifrån, att bolaget har rätt att i everldeliga tider trafikera banan. För min del finner jag klart, att trafikrätten upphör med 1896 och att staten således genom en inlösen endast förvärfvar rätt att under 23 år trafikera banan. Den åt bolaget meddelade oktroj innefattar nemligen rätt att bygga en jernväg och trafikera den under 40 år från dess öppnande. Banan skulle vara öppnad för allmänheten 1855 och tiden förlängdes sedermera till 1856. Genom bolagets uraktlåtenhet att fullgöra sin skyldighet i berörda hänseende har statens räntegaranti visserligen enligt villkoren vid oktrojens meddelande förfallit, men icke kan bolaget anses hafva genom oförnålda underlåtenhet förvärfvat sig trafikrätt för oinskränkt tid. Klart är, att om bolaget fullbordat banan och öppnat den för allmän trafik till 1856 års slut, skulle rätten att trafikera den vara slut med 1896 och staten hafva rätt att illegna sig banan utan vidare ersättning. Vål har anmärkts att tiden, inom hvilken staten skulle ega att begagna sin rätt, skulle räknas från det banan i sin helhet blifvit fullbordad, hvilket ännu ej

skett, men jag tror icke att ohållbarheten af en sådan tolkning af oktrojen behöfver vidare bevis, och jag vågar påstå att icke någon domstol skulle kunna godkänna densamma.

Man har framhållit faran för staten att förlora sin lösningsrätt, om banan försäljes på konkursauktion. Deri ser jag ingen fara, ty vare sig att banan säljes på auktion eller eljest, säljes endast den rätt bolaget genom oktrojen förvärfvat. En annan fråga är om, med afseende på de förbindelser, i hvilka staten står till bolaget, såsom anläggare af den första större jernväg, inom riket, med dess värdighet öfverensstämmer att vid oktrojtids slut begagna sin rätt i dess fulla utsträckning; mig synes åtminstone antagande af nu föreslagna vilkor innebära en större eftergift än skäligt är, och lösningssumman icke böra öfverstiga uppskattningsvärdet.

Grefve Mörner, Carl Göran: Jag tillåter mig att till en början yttra några ord i anledning af de betänkligheter, som af den siste ärade talaren blifvit framställda. Dessa voro, såvidt jag fattade, af två slag; först var det fråga om, huruvida staten skulle ega rätt att efter förloppet af 40 år komma i besittning af banan utan någon lösen. Han anförde såsom skäl för sin åsigt, att en sådan rätt qvarstår, att bolaget genom underlåtenhet att färdigbygga banan icke kunde hafva beredt sig bättre rätt än det skulle hafva haft i fall banan blifvit behörigen fullbordad. I detta hänseende är jag fullkomligt af samma tanke som den ärade talaren, men man torde erinra sig, att rättigheten för staten att tillgodonjuta den förmån att efter 40 års förlopp få komma i besittning af banan berodde på statens åtagande att under den tiden ikläda sig räntegaranti för ett belopp af fem millioner R:dr. Då det visade sig att bolaget var oförmöget att färdigbygga banan i dess helhet, begagnade sig staten af denna omständighet för att frigöra sig från all räntegaranti, icke allenast för hela summan, utan äfven för så stor del deraf, som belöpte på den då färdigbyggda och trafikerade delen af banan. Detta berodde på Riksdagens beslut, och det var på den tiden en temligen varm strid just om denna fråga. Sedan staten sålunda frigjort sig själf från sin skyldighet, så vill det förefalla mig alldeles uppenbart, att staten icke kan göra gällande en rättighet, som äfven efter ordalagen var fästad endast vid den omständighet, att den skulle komma att tillämpas sedan 40 år förflutit från det banan i dess helhet vore färdigbyggd och trafikerad. Nu vill man tillämpa denna rättighet på en del, för hvilken staten icke fullgjort sin skyldighet. Jag tror icke, att man i Svea land skulle kunna uppleta en domare, som skulle döma på det sättet.

Hvad den andra frågan, om lösningsrättens tillämpning, angår, så är denna fråga icke minst tvistig. Såvidt jag kan finna, är detta ett vilkor, som staten betingat sig i förhållande till det då bildade bolaget. Den utgör icke någon realisäkerhet i jernvägen utan en rätt emot sjelfva bolaget. I händelse bolaget blir skildt från eganderätten till jernvägen, så kan staten visserligen vid sådant förhållande anmäla sitt anspråk att få lösa banan till sig. Staten kan då, liksom hvarje annan, anmäla ett fordringsanspråk, och det beror deref-

ter på konkursdomaren att säga, hvartill en sådan anmälan eller bevakning kan leda. Hvad verkan en dylik anmälan kan medföra blir en tvistefråga för herrar jurister att slita. Men då torde man komma att fråga, huruvida icke detta är att anse såsom hvarje annat förbehåll att inom viss tid få åter till sig lösa en afyttrad egendom, och vi veta, att öfver alla sådana förbehåll har man strukit ett streck genom 1810 års förordning. Det är aldrig minst sagdt en mycket svår tvistefråga hvad rätt staten i detta hänseende kan ega emot en person, som förvärfvat sig denna jernväg antingen å exekutiv auktion eller å konkursförsäljning. Men hvad man kan taga för temligen säkert är, att det ovissa skick, hvori denna fråga för närvarande befinnes sig, skall verka ganska menligt och afskräcka personer från att åtminstone frivilligt lägga sig till den ifrågavarande egendomen.

Att staten för närvarande har rättighet, enligt 11 § i bolagets reglemente, att begagna lösningsrätten, derom har jag icke hört någon tvekan uppstå och detta har äfven, efter hvad förevarande betänkande utvisar, blifvit å bolagets sida erkändt. Då vill det synas mig att, med fästadt afseende på de stora ekonomiska fördelar, som här äro i fråga, det stora intresse för staten, som det här gäller, man icke bör uppskjuta utförandet af en sak, som man sedermera möjligen kan för alltid förlora eller åtminstone komma att köpa på mycket hårdare vilkor än dem, som för närvarande äro i fråga. Om den ekonomiska fördelen har mycket blifvit taladt och jag skall därför, såvidt möjligt är, söka undvika att upprepa hvad andra talare redan förut derom anfört. Jag kan dock icke alldeles förbigå några erinringar, som synas mig härleda sig från obekantskap med verkliga förhållandet.

Sålunda var det en talare, som ansåg tidpunkten särdeles illa vald, och anförde, att, så länge Nora—Ervalla banan ännu icke var byggd, Köping—Hult-jernvägen fört ett tynande lif.

Dessa banor byggdes alldeles samtidigt; medlen dertill beviljades nemligen vid samma riksdag. Att, sedan begge blifvit öppnade för trafiken, det inträffade ett ras på en bro på Nora—Ervalla-banan, hvilket under en kortare tid, till dess en provisionel sådan blifvit uppförd, förorsakade ett uppehåll, det torde väl icke den ärade talaren hafva med sin anmärkning afsett.

Hvad öfriga, dels tillämnade dels utförda jernvägsanläggningar kunna komma att utöfva för inflytande på den ifrågavarande jernvägen, det har redan blifvit af föregående talare belyst. Jag vill blott säga, att i allmänhet det vore något alldeles exceptionellt, om det för en jernväg vore ofördelaktigt att med densamma andra jernvägar sammanbindas. Det har blifvit ansett såsom ett axiom, att, ju flera jernvägar med hvarandra sammanbindas, desto bättre.

Att deremot det kan bero på administrationen af denna jernväg, hvad inverkan den kan hafva på statens jernvägar, det lärer väl vara temligen uppenbart för den, som icke är alldeles obekant med förhållandena, och härpå har man redan haft exempel. Banan har visserligen hittills administrerats på ett mycket liberalt sätt, hvarom hvar och en har tillfälle att öfvertyga sig; men det hindrar icke att för närvarande förhållanden der existera, som äro märkliga nog så-

som illustration dertill, hvad följden skulle blifva, om denna jernväg fölle i händerna på intressenter, som blott sökte se sig sjelfva till godo. Det är nemligen händelsen, att om man vill från Stockholm transportera effekter på denna jernväg och låter dem stanna på någon af de mellanliggande stationerna emellan Stockholm och Örebro eller Köping, så kosta dessa effekter mera i frakt än om de ginge direkte till Örebro eller Köping, och det kommer deraf, att man tagit i beräkning, att man kan skicka effekterna sjövägen från Stockholm till Örebro eller Köping och således satt taxan å frakten på jernväg emellan dessa stationer lägre än till mellanliggande stationer. På detta sätt skulle, om jernvägen komme i händerna på ett enskildt bolag, detta bolag kunna taga en lägre taxa på en station, under det att det toge en högre på en annan. Det finnes många dylika operationer, som bolaget fullt lagligt kan företaga med sin taxa, men som ej äro förmånliga för trafiken.

Uti den lösesumma, som nu är bestämd, har, såvidt jag varit i tillfälle att erfara, icke något afseende blifvit fästadt derpå att arbete till en del af ganska dyrbar beskaffenhet, redan är undanjordt, för den händelse att trafiken på denna jernväg skulle — hvad man har all anledning att antaga — blifva så ökad, att banan behöfver förses med dubbla spår. När Kongl. Maj:ts oktroj för bolaget lemnades, så föreskrefs det vilkor för detsamma, att alla broar och vägöfvergångar skulle genast från början göras för dubbla spår. Så har äfven verkligen skett. Den erforderliga jorden för banans utvidgning är redan exproprierad, redan betald, och det är således endast bankens utläggning och anskaffandet af skenor, som återstår för att förse banan med dubbla spår. Man får icke förbise, att häri ligger ett kapital, som utan ersättning kommer staten till godo, om den blir egare af banan. En annan dylik vinst, som icke heller är i värderingssumman beräknad, ligger deri, att den dubbla förvaltningskostnaden undvikes. Det kommer icke att erfordras någon särskild direktion i London och i Stockholm med sina arvoden, för hvilka nu i det upprättade kostnadsförslaget afdrag icke blifvit gjordt. Det blir icke heller nödvändigt att använda det dubbla bokhålleriet vid ändpunkterna för att skilja på de inkomster, som inflyta för den bana, som går t. ex. från Köping till Göteborg, huru mycket som deraf skal bokföras såsom tillhörande den delen af banan, som går emellan Örebro och Göteborg, och huru mycket på den återstående delen. Dessa omkostnader gå till icke obetydliga summor, hvilka helt enkelt tillfalla staten utan någon motsvarande utgift.

Till de indirekta fördelarne höra äfven förekommandet af de många olägenheter, som kunna uppstå såväl under banans öfvergång till ett annat bolag, som under den tid, då den skulle stå under konkursförvaltning. Den förlust, som landet under den tiden kunde komma att vidkännas, skulle mycket lätt stiga till högre belopp än de 25 procent, som nu äro i fråga.

Huru jag än betraktar denna fråga, kan jag för min del ej finna annat, än att det för staten är af största vigt att begagna just detta tillfälle för att komma i besittning af banan. Jag förenar mig med dem, som anhålla om bifall till Friherre Stjernblads reservation.

Herr Faxé: Det är i anledning af den legala sidan af frågan, hvilken berördes af en talare i mitt grannskap, som jag ber att få yttra några ord. Jag fattade icke riktigt, huruvida han ansåg staten fortfarande vara berättigad att efter 40 års förlopp efter banans öppnande öfvertaga densamma utan någon ersättning. Var detta hans mening, så tror jag, att denna åsigt redan är fullkomligt vederlagd af Grefve Mörner. Med afseende på hvad han ytterligare nämnde derom, att bolaget endast egde att under den återstående tiden af dessa 40 år bedrifva rörelsen på banan, så tror jag för min del, att denna tidsbestämmelse i oktrojen står i så omedelbart sammanhang med föreskriften att staten skulle ega att efter 40 år inlösa banan, att om det sednare förfaller, så förfaller äfven det förra, och att bolaget då inträder i samma rätt som hvarje annan person eger till sin egendom, såsom en väg eller en bro. Men låtom oss antaga, att bolaget icke skulle hafva rätt att bedrifva rörelsen å jernvägen längre än till dess de 40 åren förflutit! Hvad skulle följden deraf blifva? Staten har ingen rätt att taga banan utan ersättning. Ingen annan har heller rätt dertill, och banan skulle således komma att ligga obegagnad, till icke ringa skada för landet. Detta vore ju orimligt att tänka sig och jag tror icke, att någon exekutiv myndighet eller någon domstol skulle kunna förklara bolaget oberättigadt att begagna sig af sin egendom. Skulle staten begagna ett sådant medel att åtkomma banan för en ringare penning, så måtte det vore staten värdigt, och manne icke reklamationer sedermera skulle komma fråga. Man kunde då med fog säga, att staten icke handlade ärligt eller åtminstone icke billigt.

Jag hemställer, om vi icke böra gifva hvad banan är värd i stället för att tvinga bolaget att lemna den för en billigare summa. Jag tror knappast att det vore lyckligt för staten, om den skulle försöka ett dylikt förfaringssätt och jag instämmer i yrkandet om bifall till Friherre Stjernblads reservation.

Grefve Mörner, Axel: Då, såsom af en vid Utskottets utlåtande fogad anteckning synes, jag icke deltagit i Utskottets beslut, får jag tillkännagifva, att det var en tillfällighet, som hindrade mig att vara närvarande just då voteringen skedde. Jag anser mig därför böra tillkännagifva, att jag delar deras åsigt, hvilka önska, att banan måtte af staten inlösas, och således till alla delar instämmer i Friherre Stjernblads reservation med den ordalydelse, han nu deråt gifvit. Att för öfrigt ingå i ett noggrannare och mera utförligt försvär af denna åsigt, torde vara öfverflödigt, då frågan redan blifvit så fullständigt och väl utvecklade af åtskilliga föregående talare.

Uti de sednast afgifna yttrandena har frågans juridiska ståndpunkt blifvit berörd. Jag vill icke fördjupa mig deri utan blott uttala min tanke, att frågans juridiska ståndpunkt är ganska invecklad och icke så lätt att på fri hand afgöra. De regler, som ligga till grund för bolagets tillvaro och bestämma dess förhållande till staten äro dels Kongl. Maj:ts nädiga privilegier och dels regler för sjelfva aktiebolaget. Om man jemför dessa privilegier och dessa bolagsregler med hvarandra, så torde det blifva svårt att besvara den frågan

när bolaget upphör, en fråga, som dock torde vara af största vigt för att bedöma, om staten fortfarande eger rättighet att inlösa banan efter en sådan värdering, som nu skett. Derföre tror jag, att det vore ganska önskligt, att staten nu begagnade sin rättighet medan den ännu är otvifvelaktig, hvarigenom också säkerligen många svårigheter skulle undvikas, hvilka eljest i en framtid komma att uppstå.

Att bolaget icke skulle ega rättighet att trafikera banan längre än 40 år efter det den öppnades, kan jag för min del icke fatta, ty om man antager, hvilket jag anser vara klart, att banan efter 40 år icke utan lösen återfaller till staten, så måste väl bolaget vara den, som eger banan. Utan egare kan den väl nemligen icke vara och, om bolaget eger banan, måtte det väl vara berättigadt att trafikera den.

Herr Nordström: Jag vill icke ingå i den ekonomiska sidan af frågan, men tillåter mig meddela åtskilligt i afseende på den juridiska, och börjar då med att tillkännagifva, att hvad en domare från Göta rike i saken yttrat ostridigt har så mycket stöd i det för bolaget utfärdade privilegümbref, att en domare i Svea rike sannolikt ej skulle kunna underlåta att dermed förena sig. Jag ber att ur oktrojen få uppläsa hvad deruti förekommer rörande denna fråga. Så heter det uti § 7: "Arbetet å jernbanan skall vara börjad förr innevarande års utgång (det vill säga 1852) vid äfventyr att bolaget eljest förlorar de här efteråt upptagna. af Oss och Rikets Ständer beviljade, förmåner; och banan bör vara färdig att till allmänt begagnande upplätas sednast vid 1855 års slut; kunnande förlängning af denna arbetstid icke utan Rikets Ständers medgifvande ega rum.

§ 11 lyder sålunda:

"Efter förloppet af fyratio år ifrån den dag, då jernvägen fulländad öppnats för allmän trafik, åligger bolaget att så väl 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, än som för det i § 6 omförmälda fall möjligen kan komma att ega rum. Vill staten förr 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, sedan egendomen blifvit värderad af en utaf ojäfvige och sakkunnige personer bestående komité, hvars ledamöter utses till halfva antalet af Oss och till den andra hälften af bolaget samt sjelfve utom sig välja en ordförande, och ifrån det af bemälda komité fastställda värde afräknats hvad staten må hafva till anläggningskostnadens amortering kontant tillskjutit, återstående värdebelpet förhöjes med tjugufem procent".

Då vi nu från det föregående inhemtat, både när banan öppnades till allmän trafik och från hvilken tid de fyratio åren skulle räknas, så har verkligen stadgandet i 11 § en fullt objektiv betydelse.

som af vårdarena af statens rätt icke torde få bortglömmas; och hvad räntegarantien angår, så förekommer derom i 13 § litt. h:

“Svenska staten förbinder sig att, i händelse under ett eller flera af de fyratio år som förflyta näst efter jernbanans fulländande och öppnande till allmän trafik, jernvägsbolagets årliga nettointkomst skulle, enligt bokslut, som undergått granskning af de personer, hvilka Wi dertill förordne, befinnas understiga 250,000 R:dr banko, motsvarande 5 procent å den beräknade anläggningskostnaden, till bolaget erlægga fyllnaden i nämnda belopp, hvaraf beräknas fyra procents ränta å det vid hvarje års likvid 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), 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 derå nedlagdt; men all förbindelse till ansvarighet från statens sida förfaller, derest icke bolaget förelutet af innevarande år 1852 börjar jernvägens anläggning, och inom utgången af år 1855 fullbordar densamma“.

Här är ganska tydligt uttaladt, att den räntegaranti, som staten åtog sig, icke var en skyldighet att under alla omständigheter betala ränta, utan en garanti att räntan skulle af staten utbetalas endast under vissa förutsättningar. Jag vill icke uppehålla mig längre vid denna sak, sedan jag nu uppläst hvad i sjelfva oktroyen derom förekommer, och jag förenar mig med domaren från Göta rike derom, att det icke kan få bero på en part att genom att icke fullgöra sin skyldighet omöjliggöra för den andra parten att göra sin rätt gällande.

Sedan öfverläggningen härefter förklarats slutad, yttrade Herr Grefven och Talmannen, att under densamma hade afgifvits följande yrkanden, nemligen: 1:o att Stats-Utskottets förevarande Utlåtande skulle bifallas; 2:o af Friherre *Stjernblad*, att Kammarern, med afslag å Utlåtandet, måtte fatta ett så lydande beslut:

“Att Riksdagen, under vilkor att staten genom den bestämda lösningssummans erläggande varder lagligen irikallad från hvarje ytterligare kraf af den ansvarsförbindelse till Kongl. svenska aktiebolaget för jernväg mellan Köping och Hult eller dess borgenärer, af hvad slag eller under hvilken förevändning det vara må, besluter att, med bifall till Kongl. Maj:ts nädiga proposition, till Kongl. Maj:ts disposition bevilja och till utgående under innevarande år å Riksgälds-kontoret anvisa en summa af sex millioner riksdaler, att i mån af behof användas till inlösen för statens räkning ifrån Kongl. svenska aktiebolaget för jernväg emellan Köping och Hult af bolagets jernväg mellan Örebro och Köping, med sidobanor till Skebäcks och Arboga hamnar samt tillhörande fasta och lösa egendom, enligt upprättade specifika förteckningar“; samt

3:o af Frih. *Funch*, att Kammarern skulle besluta, att några medel



till inlösen för statens räkning af jernvägen från Örebro öfver Arboga till Köping icke för närvarande må af Riksdagen anvisas.

Härefter framställde Herr Grefven och Talmannen först proposition på bifall till Utlåtandet, hvarvid svarades många nej jemte åtskilliga ja, sedermera proposition på antagande af Friherre Stjernblads förslag, då svaren utföllo med många ja, blandade med nej, och slutligen proposition på Friherre Funcks yrkande, hvilken proposition besvarades med många nej, blandade med ja; hvaruppå, och efter det proposition på bifall till Friherre Stjernblads förslag förnyats samt med många ja, blandade med nej, besvarats, Herr Grefven och Talmannen förklarade sig nu hafva funnit ja öfvervägande.

Flere ledamöter begärde votering.

Sedan Kammaren, uppå Herr Grefven och Talmannens framställning, beslutit, att Friherre Funcks yrkande skulle utgöra kontraposition vid den blifvande voteringen; uppsattes, justerades och anslags följande voteringsproposition:

Den, som vill att Kammaren, med afslag å Stats-Utskottets utlåtande N:o 104, skall antaga det förslag, Friherre Stjernblad afgifvit, röstar

Ja;  
Den, det ej vill, röstar  
Nej;

Vinner Nej, besluter Kammaren, att några medel till inlösen för statens räkning af jernvägen från Örebro öfver Arboga till Köping icke för närvarande må af Riksdagen anvisas.

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

Ja—69;  
Nej—32.

Föredrogs ånyo och företogs punktvis till afgörande Särskilda Utskottets den 17 och 18 dennes bordlagda memorial N:o 3, i anledning af Kamrarnes skiljaktiga beslut rörande dess Utlåtande i fråga om Kongl. Maj:ts nådiga proposition om förändrad anordning i vissa delar af rikets elementarläroverk.

*1:sta, 2:dra och 3:dje punkterna.*

Biföllos.

## 4:de punkten.

Grefve Hamilton, Henning: Uti denna 12:te punkt hade Utskottet, i fråga om den i 14:de punkten af stadsrådsprotokollet angifna grundsats, att kursafslutningar anordnas i 3:dje och 5:te klasserna, tillstyrkt, att Riksdagen, med förklarande att någon anmärkning ej förekommit emot den af Departements-chefen i denna punkt uttalade grundsatsen, måtte hos Kongl. Maj:t i underdånighet anhålla, att såsom ämne för femte klassens afslutningskurs må i sammanhang med svensk historia upptagas äfven svensk statskunskap.

Första Kammaren biföll den första delen af Utskottets förslag, men afslog den sednare, hvaremot Andra Kammaren biföll Utskottets tillstyrkan i dess helhet. En följd häraf är, att frågan om statskunskaps upptagande såsom ett särskildt kunskapsämne har förfallit, såsom endast bifallen af den ena Kammaren, hvaremot den första delen af Utskottets förslag är bifallen af båda Kamrarne, ehuru i något olika ordalag. I afseende på denna punkt förhåller det sig således alldeles på samma sätt som med de två första i detta memorial, deri Utskottet föreslår sammanjemkning emellan Kamrarnes beslut, nemligen att Kamrarne fattat sina beslut med något olika ordalag, men äro ense i sjelfva saken. Utskottet hade således likaväl i afseende på denna punkt, som i fråga om de båda förra, om hvilka Kammaren nyss fattat beslut, bort föreslå en sammanjemkning. Den förevarande frågan är visserligen icke i och för sig af stor vikt, är visserligen ej af särdeles stor vikt för staten, men det är angeläget, att Kamrarne ej låta en fråga förfalla, som kan blifva af dem båda enstämmigt afgjord, så vida Utskottet vill taga densamma under förnyad pröfning, och behandla den lika med de föregående af alldeles enahanda beskaffenhet. Jag hemställer derföre, att Kammaren behagade till Utskottet återremittera denna punkt.

Herr Rydin: Under öfverläggningen inom Utskottet rörande denna punkt yrkades äfven, att Utskottet skulle föreslå Andra Kammaren att instämma i Första Kammarens i ämnet fattade beslut, emedan detta beslut äfven ingick i Andra Kammarens, men den Andra Kammarens ledamöter inom Utskottet ansågo sig icke böra bifälla ett sådant förslag. Till följd häraf, och då man icke kunde komma öfverens om en sammanjemkning af de begge besluten, ansågs frågan hafva förfallit. Då man emellertid har att vänta, att Andra Kammaren skall i detta afseende fatta något nytt beslut, emedan en af dess ledamöter, Herr A. Rundbäck, är reservant i denna punkt, så hemställer jag, i likhet med den föregående talaren, att punkten måtte återremitteras, på det att, sedan Andra Kammaren fattat sitt beslut, denna Kammare derefter må kunna bestämma huru frågan lämpligast bör afgöras.

Herr Almquist: Uti denna punkt har äfven jag varit af olika mening med Utskottets fleste ledamöter och under öfverläggningen fästat uppmärksamheten på att båda Kamrarne varit öfverens i afseende

seende på den första delen af punkten, ehuru de begagnat sig af något olika uttryck, och att blott sista delen, eller tillägget i fråga om statskunskaps upptagande såsom ett nytt läroämne, blifvit afslagen af den ena Kammaren. Jag har också i likhet med andra hemställt, att Kamrarne måtte förklara endast den sista delen af Utskottets utlåtande, det vill säga nyssberörda tillägg, vara förfallet, men i öfrigt förklara, att nämnda punkt i statsrådsprotokollet lemnades af Riksdagen utan anmärkning och jag anhåller om proposition på denna min mening.

Herr vice Talmannen: Jemte det jag instämmer med den förste ärade talaren uti det af honom framställda yrkande, ber jag att få fästa uppmärksamheten på att i de föregående punkterna, der alldeles likartade fall egt rum, har Utskottet verkligen försökt eller föreslagit en sammanjemkning, och att således här alldeles följdriktigt samma förhållande bort ega rum. I afseende på första delen af denna punkt voro de båda Kamrarnes beslut fullkomligt enahanda, ordställningen var blott något olika. Att åter här fatta ett beslut i den riktning, som af den siste ärade talaren föreslogs, torde icke vara det rätta, utan en återremiss är enligt min tanke lämpligare. Jag anhåller att få tillägga den upplysning, att frågan varit föremål för öfverläggning inom Talmanskonferensen och att dess medlemmar voro alla eniga derom att punkten borde återremitteras, för att Utskottet skulle komma i tillfälle att föreslå en sammanjemkning.

Grefve Ehrensvärd: Då Talmanskonferensen varit ense om att Kamrarnes beslut i afseende på denna punkt kunde sammanjemkas, och återremiss till följd deraf blifvit begärd, så kan jag icke motsätta mig en sådan. Jag ber blott att få angifva Utskottets ståndpunkt i denna fråga. Enligt den mening, som pluraliteten inom Utskottet delade, voro de båda Kamrarnes beslut i afseende på första delen af Utskottets tillstyrkande icke så fullkomligt öfverensstämmande, som man här velat antaga. Jag medgifver att, då man genomläser Herr Rundbäcks reservation, så kan man verkligen komma till den slutsats, att Utskottet formulerat sitt förslag till proposition så, att detsamma tillstyrkt Riksdagen att *dels* lemna Kongl. Maj:ts proposition uti ifrågavarande punkt utan anmärkning och *dels* hos Kongl. Maj:t anhålla, att såsom ämne för 5:te klassens avslutningskurs måtte upptagas äfven svensk statskunskap. Utskottets förslag var emellertid icke på detta sätt formuleradt, utan lyder så: "att Riksdagen, med förklarande, att någon anmärkning ej förekommit emot den af Departements-chefen i nämnda punkt uttalade grundsatsen, måtte hos Kongl. Maj:t i underdånighet anhålla, att såsom ämne för femte klassens avslutningskurs må i sammanhang med svensk historia upptagas äfven svensk statskunskap".

Detta Utskottets förslag antogs oförändradt i Andra Kammaren, hvaremot Första Kammaren förkastade den sednare delen och lemnade den 14:de punkten i statsrådsprotokollet utan anmärkning. När nu fråga blef om sammanjemkning, så anmärktes af Andra Kam-

marens ledamöter inom Utskottet, att Andra Kammaren hade fattat punkten såsom ett sammanhängande helt, och lemnat 14:de punkten i statsrådsprotokollet utan anmärkning derföre, att Utskottet i sammanhang dermed tillstyrkt Riksdagen föreslå, att statskunskap skulle ingå såsom ämne i femte klassen. Vid det förhållandet ansåg majoriteten inom Utskottet sig icke kunna sammanjemka de särskilda besluten. Då emellertid meningen inom Talmanskonferensen varit en annan och man der icke ansett punkten vara ett så sammanhängande helt, som Utskottet och äfven vissa talare inom Andra Kammaren betraktat den, så har jag ingenting emot, att en sammanjemkning försökes och vill derföre ej motsätta mig en återremiss.

Öfverläggningen förklarades slutad och punkten återförvisades.

*5:te—8:de punkterna.*

Biföllos.

*9:de punkten.*

Grefve Hamilton, Henning: Utskottet har otvifvelaktigt rätt deri, att den af Kongl. Maj:t ifrågasatta åtgärden att uppflytta Örnsköldsviks tvåklassiga läroverk till ett treklassigt rör en statsutgift, men Utskottet tyckes hafva förbisett, att frågan om denna statsutgift är af båda Kamrarne afgjord på alldeles lika sätt och således svårligen kan blifva föremål för någon votering. Kamrarne hafva nemligen afslagit Kongl. Maj:ts proposition i afseende på normalstaten, i hvilken ett anslag för Örnsköldsviks uppflyttande var föreslaget. Kamrarne hafva också fattat alldeles enahanda beslut i afseende på hela det belopp, som skulle för elementarundervisningen under 1874 utgå. I allt, som rör statsutgifter, äro båda Kamrarnes beslut således fullkomligt öfverensstämmande. Vid sådant förhållande synes mig den omständighet, att den ena Kammaren såsom en allmän sats antagit, att Örnsköldsviks läroverk borde blifva treklassigt, icke kunna föranleda till någon gemensam votering, hvarföre jag hemställer, att den föreslagna voteringspropositionen måtte afslås.

Grefve Ehrensvärd: Jag är reservant emot Utskottets beslut i denna punkt och kan således icke försvara Utskottets förslag, utan inskränker mig till att på de skäl, som af Grefve Hamilton blifvit anförda, yrka, att punkten måtte afslås.

Grefve Mörner, Carl Göran: Jag har icke varit i tillfälle att förvissa mig om huru det förhåller sig, men jag vill erinra mig, att vi förut hafva voterat i en aldeles lika fråga. Det var då fråga om huru många klasser läroverket i Piteå skulle erhålla, och jag vill erinra mig, att det afgjordes genom gemensam votering. Det fordras flere lärare att besörja undervisningen vid ett treklassigt än vid ett tvåklassigt läroverk; dessa lärare skola äfven förses med aflöning och det inverkar

således på statens utgifter. Om man också nu ställer ett reservationsanslag till Kongl. Maj:ts förfogande, så är dermed icke sagdt, att icke detta inverkar på statens utgifter. Jag anhåller om godkännande af den föreslagna voteringspropositionen.

Herr vice Talmannen: Jag har ingenting att tillägga i sak, utan förenar mig med de talare, som yrkat afslag å den uppställda voteringspropositionen. Jag anser mig endast böra tillkännagifva, att äfven denna fråga varit föremål för öfverläggning inom Talmannskonferensen och att man der var fullt ense om att detta var en fråga, hvarom någon votering icke lagligen kunde ske.

Sedan öfverläggningen förklarats slutad, yttrade Herr Grefven och Talmannen, att under densamma hade yrkats, utom afslag å den förevarande punkten, att densamma skulle af Kammaren bifallas; men då hvad Utskottet i punkten föreslagit, enligt Herr Grefven och Talmannens åsigt, stode i strid mot 65 § Riksdags-ordningen, funne Herr Grefven och Talmannen sig förhindrad att framställa proposition å sistberörda yrkande.

Härefter gjordes proposition på afslag å punkten och besvarades med ja.

*10:de och 11:te punkterna.*

Bifollos.

*12:te punkten.*

Grefve Hamilton, Henning: Såsom ett försök till sammanjemkning har jag icke något att anmärka mot Utskottets förslag och jag vet knappast, huru Utskottet bättre skulle kunnat komma ifrån saken, men såsom ett beslut från Riksdagens sida anser jag det vara temligen vådligt för skolorna; ty skulle Riksdagen bestämma, att vissa grunder för skolundervisningen endast gälla för ett år, för att derefter möjligen ändras, tror jag att man får större anledning till klagomål öfver bristande stadga i undervisningsväsendet än hittills. Kan emellertid den majoritet, som här godkânt några af Departementschefen föreslagna grunder för skolornas organisation, åtnöjas med en sammanjemkning af anslagsfrågan, som gör tillämpningen af samma grunder omöjlig, kan jag naturligtvis icke hafva skäl att motsätta mig ett sådant beslut. Jag har fullgjort min pligt, då jag med dessa ord fästat majoritetens uppmärksamhet på verkan deraf.

Herr Statsrådet Wennerberg: I de punkter, der Kongl. Maj:t eger rätt att göra de ändringar, som honom tackes, torde icke någon svårighet yppa sig till följd af den formulering af beslutet, som blifvit föreslagen. Men alla äro icke af detta slag. Båda Kamrarna hafva beslutit, att de tvåklassiga läroverken, med undantag endast af Örnsköldsviks, må uppflyttas till treklassiga. Detta kan

ske redan nästkommande år, då medel dertill finnas anvisade i det begärda anslaget. Men om detta anslag skulle för det nämnda ändamålet inskränka sig till år 1874, torde det blifva svårt att verkställa omorganisationen af dessa läroverk, då det ju kunde hända att för 1875 icke något anslag för dem beviljades. Då vore icke blott åtskilliga lärare tillsatta, hvilka stode utan tjänst, utan äfven — hvad som vore vida värre — en högre klass inrättad, vid hvart och ett af de nämnda läroverken, för hvilken nödig undervisning saknades.

Grefve Ehrensvärd: Jag nödgas att i Herrarnes minne återkalla hvad som passerade den aftonen, då Kammaren fattade sitt beslut angående ifrågavarande sak. Utskottet hade tillstyrkt: att den af Kongl. Maj:t i nåder föreslagna normalstat icke måtte af Riksdagen fastställas; men att Riksdagen, för läroverkens fortsatta verksamhet och för tillämpning af de i Kongl. Maj:ts nädiga proposition angifna och af Riksdagen antagna eller utan erinran lemnade grunder för ordnande af elementarläroverken, måtte ställa till Kongl. Maj:ts förfogande det för samma läroverk nu utgående reservationsanslag, 1,691,047 R:dr 56 öre, intilldess de förändringar i nuvarande stat, som deraf blifva en följd, kunna varda för Riksdagen framlagda och af densamma pröfvade.

Enligt från Andra Kammaren ankommen underrättelse hade denna Kammare strukit de sista orden, och i stället bestämt, att reservationsanslaget skulle ställas till Kongl. Maj:ts förfogande under år 1874. Jag hemställde då, att Kammaren skulle fatta samma beslut som Medkammaren, men, sedan min uppmärksamhet blifvit fästad på att det ordinarie anslaget för läroverkens verksamhet skulle derigenom blifva ett extra anslag, frånträdde jag detta yrkande, och Kammarens beslut blef, att anslaget i enlighet med Utskottets tillstyrkan ställdes till Kongl. Maj:ts förfogande. När nu dessa stridiga beslut skulle af Utskottet sammanjemkas, fann Utskottet, att enda sättet att sammanjemka besluten var att, i enlighet med Första Kammarens beslut, anslaget till läroverkens fortsatta verksamhet skulle bibehålla sin karakter af ordinarie anslag, men att man, hvad omorganisationen angick, borde gå Andra Kammarens önsknings till mötes, och i öfverensstämmelse dermed affattades denna punkt. Härmed trodde man sig kunna undvika en gemensam votering; men godkännes icke detta förslag, kan jag icke se annat än att Kamrarne måste genom gemensam votering afgöra, huruvida Första Kammarens beslut, som öfverlemnar allt åt Kongl. Maj:t, eller Andra Kammarens beslut, som ställer hela anslaget för 1874 på extra stat, skall blifva Riksdagens beslut i frågan. Jag tror för min del att det är klokast att antaga hvad Utskottet föreslagit, hvarigenom icke någon rubbning kommer att ega rum i det nuvarande ordinarie anslaget.

Öfverläggningen förklarades slutad och punkten bifölls.

*13:de punkten.*

Bifölls.

Föredrogos ånyo och biföllos Stats-Utskottets den 6 och 7 dennes bordlagda memorial:

N:o 82, med förslag till de stadganden angående Riksgälds-kontorets skulder och fordringar, som böra införas i det nya reglementet för detta verk; samt

N:o 83, med förslag till stadganden i Riksgälds-kontorets reglemente angående de vid föregående riksdagar beviljade men vid detta års början ännu icke utbetalda statsbidrag.

Föredrogos ånyo och biföllos Stats-Utskottets nedannämnda, den 15 och 16 dennes bordlagda memorial och utlåtande:

N:o 101, med förslag till allmänna vilkor och stadganden i afseende på de statsbidrag, som under denna riksdag beviljats till vägars anläggning och förbättring, bro- och hamnbyggnader samt vattenkommunikationer äfvensom sjösänkningar och andra vattenaftappningsföretag;

N:o 102, med förslag till stadganden i det nya reglementet för Riksgälds-kontoret angående de under innevarande riksdag på nämnda kontor anvisade statsutgifter; samt

N:o 103, med förslag till stadganden i Riksgälds-kontorets reglemente angående statsfyllnadssumman jemte öfriga med ordinarie statsregleringen gemenskap egande utgifter samt de på kontoret anvisade kreditiv och derifrån utgående riksdags- och revisionskostnader, aflönningar, förvaltningsutgifter m. m.

Föredrogs ånyo Stats-Utskottets den 6 och 7 dennes bordlagda utlåtande N:o 88, angående väckt motion om utvidgning af hospitalsvården i riket.

Herr Sundell: I fråga om behovet af ökade tillfällen till vård för sinnessjuka, särskildt inom Stora Kopparbergs län, åberopar jag länets landstings underdåniga skrifvelse af år 1871, och den af Herr General-direktören Huss den 1 Mars innevarande år till Kongl. Serarfrämmerordens-gillet, såsom öfverstyrelse för rikets hospitalsväsen, aflättna promemoria, deraf framgår, att sagde län, jemte några andra, är i detta hänseende mycket missgynnadt. Jag åberopar dock berörde underdåniga skrifvelse nu icke så som om jag ville yrka uppförandet inom eller för Stora Kopparbergs län af en vårdanstalt för sinnessjuka, men jag önskar, att vederbörande, då saken hos dem kommer under öfverläggning, ville i öfvervägande taga, huruvida icke, enär i hela Norrland finnes endast ett hospital, det i Hernösand, hvilket, fastän i sednare tider utvidgadt, ändock är för litet, huruvida icke skäl kan vara att inrätta en ny sådan anstalt i Norrlands södra del, i Gefle, till hvars distrikt Stora Kopparbergs län kunde för-

läggas. Hvad jag nu haft äran yttra, afser icke någon ändring i Utskottets utlåtande, dermed jag tvärtom alldeles nöjes; och anhåller jag om bifall till betänkandet.

Öfverläggningen förklarades slutad och utlåtandet bifölls.

Anmälades och bordlades från nedannämnda Utskott inkomna memorial och utlåtanden, nemligen från

*Stats-Utskottet:*

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

*Sammansatta Stats- och Banko-Utskottet:*

N:o 6, med förslag till voterings-proposition i anledning af Kamrarnes skiljaktiga beslut rörande utlåtandet N:o 4, angående väckt fråga om slutbetalning af Riksgälds-kontorets återstående skuld till Riksbanken för lån till 1808 och 1809 årens krigskostnader;

*Lag-Utskottet:*

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

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

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

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

Justerades två protokollsutdrag för detta sammanträde.

Kammaren åtskildes kl. ¼4 e. m.

In fidem  
O. Brakel.



## Måndagen den 19 Maj 1873.

Kammaren sammanträdde kl. 7 e. m.

---

Justerades ett protokollsutdrag för sammanträdet å f. m.

---

Anmälades och bordlades Stats-Utskottets memorial:

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; samt

N:o 108, med förslag till voteringsproposition i anledning af Kamrarnes skiljaktiga beslut rörande utlåandet N:o 104, angående Kongl. Maj:ts proposition om anvisaude 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.

---

Uppå Herr Grefven och Talmannens hemställen beslöt Kammaren att de i dag för första gången bordlagda målen skulle sättas främst på fördragningslistan till nästa sammanträde, hvarefter Kammaren åtskildes.

In fidem  
O. Brakel.

---