

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1878. Andra Kammaren. N:o 61.

Fredagen den 17 Maj.

Kl. 10 f. m.

§ 1.

Justerades protokollet för den 10 i denna månad.

§ 2.

Föredrogs och bordlades för andra gången:
Stats-Utskottets utlåtanden N:is 66 och 67; samt
Lag-Utskottets utlåtanden N:is 41 och 42.

§ 3.

Föredrogs och bifölls Stats-Utskottets memorial N:o 62, angående aflönningen för Justitie-ombudsmannen och de vid hans expedition anstälde tjänstemän och vaktmästare.

§ 4.

Till afgörande förekom Stats-Utskottets utlåtande N:o 63, med anledning af ej mindre Kongl. Maj:ts nådiga proposition angående beviljande af låneunderstöd för fullbordande af Bergslagernas jernvägsaktiebolags jernvägsanläggning än ock väckta motioner angående dels inköp af Hallsberg—Motala—Mjölby jernväg, dels underdånig anhållan om förordnande af en komité med uppdrag att utreda, huruvida det må vara för staten fördelaktigt att förvärfva de med statsjernbanesystemet i förbindelse stående enskilda jernvägar, dels ock anvisande af 30 millioner kronor till inköp af enskilda jernvägar.

Punkten 1.

Kongl. Maj:t hade föreslagit Riksdagen, att, derest det för byggande af, bland annat, en bredspårig jernväg mellan Falun och Göteborg bildade Bergslagernas jernvägsaktiebolag tillförbunde sig att så bedrifva arbetet på denna bana, att de till allmän trafik ännu icke öppnade delarne deraf kunde, efter i Kongl. kungörelsen den 11 December 1874 föreskrifven besigtning, till

*Om låne-
understöd åt
Bergslager-
nas jernvägs-
aktiebolag.*

Andra Kammarens Prot. 1878. N:o 61.

Om låne-
understöd åt
Bergslager-
nas jernvägs-
aktiebolag.
(Forts.)

sådan trafik upplåtas senast inom utgången af år 1880, bolaget finge komma i åtnjutande af ett låneunderstöd till belopp af sex millioner sjuttioåtta tusen tvåhundrafyrtio kronor, att utgå med tre millioner under innevarande år och med återstoden under år 1879, allt på de tider, Kongl. Maj:t ville närmare bestämma, under åliggande för bolaget dels att å hvad af lånet blefve lyftadt, från lyftningsdagarne tills återbetalning skedde, erlägga ränta efter fem och en half procent årligen, dels att såsom säkerhet för lånet, i den mån lyftning deraf egde rum, aflenna de till ett upplagdt obligationslån å trettiosex millioner kronor hörande förbindelser, som bolaget innehade, lydande tillsammans å sex millioner sjuhundra femtiotretusen sexhundra kronor och beräknade till nittio procent af det nominella beloppet, dels ock att återbetala det undfångna lånet allt efter som de pantsatta obligationerna blefve utlottade eller kunde, efter kurs af nittio procent, försäljas, samt under det vilkor i öfrigt, att lånebeloppet skulle användas för jernvägsarbetets bedrivande och ingalunda finge inberäknas bland sådana bolagets tillgångar, hvaraf utdelning särskildt till innehafvare af aktier i serien litt. B kunde ega rum.

I anledning af nämnda framställning hade Utskottet gjort följande hemställan:

“att Kongl. Maj:ts förevarande nådiga proposition må på det sätt bifallas, att Riksdagen beslutar, att, derest det för byggande af, bland annat, en bredspårig jernväg emellan Falun och Göteborg bildade Bergslagerernas Jernvägsaktiebolag tillförbinder sig att så bedrifva arbetet på denna bana, att de till allmän trafik ännu icke öppnade delarne deraf kunna, efter i Kongl. Kungörelsen den 11 December 1874 föreskrifven besigtning, till sådan trafik upplåtas senast inom utgången af år 1880, för statsverkets räkning må inköpas af bolaget utfärdade, till dess upplagda obligationslån å 36 millioner kronor hörande fem procents obligationer å 6,753,600 kronor efter en kurs af nittio procent å nominella beloppet, motsvarande ett pris af 6,078,240 kronor, att öfvertagas och utgå med tre millioner kronor under innevarande år och med återstoden under år 1879, allt på de tider och under de vilkor, Kongl. Maj:t närmare bestämmer samt under det förbehåll i öfrigt, att det för obligationerna utbetalta belopp skall användas för jernvägsarbetets bedrivande och ingalunda må inberäknas bland sådana bolagets tillgångar, hvaraf utdelning särskildt till innehafvare af aktier i serien litt. B må ega rum.”

Mot denna hemställan voro reservationer inom Utskottet anmälda

dels af Herrar Carl Ifvarsson, P. O. Hörnfeldt, O. B. Olsson, Sven Nilsson, Jan Andersson, J. E. Johansson, Gustaf Jonsson, Nils Larsson, Ola Andersson och Johannes Jonsson, hvilka för sin del framlagt ett så lydande förslag:

“att Kongl. Maj:ts nådiga proposition må på det sätt bifallas, att, derest det för byggande af, bland annat, en bredspårig jernväg emellan Falun och Göteborg bildade Bergslagerernas jernvägsaktiebolag tillförbinder sig att så bedrifva arbetet å denna bana, att de till allmän trafik ännu icke öppnade delarne deraf kunna, efter i Kongl. Kungörelsen den 11 December 1874 föreskrifven besigtning, till sådan trafik upplätas senast inom utgången af år 1880, bolaget må komma i åtnjutande af ett låneunderstöd till belopp af sex millioner sjuttiåtta tusen tvåhundra fyratio (6,078,240) kronor, att utgå med tre millioner under innevarande år och med återstoden under år 1879, allt på de tider och vilkor, Kongl. Maj:t närmare bestämmer, samt mot den säkerhet, bestående af kommuners, landstings eller andras ingångna ansvarighet, hvilken Kongl. Maj:t pröfvar och godkänner, under åliggande för bolaget dels att å hvad af lånet varder lyftadt, från lyftningsdagarne tills återbetalning sker, erlægga ränta af fem och en half procent årligen, dels att återbetala lånet medelst en årlig annuitet, så stor att, med beräkning af den ofvan bestämda ränta, lånet må vara slutbetaldt år 1914, och uppå vilkor i öfrigt att lånebeloppet skall användas för jernvägsarbetets bedrifvande och ingalunda må inberäknas bland sådana bolagets tillgångar, hvaraf utdelning särskildt till innehafvare af aktier i serien litt. B må ega rum; samt att bolaget skall till Kongl. Maj:t afgifva förklaring, huruvida bolaget på ofvannämnda vilkor ingår, äfvensom för Kongl. Maj:t uppgifva den erbjudna säkerheten så tidigt, att densamma må kunna vara af Kongl. Maj:t pröfvad och godkänd och frågan om lånets utgående sålunda afgjord senast den 1 nästkommande November“;

Om låneunderstöd åt Bergslagerernas jernvägsaktiebolag.
(Forts.)

samt *dels* af Herr *Liss Olof Larsson*, som yrkat afslag å Kongl. Maj:ts nådiga proposition i förevarande ämne.

Sedan föredragning skett af Utskottets hemställan, uppstod öfverläggning, hvarunder anfördes af

Herr *Gustaf Jonsson*: Då jag icke kunnat vara med om det slut hvartill Utskottet i den föredragna punkten kommit, har jag begärt ordet för att i korthet angifva, att Utskottets förslag går i den riktning att jag och många andra af Utskottets ledamöter nödgats teckna oss som reservanter mot denna del af betänkandet.

Jag får därför hos Herr *Talmannen* vördsamt anhålla om proposition på bifall till den reservation, som å sidorna 19 och 20 finnes betänkandet vidfogad.

Chefen för Kongl. Civil-departementet, Herr *Statsrådet Thyselius*: De utaf denna *Kammars* ledamöter, hvilka reserverat sig mot Stats-Utskottets i denna del afgifna betänkande, hafva med ett enda undantag — men jag bekänner, att detta är betydande — yttrat, att det skulle medföra en stor skada om Bergs-

*Om läne-
understöd åt
Bergslags-
nas jernvägs-
aktiebolag.
(Forts.)*

lagernas jernvägsaktiebolags jernvägsanläggning afbrötes och bolagets ekonomiska ställning derigenom lede ett allvarsamt afbräck och att denna skada ej komme att inskränka sig endast till det ifrågavarande bolaget; och desse herrar reservanter hafva likaledes medgifvit, att den nådiga propositionen innehåller skäl för det sökta statslånets beviljande. Men jag har att beklaga, att, när herrar reservanter sålunda ansett sig böra tillstyrka statens ingripande för företagets genomförande, de dervid fästat ett vilkor, hvilket utan allt tvifvel helt och hållet tillintetgör den välvilliga och goda afsigt hvilken de uttalat. Detta vilkor är att bolaget skall ställa en säkerhet, bestående af kommuners, landstings eller andras ingångna ansvarighet för det lånebelopp, som erhålles, samt att dessa förbindelser skola vara aflemnade så tidigt, att Kongl. Maj:t kan pröfva och afgöra lånefrågan före den 1 nästkommande November. Utaf hvad som i motiveringen förekommer framgår, att herrar reservanter egentligen afsett Göteborgs stad såsom den kommun, hvilken borde lemna den äskade säkerheten. Hvad nu Göteborg angår, är af handlingarne ådagalagdt, att denna stad såsom kommun deltagit i aktieteckningen för bergslagsbanan med 3 millioner, och det lärer kunna med säkerhet antagas, att enskilde affärsmän och invånare derstädes ytterligare bidragit till aktieteckningen med belopp, som sammanlagdt uppgå till 2, kanske 3 gånger den summa, staden tecknat. Det är en sanning och en glädjande sanning att Göteborgs stad är ett rikt samhälle; men likasom andra, som besitta stora egodelar, kunna häfta i stora förbindelser, så är också förhållandet, att Göteborg såsom kommun redan har skulder till icke obetydligt belopp. Utaf handlingar, som för närvarande hvila i Civildepartementet, framgår att staden har en ogulden amorteringsskuld till belopp af öfver 9 millioner kronor, och en ansökning ligger nu inne, att Kongl. Maj:t måtte tillåta staden att för åtskilliga viktiga ändamål upptaga ett nytt amorteringslån af 4 millioner, hvarmed äfven stadens sväfvande skuld skulle blifva betäckt. I händelse denna ansökan bifalles, kommer således Göteborgs stad att bära en skuldsumma af mer än 13 millioner. Om under sådana omständigheter stadens styrelse skulle finna betänkligt att ytterligare ikläda staden förbindelse för ett så betydligt belopp, som här ifrågasättes, så torde det icke förundra någon, synnerligast som de afgifter, hvilka skulle kunna föranledas genom den nya förbindelsen, till betydande del skulle komma att drabba den stora mängden af stadens innevånare, hvilka ej kunna skörda någon egentlig, större nytta af en sådan jernvägsanläggning som bergslagsbanan.

Herrar reservanter hafva vidare ifrågasatt att ansvarsförbindelser skulle lemnas af landsting. I det hänseendet fäster sig tanken utan tvifvel först vid Elfsborgs läns. Men det är en af oss alla känd sak, att nämnda landsting, utaf nit för kommunikationernas befrämjande, redan iklädt sig så stora förbindelser att föga utsigt förefinnes, att det skulle vilja ytterligare öka dem.

Kommer så i ordningen andra kommuner, hvilka möjligen på grund af en eller annan omständighet kunde anses särdeles in-

tresserade för bergslagsbanans fullbordande, men då framställningarna om tillåtelse för kommuner att, för beredande af medel till aktieteckning i jernvägsanläggningar, upptaga lån, skola till Civildepartementet ingifvas, är jag i tillfälle meddela, att ett stort antal bland dessa kommuner redan iklädt sig förbindelser till betydande belopp för ifrågasatt jernvägsföretag. Vid sådant förhållande torde föga vara att vänta från det hållet.

Hvad slutligen angår de "andra", hvilka herrar reservanter förmena skulle kunna ikläda sig borgen för lånet, så torde härmed åsyftas bankbolag och enskilda personer. Men då förbindelsen skulle galla för en tid af icke mindre än 40 år, torde hvar och en inse, att den ifrågasatta borgensförbindelsen svårligen kan erhållas på den antydda vägen. Ingen enskild person lär vilja inlåta sig på en så beskaffad förbindelse, hvilken skulle kunna utkrävas äfven efter en lång tidrymd af hans arfvingar och rättsinnehafvare, och hvad bankbolagen angår, så beviljas oktroy åt sådana endast för 10 år i sender. Man kan därför icke antaga att någon bankinrättning vill eller kan ikläda sig förbindelser, som afse 40 års tid.

Jag tror mig nu hafva visat, att den af herrar reservanter fordrade säkerheten svårligen kan erhållas på något af de antydda sätten. Men äfven om jag antager, att benägenhet skulle förefinnas att garantera lånet på sätt herrar reservanter fordrat, huru kan man väl tänka sig, att ett belopp af öfver 6 millioner skulle kunna med ömsesidigt begifvande och med iakttagande af rättvisa och billighet, fördelas mellan alla dessa kommuner, lands- och stadskommuner angår, kunna visserligen sjelfva besluten bringas till stånd hastigare, men erfarenheten har visat att i frågor af dylik beskaffenhet full enighet sällan är rådande, och man torde därför icke antaga, att de blifvande kommunala besluten rörande denna fråga i många fall följas af besvär, hvilka skola pröfvas af Konungens Befallningshafvande och sedermera kunna fullföljas hos Kongl. Maj:t. Först sedan dessa besvär blifvit afgjorda, kan sjelfva frågan, om de särskilda kommunerna böra erhålla rättighet att ikläda sig den ifrågasatta förbindelsen, hos Kongl. Maj:t pröfvas och afgöras.

Allt detta lär icke kunna vara verkställdt till den 1 nästkommande November. Dessutom kan det möta mången betänklighet hos Kongl. Maj:t att godkänna ansvarigheten till det belopp, vederbörande möjligen åtagit sig densamma. Kongl. Maj:t måste nemligen tillse, att ingen betungar sig öfver måttan.

*Om låne-
understöd åt
Bergslager-
nas jernvägs-
aktiebolag.
(Forts.)*

Om låneundersödn åt Bergslagens jernvägs-aktiebolag.
(Forts.)

Af hvad jag nu haft äran anföra tror jag, att en hvar skall finna, att det vilkor, reservanterne uppställt för beviljandet af det ifrågavarande lånet, är af den beskaffenhet, att antagandet deraf vore detsamma som ett afslag. Huruvida det nu kan vara skäl att lemna en anläggning sådan som denna utan understöd är en annan fråga. Men äfven der har jag att åberopa ett yttrande af reservanterne. De uttala sig i allmänhet mot statens inblandning i bolags och enskildes angelägenheter. Det är en tanke, som också Kongl. Maj:t delar och som klart och tydligt är uttryckt i den Kongl. propositionen. Men, säga reservanterne, i yttersta undantagsfall och under vissa förhållanden bör statens mellankomst kunna påräknas; och de erkänna sjelfva, att ett sådant undantagsfall här är för handen. Kan nu icke detta erkända undantagsförhållande anses böra föranleda dertill, att staten, utan betingande af annan säkerhet eller valuta än de erbjudna obligationerna, skulle finna skäligt lemna det erforderliga penningebeloppet? Hvarstädes i vårt land finnes väl en anläggning, företagen och utförd på sådant sätt som denna, der enskilde för ändamålet offrat mera än 14 millioner kronor samt dessutom iklädt sig ansvarighet för det belopp som derutöfver för företagets fullbordande erfordras? Vidsträckta landsdelar och viktiga industrigrenar komma att af denna jernväg, när den blir färdig, skörda fördelar, som nu icke ens kunna beräknas; och att detta är för staten i dess helhet af yttersta vigt, derom lära vi väl alla vara ense.

Betraktar man vidare den uppoffring, som från statens sida skulle komma i fråga för detta företag och i hvilket förhållande den står till den vinst som det allmänna deraf hade att hemta, så tror jag icke, att denna uppoffring är för stor. Det nu ifrågasatta lånet utgör tillsammans med det lån, som bolaget förut erhållit, föga öfver $\frac{1}{4}$ af kostnaden för sjelfva hufvudbanan. Riksdagen har sjelf, då understöd beviljats åt andra banor, som utan tvifvel varit af långt mindre vigt än denna, lemnat detta understöd till betydligt större belopp än hvad som här är ifrågasatt, eller ända till $\frac{2}{3}$ af anläggningskostnaden, samt tillika förklarar, att Kongl. Maj:t egt bevilja anstånd med ränteliqviden under tre år, högst ett år efter det banan blifvit fullbordad. Detta visar att Riksdagen i allmänhet anser att en bana ett år efter det den blifvit fullbordad bör gifva tillräcklig afkastning för att dermed kunna betala den för lånet upplupna räntan; och härutinnan bör man väl kunna tänka sig att förhållandet med den nu ifrågavarande banan kommer att gestalta sig lika fördelaktigt som med de flesta andra. Räknar jag efter huru stor statens uppoffring möjligen skulle kunna blifva under hela den först förflutna tiden, då bolaget måhända icke kan betala någon ränta på sina lån och denna tid utsträcker ända till tre år, så blefve denna uppoffring dock endast omkring 1 million kronor. Men hvad har väl Riksdagen gifvit i understöd åt Dalslandsbanan och Oscarshamnsbanan? Hvardera af dessa banor har fått sig anslagen 1 million kronor och dessa utan återbetalningsskyldighet. Kan det då anses

vara för mycket, att Riksdagen träder emellan och med lika belopp till utförande befordrar ett företag, hvilket ett enskildt bolag med så sällspord energi framdrifvit och hvarvid för närvarande 2,500 personer äro sysselsatta, men hvilka, i fall Riksdagen fattade sitt beslut enligt reservanternes förslag, ögonblickligen komme att afskedas, enär vid sådant förhållande hela jernvägsanläggningen skulle lemnas ofullbordad, till skada för landet och med förlust till stor del utaf de 10-tals millioner kronor, som redan äro nedlagda på företaget.

Om låneunderstöd, åt Bergslagens jernvägsaktiebolag.
(Forts)

Men det är icke endast denna reservation, som är fogad vid Stats-Utskottets utlåtande, utan mot detsamma finnes äfven en annan afgifven, som rör nästa punkt. Den afser, att staten skulle upptaga lån till belopp af 30 millioner kronor för att dermed inköpa jernvägsobligationer.

icke tror jag, och många äro väl icke de som tro, att detta tillstyrkande kommit derföre, att dessa säkerhetshandlingar skulle ega det stora värde, att staten för att förvärfva sig dem skulle vilja upptaga ett lån på 30 millioner. Det ligger utan tvifvel till grund för detta tillstyrkande ett annat motiv, och det är att bereda mera lättnad i nu varande finansiella förhållanden, hvilka, icke till följd af landets bristande tillgångar utan genom användande af ett öfvermått af verksamhet och kapital, taga någon omtanka i anspråk. De tio ledamöter af Första Kammaren, som i den omnämnda reservationen hafva förenat sig, äro utan tvifvel icke de enda i Riksdagen, som hysa den deruti uttalade åsigten. Deremot kan hos andra finnas en afvikande åsigt, och ehuru jag visserligen icke har med de finansiella ärendena att företrädesvis befatta mig, får jag dock icke hålla mig alldeles derifrån skild och har derföre, samt till följd af den äran jag har att vara ledamot af representationen, måst söka göra för mig klart hvad den nuvarande ställningen kan fordra. Jag har dervid för min del kommit till den öfvertygelsen, att klokheten bjuder att den kontanta penningetillgången inom landet i någon mån förstärkes, men jag har icke funnit mig öfverbevisad, att den af Första Kammarens reservanter föreslagna förstärkningen är till fulla beloppet alldeles nödvändig, och än mindre att det för användandet af de inflytande låne-medlen föreslagna sätt är det mest lämpliga. Jag tror att ett belopp, motsvarande hvad för bergslagsbanan begärts, tillagdt hvad som för statens egen räkning bör upplånas är för ändamålet tillräckligt, men också oundgängligt, och för min del skulle jag således för dem, som hysa samma åsigt som jag, icke finna det välbetänkt att undandraga bergslagsbanan det understöd, hvaraf den är i behof och hvarigenom staten kunde undgå att invecklas i vidsträcktare låneförhandlingar.

Detta ett särskildt skäl, måhända underordnad; men hvad som är af vigt, det är att staten icke lemnar utan understöd ett jernvägsföretag, utan exempel i vårt land med hänsyn till de uppoffringar det tager i anspråk och de stora fördelar landet utan tvifvel i en snar framtid deraf skall skörda.

Då jag således, af dessa skäl, ber Kammaren betänka, huruvida

*Om låne-
understöd åt
Bergslager-
nas jernvägs-
aktiebolag.
(Forts.)*

det icke kan vara skäl att i hufvudsak bifalla hvad Kongl. Maj:t i afseende å bergslagsbanan föreslagit, bör jag derjemte förklara att, med afseende å den föga väsentliga skillnad i sättet för understödets lemnande som förefinnes mellan Utskottets betänkande och Kongl. Maj:ts proposition, jag icke anser mig kunna begära ovilkorligt bifall till den senare, utan får förklara att Regeringen i afseende på sättet subordinerar sin åsigt, som grundats derpå, att det för lemnande af understöd af Regeringen föreslagna redan förut varit af Riksdagen vid flera tillfällen adopterad. Jag vill sålunda lemna detta Regeringens förslag för att antaga och tillstyrka det som af Utskottet är framlagdt.

Herr Carl Ifvarsson: Det skulle vara mycket kärt, om grundad anledning förefunnes att antaga, att i den Kongl. propositionen frågan tagits i öfvervägande från den synpunkt, ur hvilken den nu mera blifvit sedd från statsrådsbänken; men så torde icke vara förhållandet. Ty efter hvad jag kunnat inhemta af Herr Civilministerns anförande, skulle meningen vara att understödja företaget sålunda, att anslag lemnades till befrämjande af den i fråga varande jernvägsanläggningen. Men den Kongl. propositionen innehåller platt intet sådant, utan ett förslag att lemna lånebidrag, och då den innehåller ett sådant förslag har man haft anledning antaga, att Kongl. Maj:t ansett den säkerhet, hvarpå lånet skulle utlemnas, vara tillräcklig för att staten skulle kunna påräkna att återfå sitt. Men nu är förhållandet, att de obligationer, som äro ifrågasatta att utgöra säkerhet för lånet, gälla icke på långt när vid försäljning den procent, till hvilken det föreslagits att staten skulle mottaga dem såsom säkerhet för lånet. Då de vid försäljning icke betinga mer än mellan 50 och 60 procent, så är tydligt, att, om de inköpas efter 90 procent, den föreslagna säkerheten icke kan vara tillräcklig. Det har sålunda, efter min uppfattning, varit Utskottets skyldighet att, om lån bör lemnas, tillse, att staten får full säkerhet för lånet. Det kan naturligtvis icke heller hafva varit meningen något annat, då förslaget utgått från Kongl. Maj:t, men det skulle hafva varit oförlätligt om, då Utskottet funnit att obligationerna numera fallit i pris, Utskottet skulle tillstyrkt att taga dem för samma belopp; Utskottet kunde då med rätta hafva klandrats för att icke hafva sett upp. Det må nu vara att reservanternes förslag, till hvilket jag sluter mig, kan blifva kinkigt att tillämpa i fråga om den föreslagna säkerheten. Men jag tror, att, om detta kan tillämpas, staten skulle få fullkomlig säkerhet för lånesumman. Ett sådant understöd, hvarom här är fråga, bör och kan man, enligt min åsigt, lemna bolaget, men för att kunna gå längre och tilldela bolaget statsanslag, borde ett förslag i sådan riktning hafva framkommit. Hade Kongl. Maj:t föreslagit att lemna ett anslag å t. ex. 3 millioner kronor och ett lån å likaledes 3 millioner kronor äfvensom att taga obligationer till 40 å 50 procent såsom säkerhet för lånet, hade man vetat hvarom fråga var, och kanske hade man då ansett det vara billigt att tilldela understödet under båda dessa former, åtminstone hade

frågan bort komma under öfvervägande. Nu är förhållandet, att, om Kongl. Maj:ts proposition skulle bifallas, det icke skulle förefinnas några utsigter för staten att få igen sitt, åtminstone icke allt, och då det icke blifvit i fråga satt att staten skulle efter-skänka något deraf, kan man icke gerna gå till väga på detta sätt.

Hvad beträffar Utskottets förslag och skilnaden mellan detta och Kongl. Maj:ts proposition, så tror jag, att, om man betänker att det i ena fallet är fråga om lån, och man tillika utgår från den synpunkten, som Regeringen troligen gjort, att full säkerhet för lånet skulle lemnas, blir det en helt annan sak att köpa obligationer. Köper staten obligationer, så blir staten egare af dem, men i det andra fallet kommer staten att innehafva obligationerna såsom säkerhet för det utlemnade lånet. Skall staten nu köpa obligationer, så har man dermed äfven kommit derhän, att det med stöd af detta förfarande i *ett* fall kan sättas i fråga, huruvida icke staten skall uppköpa obligationer från många andra håll. Det är en helt annan princip att belåna obligationer än att inköpa sådana.

Jag tror således, att, om icke reservanternes förslag är antagligt, är Kongl. Maj:ts proposition lika så väl som Utskottets förslag det ännu mindre, förutsatt att man icke vill på omväg lemna anslag, som, enligt mitt förmenande, aldrig varit afsedt i den Kongl. propositionen.

På grund af hvad jag nu anfört förenar jag mig i Herr Gustaf Jonssons yrkande om bifall till reservanternes förslag.

Herr C. A. Jönsson instämde med Herr Carl Ifvarsson.

Herr Liss Olof Larsson: Jag har, såsom Herrarne af Utskottets betänkande sett, icke kunnat biträda vare sig Utskottets förslag eller reservanternes mening. Utskottets förslag är, enligt min åsigt, så beskaffadt att jag icke kan finna, huru Herr Talmannen skall kunna framställa proposition derå. Utskottet har nemligen föreslagit att inköpa jernvägsobligationer, ehuru hvarken Kongl. Maj:ts proposition derom innehåller något eller någon motion i detta fall föreligger. Den Kongl. propositionen afser endast att lemna ett lån, men på grund af samma proposition föreslår Utskottet att i stället inköpa värdepapper.

Jag tillåter mig nu lemna en liten historik rörande det i fråga varande bolaget. Jag tror att det kan vara berättigadt, då detta bolag uppträder och anropar den allmänna barmhertigheten eller ber att staten skall träda emellan, enär bolaget icke kan hjälpa sig sjelft. Bolagets eller rättare styrelsens — ty bolaget har aldrig haft rätt att yttra sig angående bolagets angelägenheter — sätt att hitintills sköta saken bör i icke ringa grad inverka på, huruvida den är förtjent af den allmänna barmhertigheten. 1871 ingingo åtskilliga personer till Kongl. Maj:t med en ansökan om koncession å anläggandet af en jernväg mellan Falun och Krossekärr. Samtidigt anmälde verkställande direktören i Frövi—Ludvika bolag, att bolaget var betänkt på att bygga en

*Om låne-
understöd åt
Bergslager-
nas jernvägs-
aktiebolag.
(Forts.)*

*Om låne-
understöd åt
Berslagen-
nas jernvägs-
aktiebolag.
(Forts.)*

jernbana mellan Ludvika och Falun. Detta föranledde dock icke, såvidt jag kunnat finna, till någon Regeringens åtgärd. Den 13 September samma år inkommo flera framstående personer från Wermland med flera orter till Kongl. Maj:t med 5 särskilda ansökningar om koncession å anläggandet af samtliga de jernvägar, som omförmälas i Kongl. Maj:ts förevarande proposition. Straxt härefter anhöll Frövi--Ludvika jernvägsbolag om koncession å anläggandet af jernbana från Ludvika till Falun med bibana till Insjön. Kongl. Maj:t afslog den senare ansökningen, men biföll de förra med någon förändring. Det senare bolaget hade nemligen förbundit sig att bygga fortare än det andra bolaget, men sedan detta förklarar sig vilja bygga lika hastigt, erhöill det koncession. På grund af denna koncession utfärdades inbjudning till aktieteckning. I denna inbjudning, som äfven circulerade i våra bygder, heter det, att man skulle bygga jernväg från Falun till Kihl med bibanor, deribland den till Insjön, äfvensom i mån af tillgångar en jernbana mellan Kihl och Göteborg. Denna senare skulle icke vara färdig förr än inom år 1882, men de öfriga skulle vara färdiga inom 1879 års utgång, en bandel till och med tidigare.

Det var på grund af dessa inbjudningar till aktieteckning, som man förmådde flera personer inom min ort att teckna aktier till belopp, som i förhållande till deras tillgångar icke voro obetydliga. Dessa teckningar skedde med det uttryckliga förbehåll på teckningslistorna, att bibanan till Insjön skulle inom den af Kongl. Maj:t bestämda tid göras färdig. Dessa teckningslistor togos för goda af bolaget, som derigenom än ytterligare iklädde sig skyldigheten att fullgöra hvad som stadgades i Kongl. Maj:ts koncession. Bolaget stälde säkerhet för sina åtagna förbindelser, nemligen 200,000 kronor, men deremot ställes då ingen säkerhet för fullbordande af banan emellan Kihl och Göteborg, emedan denna bandel enligt den nädiga koncessionen skulle komma till utförande i allra sista rummet. Af dessa 200,000 kronor skulle ett belopp af 50,000 kronor utgöra säkerhet för fullbordande af bibanan till Insjön. Detta var visserligen icke någon större summa, som sålunda ned-sattes, så att det var icke på grund af densamma som Dalarnes befolkning omfattade det af bolaget framlagda förslag med förtroende, utan det var med afseende på de män, som stodo i spetsen för detta företag, hvilkas heder man ansåg innebära en vida större säkerhet än de deponerade 50,000 kronorna, och det var i förlitande på dessa personers heder och förmåga, som man tecknade aktier i jernvägen samt på densammas utförande baserade andra företag inom orten.

Men man har sett huru det har tillgått. Interimsstyrelsen hade visserligen förbehållit sig att icke vara underkastad något omval förrän banan till Kihl var färdig; och, då denna styrelses ledamöter till största delen voro bosatta inom Göteborg, sträfvade dessa att draga banan till denna stad. Nu var det naturligt att efter det första förslaget och den af Kongl. Maj:t fastställda planen var det ingen fara för fullbordande af bibanan eller banan till Kihl, från Falun räknadt, ty skulle en brist uppstå, så måste

densamma visa sig på den del af banan, som skulle sist fullbordas, nemligen emellan Kihl och Göteborg. Detta insåg majoriteten inom Styrelsen ganska väl och därför tog man sig för att bygga banan mellan Kihl och Göteborg, innan bibanan till Insjön ens var påbörjad och detta naturligtvis för att, om någon brist skulle uppstå, åtminstone icke banan till Göteborg skulle gå förlorad, under det att man kastade öfver bord den svagare parten inom bolaget. Man talade åtskilligt om att sådant skulle kunna hända och att Dalarne således icke skulle få sin bibana bygd, men ehuru vi icke trodde något sådant vara möjligt, så var det med synnerlig glädje, som Dalarnes befolkning erfor att den af Konungens rådgifvare, som kontrasignerat den nådiga koncessionen, blifvit utsedd till statens ombud inom Styrelsen, emedan deraf stadgades den öfvertygelsen, att alla de förpligtelser, som bolaget åtagit sig, skulle blifva uppfyllda. Dalarnes befolkning ansåg sig på den tiden stå i en stor tacksamhetsskuld till Kongl. Maj:t och Hans Regering och särskildt till den ledamot af nämnda Regering, som kontrasignerat den nådiga koncessionen, hvarigenom oss tillförsäkrats att få den jernväg vi isynnerhet behöfde.

*Om låne-
understöd åt
Bergslager-
nas jernvägs-
aktiebolag.
(Forts.)*

Nu har dock allt hvad jag omnämnt fått passera och, detta — så vida jag icke i Civil-departementet fått origtiga upplysningar, — utan att statens ombud anmält att bolaget icke skött sig på det sätt, som koncessionen bestämde. Det ser nästan ut, som om bolagets sätt att sköta skulle hafva fått ega rum med medgifvande af statens ombud, och dermed har också Dalarnes både tacksamhet och förtroende till detta ombud, som så tillser att Kongl. Maj:ts föreskrifter följas, upphört, likasom vår höga tanke om styrelsens både vilja och förmåga att uppfylla åtagna förpligtelser. När man på detta sätt kommit till kännedom om huru bolaget skött sig, så torde det kunna sättas i fråga, huruvida ett sådant bolag kan vara förtjent af barmhertighet ifrån statens sida och om det kan vara rådligt för staten att kasta sig in i äfventyrliga företag eller ikläda sig någon risk för att hjälpa ett företag, som skötts på ett sådant sätt.

Man säger visserligen att det ligger i statens intresse att se till, att banan blir bygd, och att icke arbetet stannar af, men dermed är visst ingen fara. Den farhåga man i detta fall hyser tror jag mera är ett skrämskott. Ett företag, hvori landets rikaste kommun har så stor del, och deri landets förnämsta enskilda penningeinträttningar äro så djupt intresserade, behöfver man icke frukta för att det skall afstanna, ty det ligger i dessa mäktiga institutions intresse att få banan färdig, och de lära visst icke tillåta att arbetet får afstanna. Men detta tal är ändock ett ganska bra sätt att välta från dem på staten det bekymmer, som man möjligen kan hysa för att få banan färdig.

Nu säger man i Utskottets hemställan, att staten skall inköpa dessa obligationer. Det vore likväl ett sätt att sköta affärer, som, om det vore fråga om en enskild mans affärer, ovilkorligen skulle leda till hans ruin. Man skulle nemligen köpa bolagets obligationer till en kurs af 90 procent. Om man nu ser på fondbörs-

Om låne-
understödt åt
Bergslager-
nas jernvägs-
aktiebolag.
(Forts.)

noteringarne i Stockholm, så finner man, att den 4 April 1878 såldes dessa obligationer på fondbörs för 58 procent. Jag frågar då om det kan vara en affär för staten att öfvertaga värdepapper till 90 procent, som å fondbörs noteras till allenast 58 procent?

Om staten skulle beträda den vägen, är jag öfvertygad att staten skulle kunna lasta sig öfverfull med dylika papper, genom att, som här är föreslaget, betala mera än 30 procent utöfver hvad de gälla i den allmänna marknaden. Eburu detta utan tvifvel vore ett mycket bekvämt sätt för innehafvarne af dylika papper, att blifva dem qvitt, vågar jag dock hemställa, huruvida det för staten kan vara fördelaktigt att beträda en sådan väg och öfvertaga dylika papper, och dessutom, hur skall det gå med vår kredit i utlandet, när man der får veta att vilåna pengar för att göra sådana affärer? Man torde dessutom med fullt skäl kunna ifrågasätta huru det i sjelfva verket förhåller sig med dessa obligationer, som man föreslagit skulle lemnas såsom säkerhet för lånet, om detta nu beviljades. Man saknar nemligen icke allt skäl att ifrågasätta, huruvida bolaget verkligen skulle vara i stånd att uppvisa dessa obligationer, eller om de icke åtminstone till en del redan äro hypotiserade i vissa banker och att det således just är för att lösa in dessa obligationer, man skjuter bolaget framför sig och begär att staten måtte mellankomma och lemna lån, emot förbindelse från bolagets sida att bygga banan färdig. Hvad har man väl för garantier, mine herrar, att bolaget verkligen bygger banan färdig, om staten nu lemnar den begärda lånesumman? Enligt min tanke alls inga, ty, om bolaget nu också för binder sig att fullborda bansträckningen med de medel det nu kan erhålla, men hvilka i verkligheten stoppas i några bankers fickor, kan det mycket väl hända, att bolaget efter ett eller ett par år finner sig icke hafva tillräckligt med penningar till banans fullbordande, och då återstår för staten ingenting annat än att ytterligare bevilja några millioner, för att få banan till stånd.

Det är äfven en annan omständighet jag nu skulle vilja påpeka, emedan den förefaller något mystisk för en person, hvilken, såsom förhållandet är med mig, icke är inne i alla de intrasslade förhållanden, som med denna affär äro förenade. Då nemligen för några år sedan dessa obligationer utbjödos till salu, stod en anmälan derom med fetstil införd i nästan alla tidningar, deruti bland annat förekom, att ett lån på 36 millioner var afslutadt med landets största penningeinträttningar, men man hörde då icke ett ord talas om att bolaget hade obligationer qvar för 7 millioner, utan i de annonser, som då spriddes öfver hela landet, stod det bestämdt angifvet, att bolaget kontraherat med den ofvannämnda banken om hela det lånebelopp, som för banans fullbordande ansågs nödvändigt.

Nu deremot kommer man och säger, att hvad man förut sagt icke vore fullt riktigt, emedan man vid lånets kontraherande tagit undan några millioner och derföre vill man nu att staten skall träda emellan och räcka bolaget en hjulpsam hand.

I det lånekontrakt, som upprättats mellan jernvägsbolaget och de penninginrättningar, som lemnat de dertill erforderliga medlen, äfvensom på baksidan af obligationerna finnes uttryckligen sagdt, att bolaget kontraherat med dessa penninginrättningar om ett lån på 36 millioner och att bolaget till säkerhet för dessa medel stälde alla de i Kongl. Maj:ts koncession för jernvägsanläggningen uppräknade jernvägssträckningar.

Om låneunderstöd åt Bergslagens jernvägsaktiebolag.
(Forts.)

Då nu bolaget användt dessa medel, hvarföre det satt samtliga sina jernvägar i pant, men likväl underlåter att bygga en af dessa banor, vill jag just fråga huru ett sådant förfaringssätt skall anses. Jag är icke själf jurist och förstår väl derföre måhända icke saken rätt, men nog förekommer det mig som om obligationsinnehafvarne skulle kunna kräfva sina penningar tillbaka, då bolaget icke fullgjort den förbindelse det enligt lånekontrakten åtagit sig, att med lånet fullborda samtliga jernvägsanläggningarne, hvilka skulle tjena såsom säkerhet.

Jag är rädd för att förvecklingar skola uppstå, vare sig man bifaller Kongl. Maj:ts proposition eller Utskottets förslag.

Om jag skulle blifva satt i valet emellan att rösta för Utskottets förslag å ena sidan och den af de öfriga reservanterne afgifna reservationen, är det helt naturligt att jag för min del obetingadt kommer att rösta för reservationen, ty derigenom får man åtminstone säkerhet för den begärda låneförsträckningen — en fordran som jag tror hvarje långgiffvare har rättighet att ställa på en lånsökande. — Reservanterne hafva nemligen fordrat säkerhet för lånet, och deruti har man åtminstone någon garanti för att banan blir färdigbyggd, om lånet lemnas. I detta fall blir det nemligen icke staten utan de kommuner, landsting och enskilda personer, som iklädt sig ansvaret härför, som utgöra garantien för att banan verkligen kommer till stånd med de millioner, som af staten skulle lemnas såsom lån, och detta är ock en anledning, hvarföre jag hellre ansluter mig till reservanternes än till Utskottets förslag. Jag får dock på samma gång gifva tillkänna att, om det blefve frågan att rösta emellan Utskottets förslag och rent afslag å framställningen, skulle jag naturligtvis rösta för afslag, och härom anhåller jag för närvarande hos Herr Talmannen om proposition.

Man har i denna fråga enskildt sagt mig och jag har dessutom i offentligt tryck fått läsa, att jag skulle illa motsvara mina kommittenters intressen genom att ställa mig på den ståndpunkt jag innehar. Det händer en och annan gång vid riksdagen att en representant kommer i en svår ställning, då det egna intresset kommer i kollision med det allmännas fördel, och för min del får jag bekänna, att jag aldrig förr varit satt på så hårdt prof som i nu föreliggande fråga. Det har nemligen icke saknats anledning att tro, att, i fall jag stält mig på andra sidan, jag dermed vunnit några garantier för att den bana, som så lifligt intresserar min ort och mina kommittenter, skulle blifvit fullbordad. Jag har dock lyckligtvis nu vunnit en seger, större än någon som jag förut vunnit, nemligen seger öfver mig själf och mina egna intressen,

Om låne-
understöd åt
Bergslagen
nas jernvägs-
aktiebolag.
(Forts.)

äfvén när dessa äro så stora som i föreliggande fråga. När man säger, att jag illa bevakar mina kommittenters intresse i förevarande fall och derigenom uppväcker deras missnöje, får jag på det bestämdaste tillbakavisa en sådan tanke om mina kommittenter, i fall någon i Kammaren skulle hysa den, såsom förnärmande mot Dalarnes folk. Detta folk fordrar icke af sina representanter, att de för ortens eget intresse skola åsidosätta det allmännas och inleda staten i äventyr som för densamma är olycksbringande, och jag är fullt öfvertygad att, äfvén om af min ställning i frågan med visshet följde, att banan till Insjön icke komme till stånd, så handlar jag i öfverensstämmelse med hvad mina kommittenter sjelfva tänka om huru man bör handla, när det gäller att döma mellan det egna intresset och det allmänna bästa. Det är mycket illa, om vi ginge miste om denna bana, och det är så mycket värre, som det just varit Kongl. Maj:ts år 1871 för ifrågasvarande bolag utfärdade koncession, som varit till hinder för det intresse deruppe, som eljest skulle varit verksamt för bibanans åstadkommande, ty det lider intet tvifvel att under loppet af de 7 år, hvarunder denna koncession legat härför i vägen, banan, om så ej varit fallet, redan varit bygd och öppnad för trafik; det finnes ingen i orten, som icke är härom öfvertygad. Men allt detta kan icke hjälpa, ty, som jag sagt, det allmänna bästa måste gå före det enskilda intresset. Jag måste därför intaga den ståndpunkt, jag gjort, och yrka afslag å Utskottets förslag.

Herr Carl Ericson: Då det kunde synas ligga i mitt särskilda intresse såsom representant från vestra delen af Sverige, att önska fullbordande af bandelen Kihl—Trollhättan, så ber jag endast få i korthet nämna, att de kommuner, för hvilka jag är representant, visserligen hafva en obestriddlig fördel af den redan färdigbygda bandelen Göteborg—Trollhättan, men deremot icke den ringaste nytta af att erhålla bandelen Trollhättan—Kihl färdigbygd. Jag nämner dock icke detta derföre att jag, såsom den siste ärade talaren, alltid betraktar det såsom egennyttja hos en representant, om han är närmare fästad vid de åsikter, som möjligen kunna vara hans kommittenter till fördel, ty detta härleder sig helt enkelt deraf, att människan i allmänhet tror det hon önskar.

Det har uttalats mycket klander mot bolagsstyrelsen, derföre att den icke, vid upptagandet af dess obligationslån å 36 millioner, då dertill var tillfälle, utsläppte alla obligationerna utan till en framtid reserverade sju millioner. Ett sådant klander kan jag dock icke finna särdeles befogadt, ty om styrelsen ansåg skäl att endast placera 29 millioner men behålla sju, skedde detta möjligen i den tanke, att då jernvägsbyggnaden närmade sig sitt fullbordande, prisen å obligationerna skulle ställa sig för bolaget fördelaktigare.

Men, mine Herrar, jag fränser helt och hållet dessa förhållanden och ser saken från synpunkten af det allmänna och stora intresse, som här föreligger. Ty här är icke fråga om något litet

ortintresse, här är icke fråga om någon liten jernvägssträcka, som går genom ett län eller kanske en del af ett län; nej, här är fråga om en jernväg, som går genom fem län och en jernväg, som är fyratiofem mil lång.

Det har jemväl framhållits, att det skulle vara oförståndigt af staten att i någon nämnvärd mån understödja en bana sådan som denna, hvilken skulle komma att konkurrera med stambanan. Jag tviflar dock, att någon skall lyckas uppdraga en jernvägs-linie i mellersta Sverige, 45 mil lång, utan att den berör en och annan punkt, der det kan uppstå konkurrens med trafiken å stambanorna. Men vill man söka att i mellersta Sverige uppdraga en sådan linie, tror jag att man svårligen kan uppdraga någon, som mindre än denna skall komma att konkurrera med stambanorna. Jag bestrider ingalunda att vid en och annan punkt en sådan konkurrens kan komma att ega rum, men i största delen af den trakt, banan genomlöper, kan ingen sådan konkurrens ifrågakomma.

Reservanterne hafva i olikhet med Utskottet ansett, att låneunderstödet i fråga borde beviljas endast under förutsättning af säkerhet, bestående af *kommuners, landstings, eller andras* ingångna ansvarighet. Hvad kommunernas ansvarighet angår, tror jag icke, att någon kan anse denna vara af mycken vikt, ty den ansvarighet, kommunerna skulle kunna ikläda sig, torde icke vara ens nämnvärd. Hvad landstingen angår skulle man väl härmed hufvudsakligen afse Elfsborgs landsting, enär jernvägen, som skall byggas, stryker genom Dalsland. Jag har någon kännedom om detta landstings åsichter och tror mig icke säga för mycket, då jag påstår, att länet icke ikläder sig en sådan ansvarighet, som den ifrågasatta, isynnerhet som det redan förut iklädt sig ganska betydligt ansvar för andra jernvägsanläggningar. Således tror jag icke att man har att vänta någon ansvarighet från kommunerna och landstingen. Det återstår då att se till, huru härmed kan förhålla sig med de "andra", som reservanterne omnämnt och hvarmed otvifvelaktigt i främsta rummet åsyftas Göteborgs stad. Jag är icke medlem af detta samhälle och kan därför icke känna till hvad dess styrelse kan komma att besluta i denna fråga. Men hvad som är mig bekant, är att från jernvägsbolagsstyrelsen utgått en uppmaning till samtliga stationschefer utefter banan att ordna arbetena så, att de kunna inställas den 15 nästkommande Juni och arbetarne samtidigt må kunna afskedas. Detta visar tydligt att styrelsen afvaktar det svar, som Riksdagen nu kommer att gifva.

Om man emellertid skall yttra sig något om Göteborg och sannolikheten af att det skulle vilja ikläda sig någon ansvarighet för det begärda länet, torde det, såsom äfven från statsrådsbänken blifvit framhållet, vara skäl att eftertänka hvad detta samhälle redan åtagit sig i och för den ifrågavarande jernvägsanläggningen. Såsom förut är nämndt, har staden sjelf för detta ändamål tecknat aktier för 3,000,000 kronor och enskilda personer för 8,000,000 kronor. Dessutom hafva åtskilliga banker inom

Om låneunderstöd åt Bergslagens jernvägsaktiebolag.
(Forts.)

Om läne-
understöd af
Bergslagen-
nas jernvägs-
aktiebolag.
(Forts.)

staden öfvertagit obligationer till ett betydligt belopp, och häraf läser omkring 10,000,000 kronor inom samhället vara placerade. Der hafva vi således en summa af 21,000,000, som redan blifvit dragen från detta samhälle för ifrågavarande ändamål. Göteborg må betraktas såsom ett rikt samhälle, och jag tror också, att det så är. Men detta oaktadt torde den omständighet att en summa af 21 millioner dragits från affärerna derstädes vara äfven för detta samhälle ganska känbar. Min tro är fördenskull att Göteborg, så känt, som det är, för urskilning och förstånd vid sina transaktioner, icke skall för denna sak göra större uppoffringar, än det hittills gjort.

Om man emellertid skulle kunna tänka sig möjligheten af att bolaget kunde pretera sådan säkerhet, som reservanterne uppställa såsom vilkor för bifall till förslaget, lär det dock bli nära nog omöjligt för bolaget att under sådana förhållanden genast skaffa sig penningar, hvaremot det, om Utskottets förslag godkändes, vida lättare skulle kunna skaffa sig medel att utan afbrott fortsätta och fullborda sitt stora arbetsföretag. De tvänne bandelar, som redan äro färdiga, nemligen linien Falun—Kihl och Trollhättan—Göteborg, kunna, åtskilda såsom de nu äro, icke sägas hafva stor betydelse för den allmänna samfärdseln, och det torde också vara ett oeftergiftigt vilkor att dessa båda linier sammanbindas, för att Bergslagsbanan i sin helhet skall kunna medföra det allmänna gagn, som med denna bana från första stund varit afsedt. Derjemte är att ihågkomma att staten till bandelen Falun—Kihl lemnat ett anslag af 5 millioner kronor, men deremot icke understödt anläggningen af sträckan Kihl—Göteborg, hvilket äfven torde utgöra ett skäl att icke motsätta sig förslaget att staten skulle befrämja det viktiga företaget genom att bevilja det begärda lånet, 6,000,000 kronor.

Men det är äfven från en annan sida, som denna sak kan ses. Vi veta nemligen, hurusom Dalslandsbanan, till hvilken icke blott svenska staten utan äfven Norge lemnat icke obetydligt understöd, äfvensom den med Dalslandsbanan sammanhängande Smaalenenesbanan i Norge blifvit anlagda just under förutsättning af att Bergslagsbanan kommer till stånd, emedan i motsatt fall anläggningen af de båda förstnämnda banorna vore i väsentlig grad förfelad. Denna omständighet är ju också af största vikt vid bedömandet af denna fråga, som för mig synes vara af så stort allmänt intresse och af sådan nationalekonomisk betydelse, att det förefaller mig, som om de kraf, man här ställer på understöd från statens sida, äro mera än någonsin befogade.

Den aktade representanten på hallandsbänken företog sig nyss att uppdraga en skilnad emellan hvad Kongl. Maj:t föreslagit, nemligen att Riksdagen skulle bevilja ett lån, och hvad nu synes vara i fråga, eller ett understöd. Jag tror icke att detta fordrar något bemötande, ty hvar och en torde alltför väl inse det sväfvande, som ligger i denna skilnadsbestämning.

Att den aktade talaren på dalabänken åter icke är belåten med att Insjöbanan icke blifvit fullbordad, deröfver förvånar jag

mig icke. Hans missbelåtenhet härmed kan vara fullt befogad. Men mig synes som om han skulle hafva större skäl att hoppas på denna banas fullbordande, ifall Bergslagsbanan kommer till stånd.

*Om låne-
understöd åt
Bergslager-
nas järnvägs-
aktiebolag.
(Forts.)*

Ser jag tillbaka i tiden, finner jag att Rikens Ständer för jemt ett halft århundrade sedan behandlade en fråga, som hade mycken likhet med den, hvilken Riksdagen nu har att afgöra. Rikens Ständer beslöto nemligen år 1828 att understödja Göta Kanals anläggning med 800,000 riksdaler banko, på det att detta stora företag icke skulle afbrytas, utan komma till utförande.

Detta beslut fattades af Rikets Ständer för ett halft århundrade tillbaka. Och jag hoppas att Kammarens ledamöter skola följa sina företrädares exempel och icke tveka att godkänna Utskottets tillstyrkan om bifall till Kongl. Maj:ts förslag med de af Utskottet deri gjorda förändringar. Jag yrkar bifall till Utskottets förslag.

Häruti förenade sig Herrar *Stråle, A. Andersson* i Smedbyn, *Westerdal* och *Håkansson*.

Herr Bågenholm: I Kongl. Maj:ts nådiga proposition om bidrag till den stora Bergslagsbanans fullbordande yttras att denna bana har nära nog karakteren af en stambana och att med anledning af dess sträckning genom en stor del af våra bergslager och den förening, som genom densamma vinnes mellan Östersjön och Vesterhafvet kunde med säkerhet antagas, att den i sinom tid skulle komma till stånd, äfven om det bolag, som nu tagit initiativet, icke förmådde bringa företaget till fullbordan. Då nu inträffat så synnerligen missgynnande förhållanden i afseende på industriell verksamhet och penningtillgången inom landet, att detta starka och kraftfulla bolag finner sig ur stånd att fullborda den stora och viktiga föreningslänken, så synes det för mig uppenbart, att staten bör lemna det biträde dertill, som nu blifvit föreslaget. Detta stora företag, som omfattar en längd af 45 mil, har ju hittills fått ett understöd af staten till bra ringa belopp, nemligen med blott 5,000,000 kronor. Ortintresset har likväl ganska storartadt uttalat sig genom de 14,000,000 och något derutöfver, som i aktier blifvit tecknade. Skulle nu detta företag icke kunna fullbordas, så kommer deraf stora svårigheter att uppstå till följd af den stora mängd af bolagets obligationer inom landet, uppgående till ett sammanlagdt belopp af omkring 24 å 25 millioner kronor, hvilka derigenom komme att ligga nästan räntelösa. Det är alldeles klart att, om denna bana icke fullbordas, de tillfälliga förhållanden, som af en föregående talare nyss omtalades, lätt kunde blifva regel, så att obligationer, som nu sålts till 58 procent, fölle ännu mer i kurs. Och det är fara värdt, att en sådan minskning i värdet af denna stora massa obligationer skulle högst skadligt inverka på penningställningen i öfrigt inom landet. Om banan icke fullbordas så komma de millioner, som redan nedlagts på densamma, att fortfarande ligga räntelösa och kanske till stor del försvinna. Man

*Om låne-
understöd åt
Bergslager-
nas jernvägs-
aktiebolag.
(Forts.)*

befinner sig här i ännu sämre ställning än då en redan färdig bana måste öfvergifvas, ty i senare fallet är dock ett resultat vunnet, hvaremot i förra fallet de nedlagda millionerna ej medföra någon fördel för det allmänna. Det är således en betydlig skilnad på sådana jernvägsbolag som ramla sedan de hunnit fullborda företaget, och dem som måste afbryta företaget i ofullbordadt skick. Ty de förra hafva ändock förmått att åstadkomma någon effekt för det allmänna. För de senare åter äro medlen rent af bortkastade.

Vidare är, såsom en talare nyss nämnde, bandelen Kihl—Trollhättans fullbordande beaktansvärdt med anledning deraf att på denna bandel utmynnär den genom Dalsland anlagda banan till Norge. Då staten redan visat sitt stora intresse att få denna senare bana till stånd genom att till densammas understöd anslå en million kronor och då från Norges sida stora bidrag lemnats till samma bana dels genom aktieteckning och dels genom Stortingets och Fredrikshalls kommuns lemnade penningeförsträckningar, så bör väl svenska staten tillse att såväl dess eget som det norska intresset för denna bana icke blifver gäckadt derigenom, att banan icke erhåller någon anknytningspunkt med det svenska jernvägsnätet. Denna från Norge kommande bana skulle komma att sluta vid Wenern och sålunda endast så länge sjöfarten på denna sjö är öppen deröfver kunna ställas i någon förbindelse med andra jernvägar inom Sverge. Men den ständiga och direkta förbindelsen dem emellan året om skulle ej ävägabringas.

Man fruktar att om Riksdagen nu skulle till denna banas bygande bevilja den försträckning, som här är i fråga, skulle intressenter i öfriga jernvägsbolag och andra industriella företag, som för närvarande befinna sig i betryck, uppträda med anhållan om statsbidrag. Det är naturligtvis mycket möjligt att sådant kommer att inträffa, ty tiderna äro nu onda. Men här är dock fråga om en jernväg på 45 mil med en anläggningskostnad på 55 millioner; och något dermed jemförligt lärer väl ingen annan kunna uppgifva såsom skäl för sin begäran om statsunderstöd.

Det förhåller sig för öfrigt så med denna Bergslagsbana, att den är delad i vissa sträckningar, af hvilka den ifrågavarande från Kihl till Göteborg bildar ett helt för sig. Således kan man säga att det begärda understödet afser att fullborda en särskild bana. Och det är ju icke ovanligt att enskilda jernvägsföretag, innan de påbörjas, erhålla statsbidrag. Hvad skulle det då ligga för fara uti att på samma sätt understödja äfven det nu ifrågavarande företaget? Om staten nu lemnar de begärda 6,780,000 kronor och dertill läggas de fem millioner, som förut lemnats såsom statsbidrag för banan i dess helhet, så utgör detta inalles omkring 11 millioner kronor. Detta belopp utgör allenast en femtedel af hela anläggningskostnaden 55 millioner. Och äfven om man tillika tager med i räkningen upplupna räntor, så kan man i alla fall säga att staten allenast bidragit med på sin höjd $\frac{1}{4}$ af hela denna anläggningskostnad. Om vi då jemföra denna bana med andra, t. ex. Borås—Herrljunga—Uddevalla-banan, så utgör denna senare bana

12⁶/₁₀ mil och har kostat, såsom jag vill minnas, 6,900,000 kronor. Härtill har staten bidragit med 4,617,000 kronor, eller i en betydligt högre proportion än i fråga om bergslagsbanan.

Reservanterne invända nu att staten aldrig tillföre lemnat lån emot obligationer. Men jag kan icke finna någon fara deri. Obligationerna lemna ju i alla fall säkerhet och äro i regeln att betrakta såsom alldeles enahanda med reverser, med den skilnad dock att obligationerna äro sins emellan i afseende på säkerheten likställda, men om en revers utfärdas, så utgår den med betalningsrätt efter obligationerna.

Man har äfven ansett att svårigheten vid statsregleringen skulle uppstå genom den utlottning af obligationerna som skulle ifrågakomma. Jag ber att härvid få erinra att utlottningen sker i Juli månad, och när påföljande Riksdag sammanträder känner man resultatet af utlottningen och kan rätta sig derefter vid statsregleringens uppgörande. Och den svårighet som möjligen härvid skulle uppstå på grund af ett så jämförelsevis ringa belopp som sex millioner kan icke vara synnerligen afsevärd.

Vidare skulle enligt reservanternas förslag, kommuner och landsting ställa säkerhet för det ifrågavarande låneunderstödet. Här har redan förut framhållits de stora svårigheter som med dylika förbindelsers åvägbringande äro förenade. Och det är uppenbart att under närvarande förhållanden är byggnadsarbetets fortsätande beroende derpå, att Riksdagen uttalar sig gynnsamt för det föreslagna biträdet till banan och att detta ej göres beroende af landstings och kommuners beslut i afseende på ansvar för återbetalningen. Jag har hört sägas, att om penningar redan nu blefve tillgängliga, skulle banan innan årets slut kunna blifva till största delen railsbelagd, broar och balustrader dervid dock undantagna. Och när så stora insatser i företaget redan blifvit gjorda, måste det vara synnerligen fördelaktigt att så snart som möjligt få företaget till stånd, så att det kommer att gifva sin inkomst.

Man har äfven anfört att det icke vore skäl att köpa dessa obligationer till nittio procent, emedan det vore föga sannolikt att staten skulle få igen sina penningar. Men äfven om så skulle ske, hvilket ju icke står i menskelig makt att bestämdt förutsäga, så undrar jag, om den uppoffringen i alla fall skulle vara synnerligen afsevärd i förhållande till det stora resultat, som genom banans fullbordande skulle vinnas. När denna 45 mil långa bana blifvit fullbordad, uppgå skulderna å densamma inalles till 41,000,000 kronor, eller 900,000 kronor per banmil.

Nu bör man komma ihåg, att detta företag icke är att betrakta såsom ett vanligt litet sådant. Dessutom är det med sin rullande materiel nästan fullfärdigt; men icke nog dermed, utan der är beräknadt åvägbringas ganska storartade reparationsverkstäder, på det att banan skall kunna reda sig sjelf i detta hänseende. Allt detta gör att inkomsten till räntan och amortering på en skuld af 900,000 kronor per mil synes böra kunna erhållas.

Alldeles ointresserad för min enskilda del, emedan jag hvarken eger några obligationer eller aktier i denna bana, och emedan jag

Om låneunderstöd åt Bergslagens jernvägsaktiebolag.
(Forts.)

*Om läns-
understöd åt
Bergslager-
nas jernvägs-
aktiebolag.
(Forts.)*

för öfrigt bor i en bergslagsort, som till följd af sitt läge alldeles icke har att emotse någon trafik på denna bana, ser jag frågan från synpunkten af dess vigt för det allmänna; och då jag ser de enormt stora krafter, som för bergslagsorternas transporter fordras samt tillika vet den stora längd, som denna bana har att passera genom bergslager och skogsorter, så ligger det för mig ganska nära till hands att supponera, att denna bana skall komma att bära den ränta, som behöfves för att kunna uppehålla dessa obligationer, förutsatt nemligen, att den får vara i verksamhet några år, samt att vi åter komma in i någorlunda goda tider, så att icke industrien kommer att fortfarande få laborera under det svåra betryck, som det nu rådande; ty om nu varande förhållanden skulle fortfara 5 å 10 år till, kan man naturligtvis alls icke beräkna huru förhållandena komma att ställa sig.

Af de skäl, jag sålunda haft äran anföra, förenar jag mig med dem, som yrkat bifall till Utskottets förslag.

Herr Biesert: Ehuru jag af två föregående talare blifvit till allra största delen förekommen i afseende på det, som jag hade ämnat yttra, så vill jag dock, eftersom jag har ordet, i största korthet angifva de skäl, som äro för mig bestämmande för att med min röst bifalla Utskottets föreliggande förslag. Men, innan jag inlåter mig på sjelfva saken, ber jag att få för Kammaren gifva tillkänna, att den ort, som jag har äran att tillhöra och representera, ingalunda är på något sätt berörd af ifrågavarande jernbanesträcker och att icke heller jag sjelf vid dem är fästad genom några enskilda intressen, vare sig i egenskap af obligationsinnehafvare, aktie-egare eller på annat sätt. Jag finner mig föranlåten att göra ett sådant tillkännagifvande — ehuru det borde vara för hvarje representant öfverflödigt — af den anledning, att, då jag vid ett föregående tillfälle talat för beviljandet af ett äskadt anslag till en annan jernvägsanläggning, så hade jag sedermera det obehaget, att från en och annan ledamot af denna Kammare höra den frågan till mig framställas, huruvida nämnda jernväg komme att gå förbi min egen dörr. Således är det till förekommande af dylika spörsmål, — hvilka, om de än icke innefatta en direkt förebråelse, dock måste vara för en representant obehagliga och förnärmande, — som jag funnit mig föranlåten att på förhand gifva tillkänna den ställning, jag i detta hänseende intager till föreliggande fråga.

Af Utskottets utlåtande kan man finna, med hvilka resurser detta stora enskilda företag, hvilket ojemförligt är det största, som förekommit i vårt land, inledt sin verksamhet. Om man tager i betraktande de gynsamma konjunkturen, som då vore rådande och de goda papper, som bolaget då hade att erbjuda såsom säkerhet, så tror jag att ingen kan säga, att affären inleddes på osunda och origtiga grunder, eller att dervid ställes för stora förhoppningar på framtiden. Jag behöfver icke upprepa dessa summer, hvarmed bolaget började sin verksamhet, enär de finnas upptagna i Utskottets utlåtande sid. 2. Nu har dock inträffat, att, oaktadt

dessas enligt min uppfattning solida grunder, bolaget dock kommit i förlägenhet med afseende på medel till företagets slutliga genomförande — en förlägenhet, hvilken icke torde hafva varit övåntad — likasom den icke heller är obekant — med hänsyn till de ogynnsamma förhållanden, som under de sista två åren egt rum och hvilka utgöra ett ganska talande skäl för hvad som sålunda inträffat. Att bolagets angelägenheter varit omhänderhafda af en driftig och verksam styrelse, derpå torde, åtminstone efter min uppfattning, den omständigheten lända till bevis, att flere bandelar blifvit öppnade för allmän trafik långt före den i koncessionen bestämda tid och att arbetena derå äro utförda på ett sådant sätt, att dessa bandelar äro fullt jemförliga med statens egna banor. Sistnämnda omständighet, eller att arbetena äro utförda på ett solidt sätt, hvarigenom de kunna bestå för framtiden, utgör för mig ett bestämmande skäl, att bifalla Utskottets förslag. Hade deremot banorna varit bygda på ett slarfvigt sätt, så skulle jag funnit mig mindre manad dertill, när jag antager, att en illa bygd och slarfvigt tillkommen bana skulle komma att kräva så stora omkostnader att densamma icke kan för framtiden bära de betydliga underhållskostnader, som erfordras och ännu mindre ränta af sig. Dessutom ligger mycken stor vikt vid att banan blifver väl bygd, då man vet att densamma genomskär våra viktigaste bergslager, från hvilka hufvudsakligen tunga effekter komma att transporteras. Skulle Riksdagen icke bifalla Utskottets förslag, eller om Riksdagen rent afsloge detsamma, eller också bifölle reservanternas hemställan — hvilket jag skulle anse liktydigt med rent afslag — så skulle derigenom uppstå stora och oberäkneliga förluster, icke allenast för de orter, banan genomgår, och der man å densamma nedlagt betydliga kostnader, utan äfven för det allmänna; ty nämnda orter äro af så stor betydelse för vårt land, att företaget icke är att anse såsom endast ett enskildt intresse, utan af beskaffenhet att sammanfalla med statens intresse. Utom dessa omständigheter, som jag nu haft äran anföra, kommer dertill en annan olägenhet i händelse Riksdagen icke bifaller Utskottets hemställan att understödja bolaget i dess helhet, nemligen att efter all sannolikhet arbetena å banan komma att genast upphöra; och hvad blir följden deraf? Jo den, att 2,500 personer, som för närvarande äro vid banan sysselsatte, genast skulle blifva uppsagda och skilda från sina anställningar, samt följaktligen öka antalet af sysslösa arbetare, som vi redan förut hafva. Om bandelen emellan Kihl och Trollhättan icke fullbordas, hvad blir då vidare följden? Jo, den, att Dalslandsbanan, — hvartill Riksdagen för några år tillbaka lemnade ett understöd utan återbetalningsskyldighet af 1,000,000 kronor, skulle blifva så godt som totalt förfelad. Och förlusten skulle icke allenast drabba denna bana utan äfven den norska staten, som nedlagt på nämnda bana ett ganska betydligt kapital, uppgående till omkring en och en half million, som lemnats såsom lån. Dessutom blefve norr-männens beräkningar på en gen och snabb samfärdsel med Sverige och utlandet förfelad. Jag vill icke tro, att detta kan vara Riks-

*Om låne-
understöd åt
Bergslager-
nas jernvägs-
aktiebolag.
(Forts.)*

*Om låne-
understöd åt
Bergslager-
nas jernvägs-
aktiebolag.
(Forts.)*

dagens mening. Riksdagen står i moraliskt ansvar till norrmännen i det afseendet att denna bana må blifva fullbordad; ty, om icke Dalslandsbanan sätts i förbindelse med Sveriges jernvägssystem, så blir, såsom en talare redan sagt, följden den, att samfärdseln mellan brödrafolken kommer att stanna vid Venern. Det blir då visserligen möjligt att under sommartiden utsträcka denna samfärdsel vidare medelst andra kommunikationsmedel; men vintertiden blir denna slutpunkt endast en återvändsgränd, till följd hvaraf denna bandel icke skulle blifva af någon synnerlig nytta hvarken för Norge, eller för de orter, som bandelen kommer att genomgå. Man kan visserligen invända, att detta är ett enskildt affärsföretag, bildadt af ett enskildt bolag och att det således må blifva norrmännens ensak om de missträknat sig. Jag vill icke betrakta saken på detta sätt. Jag tror, att det är af synnerlig vikt och betydelse för hela vårt land, att få snabbare och säkrare kommunikationer med brödralandet, äfvensom att risken icke skall blifva särdeles stor, ifall goda — om än icke så goda som förr — och normala tider åter inträffa. Under antagande af att dessa tider skola återkomma är jag af den åsigt, att Bergslagsbanan i en framtid skall förränta sig och amortera skulderna. Jag tror jemväl, att en lifligare samfärdsel med brödrafolket skall blifva af stor betydelse icke allenast i ekonomiskt, utan äfven i unionelt hänseende, samt åstadkomma att brödrafolken sammansmälta till ett folk, och att lättade kommunikationer skola utjemna de missförhållanden, som i forna tider egt rum samt att Kölen, som nu skiljer länderna åt i geografiskt och nationelt hänseende, skall, om allt utvecklar sig sundt, blifva endast en geografisk skiljemur, och att den skilnaden mellan folken i nationelt hänseende, som den upprest, inom en icke långt aflägsen framtid skall blifva blott ett minne.

Reservanterne hafva här föreslagit, att Riksdagen skulle bevilja bolaget det i fråga satta lånebeloppet mot garanti af vederbörande kommuner. Detta förslag är, såsom jag nyss nämnde, efter min uppfattning, liktydigt med rent afslag; och i fall jag skulle se mig försatt i den nödvändigheten att rösta emellan reservanternas förslag, å ena sidan, och rent afslag å Utskottets hemställan, å den andra, så skulle jag obetingadt rösta för det senare; ty jag kan ingalunda vara med om att inkasta kommunerna i ett så våldligt företag som detta och belasta dem med garantier för så lång tid, som den, hvarom här är fråga. Vidare förekommer den praktiska olägenheten att affären icke blir klarerad förr än i höst och att jag icke vet något sätt, huruledes fördelningen af nämnda garanti emellan de olika kommunerna skall ega rum. Visserligen har man hufvudsakligen syftat på Göteborgs kommun; men denna kommun har, såsom vi nyss hörde från statsrådsbänken, redan visat så mycket intresse för det stora företaget, att man af detta samhälle icke gerna kan fordra mera uppoffringar.

Jag skall nu be att med några få ord få antyda de fördelar, som genom bifall till Utskottets förslag skulle tillskyndas landet

i allmänhet. Ingen kan väl förneka, att landet under de senare åren gått framåt i odling, i industri, med ett ord i allmän välmåga; och lika litet torde någon kunna neka, att detta till största delen varit en följd af lättade kommunikationer. Men jernvägarne hafva icke allenast i ekonomiskt hänseende medfört fördelar, de hafva äfven underlättat möjligheten för landets invånare att hastigt och billigt förflytta sig från en ort till en annan, att komma utom den lilla tränga krets, der man sjelf är bosatt, till andra vidsträcktare och sålunda vidgat synkretsen hos folket och höjt dess intelligens. Och den vinsten är för mig af stor betydhet. För några år sedan var jag närvarande vid invigning af en bro öfver Sarpfossen i Norge. En ännu lefvande stor norsk statsman yttrade vid detta tillfälle följande ord: "Vi må blive et reisende Folk". Jag önskar för min del lifligt att detta må blifva en sauning äfven hvad oss svenskar beträffar, i den meningen att vi genom resorna må lära känna hvarandra och i synnerhet vårt grannfolk på andra sidan Kölen bättre än hittills.

Herr Liss Olof Larsson nämnde, att han var mycket missnöjd med sättet, hvarpå bolaget hittills gått till väga vid jernvägens byggande. Ingen må förundra sig häröfver, som känner anledningen till Herr Liss Olof Larssons missbelåtenhet; men rätta sättet att godtgöra bolagets fel att icke hafva börjat jernvägsanläggningen mellan Domnarfvet och Insjön, torde dock väl icke vara att, såsom Herr Liss Olof Larsson, vilja beröfva bolaget möjligheten att rätta felet genom att neka det nu ifrågavarande understödet, utan tvärt om att genom anslagets beviljande sätta bolaget i stånd att i sinom tid kunna fullborda äfven nämnda grenbana.

Herr C. F. Toll: Jag skall icke ingå i någon kritik af de föreslagna olika sätten att underlätta utförandet af detta företag, antingen det bör ske genom öfvertagande af bolagets obligationer eller genom försträcktande af kontant lån, då denna sak redan blifvit af flere talare utvecklade. Jag skall icke heller yttra mig om reservanternas förslag, ehuru jag vågar säga, att jag skulle anse det för högligen olyckligt, om från Riksdagen initiativ skulle tagas till ett sådant tillvägagående, hvarigenom Riksdagen skulle uppmuntra landsting, kommuner och enskilda att iklåda sig garanti för de skulder, hvari bolag häfta till staten. Vi äro helt visst redan alltför mycket inne på den banan, och staten bör icke sjelf vara den som dertill vidare uppmuntrar.

I afseende på de skäl, som blifvit framhållna för bifall till det begärda låneanslaget tror jag, att dessa skäl redan förut blifvit så fullständigt utvecklade, att jag icke kan behöfva vidare yttra mig deröfver. Jag tror dock, att då man så mycket talat om den betryckta ställningen i landet — hvilken dess värre nog har sin fulla verklighet och som helt visst icke skulle afhjelpas genom ett afslag — äfven deri kan ligga ett kraftigt skäl för lånets beviljande. Flera andra fall att förtiga, torde det icke heller vara nyttigt och godt för den allmänna ställningen i landet om

Om låneunderstöd åt Bergslagens jernvägsaktiebolag.
(Forts.)

Om låne-
understöd åt
Bergslager-
nas jernvägs-
aktiebolag.
(Forts.)

helt plötsligt två à tre tusen arbetare lössläppas utan utsigt att vidare kunna försörja sig, hvartill ingen möjlighet gifves under de svårigheter, hvarmed industrien för närvarande kämpar.

Såsom ytterligare skäl för bifall till Utskottets förslag har blifvit framhållet norrmännens förhållande till denna fråga. Äfven detta anser jag var ett talande och i vågskålen tungt vägande skäl för Utskottets förslag.

Hvad jag emellertid, då jag begärde ordet, önskade särskildt framhålla och ytterligare, än hvad redan skett genom min granne här till höger, betona, var den omständigheten, att bolaget iklädt sig förbindelse att bygga en bibana i Dalarne, nemligen mellan Domnarfvet till Insjön. Genom detta åtagande vann bolaget ytterligare tillskott i aktieteckningen, med hvilket tillskott bolaget till ej oväsentlig del rört sig. Dessutom vanns för bolaget den fördel, att andra hindrades från att söka koncession på utförandet af detta arbete, ett hinder som står fortfarande orubbadt kvar och, som jag befarar nog också fortfarande kommer att stå der. Bolaget har dock sedermera, som det synes mig, tydligen sökt att komma ifrån fullgörandet af denna sin åtagna förbindelse. Det begärde till en början endast upskof med förbindelsens uppfyllande. Med anledning af denna begäran infordrades utlåtanden icke allenast från Konungens Befallningshafvande i orten utan och från ortens befolkning. Sedermera, sedan utlåtandena afgifvits, och bolaget i sammanhang dermed åtagit sig att inom 1882 års utgång fullborda den ifrågavarande bandelen, har bolaget numera, såsom man af Utskottets betänkande finner, bestämdt förklarat, att det saknar tillgångar till utförande af detta arbete. Å sidan 15 i Utskottets betänkande förekommer dessutom följande uttalande: "Antagligt är, att bolaget, äfven om det nu begärda statsbidraget erhålles, måste till lägligare tid uppskjuta anläggningen af bibanan till Insjön". Jag ber Herrarne lägga märke till ordet *lägligare tid*. Jag håller för min del före, att Utskottet bort hafva sig angeläget att tillse, hvad som förut i denna fråga skett, och huruvida icke genom bolagets försök att till en obestämd framtid uppskjuta fullgörandet af sin skyldighet att bygga denna bandel, något annat statsintresse kan komma att lida skada. I samma trakt finnes nu under byggnad en annan enskild jernväg, som erhållit i statsanslag två och en half miljoner kronor, och jag tror mig icke säga för mycket, då jag antager, att denna bana till icke oväsentlig del framkallats just med hänsyn till, att denna Insjöbana skulle bringas till verkställighet. Det synes mig också, som, ifall nu beviljades bolaget en förstärkning af 6,078,240 kronor och bolaget således blir satt i tillfälle att fullborda huvudbanan mellan dess båda ändpunkter, det mycket väl kan beväras, att bolaget också fullföljer byggandet af bibanan Domnarfvet — Insjön t. ex. inom 1882 års utgång, eller det årtal, inom hvilket bolaget för icke mera än ett år sedan sjelfmant utfäste sig att hafva denna bandel färdig. Jag antager detta så mycket hellre, som bolaget redan färdigbyggt en annan bibana, nemligen Daglösen—Filipstad, hvilken, såvidt jag kunnat finna, icke ingått i bolagets koncession.

Tillföljd af hvad jag nu haft äran yttra framgår, att då jag för min del ämnar med min röst biträda Utskottets förslag, jag likvisst gör detta under vilkor att ett tillägg göres i den så kallade klämman, så att denna må erhålla följande lydelse: "Att Kongl. Maj:ts förevarande nådiga proposition må på det sätt bifallas, att Riksdagen beslutar, att, derest det för byggande af, bland annat, en bredspårig jernväg emellan Falun och Göteborg bildade Bergslagens Jernvägsaktiebolag tillförbinder sig att så bedrifva arbetet på denna bana, att de till allmän trafik ännu icke öppnade delarna deraf kunna, efter i Kongl. Kungörelsen den 11 December 1874 föreskrifven, besigtning till sådan trafik upplätas senast inom utgången af år 1880, samt i sammanhang dermed att kraftiga garantier utfästas för fullgörande af bolagets öfriga åtagna förbindelser inom viss föreskrifven tid, för statsverkets räkning må inköpas af bolaget utfärdade, till dess upplagda obligationslån å 36 millioner kronor hörande fem procent obligationer å 6,753,600 kronor efter en kurs af nittio procent å nominella beloppet, motsvarande ett pris af 6,078,240 kronor, att öfvertagas och utgå med tre millioner kronor under innevarande år och med återstoden under år 1879, allt på de tider och under de vilkor, Kongl. Maj:t närmare bestämmer samt under det förbehåll i öfrigt, att det för obligationerna utbetalta belopp skall användas för jernvägsarbetets bedrifvande och ingalunda må inberäknas bland sådana bolagets tillgångar, hvaraf utdelning särskildt till innehafvare af aktier i serien litt. B må ega rum."

Om läneunderstöd åt Bergslagens jernvägsaktiebolag.
(Forts.)

Jag anhåller vördsamt om proposition på detta mitt yrkande.

Herr Nils Pettersson: Jag begärde ordet endast för att så kort som möjligt gendrifva det under diskussionen så ofta framställda påståendet, att denna bana skulle vara af så stor betydelse till följd af sin stora längd, 45 mil, att den borde betraktas såsom en statsbana och att den berörde så vidt skilda trakter, att den framför andra enskilda banor borde komma i åtnjutande af statsunderstöd, allrahelst som, om det nu ifrågasatta anslaget beviljades, bolaget ändå icke skulle af staten i lån hafva bekommit mera än en fjerdedel af hela byggnadskostnaden. Må vara att så är förhållandet. Men hvarför icke då lemna äfven andra enskilda jernvägsföretag en fjerdedel af anläggningskostnaden i statsbidrag? Deras anspråk på statens hjälp kunna, efter min tanke, hafva fullt ut lika stora skäl för sig som det nu ifrågavarande bolagets. Visserligen är det sant att, såsom här framhållits och jag äfven medgifvit, bergslagsbanan genomlöper långt större del af riket, än någon annan enskild jernbana, men i alla fall kan väl ändå en mindre bana, exempelvis den i min hemort som blott är fem mil lång, vara af relativt lika stort intresse för orten, som denna 45 mil långa jernväg för de orter den genomlöper och derföre äfven vara lika mycket förtjent af ett relativt till anläggningskostnaden lika stort bidrag som bergslagsbanan. Bergslagsbanan har redan fått ett statsanslag om 5,000,000 kronor. Många andra enskilda jernvägar finnas deremot,

*Om låne-
understöd åt
Bergslager-
nas jernvägs-
aktiebolag.
(Forts.)*

som måst byggas utan det ringaste understöd af staten, fastän de dertill kunnat vara lika mycket berättigade med hänsyn till deras vikt och betydelse för orten, som bergslagsbanan för sin ort. Så har t. ex. förhållandet varit med Kalmar—Emmaboda jernvägen; den har byggts utan ett enda öre statsanslag, vare sig med eller utan återbetalningsskyldighet, ehuru anhållan derom hos regeringen framstälts. Bergslagsbanan och Kalmar—Emmabodabanen började att byggas nästan samtidigt, lån söktes ungefär vid samma tid för båda anläggningarne hos Kongl. Maj:t. Kalmar-jernvägen behöfde utan tvifvel långt mera ett statsunderstöd än bergslagsbanan, men den förra fick intet, den senare deremot 5.000,000 af de tio, som Riksdagen kort förut stält till Kongl. Maj:ts disposition för understöd af enskilda jernvägsanläggningar. Vi hafva fått bygga våra 5 mil jernväg utan ett öres hjälp dertill af det allmänna, men bergslagsbanan, hvars bolag dock otvifvelaktigt förfogat öfver i förhållande till anläggningskostnaden vida större tillgångar, har fått och skall få sammanlagdt ungefär en fjerdedel af anläggningskostnaden genom statens melankomst. Der stora och mäktiga enskilda intressen finnas som verka, ser man således att staten icke är ohjelpersam, men väl der intresset är svagt, ehuru lika berättigadt som det mäktigare. Det allmänna intresset fordrar, säger man, statens mellankomst, ty banan genomlöper icke färre än fem provinser. Ja detta, de fem länens intresse är, fruktar jag, så mäktigt, att det går derhän att äfven dessa sex millioner, hvarom nu är fråga, komma detta intresse till godo, om icke förr åtminstone vid den gemensamma voteringen; men icke är dermed bevisadt att detta intresse äfven är statens, icke ens om, hvilket jag ingalunda anser otroligt, det skulle lyckas detta intresse att än ytterligare blifva af statskassan bisprunget. Så har det tillgått i jernvägsfrågor alltsedan 1858, men om det är en lycka för samhället, blir en annan fråga, ty resultatet blir, att de stora bolagen rivna till sig statens penningar, och att de små bolagen och mindre intressena få nöja sig med att betala sina egna jernvägar och dertill medelbart genom staten understödjda de större. Kan detta vara rättvist?

Jag har nu hvarken tid eller lust att egna hela vårt jernvägssystem en allmän och genomgående kritik, ehuru det är ett ämne, hvarom mycket kunde sägas. Jag tror likväl, att en hvar, som vill egna en allvarlig tanke åt dessa förhållanden, bör inse, att tiden nu är inne att åtminstone på något sätt sakta sig i bugterna, såvidt man icke skall gå sin undergång till mötes.

Man har äfven i dag här framhållit, hurusom en representant borde yttra sig för förslaget för det allmänna intressets skull. Jag frågar då: hvad är det allmänna intresset? För min del anser jag, att statens intresse, är detsamma som det allmännas intresse, och min tro är, att hvarje riksdagsman bör anse sig vara statens målsman och icke sin egen eller något ortintresses. Och jag kan aldrig få i mitt hufvud, att det kan vara med statens intresse förenligt att efter en kurs af 90 procent inköpa obligationer, som man med visshet vet icke äro värda mera än femtio pro-

cent. Det är tydligen ett sätt att vilja bedraga staten. Har staten råd att skänka enskilda jernvägar en viss summa, så — à la bonne heure — må den göra det; men i sådant fall skall man göra dem alla lika rättvisa. För min del tror jag dock icke, att staten har råd till en sådan uppoffring; och jag nödgas fördenskull yrka afslag på denna punkt.

Men här finnes äfven ett annat skäl för afslag; och det är, att Riksdagen förut beslutat anvisa tio millioner kronor till understöd åt enskilda jernvägsbyggnader, hvilket beslut man väl åtminstone icke nu bör frångå. Men då i den ställning, denna fråga för närvarande befinner sig, samt då jag vet, att det är en verksam person inom Elfsborgs län, som står i spetsen för detta jernvägsföretag, hvilken vanligen haft god tur i jernvägsfrågor — jag fruktar, att han nog äfven denna gång drifver igenom åtminstone Utskottets förslag — nödgas jag, troligen för att icke vara alltför hopplös om framgång åt mina åsikter, vid en blifvande votering lemna min röst för reservanternas förslag, ehuru jag anser, att ett afslag å alltsammans vore det rättaste.

Herr Key: Jag tillstår öppet, att jag under min förflutna riksdagsmannabana sällan har med större tvekan gått att bestämna mig i någon fråga än i den nu föreliggande. Så många skäl för och emot finnas äfven såväl å ena sidan som å den andra, att, om man fullföljer dessa olika spörsmål åt de olika håll, de leda, man slutligen, åt hvilketdera hållet det än bär, kommer till ett djup, der ingen räcker botten. Det har, säger jag ännu en gång, varit med den största tvekan jag öfverlagt med mig sjelf om hvilket beslut jag i de föreliggande frågorna borde fatta, men sedan jag en gång bestämt mig, har jag, såsom vanligt, gjort det fullt ut; och då jag hade att välja emellan tre olika alternativ, nemligen reservanternas förslag, Herr Liss Olof Larssons yrkande, och Utskottets hemställan, har jag bestämt mig för det sistnämnda, för hvilket val jag skall anhålla att nu få anföra några skäl.

Hvad då först beträffar reservanternas förslag så ber jag att få fästa uppmärksamheten på, att detta förslag, på sätt äfven förut blifvit anmärkt, i sjelfva verket endast är ett indirekt afslag. Reservanternas säga nemligen å pag. 19 och 20, efter det de omtalat, huruledes den nådiga propositionen "innehåller skäl för det sökta statslånets beviljande", samt huruledes det är önskligt, att denna bana får understöd, och att den dertill är berättigad, i den slutliga klämman, att Utskottet borde tillstyrka beviljande af ett låneunderstöd mot en årlig ränta af $5\frac{1}{2}$ procent och mot en säkerhet, bestående af kommuners, landstings eller andras ingångna ansvarighet, som skulle vara af Kongl. Maj:ts pröfvad och godkänd senast den 1 nästkommande November. Nu har Herr Statsrådet och Chefen för Civil-departementet förut, såsom det synes mig, fullkomligt klart ådagalagt svårigheten för Göteborgs stad att kunna ikläda sig vidare förbindelser för denna bana; men dertill kommer också hvad äfven af andra talare på-

Om låneunderstöd åt Bergslagens jernvägsaktiebolag.
(Forts.)

Om läne-
understöd åt
Bergslager-
nas jernvägs-
aktiebolag.
(Forts.)

pekats, den ytterligare svårigheten dels att det torde blifva föga sannolikt att landstingen kunna förena sig om ett gemensamt beslut, dels ock att dessa landsting komma att sammanträda vida senare än som kan vara för detta ändamål gagneligt. De flesta landsting, mine Herrar, sammanträda den 3:dje måndagen i September; och sedan de fattat sina beslut, återstår icke lång tid till den 1 November. Dessutom är icke antagligt, att någon af dessa särskilda kommuner, landsting eller enskilda personer skulle gå de andra i förväg utan, då de alla äro uppräknade och särskildt nämnda, är det troligt, att de skulle komma att i denna fråga invänta hvarandra och fatta ett gemensamt beslut, vare sig om bifall till eller afslag på det föreslagna villkoret. Under så beskaffade förhållanden, mina Herrar, är det omöjligt, att deras beslut kunna blifva kända samt af Kongl. Maj:t pröfvade och godkända före den 1 nästkommande November; och vi veta litet hvar — det är en offentlig hemlighet — att så länge *kan icke* detta företag vänta på sin dom.

Herr Liss Olof Larsson har deremot yrkat rent afslag; och jag får säga att han i det fallet står på en, enligt min tanke, starkare och säkrare grund än de öfrige reservanterna, ty han säger öppet och rent ut, att han icke vill bevilja några pengar alls för ifrågavarande ändamål, under det att reservanternas förslag deremot innebär, såsom jag förut sagt, ett indirekt afslag. Jag vill nu icke ingå vare sig i pröfning eller vederläggning af de skäl till missnöje som den ärade representanten från Dalarne kan hafva öfver det sätt, hvarpå hans ortintresse tillgodosetts. Härmed må vara huru som helst, så är dock företaget i och för sig sjelft af den beskaffenhet att man bör förbise det mindre, enskilda intresse, som möjligen derigenom kan hafva varit förorättadt, för det stora hela, som ovilkorligen och snart kräfver ett understöd. Jag vill dessutom till den ärade representanten göra en hemställan som finner sitt uttryck i den gamla historien om en domare som, då han skulle förhålla en person för det att han slagit ihjäl en annan, använde dessa ord: "om du slår ihjäl mig först, icke får jag derföre sedan slå ihjäl dig". På ett sådant sätt skulle man gå tillväga om man, derföre att Dalarnes ortintresse möjligen blifvit förorättadt, ville afslå allt understöd till Bergslagsbanan.

Jag kommer nu till de af Utskottet uppställda villkoren för den ifrågavarande hjälpens beviljande, och ber att med några ord få taga dem i försvar. Man hade klandrat dessa vilkor, bland annat derför att derigenom skulle väg öppnas för öfriga enskilda jernvägar att plottra på staten sina dåliga obligationer. Det kan visst vara möjligt att försök framdeles skola göras, det kan möjligen komma att befinnas både nödigt och statsklökt att hjälpa en eller annan jernväg, och att detta *kan* blifva den ena af de vidtutseende vägar hvarom jag i början antydde; men, skall man för denna hjälp fordra *samma* kompetensvilkor som för den nu ifrågavarande Bergslagsbanan, lär korrekтивet icke heller komma att saknas, ty någon annan med denna jemförlig enskild bana

finnes icke, och den är den enda om hvilken någon Kongl. proposition föreligger. Man har vidare sagt att, om staten skall köpa ifrågavarande obligationer efter en kurs af 90 procent, detta vore detsamma som att gifva bolaget en skänk samt att det vore olämpligt att i detta fall bort gifvas någonting. Hvad har då, må jag fråga, denna bana fått förut i understöd af staten? Jo, svarar man, 5 millioner i lån, och nu är ju fråga om att köpa bolagets fem procents obligationer till ett belopp af något öfver 6 millioner mot en kurs af 90 procent å nominella beloppet. Anser man nu att dessa obligationer *icke* på långt när äro värda 90 procent, så medgifver jag, att man genom detta köp till en del bereder bolaget en större gåfva; men äfven *om* så blir förhållandet, kan jag icke finna att deri egentligen ligger något så oresonligt. Flera af våra smärre enskilda jernvägar hafva ju förut fått statsanslag utan återbetalningsskyldighet, såsom t. ex. Oskarshamn—Nässjöbanan, Karlskrona—Wexjöbanan m. fl. Hvad blefve nu följden af bifall till Utskottets förslag? Jo, att bergslagsbanan som förut fått ett statslån af 5 millioner skulle i utbyte mot sina osålda obligationer erhålla ytterligare 6 millioner, eller tillsammans 11 millioner, hvilken summa är endast 20 procent af hela anläggningkostnaden, *55 millioner kronor*. Jag vill för ett ögonblick antaga att hälften af dessa 6 millioner äro att anse som bortskänkta penningar. I sådant fall har denna bana fått 3 millioner i present och 5 millioner i låneunderstöd. Vore detta så oerhördt för mycket? Vi hafva flera andra enskilda jernbanor, synnerligast de äldre, som fått låneunderstöd på särdeles billiga villkor af staten från 33 å 50 ända till 66 procent eller två tredjedelar af hela anläggningkostnaden; och dessa banor hafva visserligen berört viktiga ortintressen, men hafva dock icke på långt när varit af den allmänna betydelse som nu ifrågavarande jernväg.

Flere talare hafva särskildt betonat att denna banas fullbordande skulle vara af stor vigt äfven för Norge. Jag ber derföre att ytterligare få upptaga denna fråga till belysning, och detta så mycket hellre som jag för en tid sedan från en af Norges mest aktade och framstående män fått emottaga ett bref, hvaruti framhölls den stora vigt denna banas fullbordande skulle innebära för Norge. Jag telegraferade kort derefter till Kristiania och frågade brefskrifvaren, om han tillåte mig att offentliggöra brefvets innehåll, samt fick derpå ett jakande svar. Jag tror mig derföre icke begå någon indiskretion, då jag nu för Kammaren uppläser en del af detta bref, hvaraf framgår hvilken betydelse stora Bergslagsbanan synes ega äfven för Norge. I detta bref heter det, bland annat, sålunda: "På den sista tiden har i Norge utbredd sig den föreställningen att svenska Riksdagen och synnerligen Andra Kammaren skulle vara sinnad neka anslaget till stora Bergslagsbanan. Det skulle vara liktydigt med att sagda bergslagsbanas fullbordande mellan Kihl och Göteborg blir uppskjuten så länge att Dalslandsbanan, som från riksgränsen skall föras till Mellerud eller en annan punkt på Bergslagsbanan, när denna blir

Om låneunderstöd åt Bergslagsbanans jernvägsaktiebolag.
(Forts.)

Om låne-
understöd åt
Bergslagen
nas jernvägs-
aktiebolag.
(Forts.)

färdig, icke skall ega någon anslutningspunkt till den sistnämnda banan, icke skall finna nämnda bana farbar och som följd deraf endast får betydelse för Dalsland och dess förbindelse med Fredrikshald, då deremot planen vid dess anläggning var, att den genom sin sammanbindning med Bergslagsbanan skulle sätta alla de delar af Sverige som den sistnämnda banan genomlöper i förbindelse med Norge, och derigenom för Norge öppna en kortare samfärdselled mellan Norge och det europeiska fastlandet. Med denna bana eger det ensamt stående förhållandet rum att den, bygd uteslutande genom svenska landsdelar, dock till öfvervägande största delen anlägges med medel, som dels aktieteckning af norska kommuner och enskilde åvägabragt, dels genom omedelbara lån från norska staten och Fredrikshalds stad eller genom lån af denna kommun garanterade — och endast i mindre mån med svenska penningar.

Enligt kostnadsberäkningen förelagd Norska Stortinget 23 Maj 1876 skulle Dalslandsbanan komma att kosta			4,800,000.
Häraf har svenska staten tecknat:.....	1,000,000		
Svensk aktieteckning Elfsborgs landsting, enskilde:	220,000	1,220,000.	
Fredrikshald dels direkt till Dalslandsbanan, dels öfverflyttad teckning från norska Smaalenenesbanan:	1,450,000		
Norska kommuners och enskildes aktieteckning:	220,000		
Lån af norska staten (5 procent, 40 års återbetalning):	1,500,000		
Lån af Fredrikshalds kommun:	500,000	4,890,000.	

Af hela anläggningsskapitalet till denna uteslutande genom svenska landsdelar bygda bana har från svensk sida tillkommit $\frac{3}{12}$; enskilda norska bidrag utgöra $\frac{4}{12}$ och norska statens samt Fredrikshalds lån $\frac{5}{12}$. Summa $\frac{9}{12}$:delar.

Det skulle vara beklagligt om gagnet af ett företag, som åstadkommits genom bidrag af båda brödrafolken skulle gå förloradt derigenom att den förutsättning, som betingat anläggningen af banan — nemligen dess anknytning till en bana som Bergslagsbanan, skulle visa sig illusorisk, derföre att denna sistnämnda bana ställdes efter andra banor med uteslutande svenska intressen. Det var efter stora betänkligheter som Norska Stortinget och norska kommunerna, mot de vanliga reglorna för en statsushållning, dels genom lån dels genom aktier understödt en bana som uteslutande bygges på ett annat lands område. Stat, som kommuner fattade detta beslut under den vissa förutsättning, att Sverige å sin sida skulle åstadkomma den förbindelsen med svenska bansystemet som kan göra Dalslandsbanan till ett gemensamt svenskt—norskt företag af stor betydelse, men utan hvilken förbindelse den sjunker ned till ett företag af uteslutande ortintresse. Skulle denna förutsättning slå fel, skall Dalslandsbanan med de förhoppningar som dervid äro fästa blifva en bitter missräkning,

och de norska bidragen, synnerligen statsbidragen endast efterlemna bittra minnen“.

Detta, mine Herrar, säger en af Norges mest aktade och framstående män, och jag vågar påstå att hvad han sålunda uttalat såsom sin åsigt för visso delas af en stor del af både norska stortinget och norska folket. Under sådana förhållanden kan man icke skäligen säga att Bergslagsbanans fullbordande är ett ortintresse. Det är ej blott ett ortintresse, icke blott flera läns gemensamma intresse, icke blott ett allmänt svenskt intresse, utan äfven ett gemensamt intresse för de förenade rikena Sverige—Norge.

Utskottet har föreslagit att staten skulle, för att understödja bolaget, för ett pris af något öfver 6 millioner och efter en kurs af 90 % inköpa bolagets fem procents obligationer till nominelt belopp af $6\frac{3}{4}$ millioner. Under diskussionen har blifvit yttradt, att dessa obligationer icke äro värda mer än 58 % af det nominella värdet, men om äfven så skulle vara så anser jag *ändå* att det stora företaget förtjenar att Svenska staten gör denna uppoffring, och gör den icke blott för egen skull utan äfven för broderfolkets, med hvilket föreningsbanden näppeligen kunna blifva för många. Slutligen vill jag tillägga att Första Kammaren nyss bifallit Utskottets förslag med 78 röster mot 32, hvilka afgifvits för rent afslag.

Jag anhåller om bifall till Stats-Utskottets hemställan i första punkten.

Herr *Wistelius* instämde i Herr *Keys* anförande.

Herr *Axel Bergström*: Herr *Talman*! På sätt Herr Statsrådet och chefen för Civil-departementet anmärkte kan det förslag, flertalet af Stats-Utskottets ledamöter från denna Kammare i afgifven reservation framställt, icke anses innebära annat än ett förteckt afslag. Deremot har Herr *Liss Olof Larsson* uti sin reservation helt öppet yrkat rent afslag, och jag anhåller att först få till bemötande upptaga hvad denne senare reservant andragit.

Genom hans hela föredrag ljöd en klagan öfver felslagna förhoppningar om utförandet af bibanan till *Insjön*. Det må ej förtänkas honom, att han sörjer deröfver. För min del egnar jag honom ett sympatiskt deltagande, ty orten omkring nämnde sjö är vanlottad på kommunikationer, och en utsigt att få sådana hade för invånarne öppnat sig. Men reservanten synes mig handla orätt, då han icke velat tillskrifva omständigheternas öfverväldigande makt att *Insjöbanan* ej kunnat bringas till stånd, utan härleder sådant från brist på god vilja hos vederbörande bolag och styrelse. Jag vågar försäkra att så icke är förhållandet, utan att styrelsen lojalt skulle hafva fullgjort sitt åtagande att bygga äfven denna bansträckning, om nemligen ej omständigheterna gestaltat sig så, att det blifvit omöjligt för bolaget att fullborda sin afsigt. Denna bana till *Insjön* är en gammal tanke. Jag erinrar om att *Gefle—Dala* bolaget genom den koncession, bolaget vid sin tillkomst erhöll, fick rättighet och, man kan nästan säga, under vissa

Om låneunderstöd åt Bergslagens jernvägsaktiebolag.
(Forts.)

Om länderstöd åt Bergslagens järnvägsaktiebolag. (Forts.)

förhållanden skyldighet att utföra äfven bansträckningen Insjön—Falun, men som bekant har bolaget ej begagnat sin rätt eller blifvit tillhållet att fullgöra sin skyldighet härutinnan. Jag vågar derföre räkna 1871 års regering till förtjenst, att hon upptog den gamla tanken att bereda järnvägskommunikation fram till Insjön, ehuru icke från Falun, utan från en annan punkt nemligen Domnarfvet. Intetdera bland de täflande bolag, hvilka erbjödo sig att bygga från Falun till Ludvika, var benäget att taga befattning med byggandet af denna Insjöbana och det var endast regeringens bestämda hållning, som gjorde att bolagen togo saken i allvarligt öfvervägande.

Reservanten uttalade starka sympatier för det engelska bolag, hvilket redan 1870 fick koncession på byggandet af banan Frövi—Ludvika, men han har förgätit, att detta bolag i slutet af året 1870 uppträdde med mycket höga anspråk, hvilka endast modifierades och dämpades derigenom, att ett svenskt bolag uppträdde täflande vid dess sida. Bilagan N:o 5 till statsverkspropositionen vid 1871 års riksdag innehåller en redogörelse för hvad ifrågavarande engelska bolag yrkat eller framställt i en skrift till regeringen af den 21 December 1870.

Der talas om, att detta engelska bolag vore villigt att ofördröjligen bygga Ludvika—Falubanan, derest detsamma finge verksamt understöd från statens sida och under förutsättning, att inom orten erhöles vissa lättnader eller bidrag. Af hvad som föregick koncessionen å sträckningen Frövi—Ludvika vet man, att byggnadsbidrag till banan utkräfdes hos vederbörande kommunerna i form af malmören m. m. Under de förhandlingar, som pågingo under åtta månader från början af år 1871 till medio af september samma år sökte regeringen dels framtvinga denna Insjöbana, dels bereda den blifvande trafiken å hela den stora banan så många lättnader som möjligt genom en lämplig och billig taxa; och den å koncessionen för stora Bergslagsbanan utfärdade resolution innehåller bevis för hvad som i detta afseende är åtgjort. Nu är det visserligen sant, att denna koncession, ehuru väl den afsåg hela sträckan från Falun till Göteborg med bibanor, egentligen bestämde, att sträckningen Falun—Ludvika—Kihl först skulle fullbordas. Men af den skrift, som Bergslagsbanans styrelse ingifvit till regeringen med anhållan om understöd till banans fullbordande, visa sig äfven de lockande anledningar som förefunnits för att frångå den ursprungliga planen och i stället bygga den förstnämnda sträckningen i dess helhet. Dessa anledningar voro nemligen *dels* den rika tillgången på penningekapital, som till slutet af 1871 företedde sig i landet, och *dels* tillkomsten af en annan bana, nemligen Östra Wermlands, som hotade att afleda en stor del af den trafik, som skulle komma Bergslagsbanans norra sträckning till godo, och hvilken trafik sistnämnda banas bolag måste söka försvara. Herr Liss Olof Larsson har gjort den antydning, jag vågar icke säga insinuation, att i prospekten för Bergslagsbanan skulle innehållas något, som sedan icke blifvit verkligt. Huruvida han härvid menat prospekten till aktieteckningen

eller till deltagande i lånet, vet jag ej rätt. Jag har ingendera prospekten till hands; det förefaller dock mig, att derest han velat återropa något ur prospekten — hvilken af dem han än nu må hafva afsett, till men för Kongl. Maj:ts proposition eller Stats-Utskottets förslag, han åtminstone bort känna sig manad att förete denna prospekt, för att kunna styrka hvad han åsyftat. Nu kan jag hvarken bestrida eller bejaka hvad han sagt.

*Om låne-
understöd åt
Bergslagen-
nas jernvägs-
aktiebolag.
(Forts.)*

Herr Liss Olof Larsson antydde ock, att hela lånet skulle vara af bankconsortiet öfvertaget. Huru härmed förhåller sig, finnes fullkomligt utredt i bergslagsbanans styrelses ofvannämnda skrift till regeringen. Det var ett consortium bildadt för öfvertagande af 36 millioner kronor. Men deraf förbehöll sig bemälda styrelse fast, såsom det heter på affärsspråket, 7 millioner kronor, dels derföre, att de öfrige deltagarne i nämnda consortium icke förmådde tillvägabringa mer än 29 millioner kronor och dels derföre, att styrelsen förmodade att hon skulle kunna realisera dessa 7,000,000 kronor i obligationer till något förmånligare pris, än det, hvartill de öfriga deltagarne i consortium ville öfvertaga de 29 millionerna.

Jag kan icke heller förstå vigten och betydelsen af det argument, som Herr Liss Olof Larsson vidare användt, nemligen det att bergslagsbanans direktion genom underlåtenhet att bygga Insjöns-banan brustit i förbindelsen att tillvägabringa denna säkerhet för obligationerna. Då bergslagsbanans direktion icke kan bygga denna bandel i brist af medel, kan den icke ansträngas öfver förmågan. Det är ju en känd sak att ingen kan tvingas öfver sin förmåga. Icke heller kan man påstå, att detta är ett afsigtligt svikande af några förbindelser gent emot obligationsinnehafvarne.

Han menade vidare att, då jag, hvilken kontrasignerat Kongl. Maj:ts koncession för bergslagsbanan, tillika förordnats till kronoombud i styrelsen, jag borde hafva tillsett, att man efterlefde koncessionens vilkor. Först och främst får jag härvid anmärka, att det icke var jag som omedelbart blef förordnad till kronoombud, utan att det var nuvarande Hans Excellens Herr Statsministern. Han fortfor i denna egenskap till år 1875, då han ingick i Konungens råd, och jag blef då enligt styrelsens önskan förordnad till kronoombud. Men jag tror mig icke säga annat än hvad som är fullt berättigadt och fullt sant, då jag säger, att förhållandena redan 1875 gestaltat sig så, att för hvar och en som satt sig in i dem det var klart, att en eventualitet sådan som denna förr eller senare skulle inträffa, ty utsigterna att realisera de reserverade 7 millioner kronor obligationer förminskades, så att säga, dag för dag, och 1875 i Maj månad voro redan utsigterna att kunna upptaga ett obligationslån på 7 millioner kronor så ringa, att ingen, som icke var mycket sangvinisk, kunde drömma derom.

Den nämde talaren yttrade vidare, att jag försummat att till Civil-departementet ingifva underrättelse om att man hade öfvergifvit Insjönsbanans byggande och i stället sysselsatte sig med sträckningen Kil—Göteborg. Det är fullkomligt riktigt, att någon formelig anmälan i det afseende icke ingifvits till Civil-departementet,

*Om låne-
understöd åt
Bergslagen
nas järnvägs-
aktiebolag.
(Forts.)*

men det är lika visst, att Herr Statsrådet och Chefen för Civil-departementet fått fullkomlig kännedom om detta förhållande. Jag får dessutom erinra derom, att styrelsen i en underdånig ansökan anhållit hos regeringen om tillstånd att bygga banan Käl-Göteborg färdig förr än Insjöns-banan, men att denna ansökan just till följd af motstånd från Dal-socknarnes sida icke blef bifallen. Det förefaller mig dock som om Herr Liss Olof Larsson skulle hafva handlat bättre i sin orts intresse, om han, jemte det han understödt Kongl. Maj:ts förevarande proposition, äfven i en motion gjort framställning om beviljande af medel för åstadkommande af Insjöns-banan; och jag för min del är viss om att bolaget, om medel funnits, icke skulle tvekat att utföra denna byggnad, så mycket mera som allt skäl är förhanden antaga, att den blir en fördelaktig bana och kommer att tillföra den stora stambanan en betydande trafik. Då det nu icke lyckats tillvägbringa medel för byggande af Insjöns-banan, så får bolaget underkasta sig den påföljd, koncessionen bjuder. Det deponerade 50,000 kronor såsom säkerhet för utförande af denna byggnad, och det är en förlust som bolaget får underkasta sig, om det icke kan bygga denna bana. Något tvång att utföra byggnaden kan icke komma i fråga; det enda, som kunnat stadgas och har stadgats, är denna deposition af 50,000 kronor, som förverkas om koncessionsvilkoren icke fullgöras.

Jag skall nu vända mig till hvad Herr Carl Ifvarsson yttrade. Han lade mycken vikt derpå, att den Kongl. propositionen icke innehölle förslag om, såsom han uttryckte sig, något understöd åt bergslagsbanan, och han eller Herr Liss Olof Larsson — jag mins icke rätt hvilken — gick till och med så långt, att han hemställde, huruvida Herr Talmannen tilltrorde sig att framställa proposition å hvad Utskottet i förevarande punkt föreslagit. Mig förefaller det som om ett sådant resonnement endast är en lek med ord.

Ty hufvudsaken i Stats-Utskottets förslag är att skapa en utväg för bolaget att fullborda banan. Det ena eller det andra alternativet, som styrelsen föreslagit, kan leda dertill. Om regeringen valt det senare alternativet, nemligen försträckning mot säkerhet af obligationerna, är detta ganska naturligt derföre att, på sätt Herr Statsrådet och Chefen för Civil-departementet anført, denna form för meddelande af understöd hittills varit den vanliga. Men om man besluter sig för det andra alternativet, att köpa de obligationer, som skulle utgöra säkerhet för nämnda försträckning, så ändrar sig i sjelfva verket icke förhållandet. Ty, märk väl! — då bergslagsbanan icke hade att erbjuda för försträckningen annan säkerhet än i fråga varande obligationsbelopp, så berodde ju statens säkerhet derpå, att dessa obligationer hade något värde. Anlitandet af det andra alternativet, nemligen att köpa obligationerna, lemna till och med staten utsigt till vinst, ty staten får en vinst på kapitalrabatten, eller 10 procent på hela beloppet. Den ränta som erbjudes är $5\frac{1}{2}$ procent, således större än den som betalas af andra enskilda banor; och denna ränta får staten beräkna sig till godo från och med den dag försträckningen

erhålles, hvaremot, såsom Herr Civilministern redan erinrat, de öfriga banorna åtnjuta frihet från räntebetalning under 3 år, dock högst ett år efter det banan blifvit färdig. Jag är också fullt öfvertygad, att Herr Talmannen icke skall hysa någon tvekan att framställa proposition på hvad Utskottet föreslagit.

Denna bergslagsbana är, så vidt jag kan fatta, en skapelse af begge statsmakterna. Den är en skapelse från Riksdagens sida derigenom, att Riksdagen i skrifvelse år 1869 framhöll tanken på enskilda jernvägar, och vidare att 1871 års Riksdag anslog 10 millioner att understödja sådana jernvägsanläggningar. Den är en skapelse från regeringens sida derföre, att regeringen meddelat koncession å banan och vidare af de 10 millioner, som Riksdagen stälde till Kongl. Maj:ts disposition, tilldelade bergslagsbanan en försträckning på 5 millioner för byggande af linien Ludvika—Kil. Jag anser således att Riksdagen icke bör öfvergifva denna bana i dess nöd. Det stora och viktiga intresse, som här är i fråga, har till fullo blifvit af föregående talare framhållet, och det står klart för mig att, blir banan icke fullbordad, så skall icke allenast för lång tid alla jernvägsföretag få en stöt, som icke på länge kan öfvervinnas, utan äfven svenska statens kredit djupt lida. Ty förhållandena äro sådana, att en främmande stat icke ett ögonblick skulle tveka att träda emellan. Den, som kastat en blick på Friherre von Webers historik öfver hvad som tilldragit sig i utlandet i fråga om inlösen af enskilda jernvägar, skall gifva mig rätt i detta hänseende.

Det är af en annan talare, Herr Key, framhållet, att här ock vore ett norskt intresse i fråga. Det är möjligt, att detta på somliga kan göra ett dåligt intryck, men det är också möjligt att några finnas, som låta bestämma sig af brödrarikets förväntningar och intressen uti ifrågavarande afseende. Jag ber att till hvad Herr Key uppläste ur ett enskildt bref få lägga en röst ur den norska pressen. Det är "Smaalenes Amtstidende" hvarur jag hemtat följande ord:

"Hvad Norge beträffar, är den utgång denna fråga får vid riksdagen af ganska stor vikt. Vid de beslut som fattades om *Smaalenesbanan* och om statsbidrag till den med densamma förbundna *Dalslandsbanan* förutsatte man att bergslagsbanan skulle sammanbinda dessa våra banor med det svenska jernvägsnätet så väl i söder som i norr. En jernväg från *Kristiania* öfver *Fredrikshald* till *Sunnanå* vid *Venern* har föga betydelse, om den ej kombineras med det svenska jernvägsnätet. Den norska trafiken till det södra Sverige och utlandet är beroende af att en bana framdrages öfver *Dalsland*. De stora offer som *Fredrikshald* och omnejd gjort för *Dalslandsbanan* skulle ej hafva gjorts, om man ej haft den bestämda öfvertygelsen, att Sverige samtidigt skulle fullborda sin jernväg, hvilken skulle möjliggöra frakt hit af jern och trä för att här förädlas. För den unionella sydbanans åstadkommande skulle svenska staten svårligen kunna hafva underlåtit att möta med en jernväg vid gränsen, dit den norska staten bygger. Nu, då unionsbanans intressen lyckligtvis föllo tillsammans med

Om låneunderstöd åt Bergslagens jernvägsaktiebolag.
(Forts.)

Om låne-
understöd åt
Bergslager-
nas jernvägs-
aktiebolag.
(Forts.)

lokalbehofven, har Sverige kunnat öfverlåta åt enskilda bolag att bygga Sveriges del af unionsbanan mot ett mindre tillskott af den svenska staten, litet i och för sig i jemförelse med anläggningskostnaderna, ännu mindre då hänsyn toges till Norges bidrag till samma bana äfven på svenska sidan. Men då det af den svenska staten i dess ställe framskjutna bolaget, till följd af den i ekonomiskt hänseende mindre gynsamma tiden, ej kan fullborda företaget med egna krafter, så synes det oss ej vara Sverige värdigt att lemna företaget i sticket och låta Norge stå der med sina utgifter och missräkningar. Då Dalslandsbanans bolag ej kunde omsätta sina obligationer, trädde norska staten hjälpsamt emellan oaktadt företaget var svenskt, på det att den unionella banans fullbordande ej måtte uppskjutas. Af samma skäl hoppas vi med vissnet, att svenska Riksdagen ej skall neka att hjälpa det svenska bolag som åtagit sig att fullborda den väsentliga delen af Sveriges del af unionsbanan.

Och till detta ber jag få lägga den upplysningen, att från norsk sida tillstyrkts 1 $\frac{1}{2}$ million för den svenska Dalslandsbanan.

Slutligen vill jag här påpeka, att snar hjälp är dubbel hjälp. Hvad som skall ske, och om något skall ske, måste ske nu. Jag skall i egenskap af kronans ombud tillåta mig omtala några fakta i det afseendet.

Redan förra hösten blef det klart för bolagets styrelse, att man icke kunde fortsätta arbetet längre än till April månads slut, och man beräknade då mycket noga sina tillgångar. Man reserverade 100 å 120 tusen kronor för att i händelse, mot hvad man väntade, Kongl. Maj:t och Riksdagen icke skulle vilja bispunga bolaget, kunna avsluta jernvägsarbetet. Herrarne kunna nemligen finna, att en sådan summa är nödvändig för att dermed bekosta bortförande af åtskilliga materialier från linien och betalande af löpande räkningar m. m. Till arbetschefens disposition ställdes 150,000 kronor i månaden, och med detta belopp har det lyckats att sammanhålla den stora arbetsstyrkan af 2,500 man. Men när, mot hvad man förväntade, afgörandet från Riksdagens sida dröjde längre än till April månads slut, har man för att bedrifva arbetet under de tre sista veckorna af Maj månad måst tillgripa denna reservfond af 120,000 kronor, och skulle ett afslag blifva Riksdagens beslut, så återstår ingenting annat än att avsluta arbetena i detta nu och ögonblickligen afskeda desse 2,500 arbetare samt sedermera med största ansträngning sammanskjuta de summor, som erfordras för betalning af löpande räkningar.

Det kan således icke sägas att detta bolag i otid och innan nöden tvungit detsamma har vänt sig till statsmakterna med anhållan om hjälp; det har hållit ut och till det yttersta ansträngt sina krafter.

Det är icke att vänta att Göteborgs kommun skall göra något mera än den redan har gjort. Det är redan uppgifvet, att Göteborgs stad har sjelf tecknat sig för aktier, motsvarande i värde 3,000,000 kronor, och i Göteborgs stad har bland enskilde och institutioner tecknats aktier för icke mindre än 8,000,000

kronor. Af 794,000 aktier, hvaraf bolaget består, hafva 48,577 aktier tecknats inom Göteborgs stad. Huru stort var då intresset inom Dalarne för Insjöns-banan? Jo, der tecknades 488 aktier med vilkor, att nämnda bibana skulle byggas. Jag tycker att detta talförhållande mer än väl rättfärdigar direktionens förfarande att söka få stambanan färdig förrän bibanan till Insjön kom till stånd.

Till sist vill jag taga i betraktande ett argument, som användts af Herr Liss Olof Larsson, nemligen att det icke vore skäl att staten inköpte dessa obligationer till 90 procent, derföre att desamma såldes för allenast 58 % på börsauktion. Jag vill icke bestrida denna uppgift, emedan jag icke har någon fondbörsnotering till hands, men jag frågar: hvem kan undra på att de säljas till detta belopp? Borde man icke snarare undra på att dessa obligationer hafva kunnat hålla sig uppe vid 58 %, då man besinnar att det för närvarande är ovisst, om banan någonsin blir fullbordad. Kan man blott erhålla visshet härom, så komma nog obligationerna att stiga i värde. Det är äfven min innerliga öfvertygelse att, när trafiken å denna bana väl kommer i gång samt den industriella verksamheten en gång vaknar upp ur den förlamning, hvari den för närvarande befinner sig, så skall denna bana blifva en i högsta grad välsignelsebringande anläggning för vårt land.

Jag yrkar bifall till Stats-Utskottets förslag.

Herr Per Nilsson i Espö: Herr Talman! Jag ber att få tillkännagifva på förhand, att jag icke med min röst kommer att biträda Stats-Utskottets förslag i denna punkt. Det är visserligen en sanning, att bergslagernas jernväg är ett af de största enskilda företag som någonsin i Sverige kommit till stånd, och att den af denna anledning kunde vara förtjent af statsunderstöd, men å andra sidan bör man väl också betänka, att banan likväl är ett industriellt företag, och att den, som gifver sig in i ett sådant företag, åtminstone någorlunda bör på förhand beräkna följderna deraf och göra sig reda för alla eventualiteter som derigenom kunna uppstå.

Hade detta stora och mäktiga bolag följt den plan för jernvägsanläggningen, som bolaget till en början uppgjort, och hade bolaget icke gått så hänsynslöst till väga härvid för att så hastigt som möjligt få banan färdig, utan rättat sig mera efter tidsomständigheternas kraf, då hade bolaget icke behöft under dessa dyra tider sammandraga folk från alla orter, för att öka sin arbetsstyrka, på sätt man nu gjort, för att med möjligaste första få jernvägen färdig. Hade man byggt förståndigt efter det först uppgjorda förslaget, så hade kostnaderna icke behöft blifva så dryga, emedan man icke mot då varande höga arbetspris behöft taga så mycket menniskor från andra industriella företag, utan kunde hafva byggt mycket billigare.

Om några år gå till ända, innan banan mellan Kil och Trollhättan blir färdig, kan väl ej vara en så vigtig fråga, att Sveriges vara eller icke vara kan bero derpå, så mycket mera som af

Om låneunderstöd åt Bergslagernas jernvägsaktiebolag.
(Forts.)

Om låne-
understöd åt
Bergslager-
nas jernvägs-
aktiebolag.
(Forts.)

detta jernvägssystem bansträckan Falun—Kil redan är färdig och sålunda ju redan är sammanbunden med den del af statens jernvägar, som kostat staten så ofantliga summor för att sins emellan förena de båda hufvudstäderna Stockholm—Kristiania. Äfven andra delar af banan äro redan färdiga, såsom t. ex. mellan Göteborg och Trollhättan. Ehuru äfven dessa båda punkter, Trollhättan och Kil naturligtvis så fort som möjligt böra sammanknytas, kunna dock de redan färdiga särskilda linierna till dess sådant skett med fördel trafikeras hvar för sig. Om det sålunda skulle dröja några år, innan hela bansträckningen blir färdig, tror jag någon synnerlig fara icke derigenom skulle blifva å färde.

Man har här vidare mycket ordat om det tryck, som från Norge skulle läggas på Sverige för att snart få denna jernväg i ordning. Om ett sådant tryck hafva vi förut så många gånger hört talas, och alltid gått norrmännens önskingar till möte, så att vi för denna gång kunna underlåta att fästa oss så mycket dervid. Just emedan vi ansågo nödvändigt att gå Norges önskingar till mötes lade vi särskild vikt dervid, så väl då vi byggde stambanan till Norge färdig som äfven vid anläggandet af en del andra banor, ehuru vi på förhand visste att stambanan till Norge, med den rigtning den af nämnda skäl fick, icke skulle gifva samma inkomster som om den lagts i annan rigtning. Låtom oss återkalla i minnet huru lång tid det dröjde, innan stambanan genom Östergötland anlades. Östergötland fick vänta många år, innan sammanbindningsbanan emellan Stockholm och Södra Sverige blef färdig. Dessförinnan fingo de som reste från Södra Sverige till Stockholm färdas 10 mil längre väg genom Vestergötland; men man nöjde sig dermed tills vidare. Detta fick gå för sig på den tiden; och jag kan icke heller finna att det vore så synnerligt stor fara om norrmännen, då de ville resa söder ut i Sverige, finge resa en liten omväg, då de kommo till Kil. Jag tror icke detta åtminstone skulle medföra någon fara för fosterlandet. Men det tillgår alltid på det sättet, då stora och mäktiga intressen stå på spel, att man vet hålla sig framme och draga fördel af staten. Deremot får man många gånger, då det är fråga om beviljandet af endast några tusen kronor, som likväl ofta skulle medföra mångdubbelt större nytta, till svar att man icke har råd till detta och att man icke kan bevilja det begärda anslaget, emedan det skulle skada statens finanser.

Hvad nu den begärda lånesumman till bergslagerens jernvägsaktiebolag vidkommer, måste jag bekänna, att reservanternes förslag är det enda hvartill jag skulle vilja ansluta mig, ehuru väl vi hafva en ganska god erfarenhet om att sådana garantier, som der uppställas såsom vilkor för lånets beviljande, icke hafva synnerligt stor betydelse. Vi hafva väl ännu i friskt minne hurusom staten, då det var fråga om kanaliseringen af Lule elf, understödde detta företag, som var så nyttigt för landet, emot vissa garantier, som dock icke voro bättre, än att staten förlorade $\frac{1}{2}$ million på kuppen. De garantier som i detta fall erbjudas äro väl ej heller bättre, tänker jag; men det kan dock hända, att

man, efter den varning man vid nyss omförmälda företag fick, ser bättre upp med de borgensförbindelser som lemnas, än man då gjorde, så att faran för en statsförlust möjligen icke blir så stor som då.

För min del skulle jag helst vilja rösta för afslag å hela låneansökningen, men då, efter hvad jag af diskussionen förnummit, detta icke inom denna Kammare torde vinna understöd, kommer jag att rösta för den af åtskilliga ledamöter från denna Kammare afgifna reservationen.

*Om låne-
understöd åt
Bergslager-
nas jernvägs-
aktiebolag.
(Forts.)*

Herr Lind: Jag tror att det är i färskt minne hos något hvar hvilket beslut 1876 års Riksdag, beträffande statsunderstöd åt enskilda jernvägsanläggningar, fattade; det var, som vi alla veta, en riktig stormlöpning på statskassan för att få anslag eller låneunderstöd till den ena eller andra jernvägen. Man förespeglade sig då här i Kammaren, att om man beviljade 10 millioner att utgå under 5 år, så skulle man under de fem åren vara fri från dylika stormlöpningar. Men icke desto mindre har nu på allenast det tredje året inträffat samma förhållande som då, ja mycket värre, ty nu äro förslag å bane, som gå mycket längre än hvad då förevarande förslag innehöllo.

Då Riksdagen beviljade dessa 10 millioner, bestämdes såsom vilkor för låns erhållande i skrifvelsen till Kongl. Maj:t, att de lånesökande skulle vara skyldige hos Kongl. Maj:t styrka, att de förfogade öfver ett kapital, som jemte statslånet vore fullt tillräckligt för jernvägens fullbordande enligt kostnadsförslaget. Jag beklagar att i fråga om bergslagerernas jernvägsbolag regeringen förbisett detta vilkor.

Jag tror icke heller att det är något farligt att afslå föreliggande betänkande, ty bolaget kan nog på annat sätt än genom statens mellankomst anskaffa medel till banans fullbordande.

Jag vill i förbigående nämna, att den för några år sedan föreslagna banan från Falun till den mycket omtalade och hela året om isfria hamnen vid Krossekärr var anledningen till att bergslagsbolaget kom hastigt till stånd. För att krossa och tillintetgöra talet och förslaget om Falun—Krossekärrs-banan var hela Göteborg i en, efter vanligheten, vidtomfattande rörelse, och det lyckades dem att få bergslagsbanan till sin tröskel.

Jag vill härjemte också erinra, hurusom hvarje gång det kommit på tal att anlägga en jernväg, vare sig till Strömstad eller den omnämnda isfria hamnen eller till någon annan plats i norra delen af Bohuslän, detta varit detsamma som att sticka en syl i ögat på göteborgaren.

Jag slutar med att helt och hållet instämma med Herr Liss Olof Larsson.

Grefve Sparre: Efter den långa och uttömmande diskussion, som redan pågått i denna fråga, skall jag icke länge taga herrarnes tid i anspråk. Till en början vill jag, med anledning af den ärade representantens från Småland yttrande, att vi från Elfs-

Om läne-
understöd åt
Bergslager-
nas jernvägs-
aktiebolag.
(Forts.)

borgs län skulle hafva tagit saken om hand eller huru hans ord follo, be att få erinra, att, om yttrandet gälde mig sjelf, jag har samma bekännelse, som en föregående talare, att göra, nemligen att jag i det längsta tvekat om jag kunde och borde lemna min röst till ifrågavarande förslag. Han känner mig nog tillräckligt för att veta, att jag är lika sparsam som han, då det gäller statens medel. Så länge jag ansåg det vara någon möjlighet att Göteborgs samhälle kunde åtaga sig utförandet af detta för det samma så viktiga företaget, hade jag också för afsigt att icke med min röst understödja förslaget, och det var först sedan jag fått kännedom om de oerhörda ansträngningar, som detta samhälle gjort för den ifrågavarande jernvägens bringande till stånd äfvensom om penningställningen i landet, som jag insåg, att man icke kunde fordra allt för mycket af Göteborgs stad, samt beslöt mig för att biträda förslaget, och detta oakadt jag främst af alla erkänner nödvändigheten af att vidhålla det beslut, som fattades då Riksdagen på en gång bestämde ett anslag att under en viss tid användas till att med lån understödja jernvägsföretag. Men att förhållandena i detta fall äro af en helt särskild art, lär väl icke kunna bestridas.

Med anledning af den värde representantens från Småland yttrande att rättvisan fordrade, att, om vi understödde det ena jernvägsföretaget, vi äfven måste understödja det andra, så vill jag be honom kasta en blick på den karta, som är bifogad Utskottets betänkande. Han skall då finna, att den del af riket, genom hvilken ifrågavarande bana skulle framgå, icke har någon stambana, under det att stambanor finnas i den öfriga delen af riket. På den betydliga sträckan från Dalarnes inre ända ned till Göteborg finnes endast en jernbana, nemligen Vermlandsbanan, som skär bergslagsbanan. Då man först tänkte på att anlägga stambanor i vårt land, förestälde man sig att en enda sådan bana skulle vara nog för hela riket. Men erfarenheten visade snart, att jernvägarne icke sträckte sin gagnande verksamhet till någon så särdeles stor omkrets, blott omkring tre mil på ömse sidor, och detta hade till närmaste följd anläggandet af den östra stambanan. Här är nu fråga om en trakt, som, afskild som den är från det öfriga riket genom vattendrag och skogar, icke kan hafva den ringaste nytta af de der befintliga stambanorna. Ett enskildt bolag har derföre företagit sig att anlägga den bana, som nu är i fråga, och som obestriddligen förtjenar namnet stambana. De olyckliga tidsförhållandena och det närvarande penningebetrycket göra att detta bolag icke kan fullborda sitt värf, utan måst vända sig till staten med begäran om hjälp. Skall staten då svara, att det icke anser det *rättvist* att lemna denna hjälp, samt låta hela företaget stupa, likgiltig för följderna? Att denna bana förtjenar namn af stambana visar sig deraf, att icke mindre än tre bibanor till densamma redan blifvit anlagda, nemligen Östra Vermlands, Uddeholms-banan samt Dalslands-banan från Norge. Medgifvorn till en början, att staten bör medverka till kommunikationer, såsom vilkor för samhällsutvecklingen. Om nu staten kan verksamt

hjelpa en bana, som genomlöper en så stor del af riket, med ett lån af sammanlagdt 11 millioner kronor, anser jag detta vara godt pris, om man jemför denna hjälp med de uppoffringar, staten måst vidkännas för stambanorna i de öfriga delarne af riket.

*Om låne-
understöd åt
Bergslager-
nas jernvägs-
aktiebolag.
(Forts.)*

Man har sagt att det icke är mer än billigt att staten får full säkerhet för det lån, som här är begärdt. Ja, mine herrar, om bolaget hade full säkerhet att erbjuda, och penningställningen icke vore sådan, som den är, kunde bolaget nog få låna pennin- gar, utan att behöfva vända sig till staten, ty den som kan er- bjuda *full säkerhet*, den har i allmänhet ingen svårighet att få låna.

Men så är icke förhållandet med detta bolag. Det erbjuder den *enda* säkerhet, det kan åstadkomma, nemligen obligationer. Det har sagts att man bedragit Dalarnes befolkning, och den repre- sentanten från detta landskap, som förut haft ordet, yttrade, att han inom sig vore glad öfver att hafva besegrat sig sjelf och sina egna intressen, då han icke ville ingå på någon kompromissfråga.

Jag gratulerar honom till denna seger öfver sig sjelf, men jag skulle dock anse mig ha haft ännu större skäl att gratulera honom, om han äfven hade lyckats besegra den harm, som nu oförtydligt lät sig märka; ty det kan icke nekas, att på botten af hela hans uttalande i denna fråga låg en viss harm öfver miss- räkningen, att banan till Insjön icke kom till stånd. För min del ogillar jag lika lifligt som trots någon annan, att den banan icke kommit till utförande, men hvar och en, som något sysselsatt sig med jernvägsanläggningar, vet också att om man vill bedriva anläggningen klokt, så begynner man vid någondera af ändpunk- terna och icke midt in uti landet. Att således bolaget, då det såg att dess referenser voro väl inskränkta, i främsta rummet såg på att få banan till Göteborg, är icke att undra på. Så gick man äfven till väga vid anläggningen af våra första stambanor. Man började vid Malmö och Göteborg, och till och med Stockholm, landets hufvudstad, fick stå tillbaka för de orter, derifrån man ansåg sig hafva att påräkna den största trafiken, nemligen, hvad erfarenheten äfven bekräftat, Göteborg och Malmö. Må derföre icke den, jag medger det beklagliga, omständigheten, att vidriga konjunkture förhindrat bolaget att utföra banan till Insjön, må denna omständighet, säger jag, icke vidare gifva anledning till något groll, utan låtom oss pröfva frågan i och för sig, oberoende af alla sidoinflytelser. Skall staten lemna sitt understöd åt ett nationellt företag, eller skall staten icke lemna det? Jag säger nationellt företag, ty ett företag, som belöper sig på 40 millioner, är i vårt land något som öfverstiger enskildes krafter och bör derföre kunna påräkna understöd af hela landet.

Det må nu äfven tillåtas mig att yttra några ord om de för- delar denna bana, en gång fullbordad, kan antagas komma att tillskynda vårt land. Den som, likasom jag, är bosatt i Elfsborgs län och derigenom har tillfälle att se den stora trafik, som redan uppstått på Norge öfver Westergötland, kan lätt inse, hvilken ofantlig trafik skall kunna utveckla sig mellan Norges sjökust och de bördigaste delarne af vårt land, om de sammanbindas genom

Om låne-
understöd åt
Bergslager-
nas jernvägs-
aktiebolag.
(Forts.)

tidsenliga kommunikationer, och att således en bana, som möjliggör en förbindelse emellan Norges fiskeri och sjöfart idkande samt i följd deraf sovel behöfvande kustland samt vårt lands rikaste bygder, bör blifva af en snart sagdt oberäknelig nytta för oss. Då nu en sådan förbindelse kan ernås derigenom, att staten lemnar ett lån på 6 millioner kronor, så må väl erkännas, att detta företag förtjenar ett sådant understöd och skall i rikt mått återgälda detsamma. Jag är öfvertygad att icke någon enda af mina grannar, vare sig från Elfsborgs eller Skaraborgs län, skall hafva något att erinra mot hvad jag yttrat om den stora vigten af den redan nu befintliga trafiken på Norge. Således, mine herrar, här är verkligen fråga om ett stort intresse, så stort, att det väl må kallas ett statens. Då omständigheterna nu, ty värr, äro sådana att staten icke kan med sitt understöd komma alla intressen till hjälp, måste man vid beviljandet af ett sådant understöd i främsta rummet se på de stora intressena, äfven om det kan synas såsom en orättvisa mot många mindre, såsom till exempel den lilla banan i Småland, hvarom här förut blifvit taladt, och som nog äfven den i sinom tid får sin beskärda del, om den deraf visar sig förtjent.

Slutligen kan jag, såsom god granne till Norge, icke underlåta att påminna om de stora uppoffringar som från norsk sida gjorts för att understödja Dalslandsbanan. Icke nog med att norska staten understödt denna bana med $1\frac{1}{2}$ million kronor; Fredrikshalds kommun har äfven bidragit med en half million kronor och derutöfver hafva enskilda norrmän tecknat aktier för icke mindre än 1,600,000 kronor. Och detta hafva de gjort för en jernväg inom vårt land! Skulle det väl, då vi känna alla dessa deras uppoffringar, vara oss, vara svenska Riksdagen värdigt att visa en sådan brist på tillmötesgående, att vi icke skulle vilja för den bana, inom våra landamären, åt hvilken de lemnat ett så kraftigt understöd, bereda en utfartsväg, utan låta den, så till sägandes, bli hängande i luften?

Jag förstår tillräckligt att skatta herrarnes tid, för att våga längre taga densamma i anspråk, och jag skall därför nu inskränka mig till endast det uttalande, att det ifrågavarande ortintresset, ja jag vågar säga statsintresset, är af den vikt, att det mer än tillräckligt berättigar till ett bifall till den Kongl. propositionen. Men deruti instämmer jag med åtskillige af de föregående talarne, att om Kammaren anser sig icke kunna bevilja det begärda lånet, nå väl, afslå då detsamma öppet, men lemna icke ett maskeradt afslag genom att, på sätt reservanterne föreslagit, för lånets erhållande uppställa vilkor, som bolaget omöjligt kan åstadkomma. Jag inser väl att reservanterne, då de begära garanti af kommuner, i främsta rummet haft sina tankar på Göteborgs stad. Det är redan upplyst, att detta samhälle redan bidragit till denna bana först genom att teckna aktier för 3 millioner kronor och sedan ytterligare genom att öfvertaga preferenceaktier och obligationer för 7 å 8 millioner, således med tillhoppa 10 å 11 millioner kronor. Derförutom hafva penninginstitutioner

derstädes öfvertagit en betydande del af bolagets obligationer. Göteborg kan således icke gå längre. Hvad afse då reservanterne för garantier? Vilja de kanske att Wermlands och Elfsborgs läns landsting skola ikläda sig borgen för 6 millioner kronor? Detta tror jag näppeligen kan vara herrarnes mening. Dessa provinser hafva redan, äfven de, så godt deras tillgångar medgifva, understödt företaget. Jag känner till exempel små socknar på Dalsland, som tecknat aktier för 20,000 kronor.

Om låneunderstöd åt Bergslagens jernvägs-aktiebolag.
(Forts.)

Icke kan man ytterligare begära att de skola ikläda sig denna garanti. Vi skola söka att så mycket som möjligt utrota borgenssystemet i allmänhet. Och då bör väl icke staten vara den som fordrar borgen för sina låneunderstöd. En sådan fordran i detta fall är liktydig med ett afslag, ty jag vågar påstå, att det är omöjligt för kommunerna att åstadkomma någon sådan garanti, som här fordras. Hvilka som åsyftas med ordet "andras" i reservanternes förslag vet jag icke, men om dermed menas enskilda personer, så är det lika orimligt att ifrågasätta att sådane skulle ikläda sig borgen för ett låneunderstöd på 6 millioner och för en tid af 40 år.

Jag anhåller om bifall till Utskottets förslag.

I detta yttrande instämde Herrar *Sahlström* och *Sandberg*.

Herr Jöns Rundbäck: Hvar och en, som opartiskt genomläser Kongl. Maj:ts förevarande proposition och Utskottets betänkande, skall helt säkert instämma i reservanternes åsigt "att den nådiga propositionen innehåller skäl för det sökta statslånets beviljande". Stats-Utskottet har tagit frågan i noggrann ompröfning, och inom detsamma finnes blott en enda ledamot, som kommit till en motsatt uppfattning. Och han representerar likvisst en trakt, som skulle hafva mycken fördel af förslaget antagande. Detta synes mig derföre betyda temligen mycket och gifva ett starkt stöd för antagandet, att Kongl. Maj:ts förslag är välgrundadt. Jag kan deremot alldeles icke gå in på reservanternes förslag, att kommuner och landsting skulle ikläda sig ansvaret för lånets återbetalande. Jag kan försäkra Eder, mine Herrar, att om ett sådant förslag framställdes till Göteborgs och Bohus läns landsting, så skulle icke en enda röst höjas för ingående af denna borgen, icke ens om det gälde ett så ringa belopp som 100 kronor. Denna vägran skulle hafva sin grund icke deri, att jernvägen icke ansåges bereda nog säkerhet för lånets återbetalande, utan deri att sjelfva principen att ikläda länet en dylik borgen skulle ogillas. Hvad särskildt angår Göteborgs och Bohus län, så har dess hushållningssällskap föranstaltat om två ganska omfattande undersökningar i syfte att få banan framdragen på vestra sidan om Göta-elf. Men det oaktadt är banan anlagd på den motsatta sidan; och med den sträckning banan sålunda fått, har länet snarare skada än gagn af densamma. Hvad Elfsborgs län beträffar, har den siste talaren tydligt förklarat, att derifrån icke heller är mycket att vänta. Detta läns landsting har redan förbundet sig

*Om låne-
understöd åt
Bergslager-
nas jernvägs-
aktiebolag.
(Forts.)*

tillräckligt för jernvägens räkning och kan icke vara böjdt för att utsträcka sin ansvarighet ännu ytterligare. Det är, med ett ord, omöjligt att från dessa håll anskaffa några garantier. Socknarne och häradena hafva likaledes gjort allt hvad de kunnat och göra nog icke mer. Det återstår således blott Göteborgs stad, som naturligtvis i denna fråga betyder mycket. Men denna stad har redan garanterat tre millioner. Enskilda personer derstädes hafva tecknat aktier för åtta millioner. Detta gör tillsammans elfva millioner, eller en femtedel af hela anläggningskostnaden. Dessutom hafva likaledes enskilde män i samhället inköpt obligationer för mer än elfva millioner. Staden kan omöjligen gå längre och fastläsa ännu mera penningar i jernvägsföretaget. Må derföre den, som icke vill bifalla Kongl. Maj:ts förslag, påyrka rent afslag derå hellre än att uppställa orimliga vilkor för dess antagande.

Då jag sålunda icke kan instämma med öfrige reservanters förslag, återstår för mig att yttra några få ord angående den säkerhet bolaget för länets återbetalning skulle lemna. Jag erkänner att denna säkerhet är af beskaffenhet att den, som man säger, tål att tänka på. Men jag vill erinra om att vi förut till många enskilda banor beviljat låneunderstöd till belopp af ända till $\frac{2}{3}$ af anläggningskostnaderna; och detta har skett utan att vi haft någon säkerhet om att framlagda planer för banornas byggnad varit rigtiga. Alla dessa banor hafva framhållits såsom synnerligen fördelaktiga för landet. Och man har icke vetat annat, utan måst sätta tro till de lemnade uppgifterna. Här deremot är fråga om en bana, som är till största delen fullbordad. Här är allting klart och man har något verkligt att, så att säga, "taga på". Men ändock säger man att det är betänkligt att bortgifva så mycket af statens medel. Tro Herrarne att kommunerna vilja förlora sina penningar för nöjets skull att få banan färdig. Obligationerna komma dessutom med säkerhet icke att sjunka i värde, sedan banan en gång är fullbordad, utan tvärtom för hvarje år stiga. Och om staten skulle förlora en million kronor på detta lån, så vore det väl icke hela världen. Jag begär blott att de Herrar, som motsätta sig Kongl. Maj:ts förslag, ville gifva ett giltigt skäl, hvarföre man icke skulle bevilja lånet åt denna bana, då hvarken enskilda personer eller kommuner förmå åstadkomma mera än de gjort, för banans fullbordande. Tro Herrarne att man skulle hafva vändt sig till staten med begäran om hjälp, derest icke ett verkligt behof förefunnes. Jag känner flere af de personer, som stå i spetsen för företaget, och jag vet hvad de arbetat och att de gjort allt hvad i deras förmåga stått. Och de hafva handlat ädelt, upprigtigt och ärligt.

Jag röstar för bifall till Utskottets förslag.

Herr Wieselgren: Under den debatt, som för några veckor sedan egde rum i denna Kammare angående väckt förslag om förmånsrätt för kommunalutskylder, uppträdde den ene efter den andre af majoriteten med yrkande om bifall till samma förslag.

Jag och många med mig undrade dervid hvad som låg under, hvad som vållade denna inom majoriteten så allmänt förherrskande stämning. Då uppträdde slutligen en talare här strax bakom mig och sade med tydliga ord, att majoritetens starka benägenhet för förslaget vore att betrakta såsom ett uttryck för det djupa missnöje, som rådde inom landet öfver kommuners indragande i jernvägsföretag; och då han slutat, hördes rop af gillande och instämmande från alla håll i Kammaren. Nå väl! Några få veckor derefter kommer nu ett utlåtande från Stats-Utskottet, deri nästan alla de reservanter, som tillhöra majoriteten inom Kammaren, uppmana en massa kommuner att ingå i dylika företag. Jag frågar om sådant är konsekvens? Jag beklagar att vederbörandes teori och praxis så litet hänga tillsammans. — Nu säger man — med blicken fästad på Göteborgs kommun — att härvidlag icke kan råda någon fara, ty densamma skulle vara så rik! Jag vill påminna om att i hvarje stor handelsstad vanligen finnes mycken rikedom, men äfven — mycken fattigdom. Då Göteborgs stads representanter beslöt att för stadens del teckna aktier i jernvägsföretaget till belopp af tre millioner, skedde icke detta, utan att hvar och en inom samhället nogsamt visste, att detta skulle löda till fördel för några samhällsklasser men till tunga för andra. Sådan är dock andan inom detta samhälle, att icke en enda röst höjdes emot beslutet, sedan det var fattadt, ty man visste erkänna, att då en samhällsklass nödvändigt för sin fördel fordrade en sak, borde de andra samhällsklasserna dertill taga hänsyn. Men då förhållandena likväl äro sådana som jag nämnt, tror jag mig våga uttala den förmodan, att Göteborgs stads representation icke skall anse sig kunna i yttermera mån, än som redan skett, indraga staden i detta affärsföretag, i all synnerhet som de samhällsklasser, hvilka representera rikedom inom nämnda stad, redan torde hafva gått så långt som de anse sig kunna. På grund häraf tror jag att man gör riktigast, derest man betraktar reservanternes förslag såsom ett förslag om rent afslag å den Kongl. propositionen.

Herr C. F. Toll: Då ingen understödt mitt förslag, anhåller jag att få återtaga det, nöjande mig med att i Kammarens protokoll hafva fått nedlagd min åsigt i frågan.

Herr Liss Olof Larsson: Jag har redan en gång förut denna dag upptagit Kammarens tid temligen länge i denna fråga, men det oaktadt måste jag ännu en gång taga till ordet, ty frågan är så vigtig, att jag icke kan underlåta att till protokollet uttala mina kraftigaste protester mot det sätt, på hvilket Kammaren synes komma att lösa densamma. Jag befarar nemligen att Kammaren skall komma att bifalla Utskottets förslag och derigenom föra Riksdagen in på en väg, som efter min tanke skall medföra de våldigaste följder för vårt land. Det var äfven med mycken smärta jag nyss emottog underrättelsen om frågans utgång i Första Kammaren och om den stora majoritet, hvarmed

*Om läne-
understöd åt
Bergslager-
nas jernvägs-
aktiebolag.
(Forts.)*

*Om låne-
understöd åt
Bergslager-
nas jernvägs-
aktiebolag.
(Forts.)*

Utskottets förslag der bifallits. Jag hade hittills icke trott att de enskilda intressenas makt skulle till den grad kunna göra sig gällande, att man för att hjälpa ett bolag, som genom sitt öfverdåd kommit i förlägenhet, skall störta landet i sådana äfventyr som här skulle blifva fallet. Men jag börjar i detta fall lysa farhågor, ty i det anförande, hvarmed debatten i frågan inom denna Kammare öppnades, instämde åtminstone flere af de ledamöter, som dels enskildt äro intresserade i det ifrågavarande företaget, dels representera orter, som för egen del af utgången hafva nytta, om förslaget bifalles. Härmed vill jag dock icke hafva sagt att det är enskilda intressen, som de förfakta; ty de kunna ju tro att dessa intressen tillika äro statens.

När jag nu fått ordet, ber jag att först få vända mig emot Landshöfdingen Bergström. Det var för mig ingalunda oväntadt, att mitt förra anförande skulle komma att blifva föremål för kritik från hans sida. Jag må dock tillägga att jag väntat mycket mer, eller med andra ord — jag väntade att han skulle riktigt ställa sig i brechen och använda sitt allra gröfsta artilleri, hvadan jag också sparade åtskilliga saker tills jag efter honom skulle få ordet, men hvilka saker jag nu icke har anledning att använda. Om hela hans uppträdande kan sägas, att det bar vittne om — om icke ett sjukt samvete — så om att den sak han försvarade är sjuk — ja mycket sjuk. Han har nu gifvit åtskilliga försäkringar i fråga om Borlänge—Insjönsbanan. Men då vi förut fått Kongl. Maj:ts löfte på denna bana, och Herr Bergström såsom civilminister kontrasignerat denna regeringshandling, utan att löftet sedermera upptylts, och han såsom statens ombud icke ens sökt att få uppfyllt, utan tvärtom försvarar dem som bryta emot Kongl. Maj:ts föreskrifter, så får han ursäkta mig, att jag och Dalarne sätta ännu mindre lit till del öften, som han afgifver såsom numera landshöfding i Örebro län.

Han talade om, att jag hade sympatier för Frövi—Ludvika banan. Jag tror dock icke att någon, som hörde hvad jag yttrade, med fog kan påstå att deruti lågo några sympatier för sistnämnda bolag. Jag talade nemligen om detta bolag endast derföre, att jag ville lemna en historik om "det stora företagens" uppkomst och dervid äfven nämna något om de andra företagen. Icke heller yttrade jag något om år 1870, utan nämnde jag att uti den af Kongl. Maj:t den 26 September 1871 bifallna ansökningen, som legat till grund för ifrågavarande jernvägsanläggning, hade sökandena jemväl åtagit sig och erhållit koncession på anläggande af, bland annat, icke allenast linien Ludvika—Falun utan äfven linien Borlänge—Insjön, och detta utan rätt till understöd från statens sida. Vidare nämnde Herr Bergström, att icke han, utan Hans Excellens Herr Statsministern vid denna tidpunkt var statens ombud för öfvervakande af bolagets åtgöranden. Ja, det visste jag nog, men enligt den nädiga koncessionen skulle arbetena på bibanan till Insjön icke behöfva påbörjas förr än år 1876. Och då Herr Bergström år 1875 förordnades till kronans ombud hos bolaget, så kan han väl icke lägga den person, som upphört

med befattningen innan arbetet på denna bana lagligen borde begynna, något till last för det densamma ännu icke kommit till stånd. Äfven yttrade Herr Bergström, att han icke gjort någon formel anmälan till regeringen derom att bolaget i detta afseende icke följt föreskrifterna i koncessionen, emedan en sådan anmälan vore obefölig, enär Kongl. Maj:t det oaktadt vore underkunnig om hvad bolaget uträttat. Jag hade eljest trott att, när Kongl. Maj:t i sådana fall som dessa tillsätter ett ombud, så sker detta för att ombudet skall hålla hand öfver att bolaget efterföljer gifna föreskrifter samt, om så ej sker, derom göra förmlig anmälan hos regeringen, ty hvartill skall ombudet eljest tjena? Skall ombudet kanske endast vara till för att, genom sitt arvode, i sin mån öka bolagets kostnader, och, såsom här, när bolaget handlat oförsvärligt, uppträda såsom målsman för detsamma och försvara dess handlingssätt? Om så är, då har jag helt och hållet misstagit mig om afsigten med statens ombud i bolag.

*Om läne-
understöd åt
Bergslager-
nas jernvägs-
aktiebolag.
(Forts.)*

Den värde talaren framhöll derjemte, att jag bort styrka mina uppgifter angående koncessionen och prospektet till aktieteckningen. Jag trodde eljest att han skulle känna till både prospektet och koncessionen, då han, i sin egenskap af statens ombud, är medlem af bolagsstyrelsen, samt att således all bevisföring i detta afseende vore öfverflödig, och jag har dess värre icke försett mig med några vidimerade afskrifter af dessa handlingar; jag är emellertid öfvertygad om att ingen mer än Herr Bergström skall fordra sådana bevis, och han kan sjelf lätt få dem hos styrelsen, i fall han icke hittills tagit någon del af dess handlingar. Vidare antydde samme ärade talare, att jag, hellre än att uppträda för afslag, bort skänka mitt understöd åt förslaget, ty då hade jag på ett bättre och värdigare sätt befrämjat Dalarnes intressen. Jag hade hoppats att ingen skulle söka väcka till lifs mina egna och min orts intressen gent emot denna fråga, sedan jag i mitt förra anförande tillräckligt talat derom, och jag skall icke upptaga Kammararens tid med att nu åter upprepa hvad jag då derom yttrade, men jag kan icke undgå att påpeka det egenomliga deruti, att just från samma håll, der man brukar utslunga den beskyllningen mot landtmannapartiet, att det endast förfaktar egna intressen och klandrar partiet därför, just derifrån uppmanas man nu att tänka på de egna intressena. En gång för alla ber jag dock få förklara, att jag aldrig är tillgänglig för en sådan uppmaning, och att jag lika litet hädanefter som hittills skall, med åsidosättande af det allmännas väl, söka befrämja mina egna eller mina kommittenters enskilda intressen.

Då jag förut påpekade det orimliga uti att staten köpte obligationer till ett så betydligt belopp som det, hvarom här är fråga, till en kurs af 90 procent, då samma obligationer på fondbörs säljas till en kurs af endast 58 procent — svarade Herr Bergström att han visserligen trodde denna uppgift, men att aktierna skulle stiga, när banan i hela dess utsträckning en gång blefve färdig. Jag tror också att obligationerna stiga i pris, men hufvudsakligen derföre att, sedan staten insyltat sig uti detta företag

Om låne-
understöd åt
Bergslager-
nas jernvägs-
aktiebolag.
(Forts.)

så hoppas man, och det tror äfven jag, att staten helt enkelt får öfvertaga hela den dåliga affären.

Såsom kläm till sitt anförande tog Herr Bergström sig före att läsa upp en artikel ur en mindre norsk landsortstidning. Jag vet icke hvad inflytande denna tidning har i Norge, men jag tror åtminstone att den icke bör hafva något inflytande *hos oss*. Jag skall emellertid längre fram återkomma till de norska förhållandena.

Herr Bergström påstod äfven att i Dalarne icke tecknats mer än 488 aktier uti ifrågavarande jernvägsföretag. Jag tror dock icke att detta påstående precis håller streck; ty om jag icke missminner mig, så har bland andra stora Kopparbergs bergslag tecknat ett betydligt antal aktier, liksom ock andra orter tecknat aktier för högst betydande belopp *just under förespeglning* att man genom *Insjöns-banan* skulle sammanbinda skogsdistrikten med bergsdistrikten, men hvilken förutsättning nu visat sig gå om intet.

Jag skall nu med några ord vända mig till Grefve Sparre. Förr än han hade ordet, visste jag icke hvar till den vid betänkandet fogade kartan — hvilken, som jag antar, bekostats af Herrar reservanter, punkten 2, — skulle tjena. Men Grefve Sparre upplyste oss om, att den vidfogats betänkandet för att visa att provinsen Dalsland hade så litet jernvägar. Det fins dock trakter som hafva vida mindre, så i det fallet bevisar kartan ingenting. Vidare yttrade Grefve Sparre, att jag visserligen kunnat besegra mina egna intressen, men att det hade varit lyckligt om jag äfven kunnat besegra min harm öfver att man ej byggt banan till Insjön. Jag har dock icke lagt någon harm i dagen häröfver, utan jag har endast sökt att visa, att, när ett bolag handlar på detta sätt mot dem, mot hvilka det har skyldigheter, som bergslagernas jernvägsaktiebolag i detta afseende gjort, så har detta bolag icke gjort sig förtjent af att omhuldas af den allmänna barmhertighet, om hvilken bolaget nu anropar. Detta är motivet hvarföre jag lemnade några upplysningar om huru bolaget gått till väga. Visserligen skulle vi deruppe i Dalarne kunna hysa en icke oberättigad harm emot detta bolag, ty i fråga om jernvägar har väl knappast någon blifvit så behandlad som vi; andra kunna förlora sitt aktiekapital, men de ha fått jernväg, vi deremot ha förlorat både aktiekapitalet och jernvägen; men huru illa man än behandlat oss, skall dock icke harnen inverka på mitt åtgörande.

Äfven yttrade Grefve Sparre, att det var helt naturligt att bolaget började bygga söderut. Men detta påstående håller visst icke streck, emedan bolaget verkligen började bygga den nordligaste delen först, nemligen bandelen Falun—Ludvika, och sedan från Ludvika till Kil, hvilka bandelar redan äro färdigbyggda, ehuru Grefven synes ha glömt det. Emellertid var ej hans bevisföring riktigt lyckad i det fallet. Dessutom bestämmer den nådiga koncessionen, i full öfverensstämmelse med sökandenas egen begäran, att nordligaste delarna af bolagets jernvägar skulle byggas först och den sydligaste delen sist.

När man vidare talar om den oförvållade förlägenhet, i hvilken bolaget råkat, och de stora uppoffringar bolaget gjort på detta företag, o. s. v., så ber jag att i detta afseende få nämna några ord. Jag frågar då, huru är det möjligt att *icke* råka i förlägenhet, då man går till väga på sådant sätt som detta bolag gjort? Det måste då till slut gå sönder. Bolaget har nemligen betalt byggnadschefen, trafikdirektören, ingenjörerna m. fl. tjänstemän så höga aflöningar, att staten icke ger sina tjänstemän knapt hälften så mycket. Dessutom har bolaget, utan att det ingick i den ursprungliga planen, endast af öfverdåd byggt banan från Daglösen till Filipstad parallel med en annan bana till denna stad och detta icke till följd af trafikens kraf utan endast för att visa hvad bolaget kan åstadkomma. Från Ludvika söder ut förekommer vidare på en sträcka af cirka 3 mils längd 2 banor parallelt med och så nära hvarandra, att, om båda trafikeras på samma gång åt samma håll, en person som åker på det ena tåget kan från sin vaggon samtala med personer på det andra tåget. Och när dessa bandelar byggdes kommo de olika bolagen understundom så nära hvarandra, att de gräfdde bort hvarandras bankar, i följd hvaraf måste bestämmas huru nära hvarandra banorna finge läggas, o. s. v.

Se vi nu närmare på den finansiella delen af frågan, så finna vi att bolaget för en uppoffring af 55,000,000 kronor skulle åstadkomma en jernväg af 45 mils längd, således skulle hvarje mil kosta mer än 1,200,000 kronor. Och detta blefve då det dyraste jernvägsföretag i vårt land och vida dyrare än statsbanorna. Se vi vidare på bolagets skulder, så erfara vi att, om bolaget erhåller det lån, hvarom här är fråga eller 6,078,240 kronor, så belöper sig bolagets skuld på detta företag till 41,000,000 kronor på en väglängd af 45 mil eller, i rundt tal, 910,000 kronors skuld per banmil. Jag frågar då, om det finnes någon rimlig utsigt för att ett bolag med så dåliga finanser kan förränta och ännu mindre amortera en sådan skuld; och kan det vid sådant förhållande vara en affär för staten att öfvertaga obligationer i ett företag, som så illa skött sina angelägenheter? Visst icke! Man behöfver icke vara mycket inne i affärslifvet för att inse att ett bolag, som handlar på sådant sätt, som det, hvarom här är fråga, *måste* komma i förlägenhet. Denna följd kan icke uteblifva och den har lika litet uteblifvit för detta ursprungligen starka bolag, som för något annat, som förfarit på samma öfverdådiga och slösaktiga sätt. Jag har visst någon gång nämnt bolaget, och uttalat klander emot detsamma, jag borde rätta detta, ty det är styrelsen jag åsyftat, bolaget är oskyldigt, ty styrelsen har varit oafsättlig.

Man har klandrat reservanterne, för det de ansett, att Göteborg kunde ikläda sig garantier för ifrågavarande lån, och man har sagt, att detta företag icke vore att betrakta såsom ett göteborgsintresse utan såsom ett statens intresse. Jag påstår dock att det är ett göteborgsintresse, som gjort att bolaget kommit uti den obehagliga ställning, hvaruti det nu befinner sig. Det kan nemligen icke vara i deras intresse, som bo norr om Kil, att banan

Om låne-
understöd åt
Bergslager-
nas jernvägs-
aktiebolag.
(Forts.)

drages till Göteborg, emedan de hafva närmare till Kristiania än till Göteborg. Och från Ludvika samt följaktligen hela Dalarne har man närmare till sist sagda stad via Örebro—Hallsberg—Göteborg än via Kil—Dalsland—Göteborg, skilnaden är endast att i det förra fallet skulle trafiken till största delen komma statsbanan till godo, under det att i det andra fallet trafiken endast skulle komma att passera tvärs öfver stambanan. Staten skulle således icke allenast i denna bana få en konkurrent med sin egen bana, och derigenom riskera att förlora trafikinkomster, som annars skulle kunnat påräknas, utan på köpet hjälpa denna konkurrent till att konkurrera med sig. Ur statens synpunkt åtminstone kan ett bifall till Utskottsmajoritetens förslag sålunda icke försvaras. Det är också alldeles icke obekant, utan tvärtom både i tal och tryck ofta framhållet, att svårigheten för bolaget att avsluta företaget till väsentlig del har sin grund derutinnan, att de penninginstitutioner, som öfvertagit en stor del af bolagets obligationer, icke lyckats att på förmånliga vilkor placera dem i utlandet. Detta var visserligen en gång på väg att lyckas, men afundsjukan mellan tvenne täflande mäktiga bankbolag gjorde att det gynn samma tillfället gick förbi; och det har ej återkommit. Nu när det lyckats omöjliggöra placerandet af obligationerna i utlandet, då i sin förtviflan söka vederbörande att kasta omsorgen härför på staten; staten är det som nu skall hjälpa bolaget att få jernvägen färdig; ingen annan kan, påstår man, göra det.

Till slut några ord om Norges intresse af ifrågavarande jernvägsanläggning. Man har framhållit, och detta med synnerligen starkt eftertryck, att Sverige hade en förbindelse till Norge hvad jernvägarne angår, som borde infrias. Dalslandsbanan, som skulle sammanknytas med bergslagsbanan, skulle nemligen till största delen komma att byggas för norska penningar, ehuru banan, som bekant, kommer att genomlöpa en svensk gränsprovins. Detta är sant. Men jag vill erinra dem, som här så ifrigt framhållit denna omständighet såsom ett bland hufvudskälen, hvarföre staten borde bispringa bolaget, att, såsom af Kongl. Maj:ts proposition i frågan framgår, norska staten icke lemnat dalslandsbolaget ett enda öre i statsanslag utan återbetalningsskyldighet, utan endast ett lån å 1,500,000 kronor. Svenska staten har deremot lemnat samma bolag 1,000,000 kronor såsom *gåfva*. Man kan därför icke med fog påstå, att icke svenska staten fullt ut lika mycket som den norska uppfyllt sin skyldighet mot dalslandsbolaget; tvärtom, svenska staten har för denna banas avvägbringande gjort mera än norska staten. Och dessutom: hvarthän skall det väl leda, om den åsigten får göra sig gällande, att man, om ett svenskt jernvägsbolag skulle råka på obestånd, men det af ett eller annat mer eller mindre viktigt skäl skulle ligga i ett norskt bolags intresse att förebygga detta, svenska staten skulle vara nödsakad att träda emellan, därför att ett norskt bolag önskar det i och för sina intressen? Att svenska staten af det skälet skulle bispringa bergslagsbanans bolag, att i annat fall det norska bolaget ej skulle kunna draga den åsyftade fördelen af sin jernväg, emedan

*Om låne-
understödd åt
Bergslager-
nas jernvägs-
aktiebolag-
(Forts.)*

denna bana då ej skulle kunna sammanknytas med bergslagsbanan och norrmännen således ej komma att erhålla den trafik på dalslandsbanan till Norge, som de beräknat, kan jag således för min del icke gilla; hvarken Norge eller det norska bolaget kan med fog tillvita svenska staten att den brustit i något sitt åtagande, ty staten har hvarken till bergslagsbanans bolag eller till dalslandsbolaget iklädt sig några förbindelser, och det är icke staten, som utfäst sig att bygga bergslagsbanan; blir den icke bygd till slut, utan dalslandsbanan till följd deraf skulle få mindre trafik och lemna mindre inkomst, än fallet skulle hafva blifvit, om den ännu icke färdiga delen blifvit fullbordad, så är detta de begge bolagens, dalslandsbolagets och bergslagsbolagets ensak; svenska staten har härmed intet att skaffa; allt klander härför mot svenska staten är fullkomligt obefogadt.

Vidare säger man, att så mycket penningar redan blifvit på bergslagsbanan nedlagda, att det skulle vara högst olyckligt om banan icke blefve färdigbygd. Men det blir den nog ändå, utan statens mellankomst, huru mycket man än från vissa håll må bestrida det. Nu, så länge förhoppning finnes om statens hjälp, säger man att, om den hjälpen icke kommer, så skall bolaget bestämdt gå under och banan aldrig blifva färdig; men om hjälpen skulle uteblifva, skulle bolaget nog, densamma förutan, på annat sätt skaffa sig nödiga medel, derom är jag för min del fullkomligt öfvertygad. Ett annat jernvägsbolag finnes, som sammanskjutit en och half million för en jernväg Krylbo—Borlänge, under förutsättning att bergslagsbanan skulle utsträckas från Borlänge till Insjön. På den förutsättningen hade bolaget byggt alla sina beräkningar; men beräkningarne gingo ej i fullbordan. Nu vill man emellertid att staten skall hjälpa det stora bolaget därför att ett norskt bolag bildats under förutsättning att det förra skulle bygga sin jernväg, men icke talar man ett enda ord om, att bolaget för byggande af jernvägen Krylbo—Borlänge just bildats under förutsättning att Insjöbanan skulle byggas, nej, ett svenskt bolag, som till på köpet hvarken begärt eller fått någon skänk af staten, det kan man konsiderationslöst behandla huru som helst — men mot ett norskt bolag der har staten skyldigheter. Man kan således, jag upprepar det, icke med ringaste skäl påstå, att svenska staten begär någon förnärmelse mot Norge, om den skulle neka den hjälp bergslagsbanan nu anhållit om; den, som icke uppfyllt sin pligt, utan brustit i densamma, är endast bergslagsbolaget, så vida man icke får antaga att detta bolag framför alla andra jernvägsbolag skulle vara särskildt privilegieradt vis-à-vis staten.

Min åsigt i saken är således fortfarande den, att ett afslag på Utskottets förslag vore det riktigaste och det bästa och det enda beslut, som kan försvaras ur det allmännas synpunkt. Efter den utgång frågan redan fått i Första Kammaren tror jag emellertid det vara klokast att denna Kammare bifaller reservanternes förslag. Reservanternes förslag skiljer sig visserligen från mitt derutinnan att, om man, såsom jag yrkat i min reservation, helt

Om låne-
understöd åt
Bergslager-
nas jernvägs-
aktiebolag.
(Forts.)

enkelt afslår den Kongl. propositionen, man icke erkänt den principen att staten bör på något sätt träda emellan för bolagets hjälp, hvilket sjelft är ensamt skulden till sitt nuvarande trångmål, på sätt jag nu sökt visa, under det genom bifall till reservanternes förslag man godkänt denna princip. Men då reservanternes förslag äfven innehåller, att bolaget skall ställa full garanti för fullgörandet af sina förbindelser, torde denna princip här icke vara så farlig, att förslaget icke, då detsamma synes hafva större utsigt, än mitt, till framgång här i Kammaren, framför utskottsmajoritetens förslag, hvilket jag på inga vilkor kan biträda, bör kunna bifallas.

Herr Jonas Jonasson i Gullaboås: På de skäl som af Herr Liss Olof Larsson nyss blifvit anförda förenar jag mig med honom i hans yrkande om afslag å Utskottets hemställan och bifall till reservationen.

Herr Ola Andersson: Jag skall icke tillåta mig något vidlyftigt ordande i denna sak, synnerligast som man väl redan kan beräkna hvilken utgång frågan skall få, men då från flera håll skarpt klander uttalats mot reservanterne, anser jag mig icke böra lemna detta klander obesvaradt, utan vill jag redogöra för huru frågan ställt sig för mig. Kongl. Maj:t har i sin proposition föreslagit, att bolaget skulle åligga, bland andra vilkor för lånets erhållande, dels att å hvad af lånet blefve lyftadt, från lyftningsdagarna tills återbetalning skedde, erlägga ränta efter fem och en half procent årligen, dels att såsom säkerhet för lånet, i den mån lyftning deraf egde rum, aflemna de till ett upplagdt obligationslån å trettiosex millioner kronor hörande förbindelser, som bolaget innehade, lydande tillsammans å sex millioner sjuhundra femtiotretusen sexhundra kronor och beräknade till nittio procent af det nominella beloppet. Detta förslag afser således, att bolaget skall dels å det erhållna lånet betala ränta från lyftningsdagen och dels lemna säkerhet för beloppet. Nu inträffar emellertid, efter hvad man redan temligen tydligt kunnat spåra, att bolaget åtminstone under de första åren icke är i stånd att betala den föreskrifna räntan, och lika litet kunna obligationerna, som skulle utgöra säkerheten, vidare skattas till det värde eller 90 % af nominella beloppet, efter hvilket de skulle af staten öfvertagas. Under sådana omständigheter och då ju något förslag icke förelåg om beviljande åt bolaget af ett direkt statsanslag har jag ansett det vara en skyldighet för Stats-Utskottet att se till, huruvida icke staten kunde erhålla någon annan och bättre säkerhet än dessa obligationer; och från den synpunkten hafva reservanterne utgått i sitt förslag och det tror jag kan väl försvaras. Här har man nu invändt, att staten icke bör inleda kommunerna att ikläda sig borgen. Men jag tror att kommunerna redan gått ganska långt på den banan, utan att det kan skyllas på staten, och den som har sagt a, får också säga b. Att åter inköpa bolagets obligationer har åtskilliga skäl emot sig. Först och främst skulle det nemligen orsaka en

alldeles gifven förlust för statsverket. Och vidare skulle det medföra en annan olägenhet, som visserligen i detta fall icke är af så stor betydelse, som om det vore fråga om ett dylikt inköp af obligationer i större skala, men som dock icke heller här bör lemnas utan beaktande, och det är att derigenom det vid uppgörande af förslag till riksstat blir omöjligt för så väl Kongl. Maj:t som Riksdagen att göra någon säker beräkning af statsverkets inkomster, som då till en del blifva beroende af obligationernas utlottning. Ett tredje och i min tanke den viktigaste olägenheten vore den, att man genom detta obligationsinköp i sjelfva verket skulle göra en första början till det, hvarom talas i följande punkt af betänkandet, eller att inköpa enskilda jernvägsobligationer.

*Om låne-
understöd åt
Bergslager-
nas jernvägs-
aktiebolag.
(Forts.)*

Om ifrån början rent af hade begärts ett anslag åt bolaget, så hade Utskottet haft att se saken ur det allmännas synpunkt, huruvida den ifrågavarande kommunikationsleden kunde antagas komma att blifva en så verksam häfstång för utvecklingen af vår industri eller vårt jordbruk, att staten borde lemna direkt bidrag och vidare om den kommer att verka till nytta eller förfång för statens egen jernvägstrafik. Hvad den förra synpunkten beträffar, lär landssträckan mellan Trollhättan och Kil icke vara mäktig af någon större utveckling; och vidkommande frågan om banans inverkan på statens jernvägstrafik, så är förhållandet att den skulle komma att leda trafiken snarare från än till statens jernvägar. Dertill kommer äfven att, om man vill leda godstrafiken norrifrån till Göteborg, så har man derföre kortare väg från Falun till Göteborg öfver Örebro—Hallsberg än öfver Kil. Detta kan jag med siffror visa.

Från Falun till Ludvika.....	6,6 mil.
» Ludvika—Frövi.....	9,2 »
» Frövi—Örebro.....	2,4 »
» Örebro Halsberg.....	2,3 »
» Halsberg—Göteborg	24,1 »
	Summa 44,6 mil.

Alltså verkligen något kortare än man uppgifvit att den nya vägen Falun—Göteborg skall blifva. Man har nu sagt, att reservanternes förslag innebure ett förtäckt afslag. För min del ber jag att emot ett sådant påstående på det lifigaste få protestera. Och derjemte tillåter jag mig å min sida fråga, om icke Utskottets förslag är ett förtäckt beviljande af statsbidrag derigenom att obligationerna betalas för högt och att någon ränta förloras? Derigenom tages första steget till en handel, som jag icke vill inleda staten på och som man sedan ej vet hvar den skall stanna. Detta, att man genom bifall till Utskottets förslag i sjelfva verket skulle slå in på den banan att inköpa särskilda jernvägsobligationer och att ett slikt bifall i framtiden skulle kunna åberopas såsom ett slags prejudikat för ett ytterligare fortgående på samma

Om låne-
understöd åt
Bergslager-
nas jernvägs-
aktiebolag.
(Forts.)

bana, har för mig utgjort det viktigaste skälet för att icke biträda Utskottets förslag och då jag icke heller velat alldeles afslå Kongl. Maj:ts proposition har jag ansett mig handla rättast genom att biträda reservationen, till hvilken jag anhåller om bifall.

Herrar *Per Nilsson* i *Kulhult*, *Aug. Peterson*, *Lasse Jönsson* och *Lars Månsson* förenade sig med Herr *Ola Andersson*.

Herr *Herslow*: Jag begärde ordet straxt i början af Herr *Liss Olof Larssons* senaste anförande för att bemöta åtskilliga af hans sats; men långt innan han hunnit afsluta sin argumentation, fann jag mig af dess volym så öfverväldigad, att jag måste säga som skolgossen framför hypotenusan: Jag gifver mig godvilligt, herr magister! Det skulle verkligen blifva för vidlyftigt att på denna sena timme upptaga Herrarnes tid med att söka vederlägga representanten från *Dalarna*. Jag ber därför endast att i stället med några ord få besvara den siste talarens anmärkningar.

Han ville icke att staten skulle inslä på den nya banan att inköpa jernvägar eller jernvägsobligationer af enskilda bolag. Jag ber att få tillstå, att den ärade talaren härutinnan uttalat min egen åsigt. Denna nya bana, som vid denna riksdag visserligen anvisats staten, men icke af Kongl. Maj:t i Hans föreliggande proposition utan af de reservanter, som under nästföljande punkt 2 derom gjort framställning, innebär ett köpslut, ett handelsaftal, om hvilket jag för min del icke vill vara med. Jag godkänner i allo de principer Utskottet i detta hänseende i de två följande punkterna uttalat. I nu föredragna punkt deremot är icke fråga om att inköpa någon färdigbygd jernväg, utan endast att fortsätta den väg, hvarpå Riksdagen framgått under hela den tid de enskilda jernvägarne njutit understöd af statsmedel. Som sagdt, frågan gäller här, icke att inköpa en redan befintlig jernväg, hvars egare råkat i penningeförlägenhet, utan att medelst statsanslag i form af lån befrämja byggandet af en bana, som icke ännu finnes till. Det är statens uppenbara fördel att i en på kommunikationer vanlottad landsända, en jernväg kommer till stånd; deremot är det staten likgiltigt, hvilken som eger den banan, när den en gång finnes. Jag tror därför, att de skäl, som af motionärerne och reservanterne under de tvenne nästföljande punkterna af betänkandet anföras till stöd för deruti framställda yrkanden, icke, såsom Herr *O. Andersson* gjort, här böra upptagas till bemötande; ty här är fråga om en ännu icke färdigbygd jernväg, som icke kan fullbordas på annat sätt än af Regeringen är föreslaget. Skulle nu Riksdagen afslå det begärda låneanslaget, så blefve, efter hvad jag tror, följden den att bolagets obligationer ögonblickligen komme att högst betydligt sjunka i värde, och att det på grund häraf icke blefve bolaget möjligt att på sin kredit förskaffa sig det kapital, som ytterligare erfordras för färdigbyggandet af den återstående delen af banan. Det nuvarande bolaget, derom är jag öfvertygad, byg-

ger *aldrig* banan färdig, om det ifrågavarande statsunderstödet icke beviljas.

Om låneunderstöd åt Bergslagens järnvägsaktiebolag.
(Forts.)

Det andra skälet, som för mig varit afgörande att bifalla Utskottets förslag, består deruti, att här icke är fråga om köp. Man har i dag mycket talat om det mindre lämpliga uti att staten skulle köpa ifrågavande bolags obligationer. Mine Herrar, må vi för all del ej låta ett ord vilseföra vårt omdöme; hvad som här benämnes obligations-*köp* är ju alldeles detsamma som att lemna bolaget ett statslån till samma belopp som obligationernas värde; ty jag har icke tillvunnit mig bättre rätt eller iklädt mig större skyldighet i ena fallet än i det andra; det blir icke annat än ett lån, antingen jag tager tryckta eller handskrifna reverser, antingen jag köper obligationer eller mottager en skriftlig skuldförbindelse. Gör jag som Kongl. Maj:t föreslår, så utlånar jag penningar mot revers och mottager derjemte obligationer, d. v. s. samma bolags reverser såsom hypotek. Detta är ju blott och bart duppletthandlingar, gällande en och samma valuta, och det borde dock i själfva verket vara oss alldeles likgiltigt, om staten får en dubbel eller enkel revers på det utlemnade lånebeloppet, särskildt som just den enkla reversen gör rättsförhållandet betydligt enklare. Att *köpa* obligationer är icke annat än en låneterm, liksom att *köpa* vaxlar. Jag köper obligationer, men belånar reverser, jag köper vaxlar, men belånar inteckningar — i alla dessa fall utlånar jag mina penningar mot andras papper, och i ena som andra fallet ligger hela vigten vid att pröfva den för lånet lemnade säkerheten.

Just derföre, att det nu föreslagna sättet icke är att beträda en ny bana utan att i form af lån gifva ett anslag åt en järnväg som förefaller mig åtminstone vara af yttersta vikt, för hvars färdigbyggande kunna anföras jemväl internationela grunder, och hvars uteblifvande skulle innebära en stor förlust både för det allmänna och särskildt för den på kommunikationer illa lottade del af mellersta Sverige, hvarigenom denna järnväg skulle dragas, hvartill kommer, att de på denna bana redan nedlagda 30 millioner skulle, derest banan ej fullbordades, blifva utan väsentlig nytta och dessutom bolaget ställas i en tvifvelaktig dager inför vårt broderland — af alla dessa skäl har jag funnit mig både manad och berättigad att gifva mitt bifall till Utskottets förslag i denna punkt.

Häruti instämde Herr *Ekman*.

Herr Abr. Rundbäck: De sista ord, den siste talaren anförde, uppkallade mig, de ord nemligen, hvori han yttrade, att vi genom ett bifall till Utskottets nu föreliggande förslag icke skulle bryta mot de åtgärder, vi förut i dylika frågor vidtagit. Jag tror deremot, att vi skulle göra det på ett ganska betänkligt sätt. Vid denna riksdag hafva flera förslag än någonsin annars framkommit till och med från regeringen sjelf derom, att Riksdagen skulle bryta sitt ord och frångå sina förut fattade beslut. Jag

*Om låne-
understöd åt
Bergslager-
nas järnvägs-
aktiebolag.
(Forts.)*

vill i detta hänseende påpeka, huruledes man fordrat, att vi i afseende på medels anvisande till Hjelmarens och Qvismarens sänkning skulle frånträda vårt i fjol fattade beslut, hurusom regeringen i år varit med om att förorda mera medels anvisande till de norrländska järnvägsbyggnaderna än planen af år 1874 upp-tager, samt huruledes det i förrgår qväll var fråga om att upp-taga lån för ändamål, hvartill vi förut icke lånat medel, hvartill nu ytterligare kommer, att vi skulle frånträda, hvad vi under två riksdagar beslutat, första gången 1871, hvilket beslut konfirme-rades 1876, eller att frågor om statsbidrags beviljande åt enskilda järnvägsanläggningar icke vidare skulle förekomma på Riksdagens bord, der de blott åstadkomma förargelse, utan att ett visst belopp skulle ställas till Kongl. Maj:ts förfogande för att utdelas till sådana enskilda järnvägsanläggningar, som pröfvades vara deraf mest förtjenta. Dessa två sistnämnda beslut har jag alltid ansett vara bland Riksdagens klokaste och vackraste beslut, och att Riksdagen sjelf funnit sig väl af 1871 års beslut, det visar sig af dess konfirmation deraf år 1876. Jag kan icke heller se något skäl, hvarföre Riksdagen nu skulle frångå ett så sundt beslut, som vi i sju år hållit i helgd till bätnad både för landet och Riksdagen.

Redan under denna riksdag hafva nemligen dessa järnvägs-frågor, som nu föreligga till afgörande, spelat en rol af den be-skaffenhet, att jag icke tror oss hafva skäl att lemna någon upp-muntran åt denna vigilans för enskilda intressen, som vi haft att bevittna. Vi hafva också sett, huru regeringens initiativ att förmå Riksdagen att frångå sitt föregående beslut och lemna under-stöd åt ett enskildt järnvägsintresse, haft till följd, att motio-ner framkommit om upplåning af mellan trettio och fyratio millio-ner för en del andra enskilda järnvägsbolags räkning och fördel. Om man ser på Utskottets betänkande, så finner man ock huru-ledes reservanterne i de följande punkterna vilja draga conse-qvenserna af hvad i denna punkt föreslås. Här är nemligen fråga om inköp för statens räkning af obligationer till ett värde, som man bestämdt vet dem icke hafva, och i de följande punkterna vilja reservanterne ställa till Kongl. Maj:ts förfogande ytterligare trettio millioner för inköp af dylika papper, d. v. s. att staten, i stället för att den hittills upplånat penningar för järnvägars byggande, hädanefter skulle upplåna sådana för att genom ett slags börsspel tillhandla sig allehanda börspapper till värden, som åsättas dem efter omständigheterna utan afseende å deras verkliga värde.

Efter att hafva yttrat detta med anledning af hvad den siste talaren nämnde, ber jag att äfven få med några ord motivera mina åsichter i frågan, hvilka närmast öfverensstämma med dem, för hvilka Dalarepresentanten uppträd med ett så kraftigt försvar. När Bergslagernas järnvägs-aktiebolags styrelse år 1872 erhöi 5 millioner i låneunderstöd af staten, måste bolaget antagligen an-setts förfoga öfver nödiga medel för banans fullbordande. Här-med må emellertid vara huru som helst; säkert är åtminstone, att,

om bolagsstyrelsen icke hade, i förlitande på en fortfarande ymnig penningetillgång, reserverat de sju millionerna, utan låtit länekonsortiet öfvertaga äfven detta belopp, lika med det öfriga, styrelsen icke nu skulle behöft hvälfva på staten sina bekymmer i saken. Vidare torde man, såsom Herr Liss Olof Larsson yttrat, få antaga, att styrelsen själf förvällat sin förlägenhet, derigenom att styrelsen under den dyraste tiden, då priserna på arbetskrafter, jern och trävaror stodo högst, forcerat arbetet i en rusande fart. Man har öppnat den ena bandelen till Kil tre år i förväg, och den från Göteborg till Trollhättan $5\frac{7}{12}$ år i förväg. För denna forcering af arbetet har bolaget, såsom det själfvt säger, måst å de för arbetets påskyndande erforderliga lånen betala utomordentligt höga räntor, emedan lånen måst upptagas å tider, då räntan oupphörligt varit i stigande. Men då man handlar på det sättet, bör man själf lida för följderna af sina fel. Hade bolaget deremot sakta och försigtigt byggt banan och använt sina tillgångar enligt först fastställd plan, enligt hvilken banan skulie varit fullbordad först år 1882, så hade bolaget kunnat begagna de nuvarande gynsamma tiderna för jernvägsbyggande, och derigenom sannolikt sparat in de sju millioner, som nu måste anskaffas. Om man jemför kostnaden för den färdiga delen af denna bana med kostnaden för andra banor, finner man äfven, att ingen bana i Sverige, vare sig statens eller enskild, kostat så mycket, ty för trettio banmil, utom någon terrassering af ytterligare några mil, hafva utbetalts omkring fyrtiofyra millioner, enligt hvad i handlingarne uppgifves.

Ett annat skäl, som man anført för Utskottets förslag och hvilket Herr Key med flera framhållit, är, att denna bana icke på långt när erhållit så mycket understöd af staten, som somliga andra banor. Det kan vara möjligt, att denna bana i förhållande till sin anläggningskostnad icke fått så mycket som andra banor; men, mine Herrar, under samma tid som Bergslagsbolaget för Ludvika eller Falu—Kil-delen erhöll fem millioner, fingo alla de andra under byggnad varande jernvägarna, af hvilka under de 5 senaste åren 250 mil öppnats för trafik, icke mera än fem millioner. Jag åberopar i detta fall Kongl. Maj:ts egen proposition.

Det här vidare omordade internationela intresset må gälla hvad det kan; men, mine Herrar, vi hafva dock lemnat ett direkt anslag af en million till Dalsland—Smaalenenes jernväg. Vi hafva byggt en stambana genom Wermland till Kristiania och hålla nu på att förena det nordliga Sverige med Throndhjem. Jag frågar således, om vi icke redan gjort ganska mycket för det norska eller internationella intresset, och om derföre detta intresse i denna sak bör tillmätas så stor vikt.

Jag har nu vidare en anmärkning att göra mot bolaget, som jag hittills icke hört framställas, nemligen att detsamma utställt preferenceaktier af den beskaffenhet, att de som tecknat sig för aktier i serien B., d. v. s. för 8,750,000 kronor, fått sig garanterad 5 % årlig utdelning under de åtta första åren. Med andra ord, till desse aktieiegare har man redan utbetalt, jag vet ej huru många

*Om låne-
understöd åt
Bergslager-
nas jernvägs-
aktiebolag.
(Forts.)*

Om låne-
understöd åt
Bergslagen
nas jernvägs-
aktiebolag.
(Forts.)

hundra tusen kronor, måhända af sjelfva statslånet. Vål har jag hört talas om preferenceaktier, med förmånsrätt för innehafvarne i de vinstmedel, som af trafikken kunna intjenas, men aldrig har jag hört talas om sådana preferenceaktier, som detta bolags, hvilkas innehafvare efter åtta år hafva stoppat tillbaka i sina fickor 40 % af hvad de en gång utgifvit, eller omkring 3,500,000 kronor af de tecknade 8,750,000 kronor, antingen banan under tiden kommer till stånd eller icke, och antingen, i fall den kommer till stånd, trafikken lemna öfverskott eller brist.

Vidare har man sagt, att, om bolaget icke får hjälp, så blir en arbetsstyrka af 2 å 3,000 personer afskedad. Men då dessa arbetare väl icke spårlöst försvinna, så undrar jag, om det kunde vara någon så stor förlust, i fall dessa arbetare blifva ifrån jernvägsbyggnaderna lösgjorda till nytta för jordbruket och näringsgarne, hvilka under en lång följd af år haft ganska svårt att för rimliga priser skaffa sig nödiga arbetskrafter, och hvilka man därför väl kan unna den förstärkning deri, som genom en inskränkning i det hittills alltför mycket forcerade jernvägsbyggandet kan vinnas.

Slutligen har statens ombud i bolaget sagt, att statens kredit skulle skadas, om det nu ifrågavarande anslaget icke beviljades. Ehuru jag icke vill utgifva mig för att vara någon financier, gestaltar sig dock saken litet annorlunda för mig. Jag tror nemligen snarare, att, om utlandet får spörja, att svenska staten lånar ut penningar mot säkerhet af papper, som icke på annat håll kunna belånas, statens kredit kommer att få en törn, hvarifrån den får svårt att repa sig.

Att nu biträda Utskottets förslag och dermed frångå en grundsats, som alltid varit följd, och som jag anser det vara hvarje representants pligt att vårda, nemligen att staten har full säkerhet för de penningar hon lånar ut, kan jag för min del i hvad fall som helst icke vara med om. Här föreligger en gifven förlust; och jag kan icke såsom representant vara med om att skriva denna förlust på mina kommittenters räkning. Ej heller vill jag gerna ingå på reservanternes förslag att staten skaffar sig underborgen af kommuner eller enskilde personer. Jag önskade därför helst, att hela frågan om understöd till det omhandlade företaget blefve rent afslagen; men skall dock, sedan man förklarar äfven reservationen innebära ett afslag, i nödfall sluta mig till det af reservanterne framställda alternativet.

Herr *Anders Scensson* i Lösen instämde uti Herr Abr. Rundbäcks yttrande.

Herr Statsrådet *Thyselius*: Jag har under diskussionens början haft tillfälle dels att nämna hvilket inflytande jag anser, att det af reservanterne föreslagna villkoret för erhållande af statens understöd skulle hafva på det ifrågavarande jernvägsföretaget och dels att omförmåla de skäl, hvilka synas mig kraftigast tala därför, att staten lemna företaget sin hjälp. Men det är icke

för att vidare yttra mig härom, som jag nu begärt ordet; utan är denna begäran föranledd af den förevitelse, som den siste talaren ansåg sig böra rigta mot regeringen derföre att hon framkommit med denna proposition. Talaren sade nemligen, att densamma skulle stå i fullkomlig strid mot Riksdagens tvenne särskilda gånger fattade beslut och uttalade principer. Jag hade icke väntat en sådan förevitelse, emedan jag anser att så väl den Kongl. propositionen som det föreliggande utlåtandet klart ådagalägger det origtiga i en sådan beskyllning. 1876 års Riksdag beslöt nemligen, på derom hos densamma gjord framställning, att med lån understödjade nya, ännu icke påbörjade enskilda jernvägsanläggningar samt att för detta ändamål till Kongl. Maj:ts disposition ställa ett visst penningbelopp. Men af den nu omhandlade propositionen framgår, att här icke är fråga om en ny, ännu icke påbörjad jernväg, utan här begäres understöd från staten för ett under flera år under arbete varande jernvägsföretag, med hvilket intet annat enskildt sådant vare sig i afseende på storlek eller vikt för landet kan jämföras.

Om låneunderstöd åt Bergslagens jernvägsaktiebolag.
(Forts.)

Skiljaktigheten mellan de jernvägsföretag, till hvilka lån kunna utgå af de 10 millionerna och det jernvägsföretag, som här är i fråga, måste således framstå klar och jag öfverlemnar till edert eget omdöme, mine Herrar, huruvida den uppoffring från statens sida, som här blifvit föreslagen, är för stor i förhållande till de stora fördelar, fullbordandet af den ifrågavarande jernvägen skulle bereda landet.

Herr Carl Ifvarsson: Jag hade ej tänkt vidare besvära Kammararen med något anförande i denna fråga, men jag har derföret fått anledning genom några yttranden under diskussionen och till någon del äfven genom hvad Herr Statsrådet och Chefen för Civildepartementet anförde. Jag hade föreställt mig att här icke var fråga om någon egentlig uppoffring från statens sida. Då jag genomläste den Kongl. propositionen i ämnet, fick jag ej den uppfattningen, att den föreslagna åtgärden var afsedd att leda till direkte utgifter för staten. Men nu hör jag, att åsigtorna i det fallet äro olika och jag har märkt det redan från diskussionens början. Min mening är ingalunda att klandra regeringen, men jag tillstår att jag i denna sak ej förstår regeringens hållning. Jag erinrar om hvad som också synes i betänkandet, nemligen att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till Kongl. Maj:ts pröfning framställt 2:ne alternativ, det ena att staten skulle köpa bolagets ännu osålda obligationer, det andra att staten skulle belåna dessa obligationer. Båda dessa alternativ hafva naturligtvis, innan propositionen afläts, undergått pröfning hos Kongl. Maj:t, som, då han godkänt det ena, naturligtvis måste anses hafva med detsamma förkastat det andra. Då nu regeringen valt det bland alternativen, som afser att låna bolaget vissa millioner mot säkerhet i obligationer, så drager jag deraf den slutsatsen, att meningen icke varit att staten skulle göra någon uppoffring och när jag utgår från den synpunkten, synes det mig äfven klart att regeringen afsett att

Om låne-
understöd åt
Bergslager-
nas jernvägs-
aktiebolag.
(Forts.)

den erbjudna säkerheten skulle vara tillräcklig. Obligationerna skulle beräknas till 90 procent af det nominella värdet, men det har vid tiden före eller kort efter propositionens aflåtande inträffat ett prisfall på ifrågavarande slags obligationer och jag hade därför väntat från regeringen en framställning med förslag om annan eller ytterligare säkerhet för lånet. Detta hade enligt min uppfattning varit fullt konsekvent handladt från regeringens sida, men jag tillstår att jag icke kunnat uppfatta den tankegång, som nu synes vilja göra sig gällande, då man oupphörligt talar om uppoffringar från statens sida. Annu mera egendomligt förefaller det mig att, då Kongl. Maj:t på förhand förkastat förslaget att köpa bolagets obligationer och på Herr Civilministerns föredragning beslutat föreslå Riksdagen att belåna dessa obligationer, Herr Civilministern nu icke håller på sitt förslag, utan förordar inköp af dessa papper, på sätt Stats-Utskottet föreslagit. Hvarföre hafva då ej båda alternativen blifvit framställda till Riksdagens pröfning? Man säger att billighet och statens välförstådda intresse fordra att bolaget får understöd. Hvarföre har då ej regeringen begärt ett direkt understöd? Jag vill ej förneka möjligheten af att detta jernvägsföretag behöfver hjälp, men i den form, frågan nu föreligger, ser det på ytan ut som om ingen uppoffring från statens sida ifrågasättes, under det man från det håll, der det yrkas bifall till Utskottets förslag, ej kan döljas att uppoffringar krävas.

En af Kammarens ledamöter har sagt att det sätt för understödets meddelande, som nu ifrågasättes, är detsamma som förut tillämpats i dylika fall. Jag kan ej inse att så är förhållandet. När Riksdagen hittintills gifvit understöd åt enskilda jernvägsföretag, har det skett antingen genom direkt anslag eller lån eller något af hvardera. Men aldrig förr har Riksdagen gifvit understöd i den form, som nu är föreslagen, d. v. s. genom att köpa jernvägsobligationer. Jag kan ej förstå annat än att det måste vara någon skilnad mellan att köpa och belåna obligationer, likasom mellan att gifva direkt anslag och att belåna obligationer. Mig synes att skilnaden mellan att köpa eller belåna obligationer är ganska stor, förutsatt att obligationerna hafva något värde. Hafva de icke något värde, då blir det naturligtvis ingen skilnad.

Skulle man antaga t. ex. att obligationerna stiga i värde till 100 procent i stället för 90 procent, vore det visserligen en fördel för staten att hafva köpt dem. Belånar man deremot obligationerna, skulle man kunna tänka sig, att, i händelse obligationerna gifva mindre än hvad man beräknat, bolaget har andra tillgångar, hvarmed det kan fullgöra betalningen. Det måste således vara en skilnad i dessa begge hänseenden, men jag får tillstå, att jag icke kan förstå hvarken de anföranden, som afgifvits i frågan i motsatt riktning, eller huru man kan antaga att likställighet skulle förefinnas i dessa omständigheter, och därför kan det vara möjligt att jag ser saken annorlunda. En skilnad måste äfven finnas mellan direkt anslag och köp af obligationer, ty, om man gifver

anslag till ändamål, som äro nyttiga för staten, tänker man icke på att få något igen. Hvar och en vet, hvarom fråga då är och kan bedöma saken från en bestämd synpunkt. Så är förhållandet icke här, ty här är saken oklar. Köper man nu obligationer, kan ett annat bolag äfven framkomma med anspråk att få sälja äfven sina obligationer; och till och med alla enskilda, som innehafva obligationer, skulle kunna anse sig hafva rätt att få dem inlösta. Herrar bankirer skulle slutligen få en ganska stor vinst. Om staten inköper obligationer, skulle staten, då den tror sig ega en tillgång i dessa, kanhända slutligen finna sig icke hafva någon sådan tillgång. Frågan är verkligen så beskaffad, att man bör betrakta den från flera än en synpunkt. Då jag för min del ingalunda vill, att staten på det sätt skall inlåta sig i en affär, att man icke på förhand något så när kan inse följderna deraf, kan jag icke ingå på något köp eller belåning af obligationer, som äro osäkra. Jag anser derföre att, om man skall lemna något understöd i form af lån, man bör hafva full säkerhet. I annat fall bör man, enligt min åsigt, anslå medel, utan att påräkna någon återbetalning. Skulle det icke vara möjligt att åstadkomma den säkerhet, reservanterne föreslagit, kan väl icke något värre inträffa än om rent afslag egde rum å Kongl. Maj:ts framställning. Jag tror dock, att det icke blir omöjligt att anskaffa säkerheten. Hade emellertid förslag från regeringens sida framställts om ett annat sätt att tillvägagå på det att staten må få full säkerhet för lånets återbetalning, skulle jag hafva varit villig att derpå ingå. Staten skulle i så fall icke förlora något, och kunde bolaget vara betjent med att erhålla ett lån mot full säkerhet, hade jag ingenting deremot att invända.

Jag vill icke upptaga Kammarens tid med något vidare yttrande i frågan, ty den synes vara något egendomlig, åtminstone i afseende på syftemålet, något som lär vara tillräckligt ådagalagd. Emellertid har jag icke genom diskussionen blifvit öfvertygad om att Utskottets förslag eger företräde framför reservationen. Tvärtom står det långt under denna, såvida man icke vill säga rent ut att det är ett anslag, man lemnar. Jag fortfar i mitt yrkande om afslag å Utskottets förslag och bifall till reservationen.

Herr Abr. Rundbäck: Från statsrådsbanken har påståtts, att jag skulle obehörigen hafva rigtat en beskyllning mot regeringen att hafva brutit mot Riksdagens beslut 1876, och såsom bevis att jag så skulle gjort har anförts, att det här icke vore fråga om att inleda byggande af en ny jernvägssträckning, utan endast att möjliggöra fullbordandet af en dylik. Jag kan emellertid icke finna hvad stor skillnad det är, om staten vid början af ett jernvägsföretag lemnar ett bolag en försträckning, hvarigenom det blifver i stånd att fullborda sin banbyggnad, eller om bolaget vid början af byggandet får statsbidrag och sedan genom felaktiga kalkyler eller felaktighet i tillvägagåendet måste återigen begära understöd. Men om ingen skillnad förefinnes mellan dessa bolag, så frågar jag, om ett bolag af det senare slaget bör anses

*Om låne-
understöd åt
Bergslager-
nas jernvägs-
aktiebolag.
(Forts.)*

*Om låne-
understöd åt
Bergslager-
nas jernvägs-
aktiebolag.*

ega någon förmånsrätt i förhållande till ett bolag af förra slaget, och om icke 1876 års beslut bör gälla lika för begge?

Det är endast denna fråga, som jag nu velat hemställa till Kammarens besvarande.

Herr Statsrådet Thyselius: I anledning af hvad den siste talaren yttrat har han begärt svar af Kammaren, och jag behöfver således icke besvara detsamma. Men det har yttrats af en annan talare, att han förvånade sig öfver, att det nu här från statsrådsbänken kunnat tillstyrkas bifall till Utskottets förslag, fastän detsamma skiljer sig från det regeringen afgifvit.

Jag ber att till förklaring derå få hänvisa till den Kongl. propositionen, der det står, att Kongl. Maj:t icke ansett de två alternativen som bolagsstyrelsen framställt, — det ena var inköp af obligationerna det andra deras belåning — vara så särdeles från hvarandra afvikande. Då Kongl. Maj:t så bedömt dessa alternativ, men det åt hvilket Kongl. Maj:t med ledning af Riksdagens vid föregående tillfällen yttrade mening gifvit företrädet icke nu vunnit understöd af Stats-Utskottet, så hade man kanhända icke haft anledning föreställa sig, att det skulle väcka så stor förvåning, om regeringen, för att vinna ett mål som ansågs vara viktigt, fogade sig efter det något förändrade sätt Utskottet för dess uppnående föreslagit.

Vidare har det sagts, att, då Kongl. Maj:ts proposition afgafs, regeringen icke talat om, att förslaget skulle medföra någon uppoffring för statsverket, utan att denna upplysning nu först vore lemnad. Jag ber att få uppläsa några ord litet längre fram i den Kongl. propositionen, der det står, att det syntes Kongl. Maj:t, som borde försträckningen beviljas "mot säkerhet af de erbjudna obligationerna, de der väl för det närvarande icke kunna betinga det pris, hvarföre den öfriga delen af lånet blifvit öfvertagen, och hvartill återstoden skulle beräknas, men hvilka i den mån jernvägen nalkas sin fullbordad synas böra stiga i värde". Det har sålunda i den Kongl. propositionen — så har åtminstone varit afsedt vid dess uppsättande och jag hoppas att åtminstone någon af Kammarens ledamöter så uppfattat saken — icke fördolts att åtminstone till en början förslaget kunde leda till någon uppoffring från statsverkets sida.

Öfverläggningen förklarades slutad. Efter upptagande af de meningar, som derunder blifvit framställda, gaf Herr Talmannen, enligt dem, propositioner dels på bifall till Utskottets hemställan, dels på afslag derå, dels ock på yrkandet att, med afslag å hvad Utskottet hemställt, det förslag måtte bifallas, som Herr Carl Ifvarsson m. fl. i sin vid utlåtandet fogade reservation framlagt; och fann Herr Talmannen svaren hafva utfallit med öfvervägande ja för den förstnämnda meningen. Votering blef begärd samt företogs, sedan till kontraposition antagits yrkandet på bifall till den nyssnämnda reservationen, enligt en nu uppsatt och af Kammaren godkänd, så lydande omröstningsproposition:

Den, som bifaller hvad Stats-Utskottet hemställt i 1:a punkten af Utlåtandet N^o 63, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har Kammaren, med afslag å Utskottets hemställan, bifallit den af Herr Carl Ifvarsson m. fl. vid förevarande punkt afgifna reservation.

Omröstningen visade 83 ja mot 105 nej; i följd hvaraf Kam-maren beslutit i öfverensstämmelse med nej-propositionen.

Den vidare föredragningen af förevarande utlåtande uppsköts till kl. 7 e. m., då detta sammanträde, enligt derom utfärdadt anslag, komme att fortsättas; och åtskildes Kammarens ledamöter kl. $\frac{3}{4}$ 3 e. m.

In fide[m]

Gustaf Westdahl.