

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1878. Andra Kammaren. N:o 62.

Fredagen den 17 Maj.

Klockan 7 e. m.

I början af detta sammanträde ledde Herr vice Talmannen Kammarrens förhandlingar.

§ 1.

Fortsattes föredragningen af Stats-Utskottets utlåtande N:o 63, med anledning af ej mindre Kongl. Maj:ts nådiga proposition angående beviljande af låneunderstöd för fullbordande af Bergslagerernas 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.

I ordningen förekom

Punkten 2.

Utskottet hade i denna punkt yttrat sig öfver följande motioner, nemligen:

ledamoten af Första Kammaren Herr *C. Hammarhjelm*s motion, N:o 30, i hvilken var föreslaget, att Riksdagen måtte till Kongl. Maj:ts disposition ställa en summa af tretio millioner kronor för att dermed, på det sätt, med de vilkor och i den ordning, Kongl. Maj:t funne lämpligt, för statens räkning inköpa sådana enskilda fullbordade jernvägar, hvilka Kongl. Maj:t efter pröfning af hvarje särskildt fall funne vara af fördel, vare sig i politiskt eller ekonomiskt hänseende, för staten att ega och trafikera i sammanhang med de af staten föregen räkning anlagda stambanor;

samt Herr *A. Reuterskiölds* motion, N:o 27, och Herr *Ch. Dicksons* motion, N:o 108, den förra afgifven inom Första Kammaren och

*Angående
förslag om
inköp af
enskilda jern-
vägar.*

Angående
förslag om
inköp af
enskilda jern-
vägar.
(Forts.)

den senare inom Andra Kammaren, uti hvilka motioner föreslagits, att Riksdagen måtte för sin del besluta om inköp af Hallsberg—Motala—Mjölby jernväg med dertill hörande rörlig materiel, reparationsverkstad, materialier och fordringar till ett pris minst motsvarande bolagets skulder och förbindelser, deribland icke inbegripna aktieegares fordringar för inbetaladt aktiekapital och derutöfver, i enlighet med bolagets reglemente, gjorda tillskott, dock ej öfverstigande kronor 590,000 för mil, samt öfverlemna till Kongl. Maj:t att med jernvägsbolaget derom afhandla och öfverenskomma.

Och hade Utskottet på anförda skäl hemställt:

att Herrar Hammarhjelm, Reuterskiölds och Dicksons ifrågasvarande motioner måtte af Riksdagen lemnas utan afseende.

Enligt anteckning å Utlåtandet, voro reservationer mot nämnda hemställan inom Utskottet anmälda

dels af Herrar *C. Ekman*, Grefve *C. Beck-Friis*, Friherre *F. von Essen*, *L. M. Nordenfelt*, *C. F. af Geijerstam* och Grefve *H. Spens*, hvilka ansett Utskottet böra afgifva ett tillstyrkande af följande innehåll:

»a) att Herr Hammarhjelm's motion må på det sätt bifallas att Riksdagen ställer till Kongl. Maj:ts förfogande ett belopp af tretio millioner kronor, att enligt Kongl. Maj:ts föreskrift samt på de tider och under de vilkor, Kongl. Maj:t, efter hörande i hvarje särskildt fall af Riksdagens fullmäktige i Riksgäldskontoret, må finna skäligt bestämma, från Riksgäldskontoret utbetalas, för att användas till öfvertagande af obligationer, utfärdade för anläggning af sådana fullbordade enskilda jernvägar, som antingen sammanbinda statsbanor sins emellan eller i öfrigt äro med statsbanor förenade; börande vid sådant öfvertagande priset bestämmas med fästadt afseende å banornas påräkneliga trafikinkomst eller å den ökning af statsbanornas trafikinkomst, som kan af ett ifrågakommande öfvertagande, till följd af dervid fästade särskilda vilkor, blifva en följd; så att staten må för sin utgift i berörda hänseende blifva genom en motsvarande, påräknelig inkomst betäckt;

b) att berörda anslagsbelopp jemväl må, om Kongl. Maj:t för särskildt fall finner sådant lämpligare och för staten fördelaktigare, få användas till inköp för statens räkning af enskilda banor eller bandelar af ofvan omförmälda beskaftenhet; börande äfven i sådant fall priset bestämmas efter de här ofvan i mom. a) angifna grunder; och

c) att Riksdagen må i underdånig skrifvelse anhålla, att, vid blifvande ansökningar om erhållande af koncession för jernvägsanläggningars utförande, Kongl. Maj:t täcktes meddela dylik koncession endast åt sådan sökande, som, förutom uppfyllande af det för rätt till expropriation stadgade vilkor, att anläggningen skall afse ett allmänt behof, tillika hos Kongl. Maj:t styrkt, att sökanden förfogar öfver ett

kapital, som är fullt tillräckligt till jernvägsanläggningens utförande enligt behörigen granskadt och godkänt kostnadsförslag;»

dels ock af Herrar Grefve *G. Sparre, J. Widén, Grefve S. Lagerberg* och Grefve *L. af Ugglas*, hvilka instämt i förestående reservation, för så vidt angår de i densamma under mom. a) och c) framställda yrkanden.

*Angående
förslag om
inköp af
enskilda jern-
vägar.
(Forts.)*

Sedan uppläsning skett af Utskottets hemställan, lemnades ordet till

Herr Dickson, som yttrade: Då Stats-Utskottet i denna punkt innefattat tvenne väsentligen skiljaktiga ämnen, nemligen Herr Hammarhjelm's motion angående ställandet till Kongl. Maj:ts disposition af 30,000,000 kronor för inköp af jernvägar samt Herr Reuterskiöld's och min om inköp af Hallsberg—Motala—Mjölby jernväg, så, ehuru jag ganska väl finner, att dessa båda ärenden kunna samtidigt tagas i öfvervägande, vågar jag dock till Herr vice Talmannen hemställa, att särskild proposition å hvardera af dem måtte framställas.

På derom af Herr vice Talmannen gifven proposition, biföll Kammararen hvad Herr Dickson, beträffande sättet för ärendets föredragning, nu föreslagit; hvarefter

Herr Dickson erhöll åter ordet och anförde: Det är icke min afsigt att vid detta tillfälle ingå i någon öfverläggning angående Herr Hammarhjelm's motion. Men då jag varit den som inom denna Kammarare väckt motion om inlösen af Hallsbergs—Motala—Mjölby jernväg, anhåller jag att för Kammararen få motivera detta mitt förslag. Jag hade föreställt mig, att Stats-Utskottet skulle kunnat egna densamma litet utförligare granskning än som varit fallet, ty frågan gäller inlösen för statens räkning af en redan färdig jernväg. Här är någon vidare utredning icke af nöden, ty bolaget har förklarats sig villigt att till staten öfverlemna hela jernvägen med alla dess tillgångar, mot förbindelse för staten att godtgöra bolagets skulder, till ett pris ej öfverstigande 590,000 kronor för banmil. Upplysningsvis ber jag härvid få nämna att, enligt all sannolikhet, en närmare utredning skall visa, att detta belopp icke behöfver blifva så högt.

Jag anser att inlösen af denna jernväg icke blott är för bolaget af ganska trängande nödvändighet, utan äfven bör blifva en fördel för staten. Denna jernväg har under de senare åren betydligt utvidgat sin verksamhet. I detta afseende föreligger en berättelse för åren 1874, 1875 och 1876. Under denna tid har jernvägens bruttoinkomst vuxit från 281,470 kronor till 399,829 kronor, hvilket icke är obetydligt på trenne år. Under samma tid har förhållandet mellan driftkostnaden och bruttoinkomsten så förändrats, att nettobehållningen ökats från 117,271, som det utgjorde 1874, till 171,342 kronor under 1876, eller under tre år stigit med ungefär 50 procent. Jag tror således, att, särdeles med hänsyn till det pris, för hvilket staten nu kan få öfvertaga denna bana och hvilket föga öfverstiger hälften af hvad

Angående
förslag om
inköp af
enskilda jern-
vägar.
(Forts.)

statens jernvägar kostat per mil, staten derigenom gjorde en affär, som icke vore ogynsam för framtiden med afseende å rentabiliteten. Dessutom bör tagas i betraktande att denna jernväg sannolikt skulle i jernvägsstyrelsens händer komma att lemnas vida bättre resultat, än den nu lemnar, dels emedan materielen blefve gemensam för denna och statens andra jernvägar, dels ock i följd af den inskränkning i administrationskostnaden, som komme att ega rum. Hvad som härvid icke bör förglömmas, är att bolaget i närvarande stund är beredt att, om staten öfvertager banan, göra betydliga upppoffringar, då det derigenom komme att förlora ej mindre hela aktiekapitalet 1,400,000 kronor, än äfven det uttaxerade tillskottet, 896,000 kronor, som aktieegarne redan erlagt och hvilket uppgår till 64 procent af det inbetalta aktiekapitalet. Villkoren för obligationslånen äro för aktieegarne särdeles betungande, och det just med hänseende till den omständighet att trafikinkomsterna vid denna, liksom vid hvarje annan jernväg blott småningom hinna sin fulla utveckling, ty amorteringen är stäld på ganska kort tid och utgår med ungefär två procent om året, så att af obligationslånet hafva redan omkring 380,000 kronor blifvit utlotade och inlösta.

Men, mine Herrar, det är förnämligast ur social synpunkt, som jag anser att detta inlösande för statens räkning af Hallsberg—Motala—Mjölbybanan bör af Riksdagen bifallas. I bolagsordningen för detta bolag förekommer nemligen, såsom vi alla veta, en paragraf, hvars motsvarighet icke finnes i någon annan bolagsordning och som på sätt och vis står i strid med Kongl. förordningen om aktiebolag den 6 Oktober 1848. Denna paragraf föreskrifver att i händelse inkomsterna icke räcka till att betäcka utgifterna för ränteobligationerna, skall bristen uttaxeras hos de särskilda delegarne i bolaget. Nu faller sig detta synnerligen betungande icke blott för enskilde aktieegare utan äfven för de kommuner, som ligga i jernvägens närhet och till densamma lemnat tillskott, i följd hvaraf utskylderna inom dessa kommuner stigit ganska betydligt. Och särskildt drabbar detta ganska hårdt mindre bemedlade personer. Men — icke nog härmed — detta stadgande i bolagsordningen måste äfven gifva anledning till rätt stora förvecklingar och trakasserier vid någon aktieegares dödsfall eller konkurs. Då någon sådan händelse inträffar, föreställer jag mig att det är bolagets styrelse, som skall bevaka bolagets rätt i sterbhuset eller konkursboet. Och jag förutser, att ganska stora svårigheter och förvecklingar dervid kunna uppstå.

Jag tror således att det vore dels mycket fördelaktigt för staten att inlösa jernvägen, dels ock i öfrigt förenligt med statens intresse att sådana sociala förvecklingar, som kunde uppstå genom de af mig nu antydda förhållanden, i tid förekommas. Jag medgifver att jag icke har stora förhoppningar om framgång åt förslaget, men jag skall bedja att, om diskussionen kommer att fortgå något längre, få, särskildt med anledning af den utgång frågan erhåller i Första Kammaren, sedermera framställa ett mera formuleradt yrkande. För närvarande skall jag inskränka mig till att yrka att Kammaren måtte be-

sluta att till Kongl. Maj:ts förfogande ställa ett så stort belopp, som erfordras för inlösen af Hallsberg—Motala—Mjölby jernväg.

Herr O. B. Olsson: Då den föregående talaren upplyste att iirågarande bolag har ganska goda trafikinkomster på sin bana, att dessa stigit under senare åren och att man således kan hoppas att förhållandet mellan bolagets utgifter och inkomster skall för hvarje år ställa sig allt mindre ogynnsamt, så tycker jag att allt detta utgör goda skäl för det antagande att de af honom befarade sociala förvecklingarne icke skola komma att inträffa. Han nämnde äfven att det skulle vara fördelaktigt för staten att öfvertaga banan af det skäl att administrationskostnaden, enligt hans uppfattning, skulle blifva billigare. Denna hans uppfattning kan jag icke heller dela. Min erfarenhet är att allt som skall ske under statens insigt och vård blir dyrare än om tillsynen deröfver utöfvas af enskilda personer eller af bolag. Dessa senare kunna naturligtvis utöfva en säkrare kontroll och äro i allmänhet äfven i tillfälle att betinga sig billigare pris, på hvad som för trafikens uppehållande kan behöfva anskaffas, äfvensom att i öfrigt bättre bevaka sina intressen. Från denna synpunkt sedt, tror jag derföre, att det är bättre att bolaget fortfarande sköter dessa sina affärer.

Hvad åter beträffar att delegarne i bolaget iklädt sig solidarisk ansvarighet för bolagets skulder, tror jag att detta bör blifva deras ensak, vare sig detta skett i anledning af deras eget erbjudande eller till följd af föreskrifter som regeringen vid bolagsordningens fastställande meddelat. Huru härmed förhåller sig, har jag mig icke bekant; men i hvilketdera fallet som helst, kvarstår dock alltid det faktum, att delegarne underkastat sig dessa strängare vilkor. Och då tror jag också, att de böra stå fast vid dem.

På dessa skäl yrkar jag för min del bifall till Utskottets förslag.

Herr Anders August Andersson: Då jag nu går att yttra mig i denna fråga, får jag till en början förutskicka den förklaring, att min mening icke stöder sig på egenlyttiga motiv, emedan jag lika litet som den ort, inom hvilken jag är boende, har något med denna bana att göra och icke heller är delegare deri. Jag bor dock så nära intill banan att jag något känner till förhållandet med densamma.

I detta jernvägsföretag hafva i synnerhet inom Motala kommun blifvit indragna en stor mängd mindre bemedlade personer. Och detta har till och med skett nästan utan deras vetskap, emedan kommunerna såsom sådana tecknat sig såsom delegare i företaget. De stora bidrag, som delegarne under den senare tiden måst för banans räkning tillskjuta utöfver sina tecknade aktiebelopp, hafva sålunda uttaxerats på kommunernas medlemmar. Och följden häraf har blifvit den att dessa mindre bemedlade personer, mestadels arbetare, fått afstå större delen af sin arbetsförtjenst för bolagets behof. En stor del mindre jordegare hafva likaledes härpå blifvit lidande. Man har förespeglat dem att det icke alls skulle vara förenadt med risk att teckna aktier i företaget och de hafva på detta sätt låtit förleda sig dertill.

*Anyaende
förslag om
inköp af
enskilda jern-
vägar.
(Forts.)*

*Angående
förslag om
inköp af
enskilda jern-
vägar.*
(Forts.)

Anledningen till dessa nya uttaxeringar är hufvudsakligen att söka deri att banans anläggningskostnad betydligt öfverstigit det belopp, hvartill densamma från början beräknats, till följd deraf att såväl byggnadsarbetena vid stationerna som broanläggningar vid vattendragen utförts med mycken kostnad och omsorg. Också är derföre denna bana fullt upp lika om icke bättre bygd än statens egna stambanor. Då nu bolaget vill öfverlemna banan till staten på vilkor, som för staten äro synnerligen förmånliga, tror jag att staten borde begagna sig af detta tillbud och att man kan vara temligen viss om att staten får full ränta på sina penningar. Det erfordras blott en utredning om hvad banan skulle kunna lemna i behållning. Och staten skulle sålunda icke behöfva göra någon synnerlig upoffring. Hvad som vållar svårigheten för delegarne är deras solidariska ansvarighet för bolagets skulder, hvilket haft till påföljd att de för närvarande råkat i sådant trångmål, att de knappast veta huru de skola bete sig. Och jag tror derföre att de rättvisligen böra kunna påräkna att, när nöden är så trängande, staten skall räcka dem en hjälpsam hand.

Min öfvertygelse är äfven, att om denna bana komme i statens ego, kostnaderna för densammas trafikerande och underhåll skulle i flere afseenden ställa sig långt billigare för staten än för bolaget. Det har visserligen af den näst föregående talaren framhållits att hvad staten utför i allmänhet blifver dyrare än om samma arbete verkställes af enskilde. Men i detta fall tror jag icke att den regeln håller streck. Jag har mig bekant att trafikdirektören för Östra stambanan gerna skulle utan förhöjd afföring öfvertaga äfven denna bandel, derest den af staten inlöstes. Han påstår nemligen att derigenom skulle undvikas mycket besvär och bråk, som banan för närvarande, under det den befinne sig i ett enskildt bolags händer, vållar statens trafikförvaltning.

Dessutom vill jag framhålla, att den närvarande tiden med sin tryckta penningställning borde utgöra en ytterligare anledning för staten att komma bolaget till hjälp, emedan den kapitalomsättning, som deraf blefve en följd, skulle på samma gång medföra en väl behöflig lättnad i den allmänna rörelsen. Man vet att i närvarande stund finnas obligationer för enskilda jernvägsanläggningar placerade i enskilda bankerna till ett belopp af omkring 30 millioner kronor. Och detta gör att bankerna måste så mycket som möjligt inskränka sin lånerörelse och att följaktligen folket på landsbygden är urståndsatt att få någon hjälp i penningeväg. Man såg huru för flere år sedan, då den stora handelskrisen i Stockholm pågick, de penningar som dervid anskaffades utifrån för krisens afhjelpande, verkade mycket välgörande icke allenast inom Stockholm utan äfven inom öfriga delar af landet. Och om staten nu utlemnade dessa medel i den allmänna rörelsen, skulle verkningarne deraf helt säkert visa sig lika välgörande; och jag tror icke att staten skulle behöfva att förlora något derpå.

Ehuruväl min ställning inom denna Kammare hittills varit sådan, att jag sökt hushålla med statens medel, tror jag dock på grund af de skäl, som jag nu anført, att här föreligger ett undantagsfall. Och jag hoppas derföre att ingen skall förtänka mig om jag med känne-

dom om förhållandena yrkar att denna bana måtte för statens räkning inlösas. Jag instämmer således i den reservation, som af Herr Ekman m. fl. afgifvits mot Utskottets förslag i den föredragna punkten och anhåller om proposition på bifall till denna reservation.

*Angående
förslag om
inköp af
enskilda jern-
vägar.
(Forts.)*

Herr Danielsson: Jag får säga att det riktigt öfverraskade mig att den siste talaren kunde uppträda och yrka bifall till ett af dessa tre missfoster bland motioner, som framkommit vid denna riksdag. Jag vill dock hoppas att ännu finnes så mycken eftertanke hos en hvar som har fosterlandets väl i främsta rummet såsom mål för sin verksamhet, att åtminstone denna Kammare icke kommer att lemna sitt bifall till denna motion.

Man har här såsom hufvudsakligt skäl för bifall till inköp för statens räkning af ifrågavarande jernväg framhållit att bolagsordningen innehåller en föreskrift, hvarigenom icke allenast alla de som tecknat aktier i företaget utan äfven deras barn och arvingar icke kunna frigöra sig från solidarisk ansvarighet för bolagets skulder. Ja, detta är väl icke ett fel, som man kan lägga Riksdagen till last, utan man får väl vända sig till dem, som varit verksamast då reglementet angående dessa bananläggningar kommo till stånd. Det var en jurist, som bolaget i detta fall hade att tillgå, och som denne jurist visat sig ega så stor sakkunskap i dithörande frågor, samt han i öfrigt ådagalagt så många insigter och så mycken klokhet i många andra fall, så borde man äfven i det förevarande hafva anlitat honom. Den näst föregående talaren sade, att han ville hushålla med statens medel. Jag frågar, om han kan inför sig sjelf och landet försvara ett sådant sätt att hushålla med statens medel, som går ut på att inköpa enskilda jernvägar och för detta ändamål kasta staten in i vidlyftiga och svindlande låneföretag, som skola ruinera landet och förstöra dess kredit; eller tro Herrarne väl, att det är det rätta sättet att afhjelpa den nöd, som är på färde, att staten skall låna medel dertill så långt, som dess kredit räcker? Ty är väl i ett fall, sådant som detta, staten att betrakta annorlunda än den enskilde? Låt först dem, som kastat sig in på dessa svindlande företag, försöka att reda sig så godt de kunna, och om de icke lyckas deri, så må de skylla sig sjelfva; men låt dem icke föra landet till allmän ruin. Ty om man fortsätter på den väg, som nu blifvit inslagen, så frågas: hvad blir följderna? Jo, alldeles densamma, som den, hvilken inträffat vid byggandet af statens jernvägar. Hvar och en vill hafva statsbidrag till en jernväg och få densamma dragen till sin egen dörr. Sedan blir det äfven fråga om att hvar och en vill sälja denna sin andel i jernvägen; man föreslår då att denna jernväg bör inköpas för statens räkning och blifva en statens jernväg, och dervid uppstår en allmän täflan att få en så god betalning som möjligt, samt för öfrigt att komma ifrån hela affären. Vi hafva för närvarande en statsskuld på mera än 200,000,000 kronor, hvilken skuld skulle, ifall man inlöste i fråga varande banor med en sammanlagd längd af öfver 300 mil för de pris, som blifvit ifrågasatta, uppgå till ett belopp af en half milliard — ett vackert arf, som vi skulle lemna våra efterkommande, hvilka jemväl skulle få på sig öfver-

Angående
förslag om
inköp af
enskilda jern-
vägar.
(Forts.)

låtet att på dessa belopp betala annuiteterna, hvilka årligen skulle utgå till utlandet och hvilka annuiteter våra efterkommande skola lika litet som vi förmå att bära. Kunna vi icke lemna annat i arf efter oss än dessa stora skulder, då är det i sanning ganska klynt beståldt med vår förvaltning.

Man har åberopat vår goda kredit i utlandet; men, äfven om, hvilket ock jag tror, denna kredit är för närvarande god, så är den dock icke mycket att hurra för eller att berömma sig af, om staten skall blifva nödsakad att upptaga lån för att bestrida till och med de löpande utgifterna — något som icke skulle ställa oss högt i utlandets ögon, i fall man der ville sätta sig in i våra verkliga förhållanden. Dessutom är det min åsigt, att jernvägarne i en framtid icke skola bära sig; ty det är alldeles klart, att, sedan våra skogar genom dessa jernvägar blifvit borttransporterade, så äro också jernvägarnes bästa dagar borta. Med våra glest bebodda trakter, med de stora afstånden mellan orterna i vårt land, med våra marker så svåra att odla, är det klart, att de jernvägar, som deröfver dragits, icke skola bära sig, man må nu uppgöra hvilka vackra kalkyler som helst. Derföre skulle jag skatta landet lyckligt, om det vore befriadt från alla dessa jernvägar; ty, mine Herrar, resultatet komma nog att inom några år visa sig, och man skall då få se, att jernvägarne icke ens förmå att bära trafikkostnaderna. Jag skulle högeligen beklaga om Kammaren lemnade sitt bifall till hvad motionärerna här föreslagit och hvilket förefaller mig att vara den mest okloka åtgärd, som någonsin blifvit framlagd till den svenska representationens ompröfning. Jag skall emellertid icke spilla flere ord på en fråga så oklokt framkastad och så litet förtjent af uppmärksamhet, som denna, utan kommer att helt enkelt yrka afslag på densamma. Skulle emellertid diskussionen komma att fortgå och flere än den siste talaren förfäktade de af honom uttalade åsikter, så skall jag taga mig friheten att ännu en gång begära ordet för att närmare utveckla mina åsikter i ämnet. Jag kan för min del ej förstå att Östergötland kan hafva något skäl till klagan i afseende på statens sätt att gå tillväga vid jernvägars anläggning, då denna provins till stor del genomskäres af flere jernvägar; och jag ber att få upplysa den värde talaren derom, att genom det län jag tillhör, går icke ens en enda mils statsbana. Mitt yttrande har således icke varit motiveradt af enskilda intressen, utan har jag derved haft det allmännas intresse för ögonen.

Jag yrkar bifall till Utskottets hemställan i denna punkt.

Herr Granlund: Oaktadt de mörka skildringar, som den siste ärade talaren gjorde beträffande jernvägarnes framtid i vårt land, vägar jag dock, såsom representant för två städer, hvilka äro i nära beröring med ifrågavarande jernväg, att, huru liten förhoppning ännu må förefinnas derom, att de föreliggande motionerna om inköp af Hallsberg—Motala—Mjölby jernväg vid denna riksdag blifver beviljadt, angifva min uppfattning af föreliggande fråga. Vi behandlade på förmiddagen en fråga, som var mycket varmt omfattad af bland andra herr Statsrådet och chefen för civildepartementet. Den frågan gälde beviljandet af

ett låneunderstöd åt den så kallade stora Bergslagsbanan; men om man djupare granskar nämnda fråga och tränger sig in i densamma, så kan man nästan befara att det lån till inköp af Bergslagsbanans obligationer, hvarom då var fråga, torde i mer eller mindre grad egentligen i framtiden blifva ett *anslag* och dertill ett anslag på icke mindre än 6,000,000 kronor för en väglängd af 13½ mil. Här åter är det fråga om en 9 mils jernväg, och att inlösa densamma med statsmedel för en kostnad af emellan fem och sex millioner. Men för denna summa blir man helt och hållet egare af hela jernvägen med all dess materiel, reparationsverkstäder m. m. Det bolag, som erbjuder sig att öfverlåta denna jernväg, är villigt att dervid uppföra två millioner två hundra nittiosex tusen kronor af anläggningskostnaden, hvilken i sin helhet uppgår till cirka 7,506,000 kronor, och att således bereda staten en skänk af ungefär tredjedelen utaf hvad jernvägen kostar. Dessutom är det att märka, — hvilket ock hvar och en som med uppmärksamhet följt frågan, torde hafva funnit — att denna jernväg är och förblir — åtminstone efter mitt omdöme — den, som, ifall någon inlösning af enskilda jernbanor för statens räkning skall ega rum, bör hafva största företrädet, ty den sammanbinder två stambanor; förkortar afstånden så väl från Vermland och Norge som Bergslagen till de södra orterna; den är i strategiskt hänseende af stor betydelse för landets försvar; den berör Göta kanal och vidare den stora sjön Vettern vid hvilken Karlsborg — Sveriges förnämsta fästning — är belägen; och den är slutligen bredspårig, hvadan den samma således kan trafikeras med statens materiel.

Man har yttrat, att omkostnaderna skulle ställa sig dyrare, ifall banan trafikerades såsom statsbana, än eljest; men jag anser, att ett motsatt förhållande oviktorligen skulle inträffa, särskildt med hänsyn dertill, att ett enskildt bolag måste aföna egen trafikstyrelse och egen trafikchef samt ban- och maskiningeniörer som alltid är dyrare för en mindre väglängd — desslikes är ju tydligt, att om staten kommer att inköpa denna bana trafiken derå ställes i förbindelse med hela öfriga statsbanesystemet utan särskild styrelse, samt att den tienstgörande personalen kommer att mer sysselsättas än nu är fallet, hvarigenom trafikkostnaderna blifva billigare.

Om denna bana sättes i förbindelse med statens jernvägar, så är min öfvertygelse den, att detta icke vore en dålig affär utan tvärtom. Genom bifall till motionen vinnes ju äfven i någon mån det mål, som egentligen afses med upptagandet af det föreslagna lånet 30,000,000 kronor, nemligen att konjunkturerna eller den stora industriens ställning i landet upphjelpas på samma gång, som man afhjelpar bolagets betryckta ställning. Detta bolag har genom stora ansträngningar byggt denna jernväg utan ringaste understöd från staten, hvilket likväl så många andra långt kortare och till och med smalspåriga jernvägar erhållit. Intet bolag inom vårt land finnes som så mycket ansträngt sin och kommunernas krafter för erhållande af samfärdsel med statens jernvägar — och därför bör ock staten, när det erbjuder så stora eftergifter, lemna det en hjälpsam hand. Om således någon bana skulle komma att af staten inlösas, så bör denna stå främst på dagordningen. För

*Angående
förslag om
inköp af
enskilda jern-
vägar.
(Forts.)*

Angående
förslag om
inköp af
enskilda jern-
vägar.
(Forts.)

min del hyser jag visserligen icke någon förhoppning om att frågan nu skall gå igenom, men har dock velat på detta sätt närmare belysa densamma och hoppas att den återkommer vid nästa riksdag.

Jag instämmer i Herr Dicksons yrkande och yrkar bifall till hans och Herr Reuterskiölds motioner.

Herr Lindmark: Jag har visserligen icke för vana att, såsom en talare bakom mig gjorde, förklara att jag icke har något enskildt intresse att bevaka med afseende på en under behandling varande fråga; men, eftersom sådant kommit på tal, så vill äfven jag förklara, att jag, oberörd af dylika intressen, kan i den föreliggande frågan yttra mig fullkomligt fritt.

Jag kan tyvärr icke, såsom samme talare, åberopa mig på att alltid hafva voterat för de lägsta anslagen, och jag tror icke heller att man i denna Kammare kan misstänka mig för något sådant. Ehuru jag sålunda icke, till följd af inlagda förtjenster, kan förvänta ett lika gynnsamt bedömande af mitt yttrande som han, kan jag dock icke underlåta att säga några ord i denna fråga, ehuru jag måste bekänna, att jag härvid icke besitter den sakkännedom, som jag skulle önskat att ega; men jag har känt mig manad att taga till ordet af deltagande för dessa personer och kommuner, som nästan mot sin vilja blifvit indragna i detta företag och som nu måste bidraga till betalningen af annuiteter och räntor på det af bolaget upptagna obligationslånet. Det har redan förut blifvit sagt af den siste talaren, men kan behöfva påpekas ännu en gång, att den talrika arbetarepersonalen vid Motala verkstad är särdeles hårdt tryckt, och att det förhåller sig med tjänstemännen på enahanda sätt. De få på sin månadsaflöning vidkännas synnerligen stora afdrag, och nekas kan icke att det måste kännas synnerligen hårdt för en sådan person att se sin mödosamt förvärfvade arbetsförtjenst i betydlig grad minskas genom dylika utgifter, som sedermera aldrig kunna honom ersättas. Jag förmodar äfven att kommunerna i trakten lida grymt af följderna af de illusioner, som föranledt dem att teckna sig för denna bana.

Ser man på det lärorika betänkande, som här föreligger, så finner man att det innehåller ganska många sanningar, som tränga sig på oss och som förr eller senare måste blifva en verklighet. I den vid betänkandet fogade reservation utalas den åsigten att frågan om de enskilda jernvägarnes delvisa öfvertagande af staten blott är en tidsfråga och, om än denna nu förefaller afskräckande, så lider det intet tvifvel derom, att, sedan frågan en gång förekommit på dagordningen, densamma icke mera kan falla.

Jag tror tillika att den nu föreliggande frågan icke bör betraktas så, som om den skulle vara framkallad endast af ett nödrop från enskilda, utan den bör lika väl och helt enkelt anses såsom åsyftande statens sanna intresse.

Hvad Motala—Mjölby jernvägen beträffar, så förekomma synnerligen talande skäl för att densamma må kunna till fördel för staten anslutas till statsbanorna. Den sammanbinder punkten Hallsberg på vestra stambanan med södra stambanan vid Mjölby; den är af stor

*Angående
förslag om
inköp af
enskilda jern-
vägar
(Forts.)*

strategisk vigt, enär trupper skulle kunna å densamma med fördel transporteras på en inre linie i händelse punkten Katrineholm skulle blifva af fienden besatt. Således synes det mig att den motion, som föreligger, är af den sällsynta beskaftenhet att den på samma gång afser icke allenast aktieegarnes bästa utan äfven statens fördel. Aktieegarne göra tydligen en betydlig förlust, enär de afstå det inbetalade aktiekapitalet och ej fordra ersättning för redan gjord amortering på obligationsskulden. De erbjuda således staten att inköpa denna jernväg för 590,000 kronor per mil; man talade i förmiddags om att bergslagsbanan skulle kosta 1,200,000 kronor per mil.

Staten skulle således för 590,000 kronor per banmil förvärfva sig en bredspårig bana, som i dess eget stambanesystem utgör en nödvändig länk, och som, jag är derom förvissad, skulle lemna full ränta på inköpspriset. Det är sant, att banan hittills icke lemnat tillräcklig afkomst; men dels har anläggningskostnaden varit vida större än det pris, för hvilket staten nu skulle öfvertaga jernvägen, dels har staten konkurrerat med banan genom lägre fraktpris å sin egen bana och derigenom fråntagit henne trafik.

Herr Dickson framhöll att banan i statens ego skulle kunna förvaltas billigare än i bolagets; Herr Ola Bosson Olsson åter bestred att så skulle blifva förhållandet. Jag vet icke hvem af dessa tvenne talare det är, som har rätt; men i förmiddags anfördes under diskussionen om bergslagsbanan, att den banans direktion uppdrifvit aflöningen åt sina ingenjörer och arbetschefer så högt, att den vore mycket högre än de löner staten bestode sina tjänstemän i motsvarande grad, och erfarenheten har visat, att den enskilde nästan alltid i dylika fall måste betala mer än det allmänna. Herr Danielsson fruktade, att, om banan öfvertoges af staten, staten derigenom skulle inledas i farliga och vidlyftiga låneoperationer. Men summan, om hvilken här är fråga, är ju icke för staten betydlig, och transaktionen har således ej i finansiell hänseende för staten någon större betydelse, då här icke gäller att upptaga nytt lån utan endast att öfvertaga bolagets obligationsskuld.

Statens nuvarande skuld har dessutom tillkommit endast för produktiva ändamål. Vidare är äfven en del af statsinkomsterna nedlagd i jernvägarne; och dessa hafva derföre betydligt högre värde, än som motsvarar de belopp staten för jernvägsanläggningar upplånat. Omkring två hundra millioners statsskuld är visserligen mycket, och jag vill visserligen icke rösta för en hejdlös skuldsättning, men många länder finnas med icke större folkmängd än Sveriges, som hafva vida större statsskuld och det en statsskuld, som icke blifvit ådragen utslutande för produktiva ändamål. Holland t. ex. har en statsskuld på 1,440 millioner kronor, Portugal — som både hvad folkmängd och materiela resurser beträffar torde kunna anses närmast jemförligt med Sverige — 1,242 millioner och Belgien 648. Sverige är således lyckligtvis jemte Norge ännu ett bland de minst skuldsatta länder i Europa; och lånar det för sådana ändamål, som det nu ifrågasätta — produktiva — så torde lånebanan ej vara så särdeles farlig.

Jag kan slutligen ej underlåta att ännu en gång uttala min

Angående
förslag om
inköp af
enskilda jern-
vägar.
(Forts.)

sympati för motionärerne, derföre att de behjertat de många och välgrundade klagomål öfver det ekonomiska betryck, som till följd af denna jernvägsanläggning drabbat många mindre bemedlade medlemmar af de kommuner, genom hvilka denna jernväg sträcker sig.

På nu anförda skäl kan jag, ehuru jag ej hyser stor förhoppning att motionärernes förslag kommer att af Riksdagen bifallas, såsom representant ej göra annat än, i den händelse votering skulle komma att om frågan anställas, rösta för bifall till motionärernes förslag, och jag anser mig fullt kunna försvara detta mitt votum derföre, att jag är öfvertygad derom, att genom banans inlösen på nu ifrågasatta vilkor någon förlust ej skulle komma att staten tillskyndas, utan snarare fördel såväl i ekonomiskt som strategiskt hänseende.

Jag yrkar således bifall till motionerna.

Herr Dickson: Förra gången jag hade ordet i denna fråga, gjorde jag ej något bestämdt yrkande; nu deremot vill jag göra det och på samma gång begagna tillfället att säga några ord i saken.

Det hade naturligtvis varit för sakens framgång vida fördelaktigare, om förslaget om banans inlösen af staten till Riksdagen framkommit i annan form än som nu skett, icke såsom en enskild motion utan såsom proposition från Kongl. Maj:t. Jag har derföre ock gjort framställning till en af ledamöterna i bolagets styrelse om lämpligheten att till Kongl. Maj:t ingå med begäran om utredning af jernvägens värde och att regeringen derefter måtte efter jernvägsstyrelsens hörande till Riksdagen i ämnet aflåta proposition. Frågan hade i sådant fall otvifvelaktigt vida lättare kunnat lösas, då helt säkert genom denna utredning klarare, än nu kunnat ske, skulle hafva visat sig, att banans inlösen på nu ifrågasatta vilkor icke skulle varit någon för staten förlustbringande, utan tvärtom förmånlig affär.

Hvad angår herr Danielssons mörka målning af följderna utaf bifall till motionerna, att staten derigenom skulle ledas in på en i finansielt hänseende farlig väg, komma att inlåta sig på ruinerande låneoperationer o. s. v., så anser jag mig icke böra inlåta mig på något gendrifvande deraf, då den nästföregående talaren, Herr Lindmark, i detta hänseende redan vederlagt hans påståenden. Jag vill endast erinra att, såsom äfven Herr Lindmark framhållit, de 200 millioner kronor, staten i utlandet upplånat för jernvägsbyggnader, representeras af det effektiva värdet af våra jernvägar och att dessas värde är mycket högre. Skuldsättningen är således i förhållande till de genom densamma beredda tillgångarne, ej så stor, att Sverige jemfördt med andra länder befinner sig i ett ogynnsamt, utan snarare i ett gynnsamt läge.

Mitt yrkande kommer således att blifva att, med förbigående af Herr Hammarhjelm's motion, med anledning af hvilken jag icke har något att yrka, proposition må framställas om bifall till min och Herr Reuterskiöld's motioner samt afslag å Utskottets hemställan; och anhåller jag hos Herr vice talmannen om proposition på detta yrkande.

*Angående
förslag om
inköp af
enskilda jern-
vägar.
(Forts.)*

Herr Liss Olof Larsson: Jag hade icke trott, att det skulle behöfva spillas många ord på denna fråga; det föreföll mig redan vid motionernas genomläsning vara alldeles tydligt och klart att de borde afslås, jag kunde då knappast föreställa mig att det var allvar med dem. Men efter utgången af voteringen om första punkten på förmiddagen, torde man ej kunna göra sig säker om att i denna fråga utskottsminoritetens åsigt kan komma att här i Kamnaren vinna en betydande minoritet. I hvilket fall som helst vill jag dock hafva min mening i saken i protokollet förvarad.

Herr Dickson har påpekat, hurusom afkastningen af ifrågavarande bana under loppet af tre år stigit med femtio procent. På detta har Herr Ola Bosson Olsson redan svarat.

Herr Dickson påpekade vidare hurusom det ur social synpunkt vore nyttigt för staten att inköpa banan. För min del har jag svårt att fatta denna sociala betydelse, hvarför jag icke kan vederlägga hans påstående, men nog förefaller det temligen obegripligt i hvilket sammanhang de sociala förhållandena stå till denna fråga. Samme talare sade att, om staten inköpte banan under förbindelse att ansvara för bolagets alla skulder, staten skulle derpå göra en god affär. Då så är förhållandet, vet jag icke om det vore riktigt af staten att öfvertaga banan, emedan den då fråntog aktieegarne en god affär. Man har åberopat att många af aktieegarne voro fattige, men staten skulle ju då genom inköpet af banan rikta sig på desse fattiges bekostnad. Det synes mig således vara ett rätt egendomligt sätt att ömma för de fattige aktieegarne, då man vill fråntaga dem en affär, som ju skall vara ganska vinstgifvande.

En talare på östgötabänken nämnde om den stora kännedom han hade om förhållandena på de orter, genom hvilka den ifrågavarande banan löper fram, samt ansåg att man borde hjälpa de stackars aktieegarne genom att för statens räkning inköpa banan hvilket dessutom, i hans tanke, skulle ske i statens eget välförstådda intresse och bereda den en god affär. Men sedan han gjort en utflykt på det finansiella området, slutade han märkvärdigt nog med att yrka bifall till Herr Ekmans med fleres reservation. Denna afser dock icke något inköp af banan, utan endast af obligationer, men dermed föreställer jag mig att de stackars aktieegarne icke blifva hulpne, enär obligationerna icke lära finnas hos dem.

Herr Lindmark framhöll såsom skäl för banans inköpande att den skulle hafva så stor betydelse ur strategisk synpunkt. Jag vill icke förneka detta, men jag föreställer mig att, i händelse af behof, staten lär få begagna banan, utan att vara egare af den. Emellertid är det icke så längesedan, som vi hörde en af våra generaler påstå, att jernvägarna icke äro af synnerligt stor vikt för strategiska ändamål samt att, hvad särskildt artilleriet beträffade, detta skulle högst sällan hafva nytta af dessa banor. Sedan jag fått höra detta, har jag kommit på andra tankar ifråga om den af Herr Lindmark påpekade betydelsen af jernbanorna.

Jag vill emellertid återkomma till Herr Ekmans med fleres förslag om inköpande af obligationer och kan då icke underlåta att säga,

*Angående
förslag om
inköp af
enskilda jern-
vägar.
(Forts.)*

att jag knappt tror att förslagsställarne menat allvarligt med sitt förslag. Den, som är den minsta vän af att statens kredit bibehålles, skall näppeligen vilja vara med om ett sådant förslag, som det nyssnämnda, lika litet som om Herr Dicksons motion. Ty icke lär väl staten kunna bevara sin kredit genom att låna pengar för att dermed inköpa obligationer till ett pris långt öfver deras värde, eller att inköpa en jernväg, som gått med förlust för dess förra egare. Jag tror att den allra enklaste eftertanke i detta fall skall visa, att vi högst betydligt skada statens kredit genom att i utlandet upplåna penningar för att användas för företag, om hvilket man vet att det icke lemna sådan afkastning att dermed räntan på de upplånade penningarne på långt när kan betäckas.

Jag skall nu be att få yttra några ord med anledning af Herr Anders August Anderssons yrkande om bifall till Herr Ekmans reservation. Såsom vi veta, förordar denna Herr Hammarhjems motions bifallande på det sätt, att staten skulle, i stället för att öfvertaga jernvägar, inköpa enskilda jernvägsbolags obligationer. Jag vågar då vördsamt göra till Herr vice Talmannen den hemställen, huruvida han anser sig kunna med stöd af grundlagen framställa proposition på nämnda yrkande. Tager man i betraktande de motioner, som föranledt Utskottets utlåtande i denna punkt, nemligen Herr Reuter-skiölds, Dicksons och Hammarhjems, finner jag att de två förstnämnda motionerna afse inköpet af en bestämd jernväg och den senare att lemna till Kongl. Maj:t ett visst belopp för att dermed köpa färdiga jernvägar. I ingen af dessa motioner finnes ett ord om att staten skulle inköpa obligationer, och det skulle följaktligen på det högsta förvåna mig, om Herr vice Talmannen framstälde proposition på Herr Anders August Anderssons yrkande om bifall till Herr Ekmans reservation. Detta vore ungefär detsamma som om, för den händelse Herr Askers för några dagar sedan behandlade motion om förvärfvande åt staten af egendomen Hammarby, af Utskottet blifvit tillstyrkt på det sätt, att staten skulle i stället inköpa t. ex. några å en viss egendom befintliga lådor spik, som der icke kunde afyttras, denna tillstyrkan gjordes till föremål för Kammarens pröfning. Likaså om någon väckt förslag om anläggande af en jernväg i Skåne, men Utskottet med anledning deraf tagit sig friheten att hemställa om bifall till förslaget på det sätt att till Kongl. Maj:ts förfogande ställes ett anslag för inköpet af skogar eller byggande af landsvägar i Norrland. Jag tror, att en hvar skulle finna detta temligen orimligt; om man härvidlag fäster uppmärksamheten på, att det ändamål, som i Herr Hammarhjems motion afses, nemligen inköp af enskilda jernvägar, icke är detsamma, som innehålles i Herr Ekmans reservation i mom. a). Jernvägssegarne äro ett bolag; men det torde vara temligen gifvet, att åtminstone de obligationer, som skulle inköpas i enlighet med hans reservation, icke egas af bolaget utan ligga hos andra personer och inrättningar; och jag kan således icke finna, att denna reservation har det ringaste sammanhang med Herr Hammarhjems motion, hvaröfver Utskottet afgifvit sitt utlåtande. Jag skall således, då jag är öfvertygad, att Herr vice Talmannen icke

skall framställa proposition på bifall till Herr Ekman's reservation i 1 mom, inskränka mig till att blott yrka bifall till Utskottets förslag i den föredragna andra punkten.

*Angående
förslag om
inköp af
enskilda jern-
vägar.
(Forts.)*

Herr Schultz: Då jag för min del icke kan dela den mening, hvartill Utskottet kommit i denna fråga, utan hyser samma åsigt deri, som reservanterne i Utskottet, Herr Carl Ekman m. fl., så skall jag bedja att få yttra några ord till försvar för sistnämnda mening.

Reservanterne hafva, efter mitt förmenande, å pag. 21 ganska riktigt sagt, att genom beviljande endast åt Bergslagernas jernvägsaktiebolag af det för detsamma begärda statsbidrag skulle staten icke hafva på ett tillfredsställande sätt uppmärksammat vårt jernvägsväsendes nuvarande ståndpunkt, med deraf härflytande verkningar på den ekonomiska ställningen. Lika med reservanterne anser äfven jag att Utskottet icke gifvit uttryck åt någon riktig tanke eller grundsats, då det tillstyrkt understöds beviljande endast åt nyssnämnda jernvägsbolag men lemnat utan afseende de motioner, som, i syfte att understödja andra jernvägsbolag, blifvit väckta; då det tillstyrkt beviljande af omkring 6 millioner kronor till fullbordande af en under byggnad varande bana, men deremot icke fästat minsta afseende vid de banor, som redan äro färdiga och af hvilka en del icke undfått det ringaste understöd från statens sida vare sig genom lån eller anslag. Jag vill fråga, huru vida, i fall staten kunde inköpa en eller flera af dessa sistnämnda jernvägar till sådant pris, att staten erhöi genom deras trafikerande full ränta på köpeskillingarne, en sådan affär icke skulle kunna anses vara för staten lika fördelaktig, som att med penningar understödja ett jernvägsbolag, hvars bana är under byggnad och som derjemte befinner sig i förlägenhet? Och jag frågar äfven, om icke de ansträngningar, som i åtskilliga andra delar af landet gjorts för jernvägskommunikationers anskaffande och hvarigenom åtskilliga der boende personer nödgats uppoffra betydliga kapital, dem de möjligen till stor del förlora, också förtjena det afseende, att man bort inrymma en tanke på att bispringa äfven dessa jernvägsbolag under en tid sådan som den närvarande, synnerligast som det skulle ske på ett sådant sätt, att staten derpå icke skulle göra någon förlust? Reservanterne hafva nemligen icke ifrågasatt, att staten skulle inköpa förlustbringande obligationer och enskilda jernvägar, utan de hafva uttryckligen sagt, att före inköpet skulle ske en grundlig undersökning af regeringen, som derefter fattade beslut om hvilka obligationer eller jernbanor skulle inköpas. Skulle dessutom genom ett sådant köp vinnas den fördelen, att den betryckta ställningen i landet underlättades, kan jag icke finna annat, än att detta skulle vara ett klokt beslut. Man vill väl icke heller påstå, att hos reservanterne i Utskottet från Första Kammaren ej finnes någon sakkunskap i denna fråga; man får väl medgifva — ty det kan icke resonneras bort — att hvad desse reservanter i sin reservation yttrat, förtjenar stort afseende, fastän det förefaller mig, som om man i denna Kammare på ett temligen lättvindigt sätt ville kasta deras åsichter öfver bord. Jag hör till dem, som, så vidt det är med sta-

*Angående
förslag om
inköp af
enskilda jern-
vägar.
(Forts.)*

tens fördel förenligt, vill understödja sådana nyttiga företag, som jernvägsanläggningar inom olika delar af landet; och då, efter mitt förmenande, staten genom sin kredit bäst är i tillfälle att komma dem till hjälp samt staten å sin sida skulle få samma afkastning, samma ränta på sina penningar, som den sjelf betalar, om icke genast så dock inom en icke så aflägsen tid, skulle det ju för staten blifva en verklig fördel att komma i besittning af enskilda jernvägar och öfver dem vara bestämmande i afseende på trafikförhållanden m. m. Den väckta motionen, att staten skulle inköpa Hallsberg—Motala—Mjölby jernväg är, enligt mitt förmenande, mycket väl betänkt, och vilkoren antagliga. Denna bana är, såsom vi alla veta, bredspårig, den sluter sig vid sina ändpunkter till statens banor, och dess läge är sådant, att det måste blifva för staten en verklig fördel att ega den. Jag tror icke heller, att statens jernvägsstyrelse för sin del skulle hafva något emot denna banas läggande till staten. Visserligen kan man invända, att nämnda bana hittills ej med fördel trafikerats för bolagets räkning. Ja, det är sant. Men om man besinnar, att denna relativt korta bana har sin särskilda styrelse, sin särskilda verkställande direktör, trafik- och bandirektör m. fl. tjenstemän, för hvilkas aflönande fordras ganska betydliga utgifter, hvilka till största delen skulle kunna inbesparas, derest staten kommer i besittning af banan, så är det lätt för hvar och en att inse, att staten skulle med vida större fördel kunna trafikera denna jernväg, och skulle utan tvifvel snart nog komma att få full ränta på sina penningar. Jernvägsbolagets styrelse har såsom maximipris på jernvägen ifrågasatt 590,000 kronor pr banmil, i hvilket pris inberäknats rullande materiel, verkstäder m. m., som tillhör banan. Statens egna jernvägar deremot kosta något öfver en million eller i genomskärning nära 1,100,000 kronor pr banmil. Detta jernvägsaktiebolag ifrågasätter således icke stort mer än hälften så högt pris som statens jernvägar kosta, för en bana som är väl bygd och underhållen och befinner sig i godt skick. Men när det är fråga om att köpa en sådan bana till underpris, då är Utskottet genast färdigt att derpå svara med ett blekladgt nej och vilja bevisa att ett sådant köp icke skulle vara till fördel för staten. Skulle man hafva så pessimistiska åsigtter om statens jernvägar, som den ärade talaren från Öland, så borde man hvarken fortsätta med statsbanors byggande eller uppmuntra enskilda jernvägsbyggnader. Denne talare sade nemligen, att statsbanorna hädanefter icke på något sätt skulle komma att bära sig, ja, att de knappt komma att lemna nödiga inkomster till bestridande af trafik-kostnader. Detta påstående strider dock mot all erfarenhet i vårt land, äfvensom andra länder; och jag hoppas att det skall visa sig, att inkomsterna af statens jernvägar fortfarande som hittills skola stiga och icke sjunka. Det finnes icke ringaste anledning till ett sådant antagande som det att vid en ständigt ökad folkmängd och rörelse i landet ett så ogynnsamt förhållande skulle inträffa, att trafikinkomsterna skulle nedgå.

Jag har mig bekant, att i Första Kammaren blifvit framställda ett par modifikations- eller ändringsförslag i det af reservanterna mot

denna punkt afgifna yrkande. Huruvida något af dessa kan hafva utsigt för sig att der vinna framgång, tors jag icke säga, men alldeles omöjligt kan det väl icke vara, ty man bemödar sig verkligen i Första Kammaren att, så vidt möjligt är, med iakttagande af statens intresse, åstadkomma någon hjälp åt enskilda jernvägsbolag. Jag anser fördenskull att icke denna Kammare bör låta en så vigtig fråga, som innefattas i de föreliggande motionerna, genast falla, utan att man bör söka göra sig underrättad, huruvida opinionen är så alldeles emot hvarje sätt att bifalla de ifrågavarande motionerna och dymedelst understödja så väl de enskilda jernvägsbolagen som den allmänna rörelsen, då ju staten genom inköp af vare sig den ifrågavarande jernvägen och andra jernbanor samt jernvägsobligationer på af reservervanterne föreslagna vilkor icke skulle komma att vidkännas någon förlust.

Jag har till min ledsnad nyss hört, att Chefen för Kongl. Finansdepartementet i dag yttrat i Första Kammaren, att det möjligen kunde vara skäl för Riksdagen att under närvarande tryckta förhållanden besluta att uppdraga åt Riksbankens fullmäktige, att genom upptagande af ett utländskt lån komma den allmänna rörelsen till hjälp. Detta är ett så exceptionellt sätt att gå till väga, att det endast i utomordentliga fall bör användas; och för min del kan jag icke tro, att den ekonomiska ställningen för närvarande är så svår, att man för dess skull bör tillgripa sådana medel, ty då skulle det alltid komma att heta i utlandet, att penningställningen i Sverige måste vara mycket dålig, enär Riksbanken blifvit bemyndigad att upptaga ett extra utländskt lån för att dermed understödja den allmänna rörelsen. Mine Herrar, en sådan åtgärd skulle, derom är jag förvissad, skada den svenska krediten vida mera än om Riksdagen beslöte sig för att inköpa enskilda jernvägar eller dess obligationer till ett pris, som komme att lemna staten full ränta på sina pengar. Jag kan derföre icke tro, att Riksdagen skall besluta sig för att lemna ett sådant bemyndigande åt Riksbankens Herrar fullmäktige, hvilka nog ändå skola veta, att, när så erfordras, med bankens stora resurser underlätta penningbehovet i den allmänna rörelsen.

För närvarande, då jag ännu icke hört något annat yrkande framställas, än bifall till Herr Dicksons motion, skall jag inskränka mig till att yrka bifall till den vid Utskottets utlåtande fogade reservationen af Herrar Carl Ekman, m. fl.

Herr Gustaf Jonsson: Det är mycket betecknande, att man redan nu, såsom t. ex. den siste talaren, är färdig att åberopa samma skäl, som i första punkten anfördes för understöd åt en icke färdigbygd jernväg, äfven för inköp af en redan färdigbygd bana. En annan talare här framför mig påstår att det i första punkten icke varit fråga om lån utan om anslag till skänks. Ja, vill man resonnera på det sättet, så kan man ju med hvilka skäl som helst tro sig vinna det mål man äsyftar. För min del får jag säga, att det synes mig betänkligt, om man i vårt land skulle beträda en sådan väg som den att vid

*Angående
förslag om
inköp af
enskilda jern-
vägar.
(Forts.)*

diskussion af allmänna ärenden icke låta hvarje sak gälla endast hvad den kan, men icke mer; låter man nemligen *samma* skäl gälla lika för hvarandra *motsatta* saker, så omöjliggöres snart hvarje allvarlig diskussion och utredning af här förekommande frågor.

Jag fruktar verkligen, att detta skulle leda till så oerhörda utgifter, att de rent af skulle växa oss öfver hufvudet. Det ena bolaget har ju lika stor rättighet som hvarje annat att få sin jernväg inlöst, och om man derföre en gång slår in på den vägen, så vet jag icke hvar man skall kunna stanna eller hvar gränsen skall sättas. Resultatet blir, att man tycker sig kunna bygga så mycket jernvägar som helst, under förhoppning, att om de icke lemna god afkastning, så får staten träda emellan och inlösa dem. Detta blir konsekvensen. För min del tror jag, att detta är en sak, som ännu väl tål vid att tänka på, innan man slår in på denna väg. Frågan kan hos oss ännu icke anses mogen. Om det också i andra länder, der kapitalbildningen är stark, möjligen kan anses lämpligt att staten öfvertager jernvägarne, så råder hos oss ett annat förhållande, då vi måste för anskaffande af medel till våra jernvägsbyggnader anlita utländska bankirer. Vi hafva i min tanke under de senaste 20 åren allt för mycket forcerat jernvägsbyggandet, och det kan aldrig slutas väl, om vi fortsätta på samma sätt. Jag hyser fortfarande samma öfvertygelse, som jag i Utskottet uttalade. Visserligen har man på många sätt sökt öfvertyga oss om, att såväl aktieegarne som den allmänna rörelsen i landet skulle blifva i hög grad lidande, om de ifrågavarande motionerna icke nu bifallas, men jag anser mig detta oakadt såsom folkrepresentant icke med godt samvete kunna rösta för bifall till motionerna. Må hända kan detta befinnas lämpligt i en framtid, och då må de, som vid den tiden hafva att besluta i den saken, handla såsom dem synes bäst, men för närvarande tror jag icke man kan annat än bifalla Utskottets förslag. En näst föregående talare yttrade något i slutet af sitt anförande om att finansministern i Första Kammaren skulle sagt att det borde åligga riksbanken att skaffa pengar in i landet, hvilket sätt han mycket klandrade. Det må då bli den talarens sak att verka emot den riktningen; för min del kan jag, som sagdt, icke annat än yrka bifall till Utskottets förslag.

Herr Sven Nilsson: Det var ett yttrande af talaren från Norrköping, som förmädde mig att begära ordet, ehuru jag eljest icke hade ämnat yttra mig i denna fråga. Han beskyldde nemligen Utskottet för inkonseqvens, derför att det i första punkten af det föreliggande betänkandet tillstyrkt bifall till Kongl. Maj:ts proposition, men deremot i andra punkten afstyrkt alla de i detta ämne väckta enskilda motionerna. Jag förmodar väl att denna beskyllning icke var rigtad mot utskottsledamöterna från denna Kammare, men det hördes nästan så, då han kort derefter började tala om de tio reservanterne från Första Kammaren, dem han högt lofprisade. För min del får jag öppet erkänna, att jag anser, att just denne talare med sitt anförande satt saken på sin spets, ty deraf kan man se hvart den votering, som i förmiddags i Kamrarne försiggick, kan komma att leda, i hän-

delse Riksdagen i den gemensamma voteringen godkänner Första Kammarens beslut och den Kongl. propositionen sålunda bifalles. Denne talare yttrade nemligen med mycken bestämdhet, att de ifrågavarande enskilda motionerna egde lika mycket berättigande som någonsin den Kongl. propositionen; och jag instämmer gerna med honom deruti, att det icke förefinnes den allra ringaste skilnad i syftmålet mellan Kongl. Maj:ts proposition och de enskilde motionärernes förslag; och jag går till och med så långt, att jag påstår, att den, som bifaller den förra, bör äfven bifalla de senare. Men jag, som icke kunnat rösta för bifall till den Kongl. propositionen, intar en fullt konsekvent ståndpunkt, då jag icke heller godkänner motionerna eller reservanternes förslag.

Man har här i en stor och betydelsefull fråga, som för några dagar sedan var föremål för öfverläggning i Kamrarna, från intelligensens sida mycket talat om "enskilda intressen" och "kompromissen". Jag hoppas nu att efter denna diskussion allt sådant tal i den frågan skall vara för alltid begravet, ty om någonsin man skulle kunna med skäl tala om enskilda intressen och kompromisser, så vore det väl i denna, och den på förmiddagen afhandlade frågan, i förening med jernvägen till Värtan, och en del jernvägsobligationer, som finnas hos de enskilda bankerna och som nu hota att förlamande inverka på dessa bankers vinstutdelningar, men visserligen icke i försvarsfrågan. Man söker väl bevisa motsatsen dermed, att, då den ene talar för en jernväg, och den andre för en annan, detta ändock skulle bevisa att här i alla fall frågan gälde ett stort gemensamt fosterländskt intresse. Men, mine Herrar, hvad gälde den andra frågan som jag nyss nämnde? Jo, ingenting mindre än fosterlandets försvar. Detta må väl kunna få kallas ett stort och gemensamt fosterländskt intresse, om någon sak skall hafva denna benämning. Men då betecknades de förmenta enskilda intressena och kompromissen såsom ovärdiga och ofosterländska af samma sidas talare som nu så ifrigt förfäktat det nu ifrågavarande enskilda jernvägsintresset. Jag tror dock, att, om talet om enskilda intressen någonsin varit på sin plats, må det väl vara i den fråga, som nu behandlas, ty här finnes icke det allra ringaste berättigade vare sig rättsanspråk eller andra af billighet betingade omständigheter för de gjorda framställningarne, hvilket deremot var fallet vid den andra frågans afgörande. Man har yrkat bifall till reservanternes förslag. Med afseende å detta förslag instämmer jag för min del i det yttrande, som Herr Liss Olof Larsson derom fällt, jemväl med afseende å de betänkligheter om den grundlagsenliga formen, som samme talare framställde, oaktadt hänskrattet från stockholmsbanken. Jag tror det är oberättigadt, och i högsta grad ogranlaga, att bemöta Kammarens ledamöter med olika åsigtter på sådant sätt, då de uppträda i en allvarlig och vigtig fråga.

Emellertid hafva reservanterne ett förslag jemväl i punkten c, nemligen att Riksdagen uti underdånig skrifvelse skulle anhålla, att vid meddelandet af koncessioner för jernvägsföretag Kongl. Maj:t hädanefter måtte föreskrifva sådana vilkor, att säkerhet vinnes för att de sökande förfoga öfver tillräckliga kapital att utföra företaget. Det hade varit godt om sådana vilkor hade blifvit uppställda redan från

*Angående
förslag om
inköp af
enskilda jern-
vägar.
(Forts.)*

Angående
förslag om
inköp af
enskilda jern-
vägar.
(Forts.)

början, då staten lemnade försträckning till enskilda jernvägar. Då hade det varit på sin plats, men sedan nästan samtliga städer i riket fått jernvägar, hvar och en till sina behof, tror jag ej det vore rätt och billigt att på detta sätt söka lägga hinder i vägen för andra orter, hvilka möjligen skulle kunna bilda bolag för att skaffa orten en väl behöflig jernvägsförbindelse, i all synnerhet om det skulle lyckas att få staten att öfvertaga de färdigbyggda banorna, som äro af den beskaffenhet, att de lemna mindre goda resultat för aktie-tecknarne. Jag har den föreställningen, att de jernvägsbolag, hvilka hädanefter komma att bildas, icke skola kasta sig in i vidtutsväfvande företag lika lättsinnigt som de redan bildade. Erfarenheten, tror jag, har i detta fall varit så lärorik att de försigtighetsmått, reservanterne föreslagit, ej torde behövas.

För min del har jag med afseende å de enskilda jernvägsbolagen den uppfattningen, att de, som gifvit sig in i leken, få reda sig bäst de kunna. Det är klart att, om staten för att hjälpa, beslutade sig för att inköpa enskilda banor eller deras obligationer, endast sådana bolag, som voro färdiga att göra bankrutt, skulle erbjuda staten sina banor eller obligationer, men deremot andra jernvägar, hvilka lemna nöjaktig ränta, skulle af de enskilda bolagen behållas. Följden af operationen blefve således att staten fick öfvertaga en mängd bandelar, hvilka ej bära sig. Det blefve under sådana förhållanden ett mycket dåligt resultat af de uppoffringar, staten för ändamålet gjorde. Och vi skulle beträda en väg i detta afseende, på hvilken vi svårigen kunna vända, sedan vi en gång kommit in på densamma.

Nu beklagar man sig öfver att aktieegarne, i fall staten ej träder emellan, skola komma att förlora sitt kapital och derjemte göra kända förluster. Men — mine Herrar — hvilka äro egentligen de, som tecknat aktier i de enskilda jernvägarne? En undersökning af förhållandet skall utvisa, att *städerna* tecknat större delen häraf, men som städerna hafva betydliga inkomster af bränvinsförsäljningen, synes det också vara ganska stora skäl att låta dem dragas med de skulder, jernvägsföretagen skaffat dem, just derföre att, så snart det talas om dessa inkomster, det svaras att städerna kastat ut dem på enskilda jernbanor, hvilka äro till det allmännas nytta. Nu har man deremot velat kasta hela denna dåliga affär på staten, men åt städerna ändå bibehålla bränvinsförsäljningsmedlen.

Särskildt beträffande Motala—Mjölby-banan har man sagt, att det skulle vara orimligt om staten icke köpte den, då den kan fås till underpris. Jag föreställer mig emellertid att, om det pris, hvartill staten kan få denna bana, verkligen är ett underpris, så skola nog aktieegarne vid närmare besinning sjelfva behålla den. Jag tror verkligen ej att bolag i allmänhet afhända sig något för underpris och minst ifrågavarande bolag.

Man har också sagt, att förslaget ej får betraktas såsom ett nödrop från de enskilda bolagen, men jag för min del kan icke upptäcka någon annan anledning till den gjorda framställningen än något just i den vägen. Jag vill ej precis säga att det är ett nödrop, men det

är ett försök att kasta på staten en dålig affär, för att de enskilda bolagen och bankerna skola på bästa sätt slippa från saken.

Jag skall ej upptaga Kammarens tid längre och slutar med att yrka bifall till Stats-Utskottets förslag.

*Angående
förslag om
inköp af
enskilda jern-
vägar.
(Forts.)*

Herr C. I. Bengtsson: Jag har begärt ordet endast för att opponera mig mot det orimliga påståendet, att staten skulle göra vinst på att inköpa en mängd enskilda jernvägar. När de enskilda bolagen ej kunna ordna trafiken på dessa banor på sådant sätt att de lemna inkomst, så lärer ej heller staten kunna göra det. Jernvägsanläggningar torde i det fallet följa samma regler, som gälla för alla andra företag. Jag har endast velat att denna min betänklighet skulle antecknas i protokollet och jag yrkar i öfrigt bifall till Stats-Utskottets förslag.

Herr Talmannen ankom nu samt lemnade ordet, enligt förut skedd anteckning, till

Herr Axel Bergström, som yttrade: När jag nu, Herr Talman, begär ordet, sker det egentligen för att aflägga en jernvägs-politisk trosbekännelse. Jag har icke mycket hopp om att de sympatier och önskingar, jag hyser, skola finna anklang hos denna Kammare, men jag har ansett det vara en pligt att uttala en mening i förevarande fråga. Om man besinnar, att jernvägar äro nutidens landsvägar, så är det väl icke för mycket sagdt, att de bolag, som göra till sin uppgift att bygga jernvägar, åtaga sig en del af de funktioner, som kunna anses åligga statsmagterna, nemligen att befrämja de stora kommunikationslinierna. Då man först började att bygga jernvägar, gick man verkligen ut från den förutsättning, att, sedan en jernväg blifvit byggd, den skulle upplåtas till trafik på samma sätt som en landsväg, d. v. s. de trafikerande skulle få färdas å jernvägen på enahanda sätt som de resande på en landsväg. Med ett ord, man skilde mellan det bolag, som byggde jernvägen, och de som skulle färdas å densamma. Erfarenheten kom emellertid emellan och korrigerade denna uppfattning, och den åsigten gjorde sig sedan gällande, såsom alla hafva sig bekant, att de, som ega och disponera jernvägen, också måste besörja trafiken å densamma. Emellertid är kanske denna omständighet något bestämmande i fråga om man skall ansluta sig till systemet af statsbanor eller enskilda banor. För min del vill jag öppet bekänna, att jag varit en stor vän och anhängare af statsbanesystemet och att jag fortfarande är det. Jag vågar erinra om, huruledes jag i egenskap af Konungens rådgifvare tillstyrkt en proposition till Riksdagen om inlösen af Köping—Hult-banan. Jag vill äfven bekänna att min tanke varit att, om detta förslag vunnit Riksdagens bifall, vidare tillstyrka inlösen af just den förevarande Hallsberg—Motala—Mjölby-banan. Jag ansåg nemligen och jag anser fortfarande, att dessa bansträckningar på det sätt ansluta sig till stambanesystemet att de böra förr eller senare blifva en integrerande del deri. I mina ögon är det icke något fel att man nu i en tidpunkt, då ekonomiskt betryck råder i

Angående
förslag om
inköp af
enskilda jern-
vägar.
(Forts.)

landet, åter upptager tanken att förvandla åtskilliga enskilda jernvägar till statsbanor. Då vi 1855 började att bygga jernvägar, och man såsom enda möjligheten att åstadkomma ett system af jernvägar anslöt sig till stambanesystemet eller att staten skulle bygga stambanor, så anade man icke den stora och rika utveckling, som den enskilda verksamheten skulle taga för åstadkommande af dessa viktiga kommunikationslinier. Emellertid har, såsom alla veta, den enskilda verksamheten i denna rigtning varit utomordentligt stor, och denna verksamhet har tagit i anspråk landets ekonomiska krafter och landets kapitaltillgång på ett sådant sätt, att jag fruktar att förr eller senare en jernvägskris kommer att utbryta. Jag erinrar om att mycket kapitalstarkare och rikare länder än Sverige varit utsatta för sådana kriser. Särskildt erinrar jag om den väldiga jernvägskris som gick öfver England 1847. Om man nu kan göra något för att afvärja eller lindra följderna af en sådan jernvägskris, så gör man en god gerning, ty det är ingen som kan beräkna följderna af en sådan ekonomisk storm, som går öfver landet. Kanske kommer då mycket att falla, som borde få stå och månget lifskraftigt träd, som nu gifver skugga, att blifva fäldt. Det är icke lätt för den enskilde att stå emot, när tidsströmmen går i en viss gifven rigtning, och tidsströmmen går i rigtningen att skapa jernvägar. Kanske hafva alla felat. Representationen har felat. Regeringen har kanske felat — jag menar icke den nuvarande regeringen, utan den regering, jag hade äran att tillhöra. Kanske också landets stora penninginstitutioner hafva gripits af den rådande tidsrigtningen och förvandlat för mycket rörligt kapital till fast. Men det är väl att betänka, såsom jag nyss nämde, om icke något bör och kan göras för att afvärja följderna af detta, och för min del beklagar jag, att icke styrelsen för den ifrågavarande Hallsberg—Motala—Mjölby-jernväg gått in till Regeringen och begärt proposition i den rigtning, som är föreslagen af enskilde motionärer. Då skulle intet hindrat mig att, om regeringen framlagt en sådan proposition, bifalla den. Nu är jag något mera tveksam, men jag föreställer mig dock att det skulle vara en vinst för staten, att till det pris, som erbjudes, förvärfva en jernväg, hvilken bildar en gen centralväg genom södra delarne af riket. Jag skall sålunda, om det kommer till omröstning, rösta för bifall till de enskildes motionärernes förslag.

Häruti förenade sig Grefve *von Rosen*.

Herr Danielsson: Med anledning af den siste talarens yttrande, att han vore en stor vän af stambanesystemet och att han sålunda ville understödja förslaget, ber jag få framhålla hvad följderna har varit af detta system, af den, man kan nästan säga *gra* att bygga jernvägar, som just väsentligen tillkommit under den högt ärade talarens ledning af en viktig befattning. Jo, följderna har blifvit, att vi stå der vi stå; landet lider af en kris, hvars utsträckning och följderna vi ej kunna förutsäga. Och har väl något oväntadt inträffat — har det varit någon fara å färde? Nej! hela saken är den, att dessa Herrar haft för höga spekulationer — de hafva velat förtjena penningar, och

derföre hafva de tillskapat dessa här storartade anläggningarne. Men man ser nu redan följderna och fortsättes det med samma system, så skola än svårare följer ej låta vänta på sig. Och jag hemställer till de Herrar, som förfäktat bifall till reservanternes förslag: är det ens skapligt att gå dessa stora industriidkare så mycket till mötes? Hvarken för dem eller tjänstemännen, som ha fått större löner än de borde hafva, finnes något skäl att klaga — men nu vill man draga oss mindre jordbrukare ned i förderfvet och förstöra hela landet. Är det rim och reson i sådant? Jag protesterar deremot; de som spekulerat för högt, må ock dragas med följderna af sitt öfverdåd! Vi få väl se om några år hvem som har rätt eller orätt! Jag upprepar hvad jag sagt, att jernvägarne blifva en kräfte för vårt land och de äro det i denna stund — jag vågar säga det. Det säges att man bör köpa denna jernväg nu, då man kan få den för billigt pris — men jag påstår det vara en osanning att priset är billigt. De jernvägar, som bära sig, komma icke och erbjuda sig åt staten, utan de som äro bankruttrade. Herr Dickson nämnde, att jernvägarne skulle hafva större värde än statsskulden. Ja, man kan nog roa sig med att bokföra jernvägarne till det eller det värdet, men försök att realisera dem så få vi se hvad vi få. Jo, ingenting kanske. Att jemföra vårt land med andra är en omöjlighet. Hvad kan vårt land framalstra mot t. ex. Frankrike och andra länder, der jorden är så bördig, att den till största delen skötes som en trädgård? — Jag vill på det varmaste protestera mot ett sådant system och jag kan icke nog klandra de personer, som framkommit med ett förslag sådant som detta. Ty det leder till att för all framtid förderfva oss och våra efterkommande.

Herr *Sven Andersson* instämde med Herr Danielsson.

Herr Anders August Andersson: För att i någon mån lugna min ärade vän Liss Olof Larssons bekymmer öfver att jag framstälde yrkande om bifall till Herr Ekmans reservation, ber jag att få ändra detta mitt yrkande och i stället anhålla om proposition på bifall till den väckta motionen.

Herr Schultz: Då en ärad talare på skånebänken framhöll hurusom städerna gerna kunde dragas med det förhållande, som nu eger rum, och att det endast vore att hjälpa dem, om staten nu skulle inköpa enskilda jernvägar eller deras obligationer, så ber jag få säga att det gifves städer, som icke med ett öre äro intresserade i jernvägsanläggningar och dit hörer den stadskommun, som jag har den äran att representera. Jag tillåter mig dessutom framhålla, att de aktier, som tecknats i enskilda jernvägar egas till icke oväsentlig del af andra än dem, som bo i städerna, och det kan derföre icke vara ett uteslutande stadsintresse, hvartill man sökt göra det, som här är i fråga.

Jag protesterar mot en sådan uppfattning och jag vidhåller vidare att det vore statsekonomiskt klokt att köpa jernvägar, som lemna staten omkring 5 procent årligen i inkomst; framtiden skall nog bekräfta

*Angående
förslag om
inköp af
enskilda jern-
vägar.
(Forts.)*

Angående
förslag om
inköp af
enskilda jern-
vägar.
(Forts.)

denna min åsigt och man kan således icke påstå att meningen är att hjälpa industrien på statens bekostnad, utan att understödja enskilda jernvägsbolag och på samma gång gagna den allmänna rörelsen. Kan någon tro att, om en jernvägskris skulle utbryta, landsbygden deraf skulle blifva oberörd. Nej — tvärtom, har erfarenheten från föregående kriser visat motsatsen. Vi kunna komma att upplefva den tid då penningar knappast kunna till låns erhållas och räntefoten blifver så hög att allra minst jordegarna kunna tänka på att betala så höga räntor.

Jag hemställer till Herrarne om Sveriges jordbrukare, i fall de komme i en sådan belägenhet, skulle känna sig belättna dermed. Jag tror det åtminstone icke. Jag tror att man kommer att ångra att man icke sett klarare än man nu gör, ty, om icke något göres från denna Riksdags sida, så är det min öfvertygelse att landet kommer att gå en jernvägskris till mötes och hvad slutresultatet deraf kan blifva kan jag naturligtvis icke säga, men att följderna komma att blifva högst ledsamma och kånbara öfver hela landet, det kan jag försäkra. Jag kan derföre icke annat än på det varmaste lägga Herrarne på hjertat att från statens sida beslutes någon åtgärd, som undanrödjer den hotande krisen och skyddar vårt land från en stor olycka.

Öfverläggningen förklarades slutad. Sedan Herr Talmannen framställt propositioner, i öfverensstämmelse med den beslutade föredragningsordningen, först å de meningar, som förekommit angående Herr Hammarhjelm's motion, och derefter å de yrkanden, hvilka blifvit gjorda rörande Herrar Reuterskiölds och Dicksons ifrågavarande motioner, biföll Kammaren Utskottets hemställan såväl i afseende på den förra som jemväl beträffande de två senare motionerna.

Punkten 3:

Utskottet hade hemställt:

att Herr *A. Hedins* inom Andra Kammaren afgifna motion N:o 62 — innehållande förslag derom, att Riksdagen ville anhålla, det Kongl. Maj:t täcktes, så skyndsamt ske kunde, låta genom sakkunnige män verkställa en så väl ekonomisk som teknisk utredning, om, i hvilken utsträckning och på hvilka villkor det kunde anses för staten fördelaktigt att förvärfva med statsbanorna i samband stående enskilda jernvägar, samt vidtaga de åtgärder, hvartill en sådan utredning kunde föranleda, samt att Riksdagen måtte ställa till Kongl. Maj:ts förfogande de för ändamålet nödiga medel, hvilkas belopp motionären önskat, att Stats-Utskottet ville föreslå — ej måtte vinna Riksdagens bifall.

Mot hvad sålunda blifvit hemställt voro reservationer inom Utskottet anmälda

dels af Herrar Carl Ekman, Grefve C. Beck-Friis, Friherre F. von Essen, L. M. Nordenfält, Grefve G. Sparre, C. F. af Geijerstam och Grefve H. Spens, hvilka ansett Utskottet ej böra föreslå Riksdagen

gen att besluta den af Herr Hedin ifrågasatta utredning i vidsträcktare mån, än som följde af den i deras reservation vid punkten 2:o gjorda hemställan och för den skull ansett Herr Hedins motion ej böra till någon vidare Riksdagens åtgärd föranleda; och

dels af Herrar *J. Widén*, Grefve *S. Lagerberg* och *L. af Ugglas*.

*Angående
Förslag om
inköp af
enskilda jern-
vägar.
(Forts.)*

Efter föredragning af förevarande punkt anförde

Herr Hedin: Jag anhåller, Herr Talman, att få läsa litet korrektur på Utskottets utlåtande. Ja! Herr Talman! det är fullt allvar. Det ligger mig om hjertat att konstatera att min motion icke innehåller hvad Utskottet upptagit i rubriken till nu föredragna utlåtande, der Utskottet nemligen talar om min motion såsom innehållande en "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." Detta betyder att min motion skulle hafva gått ut på en anhållan att Kongl. Maj:t ville förordna en komité, hvilken skulle hafva till ändamål att undersöka, huruvida det vore för staten förmånligt att förvärfva *alla* i förbindelse med statsbanorna stående enskilda jernvägar. Jag har icke skrivit något sådant i min motion ej heller har jag tänkt mig något sådant. Emellertid får jag medgifva att samma fel, som jag sålunda anmärkt i Utskottets utlåtande, förekommer äfven i rubriken till den tryckta motionen, hvilken rubrik icke är af mig skriven. Jag förmodar att detta misstag, hvilket jag håller på att få rättadt, beror på den brådska, med hvilken Utskottet behandlat förevarande ärende, en brådska, af hvilken jag äfven finner spår dels i näst föregående punkt, der Utskottet sammanslagit så många olika saker, dels på sidan 37, der jag, för så vidt jag får tolka orden efter deras lydelse, finner att åtskilliga reservanter i Första Kammaren reserverat sig mot något, som aldrig blifvit af Utskottet föreslaget eller tillstyrkt.

Kammaren behöfver icke frukta att jag skall besvara Kammaren med något långt anförande, det skall till och med blifva kortare än vanligt. Jag vet mycket väl hvad utgången skall blifva; detta har jag vetat i månader. Kort efter sedan motionstiden gick ut, tillfrågades jag af en ledamot i Första Kammaren, som af giltiga skäl hyste mycket intresse för den inom samma Kammare väckta motionen om beviljande af tretio millioner kronor till inlösen af enskilda jernvägar, hvilken utgång, enligt min åsigt, borde vara att vänta på de inom Riksdagen framställda jernvägsförslagen. Derpå svarade jag, att jag ansåg ingenting vara lättare att profetera. Mitt svar blef: Den inom Första Kammaren väckta motionen om beviljande af 30 millioner kronor till inlösen af enskilda jernvägar kommer att i sitt oundvikliga fall draga med sig min motion såsom ett försoningsoffer åt vreda gudamakter, ett försoningsoffer hemburet åt förargelsen och förskräckelsen öfver den knif, som man genom 30 millioners-motionen satt på Riksdagens strupe.

För såvidt på Stats-Utskottet ankommer — och på Stats-Utskottet ankommer — i detta fall, likasom i andra, ganska mycket — är min

*Angående
förslag om
inköp af
enskilda jern-
vägar.
(Forts.)*

förutsägelse på god väg att gå i fullbordan. Emellertid vågar jag för min del fasthålla den åsigt, från hvilken jag utgick då motionen väcktes; och jag befarar att den utgång, frågan nu otvifvelaktigt får, icke skall blifva nyttig för landet. Jag föreställer mig nemligen möjligheten, man skulle kunna säga sannolikheten af, att de ansträngningar och krafter, som vid denna riksdag blifvit satta i rörelse för att bringa Riksdagen, om det uttrycket må tillåtas mig, att handlost kasta sig in i vidt utsträckta jernvägsspekulationer, skola komma förstärkta tillbaka under ett påföljande år, då det kan hända, att man under intrycket af en panik går att besluta mycket mera än som denna gången är ifrågasatt och då utan hjälp af den utredning från en komité, som jag föreslagit och från hvilken motståndarne till statsbanesystemet, likaväl som anhängarne af detsamma, skulle kunna haft tillfälle att hemta goda argumenter, hvar för sin åsigt.

Herr Schultz: Sedan de vid innevarande riksdag framställda motioner angående inlösen af enskilda jernbanor i denna Kammare fallit, skall jag anhålla att för min del få instämma i Herr Hedins föreliggande motion. Jag tror att motionärens förslag är välbetänkt, då det har till syfte att åvägabringa en utredning af den viktiga frågan, huruvida det är förenligt med statens intresse att framdeles inköpa enskilda jernvägar och lägga dem till statsbanesystemet. Då frågan är af största vikt, bör man hålla motionären räknung för att han framkommit med detsamma, hvilket jag för min del gör och yrkar bifall till motionen.

Herr *Treffenberg* förenade sig med Herr Schultz.

Herr Herslow: Då jag i dag på förmiddagen gaf min röst till förslaget att staten skulle övertaga en del af bergslagsbanans obligationer, gjorde jag det uteslutande för att möjliggöra fullbordandet af en icke färdig bana och derigenom åt det allmänna förvärfva en ny, viktig trafikled. Då jag det gjorde, gick jag så långt, som jag för min del kan och vill gå.

Hvad åter beträffar den nu föredragna punkten, trodde jag att motionären möjligen skulle för fullständigandet af de motiv, som gifvas i motionen, vid detta tillfälle framlägga alla de grunder, hvilka för närvarande ej blott i vårt land, utan öfver nästan hela kontinenten anföras i frågan om statsbanesystemets eller privatbanesystemets relativa företräde. Han har emellertid ej gjort det och jag vill derfor ej heller upptaga Herrarnes tid med att utförligt ingå i en fråga, så vidt omfattande och så mångsidigt diskuterad öfver hela Europa, som just denna. Då jag misstänker att vi under nuvarande förhållanden ej äro i stånd att egna frågan den lugna, grundliga utredning, hvaraf hon för sin lyckliga lösning har ett oafvisligt behof, och då, enligt min uppfattning, hon nu hos oss ej framkallats direkt af något statens kraf, utan af ett mångsidigt kombineradt, enskildt intresse, så inskränker jag mig till att i korthet anhålla om bifall till Stats-Utskottets förslag.

Herr Axel Bergström: Då en sådan åtgärd, som Herr Hedin här föreslagit, om den vidtoges, hvarken löser eller binder i sjelfva hufvudfrågan och då det icke kan leda till annat än gagn att erhålla en utredning i det syfte, han föreslagit, så förenar jag mig med dem som yrkat bifall till motionen. Den tanken är icke alldeles främmande för representationen och har icke varit främmande för regeringen, att enskilda banor finnas af den beskaffenhet att det är en vinst för staten att förvärfva sig dem. Denna fråga återkommer således förr eller senare och då kan det vara godt att hafva tillgång till en redan färdig utredning, verkställd af sakkunnige män och under regeringens auspici.

*Angående
förslag om
inköp af
enskilda jern-
vägar.
(Forts.)*

I detta yttrande instämde Herrar *Peyron* och *Strömberg*.

Herr Nils Pettersson: I händelse man kunde tänka sig en möjlighet att få denna fråga om de enskilda jernbanorna opartiskt undersökt och utrönt, skulle jag verkligen vara böjd att bifalla Herr Hedins motion. Men jag föreställer mig, att om förslaget vann Riksdagens bifall, regeringen skulle tillsätta en komité med Brukspatron Ekman i spetsen och konsorter såsom ledamöter, och att denna komité skulle komma att föreslå staten att inköpa alla de privatbanor, der någon framstående person kunde befinna sig i spetsen för företaget. För min del tror jag det är bäst att såsom det heter i ordspråket: möta Olle i grind.

Jag yrkar bifall till Stats-Utskottets förslag.

Herr Per Nilsson i Espö: Herr Talman! Det var till följd af Landshöfding Bergströms yttrande, jag begärde ordet. Han sade att det ej har varit Regeringen obekant att privatbanor i landet finnas, hvilka till vinst för staten skulle kunna inköpas. Vi hafva haft ett exempel i Köping—Hult-banan. Det var mer än en gång fråga om att inköpa denna bana för statens räkning och med afseende å det begärda priset sade man då, att det var en lysande affär och våra största financierer och statsmän försäkrade, att det skulle lända staten till oerhörda fördelar, om banan inköptes. Men vi, som ej kunde begripa och inse det lysande i affären, sade nej till anbudet och hafva sedermera gjort den erfarenheten, att samma bana, som för några år sedan för oss målades i så ljusa färger, numera icke kan betala ränta till aktietecknarne. Ingen vill väl påstå, att detta är en lysande affär. Att inköpa enskilda jernvägar skulle således icke blifva någon lysande affär; staten skulle låna till jernvägsbolagen, men sedan, när jernvägarne icke bära sig längre, då skulle staten få inköpa dem. Vi må nemligen icke tro, att staten skulle få inköpa andra jernvägar än sådana som icke buro sig; de andra komme nog aktieegarne att sjelfve behålla.

Jag hoppas sålunda, att det icke må komma i fråga, att staten inlåter sig på dylika affärer, utan i stället låter hvar och en bana sköta sig bäst den kan. Och kan den icke längre reda sig, låt det då gå dermed som med andra industriella företag, låt bolaget stupa

och jernvägen tagas om hand af andra. Men staten bör icke förstöra sin kredit genom att inslå på vägen att inlösa enskilda jernvägar, ty gör staten detta i ett fall, kunna alla andra enskilda jernvägsbolag hafva lika skäl att framställa sådana anspråk.

Jag yrkar således bifall till Utskottets afstyrkande hemställan.

Sedan öfverläggningen härmed förklarats slutad och propositioner gifvits enligt de gjorda yrkandena, biföll Kammaren Utskottets hemställan.

§ 2.

Vid föredragning af Stats-Utskottets Memorial N:o 64, i anledning af erhållen återremiss å Stats-Utskottets Utlåtande N:o 45, angående afsöndring af jord från sergeantbostället Bergane N:o 1 och öfverstebostället Kastellgården, lades *punkten 1* till handlingarne, hvar efter *punkterna 2 och 3* biföllos.

§ 3.

Föredrogs och bifölls Stats-Utskottets Utlåtande N:o 65, i anledning af väckt motien om inställande af alla åtgärder för den nya bergslagsröntans påförande.

§ 4.

Föredrogs och bifölls Bevillnings-Utskottets Utlåtande N:o 11, i anledning af Kamrarnes skiljaktiga beslut uti en punkt af Bevillnings-Utskottets Betänkande N:o 9, angående stämpelpappersafgiften.

§ 5.

Föredrogs och bifölls Särskilda Utskottets Memorial N:o 3, angående aflöning åt Utskottets tjenstemän och vaktbetjening.

§ 6.

Till bordläggning anmäldes följande inkomna ärenden, nemligen:

Stats-Utskottets Memorial och Utlåtande:

N:o 68, med förslag till voteringspropositioner i anledning af Kamrarnes skiljaktiga beslut i afseende å Stats-Utskottets Utlåtande N:o 56, angående förbättrad pensionering för landtmäteristaten;

N:o 69, i anledning af Kongl. Maj:ts nädiga proposition angående beviljande af ett kreditiv att i händelse af behof användas till neutralitetens upprätthållande;

N:o 70, med förslag till voteringsproposition i anledning af Kamrarnes skiljaktiga beslut angående anvisande på Riksgäldskontoret af ett anslag för betäckande af den ökning i statens jernvägars material-

förråd och kassaförslag, som under åren 1878 och 1879 kan förekomma; och

N:o 71, angående öfverlemnande till Kongl. Maj:t af det nya reglementet för Riksgäldskontoret;

Sammansatta Stats- och Lag-Utskottets Memorial N:o 4, angående arfvode till den af Utskottet antagne sekreterare m. m.;

Lag-Utskottets Memorial:

N:o 43, med anledning af Kamrarnes skiljaktiga beslut beträffande Utskottets Utlåtande N:o 38, i anledning af återremiss af Utlåtandet N:o 27, öfver Kongl. Maj:ts nådiga proposition angående förändrade bestämmelser rörande klockarnes aflöning; och

N:o 44, i anledning af Kamrarnes skiljaktiga beslut beträffande Utskottets Utlåtande N:o 36, i fråga om framlagdt förslag till förordning angående jernvägs- och kanal-aktiebolag; samt

Första Kammarens protokolls-utdrag N:o 177, med delgifvande af Kammarens beslut öfver dess Första Tillfälliga Utskotts Utlåtande N:o 15, om underdånig skrifvelse angående omarbetning af krigslagarne.

På derom af Herr vice Talmannen framställt förslag, beslöt Kammarerna, att nämnda ärenden skulle uppföras främst å föredragningslistan för nästa sammanträde.

§ 7.

Föredrogs och godkändes Sammansatta Stats- och Lag-Utskottets förslag till Riksdagens underdåniga skrifvelse N:o 45, i anledning af Kongl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen angående förändrad reglering af skjutsväsendet.

§ 8.

Justerades protokollsutdrag.

§ 9.

Herr Talmannen tillkännagaf, att, enligt mellan Herrar Talmän träffad öfverenskommelse, gemensamma omröstningar komme att anställas nästa måndag den 20 innevarande månad.

Kammarens ledamöter åtskildes kl. $\frac{1}{4}$ 10 e. m.

In fidem
Gustaf Westdahl.