

# RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1878. Första Kammaren. N:o 44.

## Fredagen den 17 Maj.

Kammaren sammanträdde kl. 10 f. m.

Upplästes och godkändes förslag till Kammarens underdåniga skrivelse om de ledigheter inom Kammaren, som innan nästa lagtids riksdag skola genom val fyllas.

Justerades 4 protokollsutdrag för den 15 i denna månad.

Upplästes för justering protokollet för den 7 i denna månad f. m. och e. m.; hvarefter anmälde sig och yttrade

Herr Wallenberg: Vid den långt framskridna tiden tisdagen den 7 uti innevarande månad, då, såsom protokollet utvisar, Kammaren efter två dagars öfverläggning om en enda punkt icke kunde åtskiljas förrän kl. 10,45 e. m., fälde en ärad talare ett yttrande, som jag då hvarken kunde eller borde upptaga tiden med att vederlägga, men som jag likväl icke kunnat lemna ovederlagdt. Det var Herr *von Koch*, hvilken — såsom jag gerna antager, af öfverilning — anklagade mig för att hafva yttrat missnöje med nu gällande bevillningsstadga samt förklarade att detta vore en förfärlig otacksamhet och mera dylikt, som väl en gång kommer att synas af protokollet, när han hunnit justera sitt yttrande. Då jag emellertid icke yttrat ett enda ord af klander mot bevillningsförordningen, kan jag icke underlåta att härå fästa Herr Talmannens uppmärksamhet, och om Herr Talmannen behagar, är jag beredd att uppläsa mina af Kammarens kontrollnotarier vidimerade yttranden och såmedelst visa, att jag icke fält det yttrande, som af Herr *von Koch* blifvit mig tillvitadt. För korthetens skull har jag emellertid af sagde kontrollnotarier förskaffat mig ett intryg af följande lydelse:

»Att Herr Wallenberg under öfverläggningarna om Särskilda Utskottets betänkande N:o 1 första punkten litt. a) den 6:te och 7:de innevarande Maj månad endast yttrade sig två gånger, och att uti

dessa hans yttranden icke förekommer något klander mot gällande bevilningsstadga, det intygas på begäran. Stockholm den 17 Maj 1878.

*E. W. Dahlgren.*

*A. L. van der Hagen.*

Kammarens kontrollnotarier.

I sjelfva saken vill jag blott vördsamt anhålla att, då Herr von Koch inför Kammaren gjort en antydning om, att enskilda bankinrättningar skulle slippa undan med en otroligt lindrig beskattning, få nämna några siffror ur Stockholms enskilda banks senast liqviderade skattsedel för år 1876, enligt hvilken banken har i skatt erlagt 46,223 kronor 20 öre, under det lottegarne uppburit 250,000 kronor. Här af synes att skatten i förhållande till utdelningen motsvarat 18½ procent, och då för samma år af alla dem, som uppburit löneförmåner af banken, blifvit erlagt öfver 14,000 kronor i skatter, har således under ett enda år bankverksamheten, utöfvad genom Stockholms enskilda bank, blifvit beskattad med en utgift af öfver 60,000 kronor.

Detta till Herr *von Kochs* upplysning. Då för öfrigt han nu synes hafva öfvergifvit sina förra åsikter och fått en annan uppfattning af bankväsendet, såsom skatteinbringande, kan jag nämna att han varit lottegar i Stockholms enskilda bank från år 1856 till år 1874 och revisor dersammastädes från år 1857 till 1870, hvadan det således är från år 1874 han fått sitt nya åskådningssätt.

Jag anhåller att detta mitt yttrande måtte få tagas till dagens protokoll.

Proposition på protokollets godkännande blef härefter framställd och med ja besvarad.

---

Föredrogos men begärdes af flere ledamöter ånyo på bordet Stats-Utskottets den 15 i denna månad bordlagda utlåtanden:

N:o 66, i anledning af väckta motioner angående beviljande af dels anslag för undersökning af lämpligaste sträckningen för en jernväg mellan Bottniska viken förbi Gellivare malmfält till norska gränsen och dels anslag för byggnad af en jernväg mellan Hudiksvall—Forsssa jernvägs vestra slutpunkt Näsviken vid sjön Södra Dellen och Svegs kyrka i Herjeådal; och

N:o 67, i anledning af väckta motioner om försäljning af vissa kronan tillhöriga hemman och lägenheter.

---

Föredrogos men begärdes af flere ledamöter ånyo på bordet Lag-Utskottets den 15 i denna månad bordlagda utlåtanden:

N:o 41, i anledning af väckt motion om antagande af en författning angående utredning af gäldbunden köpmans bo medelst s. k. administration; och

N:o 42, i anledning af väckt motion om underdånig skrifvelse rörande förändrade grunder för kommunalbeskattningen.

---

Föredrogs ånyo och företogs punktvis till afgörande Stats-Utskottets den 14 och 15 i denna månad bordlagda utlåtande N:o 63, med anledning af ej mindre Kongl. Maj:ts nådiga proposition angående beviljande af låneunderstöd för fullbordande af Bergslagens 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.

*1:sta punkten.*

Friherre Klinckowström: Då jag tyckes vara snart sagdt ensam om den mening, som jag har rörande detta låneunderstöd, ber jag att med några få ord få framställa densamma. Denna fråga är så gammal, att redan vid den tid, för 12 år sedan, då jag satt i Stats-Utskottet, började en agitation för denna jernvägsbyggnad, och de få ledamöter i denna Kammare, som äro kvar från den tiden och deltog i detta Utskotts förhandlingar, torde påminna sig, att redan då uppspikades planscher rörande denna jernvägsbyggnad rundt kring väggarne i Stats-Utskottet, för att fresta Utskottet att då bevilja låneunderstöd åt densamma. Men vi lyckades då att afböja detta företag och för den gången strandade detsamma. Sedermera har det kommit igen och med mera lycka, emedan det erhöll låneunderstöd af de 10 millioner, som Riksdagen beviljade för enskilda jernvägar; och bolaget, som formerades 1871 eller 1872, erhöll 5 millioner i låneunderstöd. Men detta låneunderstöd var uttryckligen bestämdt för den del af banan, som sammanbinder Ludvika med Kil på vestra stambanan; och Kongl. Maj:t förklarade, att för detta låneunderstöd, som utgjorde, vill jag minnas, två tredjedelar af hela anläggningskostnaden för denna bandel af Stora Bergslagsbanan, skulle staten såsom säkerhet hafva pantförskrifven hela denna jernbandel och dessutom banan mellan Ludvika och Falun, således hela banan mellan Falun och Kil med tillhörande byggnader och materiel. Den större delen af Stora Bergslagsbanan är således, efter min uppfattning, rättsenligen pantförskrifven såsom säkerhet för det låneunderstöd af 5 millioner, som då lemnades. Att nu ånyo understödja denna samma bana med ett nytt betydligt lån synes mig vara ganska obetänt. Jag tror, att sjelfva detta jernvägsföretag icke är rätt väl grundadt och beräknadt, om man afser den inkomst, som jernvägen kommer att gifva. Det är visserligen sant, att, när den anlades, så kunde man må hända hoppas större inkomst af densamma, men numera, om man kastar en blick på kartan, tror jag man skall finna, att de stora fraktförtjenster, som banan beräknades erhålla från norra delen af densamma, från Falun och trakterna deromkring, komma till en stor del att slå fel, till följd af den närmare transportväg dessa tunga varor hafva med Gefle-Dala jernväg utåt Östersjön.

Hvad den andra delen af banan beträffar, eller omkring Ludvika och de större gruffält, som i denna trakt ligga längs banan, tror jag, att äfven der dessa tunga produkter komma att söka sig väg på de

*Låneunderstöd  
för fullbor-  
dande af den  
s. k. stora  
bergslags-  
banan.*

*Låneunderstödj  
för fullbor-  
dande af den  
s. k. stora  
bergslags-  
banan.*

jernvägar, som snart blifva färdiga, när banan mellan Borlänge och Krylbo öppnas för allmän trafik, och då kommer troligtvis en del af de frakter, som Bergslagsbanan påräknat skulle gå till Göteborg, att söka sig väg till Stockholm och till Östersjön.

(Forts.) Beträffande den tredje delen af banan, som nu skulle erhålla understöd genom de begärda 6 millionerna, eller banan mellan Kil och Mellerud — ty jag tror, att banan emellan Trollhättan och Mellerud, der norska banan tillstötter, är öppnad eller skall med första öppnas — så går denna bana helt nära Venerns vestra strand; och jag tviflar på, att denna bana med sina jemförelsevis högre fraktpris i förhållande till dem, som kunna begäras från Karlstad öfver Venern till Trollhättan, kan konkurrera med dessa lägre fraktpris till sjös.

Att nu uppmuntra denna del af banan, som man tills dato minst arbetat på, genom att bevilja den ett 6 millioners lån, tror jag vore att uppmuntra ett ganska dåligt företag i finansielt hänseende; och jag är så mycket mera emot att lemna min röst till detta låns beviljande, som jag anser, att, om också arbetet på jernvägen måste, till följd af att staten icke vill bevilja lånet, nedläggas och upphöra, så är denna olycka icke särdeles att beklaga. Må hända äro aktieegarne att lyckönska därför, ty har denna bana någon framtid, så kan den mycket väl bestå genom de bandelar, som äro färdiga, norrut mellan Falun och Kil och söderut från Mellerud öfver Trollhättan till Göteborg; och det skäl man angifvit för lånets beviljande, att annars den så kallade norska Dalslandsbanan komme att »hänga i luften», kan ju icke längre ega sin rigtighet, när bergslagsbanan från Mellerud, der norska banan tillstötter, är nära nog färdig ända till Göteborg.

Jag tror äfven, att det sätt, hvarpå Utskottet föreslagit att detta bidrag af staten skulle ske, icke heller är att rekommendera. Det vore nemligen att inköpa af bolagets obligationer till det höga värdet af 90 procent för 6,753,600 kronor, hvilket sålunda reduceradt skulle utgöra en summa af 6,078,240 kronor, som staten skulle lemna bolaget för dessa obligationer. Jag tror, att dessa obligationer, såsom hypotek för ett så beskaffadt understöd, icke äro så mycket värda, som Utskottet föreslagit att staten skulle inköpa dem för; och i det oreglerade eller för att säga, såsom en ärad talare på stockholmsbanken uttryckte sig, oefterrättliga rättstillstånd, hvori befinna sig förhållandena mellan fordringsegare och egare af jernvägar här i Sverige och hvilket rättstillstånd icke blifvit ordnad på ett tillfredsställande sätt, oaktadt denna fråga är ytterst vigtig, på sätt nämnde talare äfven med mycket skäl framhållit, tror jag icke, att staten bör gå in i en uti rättsligt hänseende ordnad affär, genom att uppköpa de ifrågavarande obligationerna.

På alla dessa skäl, och när vi dessutom veta, att för att reglera staten i år vi må hända måste låna upp penningar till förekommande af så kallad statsbrist, och när vi för öfrigt känna, att de utgifter, som Riksdagen redan nu beviljat och de utgifter, som enligt föregående Riksdagens beslut skola utgöras för år 1879 i och för jernvägar och dithörande frågor, belöpa sig till en summa af nära 11 millioner, så tror jag, att detta är en tillräckligt rund summa att låna upp, utan att vi derföre behöfva eller böra öka denna lånesumma genom att ånyo

uppköpa dessa erbjudna obligationer för 6 millioner kronor under de förhållanden jag nyss haft äran antyda. På dessa i korthet framlagda skäl får jag vördsamt anhålla om afslag på den ifrågavarande punkten.

*Låneunderstöd  
för fullbor-  
dande af den  
s. k. stora  
bergslags-  
banan.*

(Forts.)

Herr Ekman, Johan Jakob: Jag kunde hafva tvekat att yttra mig i en fråga, som är af så stor vikt icke blott för det samhälle jag tillhör, utan äfven för mig sjelf, om icke alla Utskottets ledamöter, med undantag af en enda, som yrkat rent afslag på framställningen, förordad bifall till densamma, ehuru under olika form. I reservanternes hemställen vill jag för min del se en välvilja mot det stora företaget och icke en afsigt att derigenom omöjliggöra detsamma, men då jag måste anse de vilkor, som desse reservanter uppställt, liktydiga med ett afslag, har jag velat begagna detta tillfälle för att söka ådagalägga att detta verkligen är förhållandet. Dessa reservanter hafva nemligen föreslagit, att det ifrågasatta bidraget skulle erhållas mot den säkerhet, bestående af kommuners, landstings eller andras ingångna ansvarighet, hvilken Kongl. Maj:t pröfvat och godkänt. Med landsting och kommuner kan begripligtvis icke förstås några andra än de landsting, som tillhöra de län, hvaregenom banan löper, jemte Göteborgs stad. Huruvida något landsting skulle vara benäget att ingå en sådan ansvarighet kan jag icke veta, men jag har all anledning att föreställa mig, det dessa landsting icke skola finnas dertill benägna. Jag ser det redan i den omständighet, att den reservant, hvilken yrkat rent afslag, tillhör provinsen Dalarne, af hvars landsting man väl skulle kunna påräkna bidrag om af något, och jag antager fördens skull, att han för sin del är öfvertygad om, att detta landsting icke skulle bevilja någon garanti, och på sådan grund ansett sig handla ärligast, då han afgifvit en dylik reservation. Lika litet tror jag de öfriga landstingen skola finnas benägna till en sådan ansvarighet, och jag vet icke heller efter hvad grund eller enligt hvilken beräkning ansvarighetsbeloppen skulle utgöras. Det återstår således Göteborgs stad, från hvilken man förmodar sig kunna få en dylik ansvarighet. Jag ber då att till en början få anföra, att, ehuru jag hört denna bana benämnas en »göteborgsbana», jag likväl anser det vara ett stort misstag, att åt en bana, som löper genom en sträcka af 45 mil, berör flera provinser och kan få tillflöde från aflägsset varande trakter, gifves namn af en lokalbana. Jag vill icke dermed hafva sagt, att banan icke är af stor vikt för Göteborg — detta har jag redan i mina första ord antydt — men jag vill blott framhålla, att denna jernväg icke så uteslutande främjar Göteborgs intresse, att den ifrågasatta garantien kan eller bör derifrån väntas. Förhållandet är, att af de aktier, som tillhöra serien A, eller de, som icke löpa med ränta förrän efter 1880, då alla aktier blifva likställda, har Göteborgs stad tecknat för 3,000,000 af 5,431,800 kronor, och af aktierna under serien B, för hvilka ränta skulle komma att erläggas till och med år 1880 och hvilket belopp i sin helhet utgör 8,749,200 kronor, hafva enskilde inom Göteborg tecknat för icke mindre än 6,715,700 kronor, hvadan Göteborgs samhälle inalles tecknat aktier för icke mindre än 9,715,700 kronor utaf ett samfaldt aktiebelopp af 14,181,000 kronor och alltså intresserat sig för mer än  $\frac{2}{3}$  af hela aktiebeloppet. Men icke nog härmed; inom Göteborgs stad hvila antagligen äfven obligationer tillhörande

Låneunderstödd  
för fullbordande af den  
s. k. stora  
bergslags-  
banan.

(Forts.)

dels enskilda personer, dels dervarande banker för ett ungefär lika stort belopp eller närmare 10 millioner kronor. Man torde således kunna säga, att Göteborgs samhälle intresserat sig med minst 20 millioner för ett företag, som med aktiekapital, obligationer och beviljad statslån är beräknadt att kosta omkring 55 millioner kronor. Under sådana förhållanden och då det icke är antagligt, att några af de landsting, man eljest skulle kunna sätta i fråga, ingå i någon ansvarighet för det föreslagna lånebeloppet, lär man väl kunna taga för gifvet, att man icke heller inom Göteborgs stad skall kunna erhålla någon ansvarighet i den form, som af reservanterne här föreslagits. Men äfven om en sådan ansvarighet skulle kunna åstadkommas, återstår dock alltid, huruvida Kongl. Maj:t behagar medgifva kommunerna rätt att ingå densamma. Detta är en sak som naturligtvis är mig obekant, och jag tviflar, att ens någon af regeringens medlemmar vill på förhand afgifva något utlåtande i denna fråga, men för min del hyser jag åtminstone mycket tvifvel om, att en sådan ansvarighet skulle af Kongl. Maj:t sanktioneras.

Här har äfven blifvit föreslagen ansvarighet af »andra» än landsting och kommuner. Jag kan icke svara på, huruvida dessa »andra» skulle vilja lemna någon ansvarighet, förrän jag vet *hvilka* »andra» som dermed menas. För min del kan jag icke förstå, att det kan finnas några andra, som kunde vilja lemna en dylik ansvarighet, hvadan alltså denna del af frågan torde kunna lemnas alldeles å sido. Men om jag också nu vill gå så långt, att jag antager att alla dessa betänkligheter i afseende å erhållandet af ansvarigheten skulle kunna häfvas och Kongl. Maj:ts sanktion vinnas samt frågan sålunda kunna ordnas på det sätt reservanterne föreslagit, inses dock lätt, att detta ordnande icke kan ega rum på ganska länge. Landstingen sammanträda nemligen först i September månad, och sedan fordras vidare någon tid innan Kongl. Maj:ts sanktion erhålles, och under tiden skulle naturligtvis arbetet hafva måst inställas. Jag tror mig kunna säga, att denna fråga, eller om inställande af arbetet, helt och hållet beror på den utgång lånefrågan får vid riksdagen. Skulle det begärda lånet afslås eller skulle det bifallas endast i den form reservanterne föreslagit, kommer arbetet tvifvelsutant att genast afstanna. Att ett sådant afstannande skulle medföra högst betydliga förluster ligger i så öppen dag, att meningarne derom icke kunna vara delade. Blifver deremot banan hjälpt, är det naturligt, att denna hjälp, om den kommer snart, är *dubbel* hjälp, och att derigenom icke blott bolagets ställning blir helt annorlunda, än om hjälpen kommer om ett år eller om några månader härefter, utan äfven att en dylik fördelaktigare ställning för bolaget måste medföra en fördelaktigare ställning jemväl för den, som kommer att öfvertaga bolagets obligationer. Man torde icke heller böra förbise de olägenheter, som komme att uppstå genom afskedandet af den arbetsstyrka, som nu är vid banan anställd, och hvilken, enligt de upplysningar jag erhållit, nu uppgår till omkring 2,200 personer. Om dessa arbetare genast skulle blifva arbetslöse, kan detta icke förfela att utöfva en ganska menlig inverkan på åtskilliga förhållanden, och man bör icke heller förbise de olägenheter och den missräkning, som skulle uppstå för dem, som under förutsättning att banan skulle blifva färdig, företagit sig anläggande af

Dalslandsbanan, deribland allmänheten i Norge, som beräknat att tra-  
fikera denna bana i förening med Bergslagsbanan.

Jag vill blott ytterligare tillägga, att, då jag tror, att den ovilja, som sistnämnda bana rönt i Dalarne, till någon del är att tillskrifva bolagets oförmåga att för närvarande anlägga den bana emellan Domnarfvet och Insjön, hvarå bolaget har koncession, det visserligen icke är bolagets mening att för framtiden undandraga sig detta åliggande, men hitintills har det varit omöjligt, och skulle det söka understödet icke erhållas, kommer tvifvelsutän denna bana icke att blifva verkställd, hvaremot, om det erhålles, densamma sannolikt kommer att genom bolaget eller genom dess medverkan utföras.

Jag ber således att få för min del tillstyrka bifall till Utskottets hemställan i denna punkt.

Herr Jöns Pehrsson: Det skall icke falla mig in att såsom en föregående talare yrka afslag på Utskottets betänkande, men å andra sidan tror jag icke, att Kammaren bör bifalla Utskottets förslag, men väl det af Medkammarens reservanter afgifna förslag. Jag sluter till detta deraf, att vi måste vara betänkta på att ställa antaglig säkerhet för hvad vi begära, och om detta bolag icke skulle vilja eller kunna fullgöra detta, kan väl något starkare bevis icke finnas för att dessa obligationer ej hafva något värde. Jag skall icke vara mångordig i denna fråga, eller göra någon slutsats, huruvida dessa obligationer hafva eller kunna få något värde, men det har uppenbarats, att detta företag varit en oförsiktig affär, ställd på lyx, och jag vill endast tillägga att, sedan ett bankkonsortium öfvertog de 29 millionerna till denna banbyggnad, så har derigenom uppstått en stor svårighet i affärslivet, emedan våra kapital för hårdt anlidades på en gång. Emellertid har den siste talaren antydt, att det skulle vara omöjligt att ställa den säkerhet, som af reservanterne i Andra Kammaren fordrats, men jag tror icke, att detta är omöjligt, ty såsom denna bana kallas för en göteborgsbana, hvilket visar sig deraf, att Göteborg framkallat företaget genom det af staden tecknade stora antal aktier och genom att den intresserade sig för banan och öfvertog ett stort belopp af obligationer, så tror jag också, att Göteborg är nog mäktigt att ensamt ställa denna garanti, om det är med dess fördel förenligt, ja, till och med endast några magnater i staden skulle vara i stånd härtill. För min del vill jag yrka bifall till reservanternes förslag, och jag tror att, om det blir votering mellan Utskottets och reservanternes förslag, så skulle afslag få favör, hvilket jag icke vill vara med om. Jag har icke något yrkande att framställa i detta hänseende, men jag är icke blind för ställningen och tror, att jag skulle vilja vara med om att upptaga ett mycket större lån än dessa 6 millioner, må hända ända till 30 millioner, om man vill taga dessa millioner så, att de endast utlemnas till dem, som kunna ställa fullgod säkerhet, men att vilja kasta all denna förlust på staten, tror jag icke vara värdigt någon ledamot i Riksdagen, huru stora enskilda fördelar han än skulle deraf ega. Deremot, om det icke vore så sent på riksdagen, skulle jag hafva kunnat yrka på, att så väl denna punkt, som den efterföljande, skulle återremitteras till Utskottet för att derigenom kunna få ett för-

*Låneunderstöd  
för fullbor-  
dande af den  
s. k. stora  
bergslags-  
banan.*

(Forts.)

Låneunderstöds-  
för fullbor-  
dande af den  
s. k. stora  
bergslags-  
banan.  
(Forts.)

slag om ett lån på 30 millioner att lemnas till hypoteksbanken och andra banker, som kunna lemna fullgod säkerhet för länets återbetalande. Vi få nemligen icke förglömma, mine Herrar, att vi icke stå inför våra egna intressen, utan för hela landets skatteintresse och att vi således icke få kasta in på en bana, som leder till skada för den skattdragande allmänheten.

Jag yrkar afslag å Utskottets nu föredragna punkt och bifall till det förslag, som reservanterne från Andra Kammaren framställt, och som är betänkandet vidfogadt.

Herr Rydqvist: Den fråga, som nu afhandlas i betänkandets första punkt, är tvifvelsutan af ganska stor betydelse, och skulle jag följa mitt hjertans ingifvelse, skulle jag obetingadt yrka bifall till hvad Utskottet föreslagit. Men här är det förståndet som måste tala och icke hjertat. Ser jag nu denna fråga helt enkelt sådan som hon är och betraktar hennes historiska uppkomst, så finner jag, att i början af år 1872 bildades ett bolag för anläggning af en jernväg, 45 svenska mil i längd och med en kalkylerad kostnad af 55 millioner kronor. Jag erkänner upprigtigt, att när jag fick kännedom om detta förslag, så gjorde det på mig samma intryck, som om en bomb slagit ned. Jernvägar af 45 svenska mils längd finnas ytterst få i hela Europa, äfven i de länder, som äro kända såsom särdeles folkrika och kapitalstarka; förslaget var således ingen småsak och ej heller var det någon småsak att anskaffa 55 millioner i vårt land. Jag för min del och många med mig, som reflekterade öfver detta bolag, förklarade, att om man ock ville *skänka* oss huru många aktier som helst, så skulle vi betacka oss därför. Det var tydligt, att hela detta storartade företag, att draga en jernväg från Göteborg till Falun, icke kunde vara annat än en yttring af det begär, som allt mer och mer tyckes taga öfverhand i vårt land, nemligen att vilja visa världen, att vi äro ett magnifikt land med ofantliga resurser. Det var, såsom sagdt, ett magnifikt företag, men det var naturligtvis bolagets ensak. Då förespeglades nemligen alldeles icke behofvet af något slags understöd från statens sida. I sjelfva verket måste vi också, om vi vilja vara upprigtiga, erkänna, att detta jernvägsföretag icke kan ses från mer än en synpunkt, nemligen från dessa utmärkta affärsmäns, som ställt sig i spetsen därför. Göteborg skulle nemligen draga till sig hela exporten och importen från den stora del af landet, som genomskars af jernvägen; det var således en handelsspekulation i stort. Men huru gick det nu med bolaget? Det fick sin sanktion af Kongl. Maj:t i Januari 1872, uti hvilken sanktion bland annat ingick, att bolaget skulle hafva rättighet att utsläppa obligationer till högst tre gånger bolagets inbetalda aktiekapital. Men det räckte icke längre än till årets slut, så inkom bolaget till Kongl. Maj:t med anmälan, att bolaget var ur stånd att utan försträckning af staten utföra banbyggnaden; och derpå undfick det af de medel, som Kongl. Maj:t då hade till sitt förfogande, ett lån af 5 millioner kronor. Det är ju helt märkligt, att före årets slut förklarade sig bolaget urståndsatt att fullborda bandelen Ludvika—Kil. Hvad hade då efter mitt förmenande bort göras? Jag medgifver dock att jag är så litet älskare af skuldsättning i stort



och synnerligen af skuldsättning i utlandet, att min åsigt sannolikt icke delas af många. — Jag förklarar emellertid högtidligt att, då bolaget redan första året kom till den erfarenheten, att det icke kunde fullborda den nämnda bandelen utan 5 millioners understöd, så borde bolaget hafva insett huru lätt sinnigt företaget blifvit ingånget och tagit den förlust det gjort 1872 samt nedlagt företaget. Så skedde emellertid icke. Utan under tiden fortgick inbetalningen på aktierna, och dessutom hafva utsläppts obligationer efter en kurs af 90 procent till ett belopp af 29 millioner kronor, hvilka naturligtvis placerats utom landet. Derjemte förbehöll sig bolaget obligationer å 7 millioner kronor för egen räkning, hvilket väl skedde af spekulation att sedan kunna sälja dem ännu fördelaktigare. Nu kommer bolaget in och säger, att det omöjligt kan fullgöra den del af banan, som återstår. I den ställning, som bolaget nu är, är det kanske billigt, att staten träder emellan med ett så här beskaffadt lån, men försigtigheten fordrar, att man icke gör en större uppoffring därför än som i sjelfva verket är nödig, och från Falun till Kil är denna bana efter min tanke alldeles icke nödvändig, emedan det ifrån Falun finnes kommunikation åt annat håll. Är det så, att vederbörande bolag och öfrige intresserade i denna fråga verkligen anse, att denna bana skall kunna bära sig, så må de få utföra den sjelf, men i afseende härå hafva hittills stora misstag egt rum i kalkylerna. Sådana misstag finnas också här i detta utskottsbetänkande, i det att man för bestämmandet af värdet på jernvägen inbillat sig, att det skall blifva en särdeles stor godstrafik derå, och för öfrigt har man icke betraktat mer än driftkostnaden och räntan på skulden, men det kommer en annan faktor, som icke är blott en småsak, och som hittills aldrig tagits i betraktande, och det är banans och materielens underhållskostnad. Är det nu likväl så, att detta bolag och de personer och samhällen, som så särskildt intressera sig för denna jernvägs fullbordande, fortfarande hafva den åsigt, att banan för framtiden skall kunna bära alla dessa utgifter, då måste de naturligtvis sjelfva hafva den öfvertygelsen, att deras obligationer hafva ett verkligt värde åtminstone af 90 procent på beloppet, och då är det för mig efter nuvarande förhållanden ofattligt, hvarför de icke skulle kunna på den europeiska eller utländska marknaden pantförskrifva, om icke försälja dessa obligationer, då penningar i utlandet ännu icke förräntas till mera än högst 4 procent, men jag befarar högeligen, att vederbörande, som redan hafva köpt af dessa obligationer, anse, att de icke hafva så stort värde, som man föreställer sig, och därför draga de sig tillbaka. Nu vill man, att staten skall alternativt antingen lemna lån mot pant af dessa obligationer eller inköpa af dem. Det är något ganska eget, att man ifrågasätter, att staten skall köpa värdepapper, som i närvarande ögonblick icke hafva något värde och om hvilka ingen nu kan säga, att de förr eller senare skola få något värde, ännu mindre att de skulle få ett värde motsvarande inköpspriset. Hade bolaget inskränkt sig till att göra jernvägen från Göteborg till Kil, det vill säga till den punkt, der jernvägen träffar statsbanan, så är jag öfvertygad om, att denna bana skulle hafva burit sig ganska väl, men man ville upp till Falun för att derifrån draga skogs- och jerneffekter till Göteborg, och det är derpå som bolaget

*Låneunderstöd för fullbordande af den s. k. stora bergslagsbanan.*  
(Forts.)

Löneunderstöd  
för fullbor-  
dande af den  
s. k. stora  
bergslags-  
banan.  
(Forts.)

stypat. Efter min tanke har bolaget således sjelf försatt sig i den ställning, hvaruti det nu är, nemligen att icke kunna fullborda banan. Fastän jag är en hatare af detta skuldsättningssystem i stort, vill jag dock icke beröfva bolaget möjligheten att fullborda sin jernvägsbyggnad, men jag fäster dervid det vilkor, att bolaget skall sätta säkerhet för hvad det får. Jag anser det vara för mycket, då staten redan vågat 5 millioner på detta företag, att staten nu skulle ytterligare våga 6 millioner, eller således tillsammans 11 millioner. Det tyckes mig vara för mycket för ett företag, som tillkommit helt enkelt på spekulation, och därför kan jag icke anse annat än att de skäl äro fullgoda, som af Herrar Carl Ifvarsson m. fl. reservanter framstälts uti deras reservation, deruti de föreslagit, att bolaget skulle få ett lån på 6,078,240 kronor, om det skaffade sådan säkerhet därför, som af Kongl. Maj:t kunde godkännas.

Jag yrkar därför bifall till denna reservation.

Herr Rylander: Jag kan icke neka till, att detta bolag kan vara fullt berättigadt att erhålla understöd af staten, men härvid uppstår nu en särskild fråga med anledning deraf, att detta bolag icke har den vanliga säkerheten att lemna, som staten brukat fordra, då den gifvit förskott eller försträckningar åt jernvägsbolag, nemligen den första panten i jernvägen. Denna finnes icke nu, och då säger man, att staten skulle köpa obligationer. Jag kan dock icke finna, att dessa obligationer hafva den säkerhet för staten, som staten i dylika affärer förut fordrat, men för att icke göra det omöjligt för bolaget att fortsätta, om det kan skaffa den säkerhet, som Kongl. Maj:t kan fordra, så vill jag förena mig med dem, som vilja bifalla det af reservanterne från Andra Kammaren framställda förslag.

Herr Wærn: Jag har mycket hesiterat, om det vore skäl att yttra mera i denna fråga, men några af de sista talarne hafva framställt frågans utgångspunkt så skeft, att jag anser det alldeles nödvändigt att deremot göra en anmärkning. Det har blifvit sagdt och mycket utveckladt, att här skulle nu vara i fråga ett uteslutande göteborgsintresse, och det är med anledning deraf, som jag tillåter mig att påminna derom, att denna banas uppkomst härleder sig från Bergslagen, och att det var på uppdrag derifrån som några ingenjörer uppgjorde ett förslag, huru en bana skulle kunna byggas från Bergslagen till Vesterhafvet. De valde en punkt vid Bohuslänska kusten, som hette Krossekärr, och de bemödade sig att få i stånd ett bolag för anläggning af en bana dit från Falun, och det var först när en lyckad utgång af dessa försök visat sig alldeles omöjlig, som de män, hvilka tagit företaget om hand, beslöto sig för att resa till Göteborg, för att tillse om ej företaget med förändrad slutpunkt dit skulle kunna åvägbringas. Det var först då Göteborg blef intresserad i företaget, och aktieteckning der gjordes, för att möjliggöra detsamma. Huru är det då möjligt att, såsom en talare från Elfsborgs län, säga, att utgångspunkten för detta företag var i Göteborg. Det var för en linie från Falun till Kil och derifrån till Vesterhafvet som behofvet af en bana ursprungligen hos industriidkare i det inre af landet gjorde sig gällande,

och det var först när man kommit till beslut om förändring i nedre delen af denna sträckning som göteborgarne kommo med och gjorde hvad de kunde för afhjelpande af detta i andra landsorter uppkomna behov.

*Länunderstöd  
för fullbordande af den  
s. k. stora  
bergslags-  
banan.*

(Forts.)

Den andra punkten, med afseende hvarå jag anser nödigt att säga några ord, gäller den stränghet, hvarmed man fordrar att garantier skola ställas. Staten har lemnat lån till många jernvägar utan att ifrågasätta några garantier, och då vi här äro samlade för att afgöra en fråga, som uppkommit i följd deraf, att de enskilde användt allt för stora krafter på jernvägsbyggnader, så hemställer jag, om det kan vara skäl att ytterligare försvåra deras ställning och att, då staten vill lemna något bidrag, göra det på ett sätt, som medför ännu flera svårigheter. Jag vill icke, att staten skall bereda några större lättnader för dessa lånesökande än för andra, men jag vill heller icke, att, då staten finner förhållandena påkalla hjälp, staten skall uppställa svårare vilkor än förut i dylika fall blifvit föreskrifna, och derigenom synas lemna en hjälp, som i verkligheten aldrig kommer att utgå. Jag tillstyrker bifall till Utskottets förslag.

Herr Ekman, Carl: Den ställning, jag intagit såsom ordförande i Stats-Utskottet vid behandlingen af denna fråga, gör att jag anser mig böra yttra några få ord med anledning af de anmärkningar, som mot denna punkt blifvit framställda. Jag lofvar att fatta mig ganska kort, då åtskilliga tecken synas mig antyda, att Kammarens ledamöter redan egnat denna fråga en sådan granskning, att den diskussion, som här föres, icke kan inverka på beslutet och därför endast afser att bemöta åtskilliga framställningar, som blifvit gjorda och som äro af beskaffenhet att icke böra lemnas obesvarade. Jag skall, i likhet med en föregående talare, låta känslan helt och hållet undertryckas af hvad förståndet och klokheten böra bjuda.

Man har yttrat, att denna jernväg skulle vara tillkommen endast på skryt och för att visa, att vi kunde åstadkomma storverk. Jag anhåller, att de, som uttala en sådan mening om det företag, hvarom nu är fråga, behagade kasta en uppmärksam blick på den karta, som medföljer Stats-Utskottets nu föredragna betänkande. Jag vågar då tro, att den oveldige granskaren måste erkänna, att en betydande industriell verksamhet och viktiga näringar ovilkorligen påkalla denna jernvägsförbindelse, som ett enskildt bolag har företagit sig att söka åstadkomma såsom en förbindelse emellan Gefle—Falu-banan och landets vestra kust. Jag föreställer mig äfven, att icke mera än hvad jag nu yttrat i detta afseende skall behövas för att vederlägga origtigheten af de uppgifter, som den förste talaren lemnade oss. Han talade om att detta jernvägsföretag icke skulle hafva att påräkna någon synnerlig trafik, emedan Gefle—Falu-banan skulle draga trafiken österut. Jag ber få erinra derom att den bana, som han fruktade skulle i väsentlig mån taga trafiken från denna bana, redan fans när anläggningen af Stora Bergslagsbanan beslutades, och likväl icke afskräckte från företaget. Vidare lemnade den ärade talaren åtskilliga uppgifter om andra jernvägar, dels befintliga och dels sådana, som snart skulle blifva fullbordade, hvilka skulle i väsentlig mån draga trafiken från den nu

Låneunderstödd  
för fullbordande af den  
s. k. stora  
bergslagsbanan.  
(Forts.)

ifrågavarande jernvägen. Det hade varit önskvärdt, att den ärade talaren skaffat sig något närmare kännedom om det verkliga förhållandet med dessa jernvägar. Den ena, som han trodde vara färdig, har för några dagar sedan blifvit påbörjad och den andra jernvägen, hvilken utöfvar ett icke oväsentligt inflytande på det landstingsområde, hvars representant talaren är, skulle icke komma i beröring med Stora bergslagsbanan, derest denna från Falun endast blefve fortsatt till Kil, emedan det är en ganska lång sträcka från Kil till den punkt, der den så kallade Dalslandsbanan är beräknad att träffa Stora bergslagsbanan. Jag skulle våga tro, att, om den ärade talaren före sitt val till ledamot af Kammaren ådagalagt, att han icke egde bättre kännedom om förhållandena i det landstingsområde han representerar, det kunde hafva uppstått tvekan hos valmännen om lämpligheten att välja honom.

Jag tillåter mig icke att draga i tvifvel, att detta företag, innan det beslöts, varit underkastadt en noggrann pröfning af de sakkunnige män, som verkade för bolagets bildande, och således är det min uppfattning, i strid mot hvad af andre talare har blifvit uttryckt, att en gång fullbordad denna jernväg skall ega att påräkna en ganska god trafik, och jag hoppas att, äfven om icke aktieegarne skulle komma att under första tiden erhålla utdelning på det af dem insatta aktiekapital, företaget likväl skall visa sig mäktigt att betala annuiteterna på de upptagna lånen. Har man nu den uppfattning, för hvilken jag försökt att bjuda skäl, att den ifrågavarande jernvägen skall komma att utöfva ett mäktigt inflytande på landets näringar och industriella förhållanden, så må det väl äfven vara ett statens intresse att den kommer till stånd. Det fans en tid, då det ansågs att staten borde till de enskilda jernvägar som byggdes, utan någon återbetalningsskyldighet från bolagets sida, lemna bidrag, motsvarande 25 procent af det till jernvägsanläggningar använda kapital. Hvad är här nu fråga om? Jo! att, utöfver hvad bolaget redan fått såsom lån, lemna ytterligare sex millioner och således inalles elfva millioner, och detta mot, efter min uppfattning, fullkomlig säkerhet för staten att få den lemnade försträckningen efter amorteringsplanen återbetald; men äfven om det skulle finnas någon risk, så vågar jag hemställa om det icke, då det rör så viktiga samfärdsintressen, som här äro i fråga, skulle vara skäl att staten köpte densamma. Jag tror det, och den synpunkt, hvarifrån frågan af mig betraktas, föranleder mig således att yrka, att det af Kongl. Maj:t begärda understödet måtte blifva beviljadt. Jag har dock icke kunnat tillstyrka det i den form, som i den Kongl. propositionen blifvit framställd, och detta af det skäl, att åtskilliga betänkligheter blifvit uttalade deremot, att en af ett bolag utfärdad förbindelse med pant af obligationer, utfärdade af samma bolag, möjligen icke skulle kunna under vissa förhållanden anses innebära full eller nöjaktig säkerhet. När då, efter min uppfattning, obligationerna i och för sig innebära en fullkomligt tillräcklig säkerhet, synes det mig vara att föredraga att staten öfvertager dessa obligationer med full eganderätt, och det så mycket hellre, som genom denna åtgärd den effektiva räntan, som staten eger uppbära, uppgår till större belopp än hvad Kongl. Maj:t föreslagit, i det att den blir  $5\frac{5}{8}$  procent i stället för  $5\frac{1}{2}$  procent, såsom den blefve enligt Kongl. Maj:ts förslag. När statens sista upp-

låning icke har kostat mer än  $4\frac{1}{2}$  procent, så lemnar detta således mera än en procent högre inkomst för staten, mot hvad staten vid den sista upplåningen ingått uppå att betala, och på samma gång som man således genom denna försträckning lemnar det enskilda bolaget en fördel, synes det mig vara en nöjaktig ränta, som kommer staten till godo.

Mot den framställning som innefattas i reservanternes förslag, att icke taga obligationer såsom säkerhet, utan att i stället begära borgen, ber jag endast att få till Kammaren hemställa, huruvida det skulle vara lämpligt och konsekvent att, då denna Kammare vid föregående tillfällen rätt mycket klandrat, att åtskilliga kommuner, som frivilligt erbjudit sådan garanti, hafva fått rättighet att ikläda sig den för industriella företag, Kammaren nu skulle af kommunerna *fordra*, att de, både större och mindre, skulle indragas i borgensförbindelser. Under förhoppning, att en sådan åsigt icke kan delas i denna Kammare, anser jag mig icke behöfva säga mera i afseende å det förslag, som af reservanterne blifvit framställt, utan slutar med att hos Kammaren anhålla, det Kammaren täcktes bifalla hvad Stats-Utskottet i den nu föredragna punkten har hemställt.

Herr Jöns Pehrsson: I likhet med den siste talaren tror jag icke, att någon kan här inverka på en annans öfvertygelse, det har jag redan förut yttrat, men ju flere man hör tala i denna fråga, desto mera öfvertygad blifver man, att man icke kan bifalla Utskottets förslag, med mindre man hyser den föreställningen, att det icke är så noga, huru man gör med statens medel, ty den erfarenheten, nemligen att personer finnas, som hysa en sådan föreställning, har redan blifvit bekräftad vid många tillfällen och den blifver väl bekräftad också i dag.

En talare uppträdde här nyss, som väl känner till göteborgsförhållanden, och han yttrade helt uppriktigt att, sedan de största ansträngningar blifvit gjorda för att få medel till en bergslagsbana uppe i bergslagen och man icke hade lyckats deri, så vände man sig till Göteborg, och der fick man det stora understöd, som var af nöden.

Jag frågar då, om det icke är på Göteborgs initiativ, som denna bana tillkommit, och jag vågar också påstå, att framtiden kommer att visa det, men mig förefaller det, som om Göteborg i detta fall hade missräknat sig. Vi hafva sett, huru våra bröder norrmännen haft spekulationer för att få åtskilliga produkter att draga sig öfver till deras sida, och jag tror också, att det är ett faktum att många produkter måste söka hamn så fort som möjligt för att kunna bära sig, ty huru billig än frakten på jernvägarne är, så äro dock sjökommunikationerna ändå billigare. Det är sant, att jernvägsförbindelse finnes mellan Trollhättan och Göteborg, men så pass lokaliserad är jag dock, då jag flera gånger gjort resor på de orterna, att jag vet att den trafik, som der kan uppstå, skall blifva ganska lätt räknad.

Emellertid vill man låta förstå, att det icke är så noga, huru man placerar statens medel, det gör så litet, blott man kan hjälpa enskilde; men skulle man slå in på den vägen, så tror jag, att det skulle kunna finnas icke blott ett utan tusentals fall, der man borde hjälpa. Jag tror således icke, att man någonsin bör hylla den satsen, att man skall bispringa enskilde personer eller bolag, som för de begärda för-

*Låneunderstöd  
för fullbordande af den  
s. k. stora  
bergslags-  
banan.  
(Forts.)*

Låneunderstöd för fullbordande af den s. k. stora bergslagsbanan.

sträckningarne icke kunna ställa nöjaktig säkerhet. Man har talt om, att staten förut lemnat lån till jernvägar utan att fordra säkerhet, men det torde dock vara en väsentlig skilnad, om man har hela jernvägen färdig och har förmånsrätt i den för statens räkning, hvilket jag icke tror, att man kan hafva i detta fall.

(Forts.)

Huru man än vill se saken, så blifver dock resultatet, att, om man bifaller Utskottets förslag utan de villkor, som reservanterne i Andra Kammaren dervid fästat, så gör man det derför, att man icke har för afsigt att skydda staten, utan blott att befordra enskilda intressen.

Herr Statsrådet Lagerstråle: Då Stats-Utskottets Herr Ordförande i sitt yttrande nämnde den skiljaktighet, som af betänkandet i ämnet synes förefinnas mellan detsamma och det förslag, som Kongl. Maj:t har afgifvit, men som likväl endast gäller den form, hvarunder bidrag till ifrågavarande jernvägsföretag skulle lemnas, anser jag mig pliktig att förklara att, ehuru väl de betänkligheter, som inom Stats-Utskottet gjort sig gällande mot den af Kongl. Maj:t föreslagna formen för låneunderstölets beviljande, icke af mig kunna uppfattas såsom giltiga, då denna form är lika med den, som i många andra affärsföretag begagnas, och är densamma som förut af staten blifvit använd vid understöd af jernvägsanläggningar, så möter det likväl icke heller något hinder att antaga den af Utskottet föreslagna och af styrelsen för jernvägsaktiebolaget sjelf ifrågasatta formen för understöd eller rent köp af de ifrågavarande obligationerna, hvilket jag af chefen för Civildepartementet är bemyndigad att förklara, och att han för sin del sålunda äfven är villig att tillstyrka detta sätt för bidragets utgående.

Emellertid, då jag har ordet, anser jag mig böra tillägga ett par ord för att bemöta de inkast, som af flere talare blifvit gjorda i afseende på sjelfva saken. Kan det vara rätt att rubricera en bana af den utsträckning, att den, genom den förbindelse den eger med en annan privatbana, sammanbinder Östersjön med Vesterhafvet, kan det vara rätt, frågar jag, att kalla den banan för en lokalbana för Göteborgs stad? Den är af den omfattning, att den kan jemföras med en del stambanor inom landet, som på statens bekostnad blifvit utförda, och det understöd, som här är i fråga, är i alla fall vida mindre än det understöd, som blifvit lemnadt åt åtskilliga andra privatbanor, som bringats till stånd, men som icke kunnat bringas till stånd på annat sätt än genom ett sådant bidrag. Är det då med billighet förenligt att de landsorter, som långt före detta hafva fått stora fördelar sig beredda genom att privatbanor, understödda af staten till två tredjedelar med lån, i deras orter kommit till stånd, här skulle vilja motsätta sig att ett understöd beviljas för en jernbana af den omfattning som den nu ifrågavarande? Och när ett understöd på goda skäl anses böra lemnas, så bör det väl också lemnas på det sätt, att det verkligen medför någon hjälp; men att fästa sådana villkor vid detsamma, att den erbjudna hjälpen svårigen skulle kunna accepteras eller, om den accepterades, svårigen skulle kunna leda till det gagn, som dermed varit afsedt, det synes mig vara en form, som Riksdagen icke bör slå in på.

Man säger, att banans anläggning blifver ett företag, som *icke* erbjuder tillbörlig trygghet och säkerhet, men man får dervid icke för-  
glömma hvad det egentligen är, som inverkar hämmande på trafikens utveckling: det är, på denna bana må hända i högre grad än på någon annan, den tryckta ställning, hvori åtskilliga af våra förnämsta näringsgrenar för närvarande befinna sig.

Så mycket bör man dock kunna bygga äfven på framtida förhoppningar, att icke ensamt det tillstånd af förstämning och nedtryckthet, som närvarande tidpunkt åt dessa näringar har beredt, skall antagas under någon längre tid komma att fortfara; och hvem är då bättre i tillfälle att lemna en hjälp, som må hända icke under den närmaste tiden kan återgäldas, men som dock i framtiden skall blifva ersatt, än staten, som innehar det största förlaget och som på ett godt och lämpligt sätt bör använda detta på ett företag, sådant som detta, som län-der till allmänt gagn och till landets heder.

Herr Nordenfelt: Jag skall fatta mig mycket kort och vill lemna den upplysningen, att ännu 13 mil af denna jernväg återstå att fullborda.

För att göra den ene representanten från Elfsborgs län kunnigare i länets geografi vill jag nämna, att det som återstår utgöres af  $\frac{3^9}{10}$  mil söderut från Mellerud, den punkt der Bergslagsbanan skulle anknytas af Dalslandsbanan, till Öxnered å ena sidan och å andra sidan  $\frac{9^1}{10}$  mil till Kil vid stambanan, så att Dalslandsbanan verkligen skulle med afseende på föreningen med Bergslagsbanan komma att hänga i luften, liksom hans anförande gjorde i åtskilliga delar, så vida den senare banan icke blefve fullbordad.

Den andre representanten från Elfsborgs län skulle jag vilja hänvisa till Trafikstyrelsens berättelse, der det finnes åtskilligt, som för honom kunde vara nyttigt att taga reda på och hvarest han skulle finna åtskilliga millioner redovisade till underhåll af bana och byggnader m. m. dylikt. Vidare vill jag, mot det skäl som anförts, att, om banan icke kan ställa säkerhet, så måtte den icke i sig sjelf innebära någon säkerhet, endast fråga de talare, som yttrat detta, om *de* skulle kunna ställa säkerhet för 6 millioner, låt vara för särdeles goda företag. Det är företagets *storhet*, som gör, att denna säkerhet icke kan lemnas; och om man besinnar, att staten skulle få  $\frac{1^1}{10}$  procent högre ränta för sina penningar af jernvägen, än hvad staten för dem skulle betala, så erbjudes denna högre ränta, för att motsvara risken.

Dessutom bör man erinra sig, att alla banor utan undantag, som börjat med att vara dåliga i afseende på den afkastning de gifvit, i tidernas längd blifvit ganska goda.

Emellertid torde jag icke behöfva säga mera, utan yrkar bifall till Utskottets hemställan.

Herr Wallenberg: Man har här talat om tilldragelserna år 1872 och år 1873. Om det vore fråga om att nu gifva råd, angående hvad man då borde hafva gjort, för att undvika åtskilliga jernvägsbolags sedermera iråkade ställning, så beder jag få begagna tillfället att påminna om det råd, jag gifvit vid alla de tillfällen, då fråga här före-

Låneunderstöd  
för fullbor-  
dande af den  
s. k. stora  
bergslags-  
banan.  
(Forts.)

Låneunderstöd  
för fullbordande af den  
s. k. stora  
bergslags-  
banan.  
(Forts.)

kommit om enskilda jernvägsaktiebolag, och det har helt enkelt varit att Riksdagen aldrig borde bevilja något låneunderstöd för byggandet af enskild jernväg, så vida aktiebolaget var grundadt på mindre eget tillskjutet aktiekapital, än hvad som motsvarade halfva kostnaden för jernvägens anläggande jemte tillräcklig rörlig materiél. Hade man iakttagit denna enkla regel, så hade derigenom blifvit förebyggda många olyckor och stora förluster för oskyldiga menniskor. Väl invändes deremot, att, om man icke ville låna till jernvägsaktiebolag, som endast egde en tredjedel eller en fjerdedel af det erforderliga kapitalet, så kunde icke alla dessa jernvägar genast hafva kommit till stånd, och det var då så fasligt brådtom att utföra eller åtminstone påbörja nya jernvägsanläggningar i alla orter, utan att bekymra sig om genom hvilka medel de skulle kunna betala ränta och amortering på de stora skuldsummorna. Men det är icke nu värdt att upprepa råd, som borde hafva blifvit följda för åtskilliga år sedan, utan det är bättre taga frågan i betraktande sådan den nu föreligger.

Bergslagernas jernvägsaktiebolag har utgifvit ett obligationslån, stort tretiosex millioner kronor. Aktiebolagets eget tillskjutna kapital utgör något mer än fjorton millioner kronor. Uti jernvägsbyggnaden med hvad dertill hörer äro redan nedlagda omkring tretioåtta millioner kronor. Af obligationslånet äro fem sjettedelar öfvertagna af enskilda bolag och personer. Nu afser regeringens framställning, att staten skall öfvertaga den återstående sjettedelen af berörda obligationslån. Det är här icke fråga om något *anslag*, utan om ett lån, för hvilket staten, genom att öfvertaga dessa obligationer, får fullt lika god säkerhet med den, som staten erhållit för sina låneförsträckningar under annan form till åtskilliga jernvägsaktiebolag. För den betydande bansträcka från Kil i Vermland ända till Göteborg har det ifrågasvarande jernvägsbolaget icke erhållit något låneunderstöd, och i hela landet har ingen så lång bansträcka blifvit ifrågasatt att byggas utan allt låneunderstöd af staten.

Hvad är det nu som händt? Jo, att det största enskilda jernvägsaktiebolag i landet öfverskattat allmänhetens förmåga att köpa obligationer eller och bedömt denna förmåga efter företeelserna åren 1873 och 1874. Detta är hvad man kan förebrå bolaget, ty en hvar kunde förstå, att en så lysande konjunktur för nästan alla svenska produkters afsättlighet, som under de uppgifna åren, icke gerna kunde fortfara, hvaremot den tryckta ställning, jernstillverkningen iråkat, ej kunde af någon förutses, huru vis man än förklarar sig sjelf efteråt. Och det var genom vidsträckta bruksdistrikt, som denna jernbana skulle löpa och förbinda dem med vår förnämsta export vid Nordsjön.

Vill nu icke Riksdagen räcka en hjälpsam hand, så afstannar det största jernvägsföretag i landet, ofullbordadt af brist på några millioner kronor. Men då ingen jernväg, bitvis färdig, gerna kan gifva en mot ränta på anläggningskostnaden svarande afkastning, så kommer det att inträffa, att ränteliquiderna på bolagets obligationer måste uppskjutas. Dessa papper innehafvas af tusentals menniskor inom och utom landet, och jag kan icke förutse och vågar icke antyda de förskräckliga följderna af en så beskaffad betalningsinställelse. Man har anledning frukta, att svenska affärskrediten i utlandet deraf skulle taga



skada, och jag befarar att sjelfva statskrediten icke skulle blifva obeskadad af en sådan händelse. Om således icke hjälpsamheten får gälla såsom motiv för det bifallande beslut som jag hoppas Riksdagen kommer att stanna uti, så bör klokheten bjuda att icke afslå den nu föreliggande Kongl. propositionen om en låneförsträckning af sex millioner kronor åt Bergslagens jernvägsaktiebolag på alldeles samma vilkor som ifrågavarande bolag erhållit af enskilda för ett belopp af tjugonio millioner kronor.

*Låneunderstöd  
för fullbordande af den  
s. k. stora  
bergslags-  
banan.*  
(Forts.)

Om det i dag vore blott den 17 April i stället för den 17 Maj, skulle jag icke underlåta att visa Herr Talmannen det orimliga uti motiveringen och det slut, hvartill reservanterne kommit i sin tillstyrkan, att Riksdagen skulle fordra »borgensförbindelse af landsting, kommuner och enskilda för den låneförsträckning, staten kunde komma att meddela Bergslagens jernvägsaktiebolag.» Jag ber då blott att få anställa en liten jemförelse. Jag har också lånat ut penningar i mina dar. Jag tänker mig till exempel att en industriidkare kommer till banken och säger att han på ett gagnande industriföretag nedlagt sitt kapital och att, ehuru detta ej var obetydligt, han ej lyckades fullborda anläggningen, så att den kan gifva afkastning. Han tillägger må hända: var därför så god och hjälp mig, här har Ni till säkerhet förlagsinteckning på allt hvad jag eger och har!

Skulle jag väl då svara denne industriidkare: Ja, jag vill gerna hjälpa eder, men gå först och sök reda på något landsting, någon kommun eller några enskilda personer, åtminstone någon millionär, som går i borgen för eder, så skall ni erhålla det sökta lånet! Sådant ungefär är reservanternes förslag, och ingen som erhåller ett dylikt besked skall betrakta det annorledes än som ett förtäckt afslag. Jag anhåller om bifall till Utskottets förslag.

Herr Jöns Pehrsson: Jag ber om ursäkt att jag ännu en gång besvärar Kammaren, men jag skall blott säga några ord mot den siste ärade talaren på stockholmsbanken. Han yttrade, att icke någon risk skulle kunna uppstå för staten, men vi få komma i håg, att 30 millioner redan upptagits såsom lån, och jag tror icke, att dessa 6 millioner skola få företräde att betalas framför de andra 30 millionerna, och jag ser därför icke hvare den säkerhet ligger, som erbjudes oss.

Jag tror också, att samme talares jemförelse om industriidkaren icke här passar i stycke, ty det skulle kunna hända, att den person han vändt sig till fordrade, att han äfven skulle skaffa annan säkerhet, emedan han icke ansåge den säkerhet, som erbjudits honom, vara tillräcklig. Då ingen af Andra Kammarens ledamöter här kunnat få förklara sin reservation, har jag ansett mig pligtig att söka göra det, och jag yrkar för min del bifall till denna reservation.

Herr Mannerskantz: Jag vill blott säga ett par ord med anledning af hvad den siste talaren yttrade.

Efter min uppfattning är förhållandet med alla de jernvägsanläggningar, som blifvit gjorda, att det icke är enskilde, vare sig enskilde personer eller bolag eller städer eller hvilka helst det må vara, som hafva den stora och fruktbara fördelen deraf, utan det är staten sjelf,

Låneunderstödt  
för fullbor-  
dande af den  
s. k. stora  
bergslags-  
banan.

(Forts.)

af den jernväg, som är gjord, huru det än må hafva gått med det bolag, som byggt den, af den finnes dock alltid den behållningen kvar, att en kommunikationsanstalt af stort värde är anlagd, och den har staten i all framtid en stor fördel af. Alldeles samma förhållande måste det vara med den jernväg, som här är i fråga, nemligen att det är i statens intresse och måste lända till dess obestriddliga fördel, att denna halffärdiga bana blifver fullbordad, emedan den då i all framtid kommer att finnas kvar, till gagn för den allmänna trafiken. Jag vill vid detta tillfälle säga min mening om hela den operation, som här är i fråga, jag kan dervid innefatta så väl denna punkts innehåll som det, som förekommer i 2:dra punkten: att nemligen hvad som här är i fråga endast kan hafva berättigande ur den synpunkten, att vi på en kort tid hafva nedlagt ett för stort kapital på jernvägsanläggningar i förhållande till de krafter landet sjelft haft att disponera öfver, men vi måste väl medgifva, att detta nedläggande af kapital har ledt till en ofantligt stor förstärkning af samhällets krafter och att den utveckling, vårt land vunnit, icke skulle hafva kunnat ske, så vida icke dessa stora anläggningar gjorts. Det är därför otvifvelaktigt samhället, som dragit den största frukten af hvad som gjorts; och om det då befinnes, att en för stor del af landets kapital blifvit tagen i anspråk, och om staten *kan* skaffa förslag af kapital utifrån, hvarigenom samhällets medlemmar blifva i tillfälle att fortfara med sina arbeten på samma sätt som förut, så kan det väl icke annat än ligga i statens intresse att så förfara.

Således bifaller jag denna punkt icke därför, att jag har något slags sympati för den bana, som nu särskildt är i fråga, icke heller därför, att jag anser mig böra hjälpa ett stadssamhälle, utan därför, att jag tror det vara nyttigt för hela samhället att man vid en sådan tidpunkt som denna och för ett så stort företag som detta tager statens kredit till hjälp för att skaffa de medel, som de enskilde icke sjelfva förmå att skaffa; det är på den grunden, som jag yrkar bifall till den ifrågavarande punkten.

Sedan öfverläggningen härefter förklarats slutad och Herr Talmannen upptagit de derunder gjorda yrkanden å dels bifall till den förevarande punkten, dels afslag derå och antagande af den utaf Herr Carl Ifvarsson m. fl. emot punkten afgifna reservation, och dels slutligen afslag å merberörda punkt; framstälde Herr Talmannen först proposition på bifall till punkten, hvarvid svarades talrika och starka ja, blandade med nej, och sedermera propositioner på de två öfriga yrkandena, hvilka båda propositioner besvarades med talrika och starka nej, blandade med ja; hvaruppå och efter det proposition på bifall till punkten ånyo blifvit gjord samt med talrika och starka ja, blandade med nej, besvarad, Herr Talmannen förklarade sig nu hafva funnit ja öfvervägande.

Flore ledamöter begärde votering.

Med anledning häraf hemställde Herr Talmannen, huruvida Kamraren till kontraposition vid voteringen ville antaga afslag å punk-

ten, och då dervid svarades talrika ja, blandade med nej, förklarade Herr Talmannen sig hafva funnit ja öfvervägande.

*Läneunderstöd  
för fullbor-  
dande af den  
s. k. stora  
bergslags-  
banan.  
(Forts.)*

Som votering om kontrapropositionens innehåll äskades, uppsattes, justerades och anslogs en så lydande voteringsproposition:

Den, som vill, att, vid blifvande votering om bifall till 1:sta punkten i Stats-Utskottets utlåtande N:o 63, kontrapropositionen skall innehålla afslag å samma punkt, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, antages såsom kontraproposition vid voteringen afslag å punkten och bifall till den af Herr Carl Ifvarsson m. fl. emot samma punkt afgifna reservation.

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

Ja — 74.  
Nej — 36.

Uppsattes, justerades och anslogs följande voteringsproposition för hufvudvoteringen:

Den, som bifaller 1:sta punkten i Stats-Utskottets utlåtande N:o 63, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, afslås punkten.

Vid denna omröstnings utgång hade rösterna utfallit sålunda:

Ja — 78.  
Nej — 32.

*2:dra punkten.*

Herr Hammarhjelm: Då ingen af de ledamöter uti Utskottet, som reserverat sig vid denna punkt, uppträder, nödgas jag göra det, och anhåller, att den reservation, som af dem blifvit afgifven, måtte varda af Första Kammaren bifallen. De skäl, som föranledt mig att väcka den i fråga varande motionen, hafva blifvit i samma motion framlagda och grunda sig hufvudsakligen derpå, att en stor del af landets rörelsekapital blifvit nedlagdt i jernvägar. För att nu åter bringa detta fastlästa rörelsekapital åter i den allmänna rörelsen tror jag icke någon annan eller bättre utväg kan tänkas, än att staten inlöser åtskilliga enskilda jernvägar, förutsatt att det sker på sådant sätt, att statens fördel dervid iakttages och inga andra jernvägar inlösas än sådana, som äro af gagn för staten att erhålla. Detta är det hufvud-

*Inköp  
af enskilda  
jernvägar.*

*Inköp  
af enskilda  
jernvägar.*  
(Forts.)

sakliga skäl, som föranlett mig att väcka den ifrågavarande motionen, och då åtskilliga reservanter härinstämt, yrkar jag bifall till reservanternes förslag.

Herr MontgomeryCederhielm: Då jag i denna viktiga fråga hör till majoriteten i Stats-Utskottet, skall jag bedja, att med några ord få anföra anledningen till detta.

Mitt första skäl att icke ingå på motionärens förslag är, att i frågan saknas hvarje uttalande af regeringen. Om man omfattar Herr Hammarhjelm's motion, det vill säga, att staten skulle inköpa enskilda jernvägar, så hemställer jag till hvar och en, om det kan vara lämpligt, om det kan vara det minsta öfverensstämmande med den betänksamhet och den lugna öfverläggning, som bör råda hos riksförsamlingen, att ingå på ett så stortadt förslag på grund af en enskild motionärs framställning — denna må nu vara huru förtjenstfull som helst. Om man åter omfattar reservanternes åsigt, hvilken är ett nytt förslag, som icke innehålles i Herr Hammarhjelm's motion, att det bör upptagas ett lån på tretio millioner kronor för att sedermera utlånas till inköp af enskilda jernvägars obligationer, så synes det mig också alldeles nödvändigt, att man får på något sätt veta regeringens åsigt i frågan. Det är ganska tydligt af betänkandet och den motivering, som åtföljt reservanternes förslag, att i detta förslag icke är så mycket fråga om understöd för jernvägar, utan att reservanternes förslag egentligen uppkommit i betraktande af den brydsamma finansiella ställningen i landet, mot hvilken de anse, att några åtgärder böra vidtagas. Då detta tydligen är den åsigt, hvarifrån de utgå, så tror jag äfven, att det vore nödvändigt få höra, huru regeringen anser, att ställningen verkligen är, och hvad dess mening i detta fall är; och då vi här hafva den förmånen att nu bland oss se Herr Chefen för Finans-departementet, är jag förvissad om, att Kammaren skulle med största tacksamhet och uppmärksamhet mottaga ett yttrande af honom i denna riktning. Jag vill i korthet säga, att jag i Stats-Utskottet omfattat den åsigt, att, om regeringen ansett den finansiella ställningen verkligen vara brydsam, så hade regeringen nog frankommit med något förslag för att afhjelpa densamma; men, som regeringen icke framkommit med något förslag i den vägen, måste jag, intill dess ett sådant förslag afgifvits, anse, att regeringen icke anser ställningen brydsam eller kräfvande någon mellankomst från statens sida.

Det andra skälet, hvarför jag varit med om afslag å motionärens och reservanternes förslag, är, att det onda, som här är i fråga att borttaga, är ett öfvergående ondt. Det är en kris. Vi hafva upplefvat sådana åren 1857 och 1867, och vi hafva nu 1877 års kris. Det är, som sagdt, ett öfvergående ondt i sig sjelf, men reservanterne hafva föreslagit att afhjelpa denna kris med ett läkemedel, hvars verkan — och enligt min åsigt ganska olyckliga verkan — kommer att räcka många år och öfver denna generations lifstid; ty är det fråga om att inköpa obligationer, så räcker den kanske 30 till 40 år. Reservanterne hafva föreslagit denna väg, men dervid måste vi betänka icke blott det oegentliga deri att borttaga ett öfvergående ondt med ett läkemedel, hvars verkan kommer att räcka länge, utan att äfven detta är en hjälp

hvars verkningar icke äro begränsade till hvad reservanterne omnämnt; ty det ligger i sakens natur, att dessa tretio millioner kronor icke kunna räcka till allt hvad som härmed skulle hjälpas. I motiveringen till reservanternes förslag är omnämndt, att de enskilda jernvägarne i denna stund kosta 192 millioner kronor. Om jag antager, att deras skuld utgör hälften af detta belopp, det vill säga omkring 100 millioner kronor, så är det tydligt, att de komma att trängas om dessa tretio millioner, och för mig är det klart, att dessa på intet vis kunna räcka till att afhjelpa hela denna skuldsomma af allra minst 100 millioner kronor, hvarmed dessa enskilda jernvägar utan tvifvel i denna stund laborera. Det må sägas, att, då jag uppgifver detta tal, jag icke har någon så bestämd grund för detsamma, men jag har dock efter samtal med personer, som böra känna till förhållandena, funnit, att den af mig nu uppgifna siffran åtminstone icke är för hög, utan snarare för låg. Vi gifva oss således här in på en väg, som är alldeles ny. Det är visserligen för närvarande en jernförelsevis ringa början, men som kan leda till ganska svåra följder.

Slutligen har jag varit emot förslaget af det skäl, att i detsamma finnas sådana fel i detaljen, att jag anser, att det äfven därför icke borde komma i fråga att antagas. Reservanterne vilja nemligen i punkten a, att dessa tretio millioner kronor skola ställas till Kongl. Maj:ts förfogande att enligt Kongl. Maj:ts beslut och efter hörande af fullmäktige i Riksgäldskontoret från detta kontor utbetalas för att användas till öfvertagande af obligationer; »börande», tillägga reservanterne, »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 villkor, blifva en följd; så att staten må för sin utgift i berörda hänseende blifva genom en motsvarande, påräknelig inkomst betäckt.» Här fordras således, att det skall beräknas eller på något sätt uppgöras, hvad som blifver dessa banors »påräkneliga trafikinkomst», och att den, som eger att bestämma öfver lånen — det vill säga Kongl. Maj:t efter hörande af Riksgäldskontorets fullmäktige — skall ingå i en noggrann pröfning för att se till, att icke staten gör en dålig affär. Kan man begära något sådant af regeringen eller fordra, att den skall kunna ingå i en sådan pröfning af dessa olika obligationers värde? Jag tror, att man härigenom ålägger regeringen en börda, som den har svårt eller nära på omöjligt, enligt min uppfattning åtminstone, att kunna bära.

Dessa hafva i korthet varit de skäl, som vållat, att jag tillstyrkt afslag å den ifrågavarande motionen, och jag skall icke längre upptaga tiden, förvissad, att jag under diskussionen får höra skäl och upplysningar, som skola vara af värde, och för hvilka jag visst icke skall vara otillgänglig, men får säga, att de skäl, som jag hittintills hört, icke kunnat rubba mig i min öfvertygelse, att för närvarande Stats-Utskottets betänkande i den nu föredragna punkten bör af Kammaren bifallas.

Herr Talmannen tillkännagaf, att anslag blifvit utfärdadt till sammanträdet fortsättning kl. 7 e. m.

*Inköp  
af enskilda  
jernvägar.  
(Forts.)*

*Inköp  
af enskilda  
jernvägar.  
(Forts.)*

Grefve af Ugglas: Då jag såsom ledamot af Stats-Utskottet reserverat mig mot åtskilliga delar af föreliggande betänkande, har jag ansett det vara min skyldighet att med några ord inför Kammaren redogöra för min ställning till den viktiga fråga, som nu är under öfverläggning. Då vid början af denna riksdag motion väcktes dels om inköp för statens räkning af en särskild bana, dels om att ställa till Kongl. Maj:ts disposition ett större penningbelopp för att efter Kongl. Maj:ts pröfning användas till inköp af sådana enskilda banor, som dertill kunde finnas lämpliga, var jag en bestämd motståndare till dessa förslag, icke därför att jag underkände den svåra ställning, i hvilken åtskilliga jernvägsbolag befunno sig, utan därför att jag ansåg, att då vi här hade att föra statens talan och bevaka dess intresse, och statens intresse i förevarande ämne egentligen endast kunde vara, att trafiken i landet behörigen tillgodoseddes, men vore oberoende af huruvida denna trafik sköttes af de ursprungliga bolagen eller af andra, som öfvertagit deras banor, vi på dessa grunder icke kunde hafva rättighet att inveckla staten i så stora och vidtutseende företag. Om en betryckt ställning finge anses såsom ett tillräckligt motiv för att begära statens ingripande, då skulle säkerligen många andra industriella bolag med lika rätt kunna framträda med samma begäran, och jag fruktar att, om staten sålunda skulle öfvertaga och såsom statsbanor behandla en betydlig del af de enskilda jernvägarne, skulle det i framtiden blifva ganska svårt att tillbakavisa liknande anspråk, som säkerligen med lika stort berättigande skulle framställas dels från andra enskilda banor, dels från kommuner och orter, som ville på statens bekostnad blifva försedda med lättare trafik. Jag måste likväl erkänna, att jag sedan dess i åtskilligt förändrat min uppfattning af förevarande fråga. Det har nemligen för mig framstått allt mera och mera klart, att det nuvarande tillståndet med hänsyn till trafikens rätta skötande är förbundet med åtskilliga olägenheter. Den brist på sammanhang, med hvilken de enskilda banorna nu handhafvas, den fullkomliga frihet de ega att inom vissa inskränkta gränser hvar för sig ordna och ställa, måste ovilkorligen åstadkomma en ganska svår ställning för transitotrafiken, då denna, som måste begagna sig af åtskilliga dels enskilda, dels statens banor, blifver betungad med de höga afgifter, som äro satta för trafiken på de förutnämnda banorna, och icke kan tillgodogöra sig den billigare taxa, som för längre vägar på statens banor tillämpas. Af detta förhållande följer såsom ett gifvet resultat, hvilket äfven i närvarande stund ganska tydligt framstått, att denna transitotrafik under för afsättningen ogynsamma tidpunkter, då varuprisen falla, icke kan med fördel bestå, och härutaf följer åter, att de enskilda banorna under sådana omständigheter måste sjunka till blotta lokalbanor, till stor skada icke endast för den större rörelsen i allmänhet, utan jemväl för de enskilda banornas rentabilitet och slutligen äfven för statens banor, hvilka, om transitotrafiken å desamma minskas, komma att gå miste om en del af sin beräknade inkomst. Det förefaller mig därför nödvändigt, att en sansad och ordnande hand gör sig gällande icke blott öfver statens banor, utan äfven till en viss grad öfver de enskilda. Stats-Utskottet har omnämnt några sådana utvägar för att bringa dessa banor mera och mera under statens hand, hvilka utvägar skulle bestå

dels i inköp af obligationer, hvarvid staten naturligtvis skulle förbehålla sig åtskilliga rättigheter i afseende på trafiktaxorna m. m. vid de banor, hvilkas fordringsegare staten sålunda blef, dels inköp af en del enskilda banor. Det finnes dock ett annat sätt, som efter min uppfattning skulle verka vida fördelaktigare, åtminstone på vissa trakter och vissa komplex af banor; det vore att staten till trafikerande öfvertog sådana enskilda jernvägar, som dertill syntes lämpliga. Villkoret härför skulle naturligtvis blifva det, att staten, som äfven borde öfvertaga den till banorna hörande materielen, dels betalade en viss bestämd afgift till de enskilda bolagen, dels äfven lemnade en viss andel af den möjligen uppkommande vinsten. Detta sätt att ordna förhållandena har på många ställen i utlandet begagnats; och det vill förefalla mig, som det vore vida gynsamare för staten, och äfven för de enskilda bolagen skulle på flera ställen kunna med fördel tillämpas.

På grund af hvad jag nu anfört skulle jag i närvarande stund vara böjd för att inskränka mig till det förslaget, att Riksdagen måtte ingå till Kongl. Maj:t med begäran att Kongl. Maj:t ville taga saken om hand, när jag anser det alldeles otänkbart, att representationen med de många stridiga intressen, som finnas inom densamma, skulle kunna på lämpligt sätt ordna denna angelägenhet, medan deremot Kongl. Maj:t med den sakkännedom, som står till hans förfogande, och den opartiskhet, som man hos honom har rättighet att vänta, skulle kunna allt efter de på olika håll sig företeende olika omständigheter och behof framlägga förslag, huru dessa förhållanden bäst och lämpligast skulle kunna ordnas. Det finnes dock en annan på frågan inverkan omständighet, som tvungit mig — motvilligt, jag medgifver det — att till en del frångå denna tanke, en omständighet, som visserligen i väsentlig mån uppstått till följd af jernvägsbyggnaderna, men som sträcker sina verkningar långt utöfver dessa jernvägars intresse. Jag menar, som Herrarne inse, den allmänna ekonomiska ställningen i landet i närvarande stund, som till en del åstadkommits genom den i hela Europa nu rådande stagnationen i rörelsen, den allmänna bristen på köpare och de låga pris, som bjudas för varorna, men som äfven särskildt hos oss förorsakats deraf att så stora penningebelopp blifvit fastlästa i de enskilda jernvägarne, medan de därför utfärdade obligationerna, som icke kunna realiseras, ligga och tynga i våra penningeinträttningar. Jag anser ännu icke de gränser vara på långt när uppnådda, vid hvilka detta ekonomiska betryck skulle finna sitt slut; ty detta år blifver sannolikt ännu ofördelaktigare än de föregående. Det är således efter min uppfattning, om man vill förekomma ganska stora olyckor, beroende deraf att icke tillgängliga rörelsekapital finnas, för vår industri alldeles nödvändigt att söka åstadkomma lättnad i penningrörelsen; och jag kan för min del icke finna någon annan utväg dertill än att man söker frigöra något betydligare belopp af de stora summor, som i närvarande stund såsom oförytterliga obligationer ligga fastlästa i våra penningeinträttningar, på det dessa institutioner måtte i vidsträcktare mån än nu är fallet kunna komma den allmänna rörelsen till hjälp och lemna nödigt förlagskapital. På grund häraf förenar jag mig om de yrkanden, som innehållas i mom. a) och c) af reservanternes förslag. Deremot har jag icke kunnat instämma i mom.

*Inköp  
af enskilda  
jernvägar.  
(Forts.)*

*Inköp  
af enskilda  
jernvägar.  
(Forts.)*

b) af samma förslag, och detta af det skäl, att, då jag önskar öfverlemna frågans ordnande åt Kongl. Maj:t, jag icke velat mer än nödigt genom några på förhand fastställda principer binda Kongl. Maj:ts åtgöranden i denna del. Jag önskar, att det måtte göras, som för ögonblicket behöfver göras, men icke att Riksdagen i sina uttalanden inför Kongl. Maj:t går längre än hvad som för upphjelpande af ställningen i landet i närvarande stund är behöfligt. Jag yrkar derfor bifall till mom. a) och c) i reservanternes förslag, och härtill får jag lägga, att jag äfven önskar bifall till Herr Hedins motion, dock i något modifierad form. Herr Hedins förslag lyder: »att Riksdagen ville anhålla, det Kongl. Maj:ts täcktes, så skyndsamt ske kunde, låta genom sakkunnige män verkställa en så väl ekonomisk som teknisk utredning, om, i hvilken utsträckning och på hvilka vilkor 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». Jag skulle vilja ur detta förslag utsluta orden: »samt vidtaga de åtgärder, hvartill en sådan utredning kunde föranleda», derfor att, om Riksdagens beslut skulle blifva i enlighet med hvad reservanterne under mom. a) föreslagit, och således ett så stort belopp som 30 millioner ställas till Kongl. Maj:ts disposition, den nyss upplästa meningen möjligen kunde så tolkas, att Kongl. Maj:t skulle kunna, utöfver hvad i nämnda mom. a) säges, vidtaga åtgärder, hvartill berörda utredning kunde föranleda. Jag anser, att skrifvelsen ej bör innehålla mera än en begäran att Kongl. Maj:t må, i den mån Kongl. Maj:t anser nödigt, begagna sin makt att lätta penningarörelsen och sedermera, sedan frågan i dess helhet af Kongl. Maj:t skyndsamligen granskats, till Riksdagen framlägga förslag i ämnet. Icke heller anser jag det för nödvändigt att intaga hvad Herr Hedin omnämnt i afseende på nödiga penningeanslag, som för denna utredning skulle ställas till Kongl. Maj:ts disposition, emedan jag önskar, att frågan icke onödigtvis måtte invecklas och Kongl. Maj:t väl torde kunna verkställa utredningen med de medel Kongl. Maj:t har till sitt förfogande. Jag anhåller således om proposition på bifall till reservanternes förslag i mom. a) och c) samt till Herr Hedins motion, med den modifikation, som jag nu omnämnt.

Herr Tornerhjelm: Att penningeställningen i landet för närvarande är särdeles betryckt, lärer väl af ingen kunna bestridas. Det bevisas af den rådande svårigheten och nästan omöjligheten att få papper placerade, det bevisas af det starka tilloppet för att uttaga penningar i sparbankerna och bankerna, i hvilket förhållande man har en verklig värdemätare på penningetillgången i landet. För att framhålla sannolikheten af att en stor penningekris nu kan vara i antågande, tror jag således icke, att jag behöfver spilla många ord; det torde vara känt för alla, som stå i någon beröring med den allmänna rörelsen. Man säger, att denna kris är framkallad genom lättsinne. Jag tror dock icke, att så är förhållandet. Den började i de större europeiska länderna och fortsatte der i tre år, imman den nådde hit, ett förhållande, som berodde på att Sveriges ekonomiska ställning var



så god, att den i det längsta stod emot. Vidare har denna kris icke kommit plötsligt, utan i sammanhang med ett aftynande industriellt lif hvilket gör, att den icke kan på en gång häfvas. I Danmark började krisen något förr än hos oss, och den är der ännu icke i tillbakagång. Man har der vidtagit åtskilliga mått och steg för att lätta ställningen; sålunda har bland annat riksbanken fått bemyndigande att utsläppa större rörelsekapital än vanligt. Med ett ord, man har der sökt utvägar för att afhjelpa krisen, så vidt möjligt var. Hvad Sverige vidkommer, torde väl de flesta vara öfverens derom, att orsaken, hvarför vi icke längre kunnat stå emot, ligger deri att de besparingar, som landet under en längre följd af år haft på sin produktion, blifvit i allt för stor skala nedlagda i företag, som lofvade att blifva fruktbärande och ännu i denna stund hafva utsigt att en gång blifva det, nemligen de enskilda jernvägarne; man kan nemligen icke förneka, att landet byggt mera jernvägar än dess krafter tillätit, i förhoppning att den goda tiden skulle fortsätta. Dessa förhoppningar hafva slagit fel så till vida, som den allmänna rörelsen blef lidande deraf, att de kapital, som lemnats jernvägarne mot full säkerhet och för närvarande ligga i bankerna, nu icke kunna lösgöras; och icke blott hos bankerna, utan äfven hos enskilde finnes en god del af dessa af jernvägsbolagen utfärdade obligationer. Man bör nu icke föreställa sig, att, om staten besluter sig för att inlösa sådana säkra obligationer, äfven de, som finnas i enskilda händer, skola tillbjudas staten; ty de enskilde hafva fullgod ränta på sina penningar och vilja icke släppa dem. Äfven bankerna hafva fullgod ränta för sina obligationer, men de hindras af dem från att understödja den allmänna rörelsen, och därför skulle de ej hafva något emot att blifva befriade derifrån; de skulle då kunna lemna ut det derigenom frigjorda kapitalet mot inteckningar och andra räntebärande papper. Landet i sin helhet skulle således få nytta deraf. Staten kan naturligtvis icke upplåna penningar för att direkt hjälpa Per eller Pål, utan staten bör söka placera dem så, att, på samma gång den har full säkerhet därför, de tillika inverka lättande på rörelsen och derigenom indirekt på hvarje individ. Jag tror, att enda sättet att här gå till väga är att upptaga ett större lån, t. ex. på 30 millioner, såsom föreslaget blifvit. Jag antager, att detta med den kredit, som Sverige har i utlandet, nu bör kunna upptagas till högst fem procent. Det är ju här icke fråga om något lån, som skall användas till något vidtutseende företag, icke en gång till att rangera dåliga affärer, utan helt enkelt ett lån för att dermed konvertera utgifna jernvägsobligationer. Vi böra således få detta lån till fem procent, och regeringen har då att begagna det till inköp af fullgoda obligationer till det pris de äro värda, obligationer, som blifvit utgifna mot fullgod pant och som visat sig kunna till fullo förränta sig. Om då staten på sitt lån gifver 5 procent, men dessa obligationer gifva 5 $\frac{1}{2}$ , eller 6 procent, så har staten ju fördel deraf. Vidare äro dessa obligationer inlösta af bankerna till 90 procent, och bankerna lemna dem med största nöje åt staten till samma pris; detta blir således en ytterligare vinst för staten. Då det sålunda för hvar och en, som känner den allmänna rörelsen, torde vara tydligt att staten, utan att göra någon förlust derpå, kan taga upp ett lån för att lätta denna rörelse, så lär det väl icke

Inköp  
af enskilda  
jernvägar.  
(Forts.)

*Inköp  
af enskilda  
jernvägar.  
(Forts.)*

med skäl kunna nekas, att det är statens skyldighet att här träda emellan. En talare, som i Stats-Utskottet röstat emot detta förslag, nemligen Herr Montgomery Cederhielm, yttrade, att han eljest icke hade något att invända deremot, men att han ansåg att, om man till Kongl. Maj:t skulle öfverlemnna denna angelägenhet, det vore att lägga för mycken börda på Kongl. Maj:ts skuldror. Det synes mig som detta vore att hysa allt för ringa förtroende för regeringen. Jag är för min del öfvertygad, att regeringen, lika samvetsgrant som tvenne gånger förut, då den fått det förtroendet att utdela 10 millioner kronor till enskilda jernvägsföretag, äfven nu skall pröfva hvilka papper med de anskaffade medlen lämpligen böra uppköpas, så att icke någon förlust för staten uppstår. Detta skäl tror jag således icke vara att fästa sig vid, utan bör man i detta afseende hysa fullt förtroende för regeringen. Stats-Utskottet har tillstyrkt afslag å motionerna, men reservanterne hafva i mom. a) föreslagit just hvad jag här yrkat, eller att staten borde upptaga ett lån och utlemnna det mot obligationer, och jag får således för min del anhålla om bifall till mom. a) i reservanternes förslag. Hvad åter mom. b) vidkommer, tror jag lika med den föregående talaren, att det är ekonomiskt riktigt, om vi i en framtid kunna inlösa alla de enskilda banor, som stå i sammanhang med statens och hafva samma spårvidd. Jag är öfvertygad om att administrationskostnaderna derigenom skulle blifva mindre, att man skulle vinna mera redighet och slutligen att man skulle blifva af med denna olämpliga strid mellan de särskilda jernvägarnes olika taxor. Men i detta ögonblick torde denna fråga icke vara tillräckligt utredd, och det är ej antagligt, att Riksdagen nu skulle vara färdig att fatta ett afgörande beslut i en så vigtig fråga. Jag tror därför, att en undersökning och utredning af hithörande förhållanden måste ske; och jag förenar mig därför i Herr Hedins motion med den inskränkning, som Grefve Ugglas föreslagit. Vi kunna då till nästa riksdag vänta en på föregående sorgfällig utredning grundad framställning i detta ämne, hvilket Riksdagen då finge taga i noggrann pröfning. Detta är för öfrigt en sak, som man redan i andra länder gjort. I Frankrike har staten inlöst största delen af de enskilda banorna; i Preussen ansåg man, både af ekonomiska och militära hänsyn, nödvändigt att staten blef egare deraf, men frågan har der väckt motstånd, icke därför att man ej ansåg saken i sig sjelf riktig, utan af åtskilliga ekonomiska och politiska skäl. Dessa skäl tror jag dock icke äro gällande hos oss, utan den dag torde snart komma, då staten med fördel kan öfvertaga de enskilda banorna. Jernvägsstyrelsen har, efter hvad jag hört, yttrat att, om den saken klokt utfördes, vore det den bästa affär staten kunde göra. Men då denna fråga kommit så sent före vid denna riksdag, tror jag som sagdt, att det nu icke är skäl att söka vinna någon ändring i detta hänseende, hvarför jag förenar mig med Grefve Ugglas härutinnan. För öfrigt tror jag, att det skulle möta åtskilliga svårigheter att, såsom reservanterne föreslagit, nu börja med att inlösa några få banor; det skulle lätt uppstå stridigheter om hvilka som först borde inlösas. Jag tror icke heller, att denna Kammare och bestämdt icke Medkammaren skulle gå in på detta förslag. Genom inlösen af obligationer kan deremot hjälpen mera jemnt fördelas, och den allmänna rörelsen vinner lättnad deraf. Att

den säkerhet, staten skulle få för sina penningar, är fullt betryggande, har jag redan sökt visa, och sedt från denna synpunkt tror jag att största delen af de här närvarande icke kunna hafva något emot att gå in på förslaget. Det invändes, att af dessa obligationer dock icke alla äro säkra. Ja, det är nog sant; men en långifvare har ju alltid rättighet att sjelf pröfva säkerheten; man kan visserligen taga fel, men den säkerhet, som här erbjudes, är dock så stor som man gerna kan få vid tillfällen, då lån gifves. Och om icke ett sådant steg nu tages, så anser jag mig skyldig att såsom min öfvertygelse uttala, att vi få upplefva en penningekris, som redan nu är i starkt tilltagande, men i sådant fall ännu visst icke uppnått sin största höjd. Vi jordbrukare stå oss naturligtvis något längre än den öfriga industrien; men våra stora bergsbruk, våra sågverk med flera äro redan nu i en tryckt ställning, därför att deras produkter, deras jern och trävaror, för närvarande icke äro säljbara; och det kan snart bli värre! Hvad tänker man då taga sig till? Det är godt och väl, att vi hafva tillgångar, att det icke är brist på värdefulla produkter; men de kunna icke realiseras, och man kan svälta ihjel i öknen med guld i handen, om man icke får mat. Under sådana förhållanden bör väl staten träda emellan, synnerligen då det kan ske utan uppoffring och på sådant sätt, att staten gagnar alla grenar af den allmänna rörelsen. Jag tror icke att detta är för mycket begärdt af Riksdagen, och jag tror, att stämningen i landet är så till förmån för denna sak, att det skulle ganska mycket klandras, om Riksdagen icke gjorde något därför. Jag yrkar således bifall till reservanternes förslag i mom. a) och bifall till Herr Hedins motion med den modifikation, som Grefve af Ugglas föreslagit.

Herr Reuterskiöld, Adam: Då yrkande om bifall till min motion att staten måtte inköpa Hallsberg—Motala—Mjölby jernväg icke finnes intaget i någon af reservationerna, får jag vördsamt anhålla att denna min motion måtte särskildt föredras.

Herr von Möller: Vi hafva i dag den 17 Maj, och det är högligen att beklaga, att vi nu skola förehafva ett betänkande af den vikt, som det nu ifrågavarande. Det vore icke af så stor vikt, om här endast vore fråga om att för 30 millioner inköpa antingen jernvägsobligationer eller sjelfva jernvägarne, ty, för att göra jernvägsegarne eller obligationsinnehafvarne en tjänst, anser jag icke, att vi behöfde vara så särdeles oroliga; men detta förslag är framkommet, icke för dessa jernvägars skull, utan af andra grunder. Det har redan af en annan talare nämnts, att förslaget träder beslöjadt fram och döljer ett annat syfte. Det döljer syftet att åstadkomma ett rörelsekapital, som nu saknas. Många hafva antydt och vi hafva hört flere omtala »den betryckta finansiella ställningen». Jag är öfvertygad, att den verkligen finnes, och jag hade önskat, att man offentligen framlagt några uppgifter derom. Jag skall lemna *en*, men jag ber om ursäkt, i händelse jag i sifferuppgiften skulle fela. Jag har nemligen hört, att låneansökningar på nära tjugio millioner för närvarande skulle ligga inne i hypoteksbanken. Är detta förhållandet, så visar det tillräckligt, att en verkligt betryckt penningeställning råder i landet. Jag vet från orter, der folk

Inköp  
af enskilda  
jernvägar.  
(Forts.)

*Inköp  
af enskilda  
jernvägar.*  
(Forts.)

kommit i händerna på ockrare — jag ber om ursäkt för uttrycket; diskontörer, det låter kanske bättre — att låntagare der få betala tio procent. Detta visar också, att ställningen är betryckt. Det hade då varit önskligt, att Riksdagen varit i tillfälle vidtaga någon åtgärd, som verkligen kunde afhjälpa denna betryckta ställning i landet, men det sätt, som nu blifvit föreslaget, anser jag icke lämpligt.

Man har velat åt Kongl. Maj:t öfverlemnna en summa af 30 millioner till inköp af jernvägsobligationer och af jernvägar. Huru långt räcka dessa 30 millioner? Ingalunda till att göra alla dessa inköp eller till att lemna den erforderliga hjälpen. Det skulle blifva allenast några få, som skulle få sina obligationer inlösta, sina jernvägar inköpta. Regeringen vill man sätta såsom den der skall slita tvisten. Den skulle säga: under vilkor, att priset blifver billigt och banan är lämplig, sker köpet. Det vore efter min uppfattning ganska svårt till och med för den enskilde diskontören, om han, öfverhopad af många sökande med lika säkerhet, skulle rättvisligen välja mellan dessa. Han finge då antaga ett lottningsystem; och det vore icke rätt att sätta regeringen i en sådan ställning.

Vi veta, att privatbankerna äro innehafvare utaf stora belopp af dessa jernvägsobligationer. Vi veta, att äfven andra i landet innehafva sådana obligationer. Men är det därför vi skola köpa upp obligationer? Hade vi kunnat finna upp ett annat medel att hjälpa, ett medel att skaffa penningar, på det att betrycket icke måtte blifva allt för svårt, skulle det hafva varit lyckligt; ty ställningen lofar ej att, i närmaste tid, förbättras; staten har stora annuiteter att betala, hvartill de blifvande statsinkomsterna kanske icke komma att räcka, och den får då sjelf låna för att betala sina annuiteter. Handelsbalansen, vållad af ökad import och bristande export, kommer att verka derhän, att »betrycket» ej blifver lättadt. Vi hafva här Finansministern närvarande, och ehuru, såsom den förste talaren sade, regeringen icke ansett det finansiella betrycket i landet vara så stort, att den funnit sig skyldig framkomma med något förslag i anledning deraf, så skulle det dock vara lugnande för denna Kammare, om vi finge höra Finansministern yttra sig så väl i detta afseende, som speciellt om regeringens ställning till det föreliggande förslaget, nemligen om regeringen skulle, såsom frågan nu föreligger, vilja åtaga sig ett så ansvarsfullt och så obehagligt uppdrag, som det att dela ut den lilla skärften mellan de många behöfvande.

Jag vill icke trötta Kammaren vidare, men hvad vår Finansminister kommer att yttra blir bestämmande för mig, huruvida jag skall ännu en gång yttra mig i frågan, samt huruvida jag skall rösta för eller emot.

Herr Statsrådet Forssell: Jag är så mycket mera villig och beredd att tillmötesgå åtskillige talares här uttalade önskan att få höra regeringens åsigt i den förevarande frågan, som jag efter moget öfvervägande af det förslag, reservanterne framlagt, sjelf funnit mig manad att derom yttra några ord för den händelse proposition å detsamma skulle i Kammaren begäras.

Reservanterne hafva i sin motivering utgått från två väsentligen olika synpunkter: dels från hänsynen till den ekonomiska ställningen,

sådan den närmast från den större industriens och den allmänna penningomsättningens ståndpunkt sig företer; dels från omsorgen om stambanenätets utveckling och den allmänna samfärdselns intressen.

I förra hänseendet hafva de framhållit, hurusom landets nuvarande ekonomiska ställning väsentligen berodde derå, att vi under de senare åren i järnvägsbyggnader och andra industriella företag nedlagt ett kapital, som landet antagligen icke haft till sitt förfogande, huru i följd deraf brist på rörelsekapital uppstått, och huru uppgiften nu borde vara att genom statens mellankomst frigöra det bundna kapitalet till näringarnes, den allmänna rörelsens och jordbrukets fromma.

Denna förklaring öfver den ekonomiska ställningen är otvifvelaktigt riktig; men jag vill dock för min del något mer än reservanterne betona, att den tillika beror å de för ögonblicket mindre gynsamma konjunkturer, som inträffat för åtskilliga af våra näringar, en svårighet, som icke kan genom någon statens länetransaktion undanrödjas, och för hvilken ingen med fog kan göra staten ansvarig. Emellertid kan i hvarje fall det slut, till hvilket reservanterne härutinnan kommit, icke anses så obestriddigt, att man bör obesedt antaga detsamma.

Den uppgift, reservanterne förelagt Riksdagen, är väsentligen likartad med det spörsmål, som i det dagliga lifvet stundom framställer sig för de stora affärsinstitutens ledare, då det frågas: »bör den eller den enskilde affärsmannens af ekonomisk öfveranstängning vållade förlägenhet tills vidare afhjelpas genom beredande af ny kredit, genom anskaffande af rörelsekapital till frigörelse af hans bundna kapital, eller bör den lemnas att på egen hand naturligt utveckla sig till ett mer eller mindre lyckligt slut?» Om detta spörsmål gent öfver den enskilde affärsmannen, hvars ställning dock vitsordas af böcker, är svårt att besvara för bankiren, hvars omdöme dock ledes af en aldrig svikande sjelfbevarelsesdrift, så måste det, gent öfver den allmänna rörelsen, hvars ställning svårligen kan med tillräcklig noggrannhet intygas, vara ännu svårare att lösa för statsmakterna, hvilkas varaktiga och verkliga intresse så lätt kan förväxlas med den allmänna rörelsens mera tillfälliga kraf.

Statens sjelfbevarelsesdrift har dock härutinnan en af sina målsmän uti chefen för Finans-departementet, och han kan därför svårligen undgå att fästa uppmärksamheten på den större eller mindre inverkan, beslut af denna art kunna utöfva å statsverkets ställning, skulle han ock åt andre lemna att pröfva frågan om deras betydelse för landets ekonomiska utveckling i öfrigt.

Jag lemna också för närvarande alldeles osagdt, huruvida vårt land verkligen i detta ögonblick är i oundgängligt behof af det i fråga satta rörelsekapitalet å 30,000,000 kronor. Regeringen har hittills icke funnit tillräcklig anledning att förutsätta ett ofafvisligt sådant behof; men Riksdagens ledamöter kunna må hända hvar i sin stad hafva varit i tillfälle att derom bättre stadga sin öfvertygelse äfvensom derom, huruvida behofvet icke kan afhjelpas på annat sätt, än genom statens mellankomst. Jag lemna likaledes å sido det vanskliga spörsmålet, huruvida indragandet i hast af ett så stort kapital lika så visst skulle bidraga till vår ekonomiska utvecklings varaktiga sundhet, som det för ögonblicket kunde bereda en känbar lättnad åt den allmänna rörelsen.

*Inköp  
af enskilda  
järnvägar.  
(Forts.)*

Inköp  
af enskilda  
jernvägar.  
(Forts.)

Jag fäster mig nu uteslutande vid det hufvudändamål, för hvilket det i fråga varande kapitalet skulle användas, ty deri ligger, efter min åsigt, det för statsverket viktigaste momentet i reservanternes förslag. Jag kommer dermed att beröra hvad reservanterne anført rörande statsbanesystemets utvidgning och tillgodoseendet af den allmänna samfärdselsns intresse.

Reservanterne hafva till stöd för sitt yrkande på ett ställe sammanfört alla de skäl, som det ena i ett, det andra i ett annat land föranledt staten, att öfvertaga en eller annan enskild jernväg eller jernvägscomplex, men derutöfver och åtskilliga grunder och skäl, hvilka, åtminstone efter hvad jag har mig bekant, ännu ingen stat vågat på allvar godkänna eller tillämpa. Det skulle föra mig för långt, att nu ingå i pröfning af frågor, om hvilka uti flera af Europas länder för närvarande pågår ett lifligt meningsutbyte. Det må vara nog med den anmärkningen, att intet enda af reservanternes argument får anses vara obestriddigt eller i detta meningsutbyte lemnats obestriddt. Hufvudsaken är, att reservanternes hela bevisföring uppenbarligen leder till den slutsats, att svenska staten bör i sin hand samla hela komplexen af landets jernvägar, för att sålunda tillgodose näringarnes och orternas behof af på en gång billig och bekväm trafik. Och då ett beslut, sådant som det föreslagna, om det kommer till verkställighet, väl bör utföras i öfverensstämmelse med de grundsatser och afsigter, hvarur det framgått, vågar jag förespå, att förslagets antagande skulle lätt och snart föra oss till det resultat, som reservanterne förordat. Redan denna utsigt måste framkalla betänkligheter ur statsverkets synpunkt. Ingen lärer väl, med künedom om det finansiella resultatet af vår statsjernvägsindustri, kunna förneka, att hela det nuvarande jernvägsnätets inlösen och trafikering genom staten skulle medföra betydliga uppoffringar för statsverket, och här, om någonsin, torde man derför vara berättigad att inlägga en allvarlig varning mot statens inledande i obegränsade och oberäknliga utgifter.

Härtill kommer vidare, att reservanterne, hvilka hafva haft till mål så väl den ekonomiska ställningens lättande som stambanesystemets utvidgande, förordat icke blott inköp af *jernvägar* för samfärdselsns befordrande, utan äfven inköp af *jernvägsobligationer* för det bundna kapitalets frigörande. Såvida dermed måste afses, att obligationsinnehafvarne skola af staten erhålla ett rörligt kapital i utbyte mot det kapital, som de bundit i jernvägsobligationer, och som ingen annan kan eller vill åt dem frigöra, kan jag icke inse, huru staten skulle kunna lösa en sådan uppgift utan att ådraga sig uppoffringar, hvilka skola sträcka sig öfver en *tiderymd*, som är oberäknelig, och — så vida reservanterne skola ernå sitt syfte, att fördelen må komma så många slag af obligationer som möjligt till godo — äfven till ett *belopp*, som är oberäkneligt. Klart är nemligen, att om inköpet af jernvägsobligationer skall afse att förbereda inköp af jernvägarne, måste den förra upphandlingen i samma mån som den omfattar flera slag af obligationer äfven innebära och förbereda inköp af flere jernvägar. Deraf framgår åter den slutsats, att siffran tretio millioner icke är annat än den första i en tills vidare obegränsad och obestämbar serie af millioner.

Det är denna brist på beräknelighet och begränsning, som är eg-

nad att väcka farhågor för den lösning af frågan, som reservanterne föreslagit. Huru önskligt det än, efter reservanternes åsigt, må vara att nu förstärka landets rörelsekapital, skulle en sådan förmån, efter min åsigt, blifva för dyrköpt, om den vunnes genom att öppna dammarne för anspråk på statsverket, hvilka till sin natur äro obegränsade, och att utan tillräcklig utredning godkänna finans-politiska grundsatser, hvilka, konsekvent genomförda, skulle inom kort leda vår utveckling — den ekonomiska och kanske äfven den politiska — in på okända banor, och i icke oväsentlig grad förändra karakteren af vår budget. Jag kan därför så mycket mindre tillstyrka den föreslagna åtgärden, som jag föreställer mig, att det nyssnämnda ändamålet af rörelsekapitalets förstärkning kan, om också icke i så stor omfattning, som här är ifrågasatt, vinnas genom andra medel, hvilka icke äro af så vidtutseende beskaffenhet. Om nemligen Riksdagen bifaller Kongl. Maj:ts framställning rörande de frågor, som inverka på Riksgäldskontorets upplåning, om dertill Riksdagen under en eller annan form kan besluta sig för att nu på en gång upplåna det belopp, som erfordras för fullbordande af den redan beslutade norra stambanedelen, så torde redan detta år ett kapital af åtminstone 14 millioner kronor kunna i riket indragas och derigenom Riksgäldskontoret befrias från nödvändigheten att ur rörelsen allt för fort indraga de penningar, som det inom landet placerat.

För öfrigt, om Riksdagen anser sig behöfva derutöfver betrygga rörelsen mot svårigheter, som under nuvarande, äfven politiskt oberäkneliga förhållanden, möjligen kunde uppstå, torde den kunna göra det på ett enklare sätt genom att utvidga och förstärka den makt och myndighet, som Riksbanken redan eger att, vare sig genom anlåtande af utländsk kredit eller genom försäljning af sitt inköpta obligationsförråd, vid möjligen inträffande behof komma den allmänna rörelsen till hjälp.

Jag vill för min del visserligen icke bestrida, att sådana omständigheter framdeles kunna förekomma, som må göra det till en nödvändighet för staten att på ett eller annat sätt ingripa till upprätthållande af trafik på vissa enskilda jernvägar; jag vill icke neka, att det för staten kan finnas ett omedelbart intresse vid att förvärfva en eller annan enskild jernväg, som bildar utfartsväg för eller förbindelse-länk uti stambanesystemet; eller att staten någon gång kan finna sig skyldig att tillvarataga samfärdselns intressen i orter, der den enskilda företagsamheten efter stora ansträngningar visat sig icke kunna fylla åtagna uppgifter, och hade reservanternes förslag sålunda afsett en eller annan uppgifven jernväg till inköp för ett måttligt begränsadt penningebelopp, då hade må hända mina betänkligheter icke varit så stora; men i det förslag, som nu föreligger, finner jag icke sådan utredning, som i vissa uppgifna fall ådagalägger tillvaron af behof, inför hvilka äfven principiella betänkligheter kunna bringas att gifva vika; men deremot en stor rikedom på sådana allmänna grundsatser, hvilka till sin grund äro obevisade, till sina följder vidtutseende, och hvilka jag därför hoppas att denna Kammare icke skall godkänna.

Många ledamöter yttrade härtill bifall.

*Inköp  
af enskilda  
jernvägar.  
(Forts.)*

*Inköp  
af enskilda  
jernvägar.*  
(Forts.)

Herr Adelsköld: Efter Herr Statsrådet och Chefens för Finansdepartementet så i form som sak fulländade anförande borde egentligen enhvar, som hyser lika tanke med honom angående reservanternes af denna Kammare förslag, nedlägga sin röst för att icke störa intrycket af hans anförande, men jag kan dock icke underlåta att yttra några ord om följderna af nämnda förslags antagande. Det är omöjligt att icke beklaga, att Stats-Utskottet framkommit med ett så viktigt betänkande som detta i riksdagens sista timme. Jag antager emellertid att Utskottet dertill haft giltiga skäl och att förnämsta anledningen måste vara att tankarne varit mycket delade inom Stats-Utskottets ledamöter, hvilket äfven framgår af de många reservationerna. Om det förslag, som här föreligger, varit i öfverensstämmelse med Herr Hammarhjelm's motion, så hade det varit mindre att säga om saken, ty om denna motion hafva Kammarens ledamöter under hela riksdagens lopp kunnat taga kännedom, men då ett splitter nytt projekt oförmodadt framkastats, hvars godkännande skulle kunna hafva på förhand oberäkneliga följder, så är det svårare att derom bilda sig ett omdöme. Men äfven af en ytterligare orsak är det att beklaga, att Utskottet så sent framlagt sitt betänkande, ty om, såsom Utskottet säger, »lämpliga åtgärder ju förr desto hellre böra vidtagas» på det att de enskilda jernvägsbolagens betryck må kunna lindras, så hade det varit så mycket viktigare att frågan framträdtt tidigare, på det att Riksdagen, om den velat bifalla förslaget, redan kunnat indraga erbjudet lån, hvilket numera icke torde stå till buds.

Herr Hammarhjelm har i sin motion föreslagit, att Riksdagen skulle till Kongl. Maj:ts disposition ställa ett belopp af 30 millioner kronor, för att användas till inköp för statens räkning af sådana enskilda jernvägar, hvilka Kongl. Maj:t pröfvade vara för staten fördelaktiga att ega och trafikera. Mot detta förslag har jag i princip icke just något synnerligt att erinra. Herrar reservanter hafva emellertid ansett sig böra ändra detta förslag så till vida, att Herr Hammarhjelm's motion måtte på det sätt bifallas, att Riksdagen ställer till Kongl. Maj:ts disposition 30 millioner kronor, för att användas i första rummet till inköp af enskilda jernvägars obligationer och i andra, om Kongl. Maj:t i något särskildt fall finner sådant lämpligt, till inköp äfven af enskilda jernvägar, och hafva slutligen i 3:dje punkten, så vidt jag kan finna utom gränserna af motionen, föreslagit, att Riksdagen skulle anhålla det Kongl. Maj:t täcktes icke lemna koncession för framtida jernvägsanläggningars utförande, så vida icke sökandena visade, att de förfogade öfver ett kapital, som vore fullt tillräckligt för anläggningens utförande.

Hvad första punkten beträffar, så känner hvar och en att, med undantag af aktieegarne i Hallsberg—Motala—Mjölby jernväg, äro aktieegarne i öfriga jernvägsbolag icke skyldiga till någon utbetalning utöfver det tecknade aktiebeloppet, och att innehafvare af de skuldförbindelser eller s. k. obligationer, bolagen erhållit Kongl. Maj:ts tillstånd utgifva, icke -- så vida ej särskild förbindelse af aktieegare eller bolagets styrelse lemnats -- hafva annan säkerhet för sina fordringar än sjelfva jernvägen. Obligationsinnehafvarne ega således, enligt gällande lag, endast rätt till jernvägens nettoafkastning, och skulle denna ej räcka till ränta och amortering af obligationsskulden, så kunna innehafvarne



af obligationerna, likasom andra fordringsegare, utsöka sin fordran och tvinga bolaget göra konkurs, hvarvid det i banan nedlagda aktiekapitalet utgör tillgången.

*Inköp  
af enskilda  
jernvägar.*  
(Forts.)

Att således — såsom reservanterne föreslagit — låta staten inlösa ett i betryck stadt jernvägsbolags obligationer eller delar deraf, vore, så vidt jag förstår, icke att hjälpa bolaget, utan utom bolaget stående innehafvare af obligationer från förlust, hvilket icke ens blefve händelsen om de föreslagna villkoren vunne Riksdagens bifall. Och för staten kunde det ej heller vara till fördel att på sig öfverflytta en osäker fordran, såsom dessa obligationer (under nuvarande lagstiftning, som lemna alla fordringsegare lika rätt i tillgångarne) alltid måste blifva, då intet hindrar bolagen att upptaga extra lån. Reservanterne hafva visserligen tänkt sig att, »genom öfverenskomna nya stadganden eller särskilda bestämmelser staten, för de obligationer som öfvertoges, skulle förvärfva sig en rätt till inflytande öfver bolagets förvaltning, som de andra obligationsinnehafvarne icke ega», men då ett sådant arrangement vore ett ingrepp i öfriga obligationsinnehafvares rätt och icke berodde på bolaget, som dessutom ej hade gagn af att obligationer flyttades från en hand till en annan, så tviflar jag på, att *öfriga* obligationsinnehafvare skulle lemna staten en högre rätt än de sjelfva ega, hvarigenom värdet af deras obligationer nedsattes; min tro är således, att staten, såsom obligationsinnehafvare, skulle endast kunna erhålla inflytande på jernvägens förvaltning derigenom att bolaget gjorde konkurs, då staten jemte öfrige fordringsegare finge öfvertaga affären; men att staten på *detta* sätt skulle förvärfva inflytande på bolagets förvaltning kan väl ej hafva varit reservanternes mening. Flera intressanta exempel äro anförda från utlandet, huru der tillgått då fråga uppstått att för statens räkning inlösa enskilda jernvägar; och så vidt jag häraf kunnat finna, har man aldrig börjat med att köpa obligationer, utan regeringarne hafva, såsom t. ex. i Frankrike, ackorderat med bolagen — ej med obligationsinnehafvarne — gjort upp vilkorliga köp, och sedan dessa af representationen godkänts, afslutat köpet. För öfvertagandet af bolagets skulder, såsom Hallsberg—Mjölby-banan erbjudit, hade staten erhållit jernvägen på köpet, hvaremot, om reservanternes förslag godkändes, staten visserligen skulle tillösa sig obligationerna, d. v. s. skulderna, men ej få jernvägen utan endast de svårigheter med bolaget, som blefve en följd af en sådan affär. Skulle de vilkor som föreslagits för sådana obligationsköp godkännas, så tror jag att ingen affär kommer till stånd; åtminstone torde Kongl. Maj:ts regering komma i mycket stort bryderi när det blefve fråga om att beräkna huru mycket obligationerna, i enlighet med dessa vilkor, voro värda. På dessa skäl yrkar jag afslag å denna punkt i reservanternes förslag.

Enligt Herr Hammarhjelm's motion, som reservanterne i andra rummet adopterat, skulle det öfverlemnas till Kongl. Maj:t att utan förlust för staten inköpa sådana enskilda jernvägar, som ansåges lämpliga att förvärfva. Jag ber emellertid få fästa uppmärksamheten på några svårigheter som skulle möta *detta* sätt att bispringa de enskilda jernvägarne. Det finnes en jernväg, hvilken framför andra torde blifva föremål för ett sådant köp, nemligen Hallsberg—Motala—Mjölby-banan, hvilken bolaget erbjudit staten, emot att staten öfvertager skulderna.

*Inköp  
af enskilda  
jernvägar.*  
(Forts.)

Nu veta vi alla, att denna jernväg går med årlig förlust af 16 à 20 procent, som aktieeigarne få betala. Skulle nu staten öfvertaga den för obligationssskulden och erhålla hela aktiekapitalet till skänks, så gjorde staten ändå förlust, emedan staten finge öfvertaga äfven den årliga ränteliquiden af 15 à 20 procent på det af bolaget skänkta beloppet. Om staten således på öfvertagandet af Hallsberg—Mjölby-banan icke skulle göra någon förlust, så fordrades att obligationsinnehafvarne afstode från dessa 16 à 20 procent eller, med andra ord, nedsatte värdet på obligationerna i proportion, hvilket de efter all anledning icke skulle göra, då de nu, enligt bolagsordningen, äro garanterade full ränta på sina fordringar. Jag föreställer mig därför, att antagandet af reservanternes förslag i punkt B med deruti föreskrifna villkor icke skulle kunna leda till köp af Motala-banan och icke heller någon annan enskild jernväg, som kunde komma i fråga att inlösas. Jag vill emellertid för ingen del motsätta mig att staten inköper Hallsberg—Mjölby-banan eller sådana enskilda jernvägar, som af en eller annan anledning kunna anses böra ingå i stambanenätet; men jag vill icke, att denna fråga skall afgöras nu utan vidare utredning, som man säger, »på rak arm», utan att saken liksom i Frankrike först göres till föremål för underhandlingar mellan Kongl. Maj:t och de enskilda bolagen.

Hvad vidare beträffar punkten c) i reservanternes förslag hade jag visserligen icke väntat, att få höra så prohibitistiska åsichter på allvar uttalas af så framstående män som de fyra reservanterne af denna Kammare. På samma gång man deruti, mellan raderna, läser ett klander-votum emot Kongl. Maj:t för de jernvägskoncessioner som redan utfärdats, hvilket jag finner obefogadt (ty man må väl ej skylla på regeringen, att enskilda jernvägsbolag misstagit sig i sina trafikberäkningar, och att byggnadskostnaderna blifvit högre än som beräknats genom oväntad stegring i arbets- och material-pris, hvarigenom de nu råkat i bryderi), så innebär godkännandet af den föreslagna skrifvelsen ett band på Kongl. Maj:ts och Riksdagens handlingsfrihet i framtiden, hvilket icke kan vara nyttigt och riktigt, och då en skrifvelse i detta syfte måste anses ogrannlaga mot Kongl. Maj:t, yrkar jag afslag på denna punkt.

Chefen för Finans-departementet har i sitt anförande inlagt en varning att inleda staten i de obegränsade och oberäkneliga utgifter, som sannolikt skulle uppkomma genom antagande af reservanternes förslag om inköp af de enskilda jernvägsbolagens obligationer. Jag skall icke vidare derom yttra mig, då jag till alla delar hyser samma åsichter, utan har endast derpå velat fästa uppmärksamhet.

En ärad talare på hallandsbanken sade, att han hade sig bekant, att det för närvarande låg inne i hypoteksföreningarne låneansökningar på 28 millioner kronor. Skulle godkända säkerhetshandlingar finnas inne för det beloppet, eller 13 millioner, som det hviskas här bredvid, så är det ju mycket lätt för hypoteksbanken att upptaga ett lån och på detta naturliga sätt indraga penningar i landet.

En annan ärad talare midt emot på uplandsbanken beklagade den frihet, de enskilda banorna hafva att sköta sin trafik. För min del anser jag detta tvärtom såsom en fördel både för dem och det allmänna, men vill erinra om att de gränser, inom hvilka en sådan frihet eger rum, äro temligen trånga, ty Kongl. Maj:t kontrollerar bygg-

*Inköp  
af enskilda  
jernvägar.  
(Forts.)*

naden, fastställer trafiktaxor, trafik- och tjensterelementen samt öfvervakar banans och materielens underhåll, trafiken o. s. v. Det enda jernvägsbolagen egentligen hafva frihet att göra, är att så godt de kunna ordna sin ekonomi och sätta ned sin trafiktaxa under hvad Kongl. Maj:t bestämt, om de finna sådant fördelaktigt, och deröfver bör väl ingen beklaga sig, allra minst den trafikerande allmänheten. Den nämnde talaren har emellertid med anledning af den förmodade olägenheten af den frihet de enskilda banorna åtnjuta, ansett, att det vore för staten en stor vinst att öfvertaga alla sådana banor eller, om detta icke kunde ske, åtminstone trafikera dem. Som bekant trafikerar staten ett par jernvägar, tillhörande enskilda bolag, men med den erfarenhet, som der vunnits och hvarom vidare kan läsas i statsrevisionsberättelsen, tror jag staten icke skulle spinna silke genom öfvertagandet af trafiken på de öfriga enskilda jernvägarne.

Den förste ärade talaren, som yttrade sig i denna fråga, ansåg riktigtast att Kongl. Maj:t, om Kongl. Maj:t funne lämpligt, framställde proposition till Riksdagen i en så vigtig fråga som denna, och deri instämmer jag till alla delar.

Jag förutser, att detta riksmöte framdeles i häfderna kommer att kallas den stora experimentalriksdagen. De mest vådliga experiment med försvarsväsendet hafva föreslagits men lyckligtvis afslagits, och nu vill man göra ett nytt försök i »la haute finance». Jag tror emellertid, att vi göra klokast uti att lika litet göra hittills icke försökta experiment i finanssaker som i försvarsfrågan, och jag vågar derfor vördsamt hemställa till Kammaren, i betraktande af att den föreliggande frågan är till alla sina konsekvenser fullkomligt outredd, hvilket äfven framhållits i den utmärkt skickligt skrifna motiveringen och tillfälle icke gifves att för utredning återremittera ärendet till Utskottet och att allvarsamma betänkligheter blifvit från statsrådsbänken framställda mot reservanternes förslag, samt att Kongl. Maj:t slutligen icke läser underlåta att göra framställning till Riksdagen om verksamt understöd åt de enskilda jernvägarne i en eller annan form, för den händelse Kongl. Maj:t skulle finna sådant lämpligt och af behofvet påkalladt — om det icke är riktigtast att under närvarande förhållanden godkänna Utskottets förslag.

Herr Jöns Pehrsson: Det skulle må hända varit klokast, att icke begära ordet i denna fråga, då sådant, till följd af uttalanden, som från ett par håll skett, torde vara öfverflödigt, men jag kan icke underlåta att säga några ord. Eget nog är jag i hufvudsaken af samma åsigt, som talaren på hallandsbänken, hvilket aldrig förr inträffat, men jag vill underrätta talaren på skånebänken, att jag icke kan vara med om att bifalla detta reservanternes förslag i den form, det framkommit. Jag har förut sagt, att jag icke är blind för den svårighet, som råder i de ekonomiska förhållandena inom landet, och, om det tjenade till något, skulle jag vilja framställa en kort historik öfver orsakerna till detta tillstånd, hvori vi litet hvar hafva del. Jag föreställer mig att Herrarne väl minnas, huru man under det nya statsskicket äflats om att uppbringa allting och från den högsta tronen ända ned till kyrkovaktaren sträfvat efter att få högre aflöning än som erfordras. För

*Inköp  
af enskilda  
jernvägar.*  
(Forts.)

några dagar sedan hade man 50,000 kronor att gifva bort åt kronofogdarne, fastän jag är öfvertygad om, att man fått lika bra kronofogdar, om hvar och en haft 500 kronor mindre. Detta är ett förhållande, som efter min öfvertygelse inverkar på att vi nu få lefva på framtiden och hoppas på bättre tider. Den tid torde dock ännu icke vara kommen, då vår finansiella ställning kommit derhän, att man behöfver förtviffa; åtminstone må det tillätas mig att icke släppa modet så snart. Jag tror icke, att faran är så stor. Jag tror tvärtom, att intet olyckligare finnes än att hafva en sådan uppsjö på penningar, som varit förhållandet några år.

En annan orsak till det ekonomiska betrycket lär väl vara den politiska ställningen i vissa delar af Europa. Vi minnas en het strid, som gälde Frankrikes politiska tillvaro, hvaraf den finansiella ställningen lidit. Slutligen erinra vi oss, att våra skördar under de fem sista åren varit, om icke dåliga, dock mindre goda. Alla sådana förhållanden måste verka till återgång. Det beror blott på, om man har mod att se tiden an och icke förtviffar förrän nöden dertill föranleder. Det är sant, att svårighet förefins att få rörelsekapital. Jag kan icke dölja, att reservanternes förslag skulle leda till att det blefve bättre tillgång på rörelsekapital, men de, som skulle få detta kapital, vore de enskilda bankerna, och vi veta, att de icke äro rädda för att taga hög ränta. Det vore ett sätt att få penningar, men icke det bästa. Skulle man vilja gå den väg, som jag för min del anser vara den enda möjliga, att hålla tillbaka och spara, då man otvifvelaktigt gått för fort förut, skulle jag för en gång vilja vara med om att lindra det betryck, som uppstått genom detta för hastiga fortgående, genom att upptaga ett utländskt lån, men jag vill icke göra det på det sätt, att staten skulle träda emellan och öfvertaga dessa obligationer, som här äro i fråga.

Emellertid skulle jag hafva velat vara med om att återremittera denna punkt, men då den första punkten i betänkandet redan är bifallen och man icke har utsigt att från Utskottet få något annat förslag, samt det har blifvit sagdt, att det i princip icke skulle gå an att fatta annat beslut än såsom reservanterne föreslagit eller ock afslå deras förslag, sluter jag mig till det senare. Jag hade visserligen tänkt, att det skulle ligga inom möjlighetens område, att Riksdagen afslagit motionerna, men bemyndigat riksgäldskontoret att upptaga lån, som till allmänheten utlemnades, hufvudsakligen af riksbanken men äfven af andra banker mot full säkerhet. Det vore att lindra den påstådda bristen på rörelsekapital. Hittills har jag varit nog lycklig att få låna, då jag begärt det, men jag vill icke påstå, att det icke kan inträffa att sådant blir omöjligt äfven för mig. Såsom saken nu står har jag icke annat att göra än att yrka bifall till Utskottets förslag.

Friherre Klinckowström: Innan jag uttalar min mening i denna punkt anser jag mig skyldig att till Herr Finansministern frambära min vördsamma tacksamhet för det sakrika anförande, han haft rörande denna fråga, och jag tror, att mången inom denna Kammare delar denna min åsigt. Det var ett ord i sinom tid, en varning i stormen, som Kammaren borde väl taga vara på.

Hvad denna fråga i sig sjelf beträffar, så är den mindre till sina

nuvarande dimensioner än till sina följder af en djup och ingripande vigt för fäderneslandet och synnerligen för dess finansiella förhållanden; ty oaktadt det icke nu är fråga om mer än 30 millioners statslån för inköp af dåliga obligationer och dåliga jernvägar, som tillhöra enskilda bolag, så ligger bakom denna fråga om 200 millioners utgift för samma ändamål. Det vore ju en orättvisa mot öfriga enskilda jernvägsbolag, som önskade afyttra sina jernvägar, att neka dem samma hjälp och understöd, som nu skulle komma i fråga för några få sådana, och om vi antaga, att staten endast behöfde gifva fem procent ränta på dessa penningar, så blir det en årlig ränteutgift på tio millioner, under det de enskilda jernvägarne icke inbringa större reterevny än i medeltal  $2\frac{1}{2}$  procent, hvilket man finner af trafikstyrelsens berättelse för år 1876. Staten skulle således i sin totalitet härigenom kunna ådragas en årlig utgift af fem millioner kronor. Jag tror, att när man ser frågan så i dess helhet, måste litet hvar rygga tillbaka för att inlåta sig på en sådan ödesdiger bana. Jag skulle kunna inskränka mig till att yrka afslag å reservanternes förslag på den grund, som äfven af åtskillige föregående talare blifvit framställt, nemligen att detta förslag icke framkommit från regeringen, så att regeringen kunnat pröfva detsamma och uttala sin åsigt rörande en så vigtig fråga. Det är ju klart, att regeringen är den enda myndigheten, som bör stå öfver och som, jag är öfvertygad derom, står öfver partierna och de enskilda intressena, således den enda myndighet, som kan sakrikt och opartiskt bedöma dessa stora frågor och lemna ett rätt omdöme till ledning för Riksdagen. Detta har nu icke skett, enskilda motionärer hafva direkte vändt sig till Riksdagen med dessa betydliga frågor, och Riksdagen har upptagit dem till behandling, i stället för att, när en fattig pensionär vänder sig till Riksdagen utan att förut hafva insänt sin begäran till regeringen, densamma nästan alltid blir konsekvent afslagen till följd af formella skäl. Dessa frågor äro mycket viktigare och, enligt mitt förmenande, hade det varit oundgängligen nödvändigt, att de förut blifvit underkastade Kongl. Maj:ts opartiska pröfning.

Man säger, att dessa jernvägsföretag icke kunna bära sig utan understöd. Det är illa för de herrar, som stält sig i spetsen för sådana företag utan att hafva beräknat företagens beskaffenhet och den möjlighet till vinst, som det skulle kunna lemna. Jag tror dock icke, att staten har någon skyldighet i fråga om dessa industriella företag, mer än beträffande alla andra, att biträda med hjälp. Man säger under andra förhållanden, att den näring, som icke är naturlig, bär sig icke och bör falla. Att på konstladt sätt söka hålla en sådan näring vid skenlif, är icke statens pligt, det veta Herrarne nog. Det är en argumentation, som blifvit använd i andra frågor. Hvarför staten i dessa frågor skulle mera inträda, kan jag icke finna.

En ledamot af denna Kammare har visserligen under diskussionens lopp begärt, att den af honom gjorda motionen rörande Hallsberg—Motala—Mjölby-banan skulle särskildt behandlas, men då han med denna anhållan kommit för sent, anser jag, att äfven den frågan här bör behandlas, emedan den innefattas i den punkt, som nu föreligger. Denna bana vill försälja hela sin tillhörighet åt staten mot betalande

*Inköp  
af enskilda  
jernvägar.  
(Forts.)*

*Inköp  
af enskilda  
jernvägar.*  
(Forts.)

af den obligationsskuld, hvori bolaget häftar. Hela summan skulle utgöra fem millioner, men vi veta alla på grund af trafikstyrelsens senaste berättelse, att nettorevenyen utgjorde 1874 endast  $1\frac{81}{100}$  procent, 1875  $1\frac{74}{100}$  procent och 1876  $2\frac{85}{100}$  procent. Då frågas, hvarför bolaget vill sälja banan till staten för en summa, som utgör mer än dubbelt mot den nettovinst, det har af densamma, kapitaliserad efter fem procent. Jag kan icke förmoda, att bolaget skall vara i så stort trångmål, då den begär mer än nettovinstens kapitalbelopp.

Man har under loppet af denna frågas behandling i Kammaren framställt, att det rätta ändamålet med det ifrågasatta statslånet icke skulle vara att inköpa de enskilda jernvägarne eller inlösa deras obligationer, utan att dermed understödja det penningebetryck i allmänna näringarna, som existerar i landet. Det kan väl vara möjligt, att detta betryck framstår i vissa större penningeinrättningar, som för stora summor inköpt dessa bolags obligationer och nu hafva dem i sina portföljer fastlästa utan att kunna blifva af med dem, ens för det låga belopp, hvartill de inköpt dem; men då vi veta, att dessa penningeinrättningar under samma tid gifvit utdelningar af från 10 och ända till öfver 25 procent årligen, synes det billigt, att äfven de nu få draga följderna af sin obetänksamhet och behålla dessa mindre värdefulla papper i sina portföljer till dess förhållandena kunna göra dem mera gifvande än hvad de nu äro.

Man har ordat om nöden i landet. Deremot tala åtskilliga officiella upplysningar. Om vi betrakta sparbankerna och de insättningar, som egt rum på deposition eller på upp- och afskrifningsräkning, så finna vi, att dessa besparingar, utgörande enskilda personers tillgodohafvande, dock i denna stund äro högst betydliga och hafva ökats år efter år i icke ringa mån.

Man har sagt, att landtbruket vore i behof af penningar och att beviset derpå vore, att i Allmänna Hypoteksbanken låneansökningar af enskilda personer inneläge för, som jag hört uppgifvas, omkring 14 millioner, men att banken saknade penningar dertill. Det är sant, men å andra sidan tyckes det vara märkligt, att banken likväl icke försöker sälja sina obligationer med mera ränterabatt än hvad nu sker. Jag köper icke så sällan obligationer i Allmänna Hypoteksbanken och vet därför, att banken icke sänkt sina obligationer med mer än tre procent under pari. Om nöden är så stor, som man påstår, hvarför icke ytterligare sälja dessa goda papper, som i allmänhet hafva god kredit; hvarför icke sänka försäljningsräntan? Då tror jag, att åtminstone i den inrättningen icke skulle fattas medel att lindra nöden bland landtbrukets idkare.

Om verkligen en allmän nöd inträffar i landet, så är otvifvelaktigt, att den gifver sig till känna på ett märkbarare sätt än nu är fallet. Vi minnas litet hvar, hurusom för ungefär tjugo år tillbaka en penningeförlägenhet inträffade i landet och att man då fick Riksdagens bistånd för att minska densamma. Men huru gick man då till väga? Jo, det anlände talrika petitioner till regeringen. Regeringen undersökte genom sina underordnade myndigheter förhållandet och inlemnade derpå en sakrik proposition till Riksdagen, som beslöt upptaga ett lån för att lindra nöden. Nu tror jag icke man kan uppvisa nå-

*Inköp  
af enskilda  
jernvägar.  
(Forts.)*

got sådant. Jag tror därför, att den nöd, man velat se i landet, är mera tillverkad än verklig. Ett ytterligare bevis derpå är, att det icke är många dagar sedan vi fingo här mottaga af Bevillnings-Utskottet en blomstermålning på guldgrund rörande det ekonomiska tillståndet. Huru förlika dessa omständigheter med det allmänna ropet på nöd? Det är därför jag tror, att jag har rätt att säga, att den allmänna nöden icke herskar annat än i enskilda penningeinträttningar, som icke kunna utgifva vidare lån åt enskilda lånesökande på grund deraf, att de icke kunna sälja sina värdepapper. Jag anser därför, att det icke vore att rätt väl motsvara det förtroende, landet lemnat sina representanter, att på grund af sådana tillfälliga förlägenheter söka lån i utlandet under en främmande slöja, föregifvande att det vore för jernvägarna, när det i verkligheten icke är så.

Jag tror mig på grund af hvad jag nu i största korthet anfört hafva mer än tillräckligt skäl att yrka bifall till Utskottets förslag i den ifrågavarande punkten.

Herr Ekman, Carl: Jag hade under alla förhållanden ämnat taga till ordet vid den nu föredragna punkten för att yrka bifall till den reservation, som jag jemte andre Utskottets ledamöter afgifvit, men jag har fått en ökad anledning att göra det efter det anförande, till formen högst fulländadt, som från statsrådsbanken blifvit afgifvet, men mot hvars innehåll jag måste rigta mig för att fritaga mig från allt ansvar för de följder, som kunna uppkomma på grund af ett beslut af Kammaren, fattadt med afseende till de åsikter, som i detta anförande yttrats.

Det är påkostande att nödgas uppträda gent emot den regering som jag haft den lyckan att vid många tillfällen kunna samverka med, men de stora intressen som genom Kammarens beslut i föreliggande fråga efter min uppfattning kunde riskeras, bjuda mig att, med fränseende från hvad jag eljest i följd af min ställning skulle hafva önskat, säga min mening öppet och oförtäckt. Den ärade regeringsledamot, mot hvilken jag vänder mig, har ställt i främsta rummet den ekonomiska frågan och uti det andra rummet samfärdselns intresse och har gjort detta på grund af det utlåtande, som föreligger. Jag beklagar, att i Utskottets betänkande den ekonomiska frågan har fått den främre platsen i motiven, i fall någon deraf anser sig berättigad till det antagande, att det skulle vara hufvudsakligen ur sådan synpunkt som Utskottet bedömt de afgifna motionerna. De motioner, öfver hvilka Utskottet haft att afgifva yttrande, afse i främsta rummet frågan, huruvida det kan vara önskvärdt och i så fall på hvad sätt det skulle kunna verkställas att staten öfvertoge flera enskilda jernvägar eller komme i en sådan ställning, att staten på deras trafikförhållanden kunde utöfva ett större inflytande än som nu är händelsen. Denna fråga är således den hufvudsakliga, och det är endast i följd af dess sammanhang med den ekonomiska ställningen i landet som Utskottet ansett sig böra, för åstadkommande af en fullständig utredning, yttra något äfven i denna del.

Jag ber nu att till en början få hålla mig vid frågan i hvad mån det kan vara en skyldighet för staten att söka utöfva ökad inflytande

*Inköp  
af enskilda  
jernvägar.*  
(Forts.)

på den samfärdsel inom landet, som besörjes genom jernvägarne, och jag tillåter mig då att få erinra derom, att det *aldrig* af representationen har förnekats, att icke det är ett statens intresse att sörja för samfärdseln medelst jernvägar, att staten för detta ändamål gjort stora uppföringar och sökt att bereda lättnader för många af de bolag, som bildats för anläggande af enskilda jernvägar. Till en början skedde detta derigenom, att staten lemnade lån på billiga vilkor, och det ligger temligen i sakens natur, att de bolag, som först bildades för att med understöd af lån af statsmedel anlägga jernvägar, byggde dessa jernvägar i de delar af landet, der den nya kommunikationsanstalten var af behofvet mest påkallad. Der var det äfven lättast att uppbbringa de största aktiekapitalen, och ehuru vi sett, att åtskilliga af de jernvägar, som på sådant sätt först kommo till stånd, genom enskilda bolags åtgöranden, likväl haft att kämpa, under de första åren af sin tillvaro, mot åtskilliga ekonomiska svårigheter, tyckes lyckligtvis den tidpunkt nu vara kommen, då alla farhågor för dessa bolags bestånd böra vara försvunna. Men i samma mån som de rikare delarne af landet fingo det mäktiga vilkor för utveckling uppfyllt, som ligger i jernvägarne, blef det en ökad anledning för alla de öfriga delarne af landet, som, innan de erhållit dessa lättnader i kommunikationer, funno sig urständssatta att täfla med de af naturen lyckligare lottade delarne af landet, att äfven skaffa sig detta medel för industriens och näringsarnes utveckling. Att det för de sist tillkomna bolagen således icke skulle blifva lika lätt att uppbbringa ett aktiekapital, som stod i samma förhållande till de lånta medlen som händelsen var med de först tillkomna bolagen, ligger äfven i sakernas natur. Emellertid har man — och jag kan i detta hänseende icke annat än erkänna, att jag gjort mig skyldig till ett misstag, då jag under föregående riksdagar trott, att det ej vore så farligt att understödja de sist tillkomna enskilda bolagen som jag nu funnit det vara — gifvit de enskilda bolagen koncessioner utan att begära några garantier hvarken i afseende å tillräckligt kapital för jernvägsbyggnadens utförande eller för framtida uppehållandet af trafiken. Försedda med sådana koncessioner hafva enskilde eller bolag sökt att på hvad sätt de kunnat uppbbringa erforderliga medel för jernvägars byggande, och så hafva företagen satts i gång utan att alltid hvilat på säker grund. Jag tror, att flertalet aktieegare har från början varit beredt på att aktiekapitalet kunde vara förlorat, men aktieegarne hafva hoppats, att om jernvägarne väl funnes, så skulle de väl lemna åtminstone så pass stor inkomst, att den försloge till betalning af annuiteterna på de upplånta penningarne, och att det i värsta fall skulle blifva obligationsinnehafvarnes omsorg att sörja för att trafiken uppehöles. Kunde man hängifva sig åt förhoppningen att det skulle komma att så gå, vore det må hända icke så farligt med samfärdseln, som nu besörjes genom en del enskilda jernvägsbolag, men när det icke finnes något *åliggande* för obligationsinnehafvarne att sörja för trafikens uppehållande, då en gång ett bolag ser sig urständssatt att betala annuiteterna på de upplånta medlen, hvad kan då inträffa? Jo, att ett sådant bolag gör konkurs och att obligationsinnehafvarne icke genast äro beredda att öfvertaga trafiken på jernvägen, i synnerhet som bolaget för annan dess skuld pantsatt sin



materiel. Det skulle icke förvåna mig, om innehafvare af ett sådant bolags obligationer, angelägna att åt dessa bereda så högt värde som möjligt, sökte att af innehafvarne af de industriella anläggningar och näringar, som måste betjena sig af samma jernväg, framtinga ett i form af tillskott lemnadt understöd åt jernvägen, hvarigenom obligationskapitalet icke ginge förloradt, och om innehafvarne af obligationerna, för vinnande af detta mål, under obestämd tid skulle låta inställa trafiken, hvad inträffade då? Jo, att verkningarne af en jernvägskris, ett inställande af jernvägstrafiken komme att sträcka sig så vida omkring till landets industri och näringar, att, jag vågar påstå, ingen kan beräkna följderna deraf. Att under sådana förhållanden, då regeringen har lemnat, utan någon anmärkning från den andra statsmaktens sida, koncessioner till jernvägars byggande utan någon garanti för jernvägstrafikens uppehållande, det måste vara en skyldighet för staten att, så vidt ske kan, söka förekomma de menliga följderna af en sådan händelse, det vågar jag påstå. Hade icke detta varit af statsmakterna förut erkänt, så lærer väl ej heller det kraftiga understöd åt enskilda jernvägsbolag blifvit lemnadt, som åtskilliga sådana redan erhållit.

Men äfven ett annat skäl finnes hvarför statens eget intresse kräfver att något göres, och det skälet ligger deri, att genom inträffande af sådana förlägenheter, som jag nu talat om, minskas icke blott den inkomst, som staten bör låta det vara sig angeläget att kunna påräkna utaf industrien och näringarne och som under normala förhållanden är att derifrån beräkna, utan äfven i betänkelig mån den inkomst för statens stambanor minskas, som genom enskilda jernvägar tillföres stambanorna. Jag vågar således tro, att icke blott ur synpunkten af landets allmänna välbefinnande, utan också ur synpunkten af hvad statens eget intresse fordrar, då det måste vara önskvärdt att icke statens inkomster allt för mycket sjunka, det är att önska, att staten träder emellan, der sådana olyckor kunna vara att befara, som jag nu sökt skildra.

Då gäller det, efter min uppfattning, att närmast tillse, huruvida detta kan af staten göras utan att staten behöfver att derpå lida någon förlust. Enligt mitt förmenande kan det ske, och bästa beviset derfor ligger just i de siffror, som Utskottet anført och som visa, huruledes landets förmögenhet under de senaste 20 åren tillväxt. Ty såsom en tillväxt i landets förmögenhet måste anses de belopp, som af landets egna tillgångar blifvit fästade i de jernvägsanläggningar, som finnas, så väl statens som de enskilda. Jernvägarne hafva kräft ett kapital af, i rundt tal, 360 millioner. För att åstadkomma detta kapital har staten upplånat intill slutet af år 1877 ett belopp af endast 180 millioner, och deraf inom landet  $23\frac{3}{4}$  millioner, motsvarande ungefär det belopp, hvarmed staten i låneväg understödt de enskilda jernvägarne. Men under samma tid har genom allmänna hypoteksbanken blifvit upptagna lån, dels i utlandet 86 millioner och dels inom landet 84 millioner. Hela upplåningen för staten och hypoteksbanken, utom och inom landet, stiger sålunda till ett belopp af 350 millioner, hvar till ytterligare torde böra läggas, då man vill göra sig reda för landets skuldsättning i sin helhet, det belopp af  $3\frac{1}{2}$  millioner, eller något mera,

*Inköp  
af enskilda  
jernvägar.  
(Forts.)*

*Inköp  
af enskilda  
jernvägar.*  
(Forts.)

som den 31 Mars innevarande år representerade bankernas skuld till utlandet. Det slutliga beloppet af landets skuldsättning utom och inom landet under de sista 20 åren är således 384 millioner. Men om vi se till hvad landet under samma tid besparat, utom det kapital som ligger fästadt i jernvägar, finna vi, att de belopp, som hos våra banker och kreditinrättningar voro den 31 sistlidne Mars inestående på deposition, utgöra 193 millioner, och enligt en uppgift, som vi för några dagar sedan fingo i ett Bevillnings-Utskottets betänkande, var vid 1875 års slut i sparbankerna inestående ett belopp af 134 millioner. Dessa besparingar jemte de 360 millioner som ligga i jernvägarne, minskadt med den utländska upplåningen, måste ju hafva uppkommit under de sista 20 åren såsom en besparing inom landet och vara de medel, som vi haft att röra oss med för landets utveckling. Vi finna då att hela upplåningen med endast 57 millioner öfverstiger beloppet af de på deposition och i sparbankerna inestående penningar. Tager man vidare i betraktande den tillväxt i förmögenhet, som uppkommit genom nya industriella anläggningar och genom förbättringar i vårt jordbruk under samma tid som dessa jernvägsanläggningar pågått, så — en hvar naturligtvis fritt att bilda sig en uppfattning om huru stort det kapitalet kan vara — tror jag, att man icke misstager sig mycket om man säger, att detta kapital är två gånger detsamma som är nedlagdt på jernvägarne. Jag tror således, att vi icke behöfva betrakta landets ställning såsom bekymmersam. Tvärtom är det min fulla öfvertygelse att de, som frukta att den hittills skedda upplåningen skulle hafva försatt landet i någon svårighet, väsentligen misstaga sig. Men det är icke att undra på, att en tillfällig förlägenhet någon gång kan uppstå, och det skulle mycket mera förvånat mig, om icke en sådan förlägenhet inträffat efter ett år sådant som det förra, då landet erhöi en så dålig skörd, att man nära nog kan kalla den missväxt, och då vidare, i följd af vissa yttre förhållanden, våra väsentligaste exportartiklar, jern och trä, dels äro svårsålda och dels betinga väsentligt lägre pris än under föregående år. Men om ställningen verkligen är sådan, som jag sökt skildra den och som jag tror den vara, nemligen att vi utan någon fara kunna genom upptagande af ett lån bota det onda, det vill säga hjälpa den närvarande förlägenheten genom att göra ledigt en del af det kapital, som genom allt för stor spekulation i jernvägsföretag under de föregående åren blifvit på längre tid fästadt, så tror jag, att det är en klok åtgärd, en åtgärd som af staten kan utan våda vidtagas och som bör vidtagas. Det är, efter min uppfattning, ett fullt legitimt sätt att staten i den allmänna samfärdselns intresse och för att bevara sina egna inkomster, verkställer en upplåning för att för samma ändamål, som hittills ofta skett, understödja enskilda jernvägsföretag. Ingen långifvare har någonsin ifrågasatt, att statens kredit skulle kunna lida derpå, att man lånar för att lägga ned penningarne i så produktiva företag som jernvägarne, och jag för min del är fullt öfvertygad, att om man lånar för detta ändamål, såsom reservanterne föreslagit — och jag bestrider att lånet upptages för något annat ändamål — kan det icke i någon mån skada statens kredit.

Sedan jag nu sökt framställa huru, efter min uppfattning, staten kan och bör här mellanträda, återstår att visa, huru denna hjälp bör

*Inköp  
af enskilda  
jernvägar.*  
(Forts.)

lemnas. Att det är af vigt, att staten mellankommer utan långt dröjsmål, ligger i hvad jag redan yttrat, då jag framhållit, att svårigheterna, som kunna uppkomma för jernvägarne och för staten, väsentligen äro att tillskrifva den dåliga skörden under föregående år och de för närvarande ogynsamma förhållandena för vår export. Att då, på sätt en motionär föreslagit, tillsätta en komité för att utreda hvilka af de enskilda jernvägarne i främsta rummet böra inlösas, det skulle medtaga allt för lång tid, och därför har det varit för Utskottet angeläget att tillse, huruvida icke det inflytande på den enskilda jernvägstrafiken, som reservanterne önskat att staten måtte komma att utföva, skulle kunna vinnas på annat sätt.

Vådorna för jernvägstrafiken ligga, såsom jag haft äran angifva, efter min uppfattning just deri, att det kan blifva ett uppehåll mellan det att ett jernvägsbolag ser sig nödsakadt att inställa sina betalningar och inman trafiken åter kan blifva upptagen. En sådan våda kan, enligt mitt förmenande, bäst och lättast förekommas just derigenom, att staten, såsom innehafvare af obligationer i ett sådant bolag, kan vid en sådan tidpunkt utföva ett mäktigt inflytande på bolagets förhållanden. Det är därför som jag trott, att ändamålet skulle kunna vinnas derigenom, att staten köpte obligationer, hvilka icke kunde för staten medföra någon förlust, i sådana bolag, der staten eger ett särskildt intresse att bolaget uppehålls och att, om bolaget i följd af ogynsamma förhållanden behöfver inställa sina betalningar, bolagets egendom icke öfverlättes till dess kreditorer. Jag anhåller, att de af Kammarens ledamöter, hvilka hysa betänkligheter i afseende å det af reservanterne föreslagna öfvertagande af obligationer, behagade fästa särskild uppmärksamhet vid hvad jag nu framhållit; ty, efter min uppfattning, bör detta i väsentlig mån vara egnadt att skingra deras farhågor, som tro, att bakom dessa 30 millioner skulle ligga inköp af de återstående 60 millioner i jernvägsobligationer, hvilka för närvarande torde finnas i landet, dels på bankernas och dels på allmänhetens händer. Af ett bifall till hvad reservanterne föreslagit följer alldeles icke, att staten skulle behöfva öfvertaga alla dessa obligationer. En del af jernvägsbolagens obligationer äro för öfrigt så goda och bolagens tillstånd sådant, att det alldeles icke kommer i fråga, att dess obligationer skulle behöfva köpas. Då jag nu talar om goda obligationer, menar jag dermed icke, att staten skulle träda emellan och köpa endast de dåliga eller köpa till ett sådant pris, att staten skulle göra förlust. Reservanterne hafva önskat, att i hvarje särskildt fall en noggrann utredning skall försiggå, och att något köp af obligationer icke skulle ske vid andra tillfällen än der det kunde finnas något särskildt intresse för staten att det bolag, hvars obligationer köptes, kunde hållas uppe eller der köpet af obligationer kunde vara en förberedande åtgärd för ett framdeles såsom önskvärdt ansedt köp af jernvägen.

Herr Chefen för Finansdepartementet yttrade, att i fall Riksdagen beslöte sig för att bifalla Kongl. Maj:ts proposition och Riksdagen vidare ville på en gång upptaga det lån, som fordras för norrländska jernvägens fortsättande, så skulle alla de ledamöter af Riksdagen kunna blifva tillfredsställda, som anse, att med afseende på den närvarande ekonomiska ställningen det vore önskvärdt, att en upplåning sker. Jag

*Inköp  
af enskilda  
jernvägar.*  
(Forts.)

har icke tillåtit mig att betrakta frågan ur denna synpunkt, utan jag har sökt att hålla mig till hvad samfärdseln genom jernvägarne bjuder, och jag har önskat, att landets ekonomiska ställning endast på det sättet skulle få en lättnad, som blefve en naturlig följd af de åtgärder, hvilka man anser det vara klokt och berättigadt att i samfärdselns intresse vidtaga. Men med anledning af den utaf Herr Chefen för Finansdepartementet framhållna fråga ber jag att få upplysa Kammaren derom, att genom en sådan upplåning, som den af honom här omnämnda, skulle man icke kunna räkna sig till ett större belopp än omkring 12,800,000 kronor. Det af Kongl. Maj:t beräknade lånebehovet är upptaget till 5,800,000 kronor; men efter den utgång, som frågan om det föreslagna kreditivet på Riksgäldskontoret för jernvägens materialförråd fått, och då jag antager, att Riksdagen icke vill frånträda sitt beslut i fråga om sättet för medels anskaffande till Hjelmarens sänkning, samt då vidare det anslag af 800,000 kronor till jernvägs-materiel, hvilket äfven skulle upplånas, blifvit nedsatt med 200,000 kronor, återstår, äfven om hvad Kongl. Maj:t begärt till Stora Bergslagsbanan blir af Riksdagen beviljad, icke något af Kongl. Maj:t beräknadt lånebehof större än 3,700,000 kronor. Lägges nu härtill den ena million, som Riksdagen beslutat skola under detta år utgå för norrländska stambanan och för hvilken en ökad upplåning torde kunna ske, emedan det förekommer i Kongl. Maj:ts proposition, att den norrländska jernvägen skulle komma att med en million öfverstiga den hittills beräknade kostnaden, och tager man vidare i beräkning de 600,000 kronor, som för jernvägsanläggningen till Värtan skola utgå under år 1880, så kommer man till ett sammanräknadt lånebehof af 4,200,000 kronor. Dertill bör ytterligare läggas den upplåning, som förr eller senare måste ske till betäckande af åtskilliga anvisningar, som Riksdagen gjort på Riksgäldskontoret utan att lemna fullmäktige i Riksgäldskontoret uppdrag att därför verkställa någon upplåning, och denna upplåning går till ett sammanräknadt belopp af 8,590,000 kronor. Men på det viset kommer man ändock icke till en upplåning af mer än 12,890,000 kronor. Huruvida det nu kan vara lämpligt att under närvarande tider komma och bjuda ett *utländskt* lån på 12 eller 13 millioner — inom landet lärer det icke kunna upptagas — och förmodligen då såsom en ny emission på 1875 års lån, det vill jag låta vara osagdt. Mig förefaller en sådan åtgärd icke särdeles önskvärd.

Vidkommande slutligen hvad Herr Chefen för Finansdepartementet yttrat derom, att Riksdagen, om den ville afhjelpa den ekonomiska förlägenheten, kunde lemna en vidsträcktare fullmakt åt styrelsen för Riksbanken att i händelse af behof upptaga ett lån för att dermed understödja industrien, får jag beklaga, att sådana ord blifvit yttrade. Jag tror icke, att ställningen är sådan, att vi behöfva vidtaga några dylika åtgärder. Det behöfdes år 1857, men jag hoppas, att ställningen inom landet nu icke är sådan, att en dylik åtgärd skulle vara behöfzig. Det vore det sätt af alla, genom hvilket svenska staten mest skulle skada sin kredit.

Herr Talman! Jag anhåller om proposition på bifall till den af mig med flere utskottsledamöter anförda reservation.

Herr Reutersvärd: Jag ber att till en början få komplimentera Herr Hammarhjelm för det stora förutseende, han visade för 4 månader sedan, då han afgaf den motiou, som nu föreligger till behandling. Redan då var visserligen den tryckta penningställningen eller krisen här i landet ganska känbar, men dock icke så, att icke affärens nägorlunda gingo; det fans åtminstone *någon* efterfrågan, *någon* möjlighet för den större industrien att afyttra sina produkter, men, så vidt jag har mig bekant, har på den sista tiden all efterfrågan upphört, och jag vågar påstå, att för hvarje dag, som får gå på detta sätt, lider vår industri i alla dess grenar en stor förlust. Ännu hafva verkningarna icke trängt ned, men de skola göra det, om kraftiga åtgärder icke i tid vidtagas, och min öfvertygelse är, att följderna kunna blifva så svåra, att nästa Riksdag icke kan afhjelpa dem ens med 30,000,000 kronor. Herrarne må icke tro, att detta mitt och flera andras yttrande förestafvas endast af eget intresse. Det är visserligen sant att det är den större affärsverksamheten, tillverkarna af våra bästa exportartiklar, som nu må hända mest sitta emellan, men vi hafva icke till vana att i oträngdt mål framlägga våra bekymmer hvarken till Riksdagen eller Regeringen. Jag har sjelf upplefvat 3 eller 4 ganska genomgående kriser, men man har icke derunder afhört någon klagan vare sig från bruksegarne eller de större industriidkarne. Men jag vågar påstå, att nu är förhållandet sådant, att man icke kan stå till svars med att icke åtminstone uttala sina åsigter i saken. Det må vara, att, såsom jag hoppas, hela denna Kammare är i den lyckliga ställning, att en kris, om än aldrig så genomgående, icke skall medföra någon *nöd* för oss, och hvarken jag eller någon annan har påstått, att någon *nöd* finnes i landet, ty dermed menar man väl, att hela folket befinner sig i det tillstånd, att de sakna bröd för dagen, men den tidpunkt, då sådant kan inträffa, är må hända icke så långt aflägsen. Låt den ena industrigrenen efter den andra tyna bort och lemna sina hundra, ja tusentals arbetare utan sysselsättning och inkomst, och jag frågar, om icke nöden då kan anses stå för dörren. Jag skulle hafva velat till alla delar instämma i reservanternes förslag, om de hade sammanfört de tre särskilda motionerna, Herrar Hammarhjelm, Reuterskiölds och Dicksons, i en enda punkt eller rättare ett moment, men jag har till min ledsnad sett, att reservanternes förslag sönderfaller i tre moment, och äfven med en viss ledsnad hört en ledamot af Stats-Utskottet yrka på, att man skulle afslå just det moment, som egentligen kan sägas utgöra svar på motionerna. Ty mom. A innehåller icke svar på någon af dessa motioner, men mom. B är deremot ett sådant svar, ehuru der icke omtalas någon viss jernväg, emedan man velat lemna åt regeringen att efter pröfning inlösa så beskaffade jernvägar, som kunna med fördel ingå i statens stambanesystem. Motionären om inköp af Hallsberg—Motala—Mjölby jernväg har visserligen begärt, att denna fråga skulle särskildt komma under pröfning, men lika med Friherre Klinckowström anser jag, att då hela andra punkten med dess 3 moment är föredragen och svaret på Herr Reuterskiölds motion ligger i mom. B, särskildt proposition angående hvar och en af Herrar Reuterskiölds och Dicksons motioner icke kan framställas. Emellertid, medan jag talar om denna jernväg, ber jag att få uttrycka den förhoppning, att

*Inköp  
af enskilda  
jernvägar.  
(Forts.)*

*Inköp  
af enskilda  
jernvägar.*  
(Forts.)

Riksdagen visserligen främst ville bifalla hvad Utskottet i det hela föreslagit, men äfven lägga särskild vikt på och uttrycka såsom sin mening, att Hallsberg—Motala—Mjölby-banan bör af staten inlösas, och detta därför att den, såsom vid flera tillfällen förut blifvit anmärkt, står i ett alldeles exceptionelt förhållande. Den är  $9\frac{1}{3}$  mil lång och har icke erhållit det ringaste vare sig statsanslag eller lån, utan är byggd dels med tillskjutna kapital och dels med upplånta medel. Banan har beklagligtvis äfven kommit i den säregna ställning, att dess egare är en sorts solidariskt bolag, som gör det till den grad svårt för kommunen och enskilde, som hafva med banan att skaffa, att man icke kan se någon lösning på svårigheterna. Jag har nyligen läst i en tidning från denna ort, att man i en persons konkurs ämnade bevaka 5,000,000 kronor, på den grund att han stod solidariskt med i detta bolag. Hvertill skall det leda, om i hvarje konkurs, hvarje sterbhus sådana anspråk göras? Fastän här kan sägas vara ett lokalt intresse i fråga, anser jag dock just på grund af de förhållanden, jag nu vidrört, det vara statens skyldighet att så fort som möjligt träda emellan.

Jag vill derjemte påpeka, att hela denna jernväg är byggd med den aldra största soliditet. Med undantag af några skålpunds vikt på skennorna är samma material användt som på statens jernvägar, och en del är till och med belagd med stålrails. Alla byggnader äro uppförda med samma omsorg som de på statens jernvägar. Och nu är man villig att sälja banan för ett pris af ungefär 60 procent af hvad statens banor kosta. Denna jernväg skulle — det är min fulla öfvertygelse — i statens hand lemna ett särdeles godt ekonomiskt resultat, hvaremot det är helt naturligt att den nu icke kan bära sig, därför att bolaget, i saknad af medel, har de största svårigheter att uppehålla trafiken. Till bolagsstämman har framställning gjorts om tillskjutande af medel för att köpa lokomotiv och vagnar, men förgäfves! Dessutom måste bolaget ställa sin trafik och sina taxor så, att staten förlorar derpå, och i sjelfva verket förhåller det sig så, att staten konkurrerar med denna jernväg och den med staten. När nu dertill lägges, att denna jernväg bildar genaste vägen för mellersta och södra Sverige till Karlsborgs fästning, kan den äfven ur militärisk synpunkt vara af stor vikt, och jag tror ej att ett bifall till förevarande framställning skulle innebära något farligt prejudikat, ty ingen vill ju fräntaga Riksdagen och regeringen pröfningsrätt af hvarje dylik fråga. Ett uppskof med hjälp skulle må hända vara mer än bolaget kunde bära, och hvad blir följden, om bolaget icke kan honorera sina annuiteter? Jo, att jernvägen måste på ett eller annat sätt realiseras. Staten har sagt, att den icke vill köpa jernvägen; något enskildt svenskt bolag skulle förmodligen icke kunna göra det, utan ett utländskt bolag blefve egare af banan. Jag frågar: vore det ej olyckligt om en jernväg med detta läge komme i ett utländskt bolags händer?

I afseende på de beräkningar, som angående denna jernväg blifvit gjorda, ber jag att få säga några ord.

Herr Adelsköld yttrade, att om staten köpte denna jernväg, skulle staten årligen få betala 20 procent, eller det tillskott, som aktieegarne under sista året olyckligtvis måst betala. Men man måste taga i beaktande, att med dessa 20 procent förhåller det sig så, att en del

af aktieegarne redan voro i den ställning, att de ej kunde fullgöra sin betalningsskyldighet, hvarför de öfriga nödgats betala så mycket mer, och derjemte ingå i dessa 20 procent äfven annuiteter.

*Inköp  
af enskilda  
jernvägar.  
(Forts.)*

Friherre Klinckowström gjorde också en sorts värdering på denna jernväg, nemligen efter den ränta den nu gifver. Ja, då tror jag att det vore klokast af aktieegarne att helt simpelt rifva upp hela jernvägen, ty dess kapitalvärde kunde knappast blifva mindre då efter Friherre Klinckowströms sätt att beräkna. Och i fråga om de jernvägar, som icke gifva någon ränta alls, utan kräfva tillskott, skulle staten kan hända hafva betaldt för att öfvertaga dem? Säga hvad man vill så är dock sant att, jernvägar må vara anlagda med mer eller mindre klokhet, så komma de dock förr eller senare till heders för landet.

I nästan alla dylika frågor, som hittills förekommit, har jag voterat nej, men i denna fråga anser jag det vara statens skyldighet att träda emellan, då den kan göra det utan förlust. Ty det är skilnad för staten och för den enskilde att i dessa tider låna penningar; den enskilde kan ju få betala ända till 10 procent och staten kanske 4½. Blott denna skilnad i ränta besparar landet ett kapital, som väl uppväger olägenheten af att staten upplägger ett lån på 30,000,000 kronor. Jag vågar också påstå, att, lede jordbruksnäringen i denna stund samma betryck som de andra näringarna, skulle sinnesstämningen för denna fråga vara helt annan inom Riksdagen. Men nu tror man, att det är ett fåtal som lider, och anser att det därför icke betyder så mycket.

Jag skall icke tillåta mig att ingå i något bedömande af det yttrande, som här blifvit fäldt från statsrådsbanken, men kan endast förklara det derigenom, att, såsom jag förut nämnde, de industrigrenar, som lida mest af den nuvarande ställningen, icke hafva för vana att i oträngdt mål klaga sin nöd; men det är dock icke blott en och annan enskild, utan landets bästa industrigrenar, som nu lida betryck, hvilket jag hoppas andra talare skola vitsorda.

Slutligen, och då jag föreställer mig, att särskild proposition icke kan framställas på Herrar Dicksons och Reuterskiölds motioner, tager jag mig friheten hos Herr Talmannen anhålla om proposition på följande förslag:

Att Herrar Hammarhjelm, Reuterskiölds och Dicksons motioner må på det sätt bifallas, att Riksdagen ställer till Kongl. Maj:ts förfogande ett belopp af trettio millioner kronor, att användas dels till inköp för statens räkning i främsta rummet af Hallsberg — Motala — Mjölby jernväg till ett pris af högst 590,000 kronor per mil, äfvensom af andra redan fullbordade enskilda jernvägar, hvilka antingen sammanbinda stambanor sins emellan eller i öfrigt äro med statsbanor förenade samt finnas för ändamålsenligt ordnande af jernvägstrafiken på stambanorna lämpligen böra för statens räkning förvärfvas och kunna till skäligt pris erhållas, dels ock, i den mån sådant pröfvas med statens fördel förenligt, till öfvertagande af obligationer, utfärdade för anläggning af redan fullbordade enskilda banor eller bandelar af ofvan omförmälda beskaffenhet.

Inköp  
af enskilda  
jernvägar.  
(Forts.)

Grefve Hamilton: Då jag begärt ordet i denna viktiga fråga, skall jag undvika att tala om den finansiella ställningen vidare än att jag, såsom ledamot af styrelsen för allmänna hypoteksbanken, anser mig böra nämna, att de låneansökningar, som från hypoteksföreningarna inkommit och icke kunnat af hypoteksbankens styrelse beviljas, uppgå till ungefär hälften af hvad som här blifvit uppgifvet. Att jag i år icke yttrar mig i den finansiella frågan har sin grund deri, att de motioner, som nu af Riksdagen behandlas, icke angå den finansiella frågan, icke i ringaste mån beröra den och således icke från Riksdagens sida ur den synpunkten fordra något svar, och för det andra derför, att jag anser en öfverläggning om denna icke af motionerna framkallade fråga vara mer skadlig än gänelig, helst man lätt förstår att, då en Konungens rådgifvare yttrar sig i en sådan fråga, han i sjelfva verket icke kan säga *allt* hvad han vet, och att så var förhållandet i dag, tager jag för alldeles afgjort.

Då jag således håller mig endast till motionerna och Utskottets deröfver afgifna utlåtande, så har någon betänklighet vid den första punkten hos mig uppstått deraf, att den besvarar något, hvarpå motionärerne icke begärt svar, att jag således kan draga i tvifvel huruvida denna punkt blifvit från reservanterne vederbörligt framställd. Men denna fråga öfverlemnar jag uteslutande åt Herr Talmannens pröfning och skall, under antagande, att proposition på första momentet verkligen kan framställas, derom säga några ord.

Att jernvägsanläggningar och trafikens underhållande på jernvägarne är något mer än ett enskildt intresse och verkligen af stor allmän vikt, det har så många gånger från Riksdagens sida blifvit erkänt, att vi icke behöfva derom tala. Man har också i ganska vidsträckt skala sökt att åstadkomma dessa jernvägsanläggningar dels derigenom, att staten för sin egen räkning byggt jernvägar, dels och derigenom, att staten med lån eller med direkt anslag understödt jernvägar, som af enskilda blifvit anlagda. Men om detta varit berättigadt ur statens egen synpunkt och icke blott för att hjälpa de enskilde, kan jag icke se att det kan vara mindre berättigadt att understödja jernvägar, som deraf äro i behof, dels genom att inlösa af enskilde anlagda jernvägar och dels genom att inköpa deras obligationer sedan jernvägarne redan äro färdiga, emedan det kan hända, att ett bolag lyckats utföra sitt arbete med till en del upplånta medel, men icke kunnat afsätta sina obligationer, utan nödgats taga temporära lån, hvilka i en tid, då penningar antingen äro dyra eller alldeles icke kunna fås, uppsägas och sålunda må hända tvinga bolaget att upphöra med sin verksamhet, sedan jernvägen redan kommit i gång och gjort den nytta och framkallat den industri, som dermed varit afsedd. Sjelfva den metod, som reservanterne föreslagit, anser jag således icke vara stridande mot den grundsats, som förut inom Riksdagen gjort sig gällande. Den skulle blifvit origtig endast i det fall, att den framkallade alldeles oberättigade anspråk eller att staten för att hjälpa dessa enskilda bolag måste göra uppoffringar, större än hvad saken var värd. I detta fall lemnar reservanternes förslag efter min mening något öfrigt att önska, emedan der förekommer ett uttryck, hvars betydelse jag icke rätt förstår, men som kanske är så elastiskt, att det skulle



kunna framkalla tvifvel huru goda de obligationer skola vara, som staten skulle inköpa. Det står nemligen:

»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». Man kan väl möjligen hoppas på en ökad trafikinkomst genom anläggning af jernvägar, som ansluta sig till statsbanorna, men att det skulle uppstå en relativt högre trafikinkomst för staten derigenom, att den besörjde en trafik, som eljest skulle besörjas af enskilde, kan jag icke förstå, lika litet som de »särskilda vilkoren» äro för mig något så klart, att jag kan derpå grunda något bifall till förslaget. Skulle denna punkt bifallas, anser jag att den borde lyda helt enkelt: »börande vid sådant öfvertagande priset bestämmas med fästadt afseende å banornas hittills hafda trafikinkomst».

Då finnes en beräkningsgrund för obligationernas värde och då kunde man icke befara, att allt för mycket obligationer skulle till staten hembjudas och kunna af staten på detta vilkor inköpas.

En annan anmärkning, som jag har mot reservanternes förslag, är att beloppet af 30,000,000 kronor väl kan vara riktigt, men att reservanterne icke för Riksdagen i någon måtto tillkännagifvit huru de kommit till detta belopp. Det vore önskvärdt att af någon af reservanterne derom erhålla upplysning. Men under antagande, att detta belopp 30,000,000 från deras ståndpunkt vore riktigt, ville jag i alla händelser nedsätta beloppet för att hafva 5,000,000 reserverade för punkten B, då nemligen reservanterne förutsatt, att dessa 30,000,000 skulle vara tillräckliga både för punkterna A och B och jag för ingen del vill utsträcka den utgift, som på punkten B kan belöpa, till mer än de 5,000,000, hvilka skulle högst fordras för inlösen af Hallsberg—Motala—Mjölby-banan. Att jag särskildt fäster mig vid denna bana, är icke af något specielt intresse, eller därför att jag icke anser att det kan finnas andra banor, som staten med skäl kan inlösa. En sådan bana vill jag i förbigående nämna att jag anser Köping—Hult-banan vara, om hvars inköp Kongl. Maj:t en gång afgifvit proposition, hvilken beklagligen afslogs. En annan sådan bana är Sundsvall—Torpshammar-banan, hvilken jag anser vara af den beskaffenhet, att staten framdeles kan hafva fördel af att ega den. Men derom är nu icke fråga, och jag vill i alla händelser förbehålla Riksdagen full handlingsfrihet med afseende på de framställningar, som i sådant hänseende kunna komma att göras. För närvarande är icke någon sådan framställning gjord och jag kan således icke taga dessa ämnen i vidare betraktande. Deremot är frågan om inlösen af Hallsberg—Motala—Mjölby-banan genom en motion framstild, och jag tror, att om staten någonsin icke blott kan hafva fördel af men pligt att inlösa en bana, är det just denna. Fördelen skulle bestå i banans läge, hvilket gör, att jag tror det vore af stor vigt för staten att trafikera den med samma materiel som statens öfriga banor och att staten icke genom denna banas tillvaro för-anledes att rubba de taxor, som i allmänhet på statens jernvägar äro gällande. Såsom frågan nu står, då staten täflar med Hallsberg—Mjölby-banan, försvårar det möjligheterna af vinst för båda banorna,

*Inköp  
af enskilda  
jernvägar.  
(Forts.)*

*Inköp  
af enskilda  
jernvägar.*  
(Forts.)

verkar till förminskning af statens inkomster och verkar förstörande för den enskilda banan. Denna bana är också af den beskaffenhet, att dess möjliga köp af utlänningar, till följd af att banan råkade i konkurstillstånd, skulle efter mitt förmenande vara en ganska betänklighändelse för staten. Att midt i landet hafva en bana, som sammanbinder vigtiga delar af stambanorna, i utlänningars händer vill jag icke, att vi skola äfventyra. Detta således i afseende på statens fördel att köpa banan. Men jag anser, att staten också har någon pligt att göra det. Jag vill icke ingå i något bedömande, huruvida det ur juridisk synpunkt må vara ett större eller mindre fel att i bolagsordningen stadga, att i detta aktiebolag hvarje ledamot skulle vara skyldig att, oberoende af särskildt ingångna förbindelser, pro rata med de öfriga bidraga till de ökade utgifter, hvartill egandet af aktier kunde föranleda. Är det ett fel, så var det i första hand visserligen regeringens, som medgaf sanktion åt denna bolagsordning, men också Riksdagens, som icke anmärkt ett sådant förfarande från regeringens sida, utan efter verkställd granskning af statsrådsprotokollen gifvit Konungens rådgifvare decharge; och Riksdagen har derigenom iklädt sig samma ansvar, som under andra förhållanden bort hvilat på regeringen. Till följd af det omnämnda förfarandet — det må nu hafva varit mer eller mindre riktigt — uppstå emellertid sådana omständigheter, att personer omedvetet riskera allt hvad de ega och hafva; och när man redan ser, hvilka svårigheter uppkommit för utredning af sterbhus efter personer, som varit egare af sådana aktier; och då man vet, att personer i ganska god ekonomisk ställning hotas med ruin derför att de kunna krävas för all den brist, som uppstår för detta bolag hvarje år, så är detta, enligt min uppfattning, en sådan samhällsolägenhet, som jag tror att Riksdagen har skäl att undanröja, åtminstone så vidt det kan ske utan någon uppoffring från statens sida. Den andra punkten anser jag således endast böra innehålla ett bifall till den af Herrar A. Reuterskiöld och Dickson väckta motion, men afslag å hvad i öfrigt om inköp af enskilda banor blifvit föreslaget. Jag tror att med dessa båda förändringar har Utskottets förslag icke erhållit en utsträckning, som för framtiden innebär något vådligt prejudikat, men uppfyller en billig och naturlig önskan, utan att staten skulle betungas med en framtida utgift, som icke motsvarades af de fördelar, staten derigenom skulle vinna.

I afseende på denna andra punkt torde naturligtvis dess redaktion vara beroende af den redaktion den första punkten kan få; och det vore således önskvärdt, om Kammaren nu kunde särskildt besluta öfver den första punkten och särskildt öfver den andra, det vill säga först besvara Herr Hammarhjelm's motion och sedermera Herrar Dicksons och Reuterskiölds. Men skulle Herr Talmannen anse, att de båda punkterna böra på en gång föredragas, måste man naturligtvis vara beredd på en sådan redaktion af den andra punkten, att den kan användas för hvilket fall som helst. Jag har derför tänkt, att denna punkt skulle kunna erhålla följande lydelse: »att ett belopp af fem millioner kronor ställes till Kongl. Maj:ts förfogande, för att, om Kongl. Maj:t finner sådant lämpligt, användas till inköp af Hallsberg—Motala—Mjölby jernväg; börande priset bestämmas så, att staten å det för jernvägens inköpande använda kapital kan påräkna nöjaktig ränta». Jag

har formulerat detta så, på det att Kongl. Maj:t må kunna taga i betraktande icke blott den inkomst, som direkt af Motalavägen skulle kunna erhållas, utan äfven den ökade inkomst, staten skulle kunna få af dess egna jernvägar, om de icke hade den enskilda banan till medtäffare. I ett sammanhang blir således mitt förslag, att Kammaren behagade bifalla den första punkten, med förändring af siffran från 30 till 25 millioner och med uteslutande af de ord jag redan anmärkt, och den andra punkten i enlighet med det redaktionsförslag jag nyss uppläst.

*Inköp  
af enskilda  
jernvägar.  
(Forts.)*

Herr Reuterskiöld, A.: Redan för fem år sedan, då jag ännu var aktieegare i Hallsberg—Motala—Mjölby jernvägsaktiebolag, hvarifrån jag likväl snart afgick, då jag icke kunde göra mina åsikter hos de maktegende inom bolaget gällande, väckte jag förslag om att denna bana borde af bolaget hembjudas till staten, enär jag ansåg, att den egentligen från början bort vara en statens bana. Banan var då ännu icke fullt färdig och mitt förslag gick ut på, att bolaget skulle hembjuda banan till staten mot vilkor, att få sina kostnader ersatta; och med det anseende denna bana då hade, tror jag, att det icke skulle hafva ansetts för någon dålig affär för staten. Icke heller var detta förslag något tomt hugskott af mig, ty innan jag kom fram med mitt förslag, hade jag derom rådgjort med personer, fullt kompetente att bedöma saken, så väl inom trafikstyrelsen som regeringen; och dessa ansågo lika med mig, att det för staten och trafikeringen af dess banor skulle vara af en väsentlig fördel, om denna bana kunde för en billig köpeskilling komma till statens disposition. Detta förslag framlades vid bolagsstämma, men de maktegende ville icke godkänna detsamma, enär de, likasom många andra, ansågo affären vara så utmärkt, att de icke ville afstå banan. Med några få ord torde jag få anföra mina skäl, hvarför jag då ansåg och fortfarande anser, att denna jernbana bör tillhöra staten.

Blott en blick på kartan visar, att denna bana bör tillhöra staten. Den sammanbinder 2 för att icke säga 3 stambanor med hvarandra, nemligen östra och vestra samt Hallsberg—Örebro-banorna. För öfrigt är den af samma spårvidd, som statsbanorna, och skenornas tyngd är ungefär densamma. Den uppfyller, hvad soliditeten beträffar, alla de för statens banor föreskrifna vilkor. Stationshusen äro, med undantag af ett, uppförda af sten, de banan tillhöriga broar äro af jern, deribland 2 betydliga öfver Motala ström och Göta kanal. Således äro i dessa hänseenden de fordringar staten ställer på sina banor helt och hållet uppfyllda, men det gick icke för sig att få denna bana till statsegendom, då bolaget afslog min framställning derom, och detta har sedermera visat sig vara olyckligt, då bolaget fått lägga ned mycket penningar, utan att få någon ersättning, utan tvärtom fått öka utgifterna, ett år med ända till 20 procent.

Jag återkommer nu till de skäl, hvarför jag anser banan böra vara en statens egendom. Den sammanbinder, såsom sagdt, tre banor och den förkortar afståndet från Norge och Vermland till de södra orterna med 1 à 2 mil och förkortar afståndet från det norr om Hallsberg liggande landet med omkring 7 mil öfver Falköping samt omkring

*Inkop  
af enskilda  
jernvägar.  
(Forts.)*

9 mil öfver Katrineholm. I strategiskt afseende är denna bana af högsta vikt, såsom liggande inne i landet, 8 mil från hafskusten och skyddad för hvarje öfverrumpling; dertill berör den vid Motala ett af våra viktigaste vattendrag, Vettern, midt för vår största fästning, Karlsborg, skär Göta kanal och underlättar transporten af trupper, krigsmateriel och förnödenheter.

I afseende på den finansiella sidan af saken kan jag meddela följande upplysningar. Banans anläggningskostnad har vid 1876 års slut uppgått till 6,517,355 kronor, och i detta belopp äro äfven inberäknade räntorna under byggnadstiden, hvilka icke upptagas vid statens jernvägsbyggnader. Kostnaden för dessa senare uppgick, detta oaktadt, vid 1876 års slut till 1,064,825 kronor 44 öre per mil. Banans rörliga materiel utgöres af 8 lokomotiv, deraf dock endast 6 för närvarande användas, emedan de 2 öfriga anses olämpliga, men de lära dock genom en icke så särdeles dyrbar reparation kunna förändras till ändamålsenligare konstruktion; vidare 15 personvagnar, 3 bagagevagnar med uppvärmningsapparater, 154 godsagnar, tillverkade vid dåvarande Södertelge fabrik. Hela rörliga materielen är bokförd till ett pris af 808,904 kronor 15 öre.

Banans inkomster hafva enligt trafikstyrelsens underdåniga berättelser utgjorts af:

År 1874, passagerare .....	87,608 personer.
» 1876 » .....	125,231 »
» 1874, gods .....	1,204,897 centner.
» 1876 » .....	1,896,089 »
» 1874, kreatur .....	3,461 stycken.
» 1876 » .....	11,794 »
» 1874, bruttoinkomst .....	281,470: 90.
» 1876 » .....	399,829: 98.
» 1874, netto .....	117,271: 06.
» 1876 » .....	171,342: 26.

Häraf synes att banans verksamhet under dessa tre år förökats med omkring 50 procent. Det sista året var naturligtvis sämre, såsom på alla andra banor, men det är all anledning att tro, att den bör vidare kunna utveckla sig och lemna ett nöjaktigt resultat.

Banan har mycket dåligt rykte derför att aktieegarne fått göra opphörliga tillskott, men det är icke underligt, då de förutom räntorna betala 2 procents amortering. För öfrigt visar en jämförelse med andra enskilda banor, att af trafikerade 35 enskilda banor, 18 lemnat större och 15 lägre inkomst. På samma sätt ställa sig omkostnaderna: 20 hafva högre, 14 lägre utgiftsprocent. Sjelfva aktiekapitalet var för litet, blott 21 procent af anläggningskostnaden, hvilket härledde sig från för lågt beräknadt pris för byggandet. Men bolaget hade vänt sig till en den tiden högt ansedd ingenjör, och det befans likväl sedermera, att kostnaderna, sådana de voro upptagna i hans förslag, ökades med 50 procent. Det sorgliga ligger deri, att en hop enskilda och kommuner, som så godt som mot sin vilja blifvit indragna i bolaget, måste betala så höga utskylder, att till exempel en tjänsteman vid Göta kanal, enligt hvad han för mig uppgifvit, fått be-

tala hela sitt första kvartal, utom 28 kronor, i utskylder. Detta kan icke fortfara utan att det skall blifva allt för kämbart för dem. Skulle det, med de bolagsregler, som nu äro, blifva svårighet att af en del aktietecknare få in bidrag, så blifva de återstående helt och hållet ruinerade. Det vore därför mycket lyckligt, om Riksdagen behjertade dessa ömmande omständigheter och godkände den af mig väckta motion, så att staten finge inköpa banan. Inköpspriset skulle utgöra omkring 5,000,000 kronor. År 1876 visade banan en nettobehållning af 171,342 kronor 26 öre eller  $3\frac{1}{2}$  procent af nyssnämnda summa. Antagligen skulle banan i statens hand gifva betydligt förökad rörelse och inkomst. Man måste nu vara underkastad en täflan med staten och i det fallet kommer den svagare till korta.

På grund af hvad jag nu haft äran anföra, får jag vördsamt anhålla, att Kammaren måtte, med afslag å Utskottets betänkande, bifalla min motion eller »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 inbetaldt aktiekapital och derutöver, 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.»

Som tiden nu var långt framskriden och 10 ledamöter anmält sig för att vidare yttrande i frågan afgifva, uppskötts öfverläggningen till eftermiddagens sammanträde, och åtskildes Kammaren kl.  $\frac{1}{4}4$  e. m.

In fidem  
O. Brakel.