

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1878. Första Kammaren. N:o 45.

Fredagen den 17 Maj.

Kammaren sammanträdde kl. 7 e. m.

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

Fortsattes öfverläggningen om 2:dra punkten i Stats-Utskottets utlåtande N:o 63.

*Inköp af enskilda jernvägar.
(Forts.)*

Herr Nordenfelt: Enär det af flere talare blifvit påstådt, att Herr Hammarhjelm's motion icke gifvit anledning till det förslag, reservanterne framställt om att inköpa obligationer, skall jag be att få först derom säga några ord. Denna motion innehåller, bland annat, utredning derom, att betydliga inhemska kapital blifvit nedlagda i våra jernvägsanläggningar jemte önskan att afhjelpa åtskilliga af de svårigheter som deraf följt; den framställer, hurusom de vexlande tariffbestämmelserna medfört olägenheter vid samtrafik banorna emellan, hurusom staten borde med ökad kraft ingripa i jernvägsväsendet för att göra jernvägarne så fruktbarande för landet som möjligt, och hurusom det vore lämpligt att jernvägarne förenades i statens hand, för att ställas under samma tariff. Slutligen tillstyrker motionären, att för att vinna dessa och flera andra mål 30 millioner kronor skulle ställas till Kongl. Maj:ts disposition för inköp af enskilda jernvägar. Reservanterne hafva sökt ett något annat sätt att vinna de mål, som motionären afsett, och det är ju icke annat än hvad vi göra ganska ofta, då statsanslag begäres och Riksdagen svarar, att statsanslag erhålles icke, utan i stället endast lån. I Lag-Utskottet t. ex. föreslog en motionär att afhjelpa skogsbrist genom att befordra återväxt, och derpå svarade Utskottet, eller dess reservanter, att vi i stället borde medgifva förbud mot skogshygge. Detta tillhör sådana saker, som jag tror att man icke kan begränsa endast till »*verba formalia*», och jag hoppas derföre för min del, att Herr Talmannen icke skall finna något hinder emot att framställa proposition på reservanternes förslag.

Hvad nu beträffar Hallsberg—Motala—Mjölby-banan, så finnes åtskilligt, som talar för inköp af denna jernväg, och jag får erkänna, att jag vid första behandlingen af denna fråga var öfvertygad om att

*Inköp af en-
skilda jern-
vägar.*
(Forts.)

man skulle kunna besluta sig därför, men ju mera jag satt mig in i frågan, desto mera finner jag att det pris, som begäres, för närvarande är högre, än det som staten bör betala. Bolaget har en skuld af omkring fem millioner kronor, eller kanske något mindre, sedan amortering senast skett. Af denna skuld ligga 1,162,000 kronor uti sex procentobligationer, och det torde vid sådant förhållande vara skäl att staten köpte först obligationerna och sedan banan. Vidare är det icke så alldeles helt med denna banas trafikinkomster och utsigter för framtiden, ty det är egentligen blott ett år, som trafiken lemnat någorlunda god behållning. De första två åren var nettobehållningen mycket klen.

Så vidt jag kunnat iakttaga under de månader jag följt uppgifterna derom, äro inkomsterna snarare lägre i år än under det senaste året, hvilket naturligen är en följd af de tryckta förhållandena. Vid inspektionerna har visserligen uppgifvits, att banan är i fullgodt stånd och jag tviflar icke på, att den under vanliga förhållanden kan anses motsvara hvad man kan begära af en enskild bana, men kommer den i Trafikstyrelsens hand, är jag öfvertygad om, att vi snart skola nödgas lemna en million till byggnader och materielens förstärkande. Materielen torde nemligen vara otillräcklig och till en del mindre lämplig, rälerna något för svaga, vaktstugor finnas endast till hälften af det antal, som vid statens jernvägar fordras. Dessutom synes det icke finnas tillräckligt med bostäder för den personal, som Trafikstyrelsen anser nödvändig. Då man gör upp en beräkning öfver hvad en bana är värd i statens hand, så är det icke allenast nettobehållningen utöfver kostnaderna för trafiken och underhållet, som bör tagas i betraktande, utan det är äfven åtskilliga andra saker, hvarvid man måste fästa afseende, nemligen den nedsättning i taxorna, som skulle blifva en följd af att staten öfvertog banan, aföningsförhållandena, den större personalen och de större fordringar på bekvämlighet, hvilka skulle öka de löpande utgifterna, och slutligen den tillökning i byggnadskostnad och förlag, som skulle förekomma. Såsom ett exempel härpå vill jag anföra, att då statens jernvägar, lemnade från Byggnadsstyrelsens hand, kostat ungefär 127,000,000 kronor, så har Trafikstyrelsen utom ränteförluster på dessa jernvägar hufvudsakligen å stationer, byggnader, rörlig materiel och förlag nedlagt ytterligare 33 procent af deras ursprungliga kostnad, utan att sjelfva banorna blifvit i afsevärd grad förbättrade.

Jag vill icke klandra detta, ty jag tror, att det i viss mån varit nödvändigt, för att väl betjena allmänheten, och hoppas att detta kapital-utlägg åtminstone till större delen lemnar skälig ränta, men det visar sig häraf, att det kostar staten utöfver hvad det kostar enskilde att ega en bana, och att staten behöfver ett kapital utöfver hvad banan kostar i inköp. Dessa omständigheter hafva åstadkommit, att jag anser, att man icke kan betala hvad som nu begäres, och att göra ett lägre anbud synes mig nu icke vara lämpligt. Jag föreställer mig jernväg, att man kan köpa banan billigare, ty om banans fordringsegare, i händelse bolagets ekonomiska svårigheter växa, finge ett anbud af t. ex. 80 procent, så tror jag att de skulle taga i allvarligt öfvervägande, om det icke vore fördelaktigt för dem att till detta eller annat nedsatt

pris afyttra sina fordringar. Det förefaller mig således, som man, utan att yrka något obilligt, skulle kunna hoppas på ett nedsatt pris. Detta förhållande inleder mig på frågan, huruvida köp af obligationer icke i allmänhet skulle vara en helsosam förberedande åtgärd för att köpa enskilda banor. Om nemligen en bana, som staten har intresse och vilja att förvärfva, befinner sig uti ekonomiska svårigheter och fara är, att den kunde komma att hastigt inställa sina betalningar, samt Kongl. Maj:t har penningar i sin hand och gör ett anbud på största delen af obligationerna, så kan jag icke föreställa mig, att icke dessa obligationer skulle kunna köpas till skäligen nedsatt pris. Naturligtvis skall man icke köpa några få obligationer i en och några få i en annan bana, utan tillse, att man på en gång får större delen af den banas obligationer, som man vill förvärfva, och passa på tillfället att köpa, då sådant erbjudes till fördelaktigt pris. Det kunde då lätt hända, att staten gjorde en ganska god affär på en sådan operation. Det finnes många andra banor än Hallsberg—Mjölby-banan, som jag för min del icke skulle hafva något emot att staten köpte, om den finge dem för ett pris, som vore betryggande. Jag fordrar då icke, att staten *genast* skall få ränta på hvad den ger, men att man skall hafva stor utsigt eller säkerhet för att staten skall *snart* kunna få ränta på allt, som utgifvits.

Såsom Herrarna veta, har Kongl. Maj:t förut föreslagit att inköpa Köping—Hult-jernvägen, och jag beklagar, att detta förslag icke återkommit flera gånger; ty då hade det sannolikt gått igenom och då hade staten redan varit egare af denna bana. Vid det tillfälle, då förslag derom kom till Riksdagen, var riksdagen nära sitt slut, och då blef det helt hastigt afslaget. När det inträffat att banans obligationer icke lemnat ränta, hade ett anbud på dessa obligationer må hända funnits antagligt för innehafvarne deraf. De hålla sammanträden och klaga öfver att obligationerna falla i pris, då de utbjudas i marknaden, och det är sannolikt, att *då* ett fast anbud med guld i hand skulle för dem synas fördelaktigt.

Det finnes en annan bana, nemligen Köping—Tillberga—Sala-banan, som jag tror skulle vara fördelaktigt för staten att ega, ty genom att ega denna bana, Köping—Hult-banan och Hallsberg—Motala—Mjölby-banan, så hade man med statsbanor sammanbundit östra delen af landet med den norra samt likaledes den vestra med den norra. Äfven andra banor kunde det vara fördelaktigt att köpa för att stärka stambanans konkurrens med andra banor, men jag förutsätter icke, att någon bana skulle köpas under andra vilkor, än att man finge den till ett pris, som vore fördelaktigt, men äfven ett högt pris kan stundom lemna fördel genom inköpets inverkan på stambanornas egen trafik.

Grefve Henning Hamilton har gjort anmärkning emot ett yttrande af reservanterne, hvilket jag medgifver borde hafva varit litet mera förklaradt, men med den brådska, hvarunder detta betänkande uppsattes, har det inträffat att deruti inkommit satser, som icke blifvit tillräckligt motiverade, t. ex. »att inköp af obligationer skulle bestämmas med fästadt afseende å den ökning af statsbanornas trafikinkomst, som kunde uppstå genom ett ifrågakommande öfvertagande, till följd

Inköp af enskilda jernvägar.
(Forts.)

Inköp af enskilda järnvägar.
(Forts.)

af dervid fästade särskilda vilkor». Jag har för min del tänkt mig denna sak så, att staten icke skulle inköpa obligationerna af de nuvarande innehafvarne, utan köpa dem af bolagen, och bolagen skulle göra upp med de nuvarande innehafvarne. Flera af dessa bolag hafva utom obligationsskuld betydliga sväfvande skulder eller ficklån, ofta uppgående till en fjerdedel af obligationernas värde, och obligationerna hafva ingen förmånsrätt framför dessa ficklån. Obligationsinnehafvarne riskera att bolaget blir lagsökt och att trafiken afstannar. Om ett bolag är färdigt att sluta sin verksamhet, kan det göra ackord med sina fordringsegare, och då kan staten möjligen säga, att den skall köpa dessa obligationer mot vilkor, att bolaget för vissa slags trafik, synnerligen genomgående trafik, sätter ned sin taxa till likhet med statens med afstånden fallande taxa. Det har flera gånger varit förslaget, att samma taxa för genomgående trafik skulle kunna åstadkommas, men de enskilda bolagen hafva sagt nej, efter min tanke stundom i strid mot sitt eget bästa. Det vore alldeles icke omöjligt, att såsom vilkor för ett sådant öfvertagande af obligationerna göra en sådan bestämmelse och säga, att vi öfvertaga dem till ett visst pris, om ni beviljar oss för framtiden en nedsättning i taxan för genomgående trafik, och sålunda kunde man få en fördel för statens egen trafik genom en dylik affär.

Herr Chefen för Finans-departementet har yttrat, att denna åtgärd skulle medföra alldeles för stor fara för statsverkets inkomster och ställning och att det skulle vara omöjligt att begränsa den, om man nu borttog de dammar, som äro satta. Det är möjligt, att jag icke rätt återgifvit hans ord, men tanken var denna, så vidt jag uppfattade den. Jag vill härmed erinra, att det nu icke är meningen att köpa alla slags obligationer, utan att det endast skulle vara sådana, genom hvars förvärfvande någon fördel kunde vinnas. En annan talare har sagt, att det funnes en sådan massa obligationer, att dessa 30 millioner kronor icke skulle räcka till, utan att man skulle komma upp ända till 100 millioner kronor, men detta står ju i Riksdagens hand att begränsa och, ju flere som blifva hjälpta, desto mindre blir ju trycket på den ena sidan, och desto större blir motståndet på den andra.

En talare har framställt den frågan, hvad det blir för hjälp för bolagen, om man köper in obligationer af andra. Det måste dock blifva en hjälp för bolagen, om man befriar dem från deras lösa skuld och om obligationerna komma i statens hand, som lättare än andra kan hafva någon fördragsamhet med uppskjutna ränteliquider.

Jag tror således, att den der stora farhågan för de 100 millionerna är tagen, så att säga, på fri hand, och derom är nu icke fråga. Jag kan icke föreställa mig, att Riksdagen skall sakna förmåga att säga: detta vilja vi och detta vilja vi icke; åtminstone skall jag icke tveka att motsätta mig obehöriga anspråk på statskassan och att med min röst hålla fast vid det som synes mig fördelaktigt för statsverket.

Man har sagt, att det skulle uppstå stora svårigheter vid genomförandet af detta förslag, och naturligen är det ej så lätt att sätta sig in i dessa ärenden och att pröfva dem, men om man utser fullt lämpliga personer till att bereda dessa ärenden och låter dessa personer

komma in med ett förslag, så är det sedermera blott att säga ja eller nej, då förslagen inkomma och blifvit pröfvade. Med någon fasthet och försigtighet att tillgodose statens fördel, ser jag icke, hvarföre man icke skulle kunna genomföra denna affär väl. Dessutom skulle nog täflande anbud från enskilda bolag rikligen förekomma, och om icke hela beloppet kunde fördelaktigt för staten användas, kunde resten tills vidare få vara i behåll.

Reservanterne hafva icke föreslagit att köpa alla dessa banor, hvilka jag blott såsom exempel anført, utan endast föreslagit inköp efter särskildt skedd utredning, men om man nu icke fattar beslut om penningar dertill, så förloras den gynsamma tidpunkten, och derföre bör saken icke uppskjutas. Nu kan man köpa obligationer billigt, men efter någon tid låter det sig kan hända ej göra. Nu synes mig tiden vara inne att på samma gång bereda bolagen en hjälp och staten en fördel.

På Riksdagens pröfning i hvarje särskildt fall sätter jag ej högt värde, ty med all aktning för Riksdagens pröfning för öfrigt, så måste jag säga, att det icke alls är säkert att alla ledamöter i sådana fall ens läsa de anförda siffrorna, utan de taga sina intryck hvar de kunna.

En talare har sagt, att det af reservanterne föreslagna vilkor för koncessioners gifvande hädanefter skulle hindra Riksdagen att handla såsom den kunde önska. Naturligen är det icke reservanternes mening, att någon skulle hindras från att komma till Riksdagen och begära det belopp, som fordrades, men koncessionerna skulle icke gifvas, förrän tillräckligt kapital funnes disponibelt eller Riksdagen beviljat nödigt tillskott. Detta vilkor har uppkommit för att ställa allt på en redig fot för framtiden.

En talare har sagt, att detta förslag skulle dölja ett annat syfte, men jag påstår bestämdt att jag åtminstone icke spårat något annat syfte än det, som i betänkandet finnes uttaladt, nemligen att reglera dessa jernvägsförhållanden. Om på samma gång åtskilliga andra förhållanden skulle något underlättas — *afhjelpas* kunna de visst icke — så är det mig kärt, men det kan dock icke inverka på mig. Jag har ansett samfärdselns upprätthållande vara ett statsändamål, och att statens verkliga fördel skulle afses genom detta förslag. Att statsverkets ställning kan blifva bättre, om en del af dessa jernvägar komma i konkurs och under lagsökningar samt öfvergå i andra händer, som göra allt hvad de kunna för att få den största möjliga inkomst för tillfället, eller tillfalla utländingar, kan jag för min del icke finna. Jag föreställer mig, att statens intresse är bäst tillgodosedt, om kommunikationerna kunna uppehållas utan dessa slitningar och, såsom jag tror mig hafva ådagalagt, innebär förslaget icke något försök att göra några inskränkningar på statens inkomster eller att öka dess utgifter. Det kan väl hända, att annuiteter brista för något år, men det har dock visat sig, att inkomsterna alltid förbättrats för dem som haft kraft och råd att uppehålla banorna.

Åtgärdens rigtighet synes mig bero af priset på banorna eller obligationerna, och en köpare, som kan begagna sig af tillfället och icke behöfver köpa, dominerar priset. Jag har alltså tänkt mig, att man skulle kunna lemna ett för en stor del af landet vigtigt understöd

Inköp af enskilda jernvägar.
(Forts.)

Inköp af enskilda jernvägar.
(Forts.)

utan någon uppoffring för statsverket, och jag är öfvertygad om, att inköp af flere enskilda banor snart kommer att ske, fastän det kanhända kommer att ske i en tidpunkt, då det blir mindre gynnsamt för statsverket.

För min del anser jag reservanternes förslag bättre än Grefve Hamiltons, men då jag icke har någon förhoppning, att punkten *b* skall vinna bifall i gemensam omröstning, äfven om den mot förmodan bifalles i denna Kammare, ger jag min röst för Grefve Hamiltons förslag.

Herr Tornerhjelm: Jag hade verkligen icke ämnat att ännu en gång begära ordet i denna fråga, om jag icke blifvit dertill uppkallad af ett yttrande från ministerbänken.

Det smärtade mig att höra detta anförande. Jag är känd för att med beredvillighet understödja hvad som kommer från Kongl. Maj:ts regering, då det afser landets sanna väl; det var därför som det på mig gjorde ett smärtsamt intryck, då jag hörde dessa satsar, som jag tror vara olycksbringande för de ekonomiska förhållandena i vårt land.

Det är sant att då detta, såsom en talare uttryckte sig, formfulländade tal slöts, det här höjdes vissa bifallsrop, men jag tror, att det var från den sidan, som eljest icke brukar ropa bifall till hvad som kommer från ministerbänken, och jag tror tillika, att det mottogs med ganska sorgliga känslor af dem, som i allmänhet vilja understödja Kongl. Maj:ts regering.

En talare på skaraborgsbänken har, då han skulle yttra sig, i öfvermåttet af sin förtjusning öfver det praktfulla anförande, som chefen för Finansdepartementet här hållit, sagt att det var »en lugnande röst i stormen». Jag tror tvärtom, att det var en gnista, som kan framkalla en brand, som möjligen i en framtid kan obehagligt beröra den värde talaren.

En talare på södermanlandsbänken, som vi alla gerna höra, yttrade härom dagen, att då man fördjupar sig i en vetenskap, så blifver man ensidig, man följer icke med sin tid, man förbiser den praktiska tillämpningen. Jag är verkligen rädd att så är förhållandet med den ärade chefen för Finansdepartementet: han har fördjupat sig i sina finansiella studier i studerkammaren, hemtat sina insigter från bokens vetande och ty värr icke varit i tillfälle att praktiskt tillämpa dem i finansiella värf. Om han då skulle ensidigt uppfatta blott teorierna och icke det praktiska, så må det varda honom förlåtet.

Dessa vackra fraser om, att landet icke bör göra någonting, äro icke nya; den finansiella läran läser man i åtskilliga andra länders finansiella berättelser. I England är det icke något ovanligt, att man icke vill att staten vid något tillfälle skall ingripa i den enskilda industrien; och det är ganska naturligt i det landet, ty der står den enskilda industriella rörelsen så högt, att någon mellankomst från statens sida icke behöfves. I Frankrike är icke så förhållandet; dock ser man der ibland vetenskaplige författare skriva i samma anda; precis samma fraser, som den ärade talaren begagnat, återfinner man i »Revue des deux mondes»; de äro väl icke alldeles ordagrant återgifna, men innehålla dock samma tillämpning af de stora statsekono-

miska åsigterna. Jag vill icke säga, att de äro derifrån hemtade, utan det är väl en tillfällig öfverensstämmelse i åsichter mellan en stor stats-ekonom i Frankrike och vår ärade finansminister.

Då chefen för Finansdepartementet säger, att han visserligen vet, att det är någon penningbrist i landet — att *någon* penningbrist förefinnes, erkänner han sålunda — men att regeringen icke har märkt det, så är det förmodligen såsom enskild person, han känner detta förhållande, men regeringen har icke erfarit, att det är någon verklig brist å färde, och detta senare är ganska glädjande och ganska naturligt. Ty i hvilka fall är det, som finansiella svårigheter inom landet röra regeringen? Jo! för det första, om icke skatterna inkomma i behörig tid; men till den punkt har krisen ännu icke kommit, att icke skatterna kunna gå in ordentligt. Det andra fallet är, om landets finansiella ställning är så klen, att Riksdagen nekar skatter till nödiga behof, som regeringen begär; detta har hittills icke inträffat, men det kan komma att inträffa i följd deraf att, om sådana statsekonomiska åsichter göra sig gällande, ställningen kan blifva sådan, att icke ens med bästa vilja från representationens sida man kan bifalla hvad som begäres.

Han säger vidare, att saken skall hjälpa sig sjelf, statsmakterna böra icke träda emellan. Ja! man har hört läkare, som blifvit tillkallade till en patient, säga: naturen får hjälpa sig sjelf; har naturen då nog krafter att hjälpa sig sjelf, så lefver patienten, eljest dör han. Så är verkligen förhållandet med vår finansiella ställning, och finansministern, som härvid borde uppträda med goda råd och goda föredömen, han säger blott: här är icke någon fara, allt bör gå af sig sjelf. Gud gifve, att så vore och att han deri hade rätt, men jag tror motsatsen. Derefter säger han: »men *kanske* här behöfver göras något», och för den händelsen föreslår han åtskilliga åtgärder, och detta är egentligen det sorgliga i saken; först och främst säger han, att Riksgäldskontoret kan upplåna de medel, som behöfvas för åtskilliga statsbehof, hvilket förut, inom parentes sagdt, Riksdagen till en del har afslagit, såsom t. ex. i fjöl i fråga om anskaffande af nödiga medel till Hjelmarens sänkning, men man kan ju upprifva ett redan fattadt beslut!

Men så kommer slutligen chefen för Finansdepartementet till en ytterst vådlig och farlig sats, då han säger, att om behof förefinnas och skola afhjelpas, då kan Riksbanken få särskild fullmakt att upptaga och upplåna mynt. Jag skulle högeligen önska, att detta för det första aldrig blifvit sagdt, för det andra att det aldrig blifvit fördt till protokoll och för det tredje, att det aldrig kommit in i svenska tidningar; ty om *den* utvägen skall tillgripas, som finansministern har antydt, *då* är landet i verklig fara, och om detta komme i utländingars mun, att Sveriges rikes finansminister, som jag är öfvertygad de hafva all möjlig aktning för, om, säger jag, det skulle blifva bekant, att han föreslagit en sådan åtgärd, då vore det *möjligt*, att Sveriges kredit derigenom kunde i väsentlig mån rubbas. Vår kredit är dock, Gud ske lof, temligen fast, så att jag hoppas, att ett mer eller mindre välbetänkt yttrande, det må hafva kommit från hvilket håll som helst, icke skall medföra så svåra följder.

Inköp af enskilda jernvägar.
(Forts.)

Inköp af enskilda jernvägar.
(Forts.)

Sveriges Riksbank är icke någon förlagsbank, men nu i riksdagens elfte timme föreslår finansministern, att vi genom vidsträcktare fullmakt åt bankofullmäktige skola omorganisera vår riksbank derhän, att den blir en förlagsbank i stället för att den nu efter Sveriges lag är bestämd att upprätthålla rikets mynt. Jag tror, att detta är ett yttrande, som gerna kunde vara osagdt, och jag är öfvertygad om, att det framdeles blir något rättadt, om icke helt och hållet bortjusteradt.

Contenta af hvad jag nu sagt gå emellertid derpå ut, att det är mycket möjligt, att frågan faller just för det yttrandets skull, att den, som icke vill göra några oppoffringar, icke heller behöfver göra det, emedan saken nog skall sköta sig sjelf; men de följder, som deraf kunna uppstå, dessa tror jag komma att ansvarsfullt drabba den ärade talaren, och det kan hända, att i följd af dessa yttranden hans ställning kan blifva honom för svår, motviljan kan växa och ett ansvar kan kastas på hans skuldror, som verkligen kan blifva tryckande. Jag skulle önska, att det icke blefve för honom förhållandet.

Jag har sagt på förmiddagen, då jag hade ordet, att jag tror, att en stark kris är i antågande, som antagligen mindre kommer att beröra de egentliga landtmännen än de stora jordbrukarne. För följderna af hvad som kommer att hända få vi må hända bära ansvaret genom det beslut, som här kommer att fattas.

Jag tror därför, att Kammaren bör noga betänka sig, innan den i denna viktiga fråga lägger sitt nej eller ja i vägskaalen. Emellertid vill jag nu icke ingå i sjelfva saken, då redan så många skäl blifvit anförda både för och mot, utan jag skall endast bedja att få upprepa, att jag yrkar proposition på bifall till reservanternes förslag i punkten *a*. Jag vill på samma gång framställa en anhållan om bifall till punkten *c*, men jag tror det är rättast att frånträda det yrkandet och för närvarande blott yrka bifall till punkten *a*.

Herr von Ehrenheim: Då jag nu fått ordet i denna viktiga fråga, skall jag icke yttra mig om något annat än de frågor, hvilka efter min uppfattning egentligen föreligga, så väl i motionerna som i de tillstyrkanden, som af Utskottet och reservanterna lemnats, nemligen hvilka åtgärder, som skulle kunna vidtagas för ett ändamålsenligt ingripande i de enskilda jernvägarnes förhållanden, hvilka i viss mån och särskildt i afseende på vissa bolag för det närvarande äro bekymmersamma.

För min del ber jag då till att börja med att få säga, att efter min uppfattning är jernvägsbyggande likasom jernvägstrafik ett område, der staten kan ingripa med ojemförligt mycket mera skäl än inom några i strängare mening industriella områden. Skälen dertill ligga allt för nära för att de skulle behöfva här utvecklas.

Frågan är således endast, huru det må kunna ske på ett lämpligt sätt och så, att ett statsändamål verkligen må vinnas genom de åtgärder, som kunna ifrågakomma. I det afseendet åter föreligga två olika vägar, som båda, ehuru i olika grad, blifvit tillstyrkta af reservanter inom denna Kammare.

Den första af dessa utvägar är den, att staten skulle köpa obligationer af vissa jernvägsbolag under antagande, att staten derigenom

skulle medverka till deras upprätthållande. Denna utväg har hos mig från många synpunkter väckt stora betänkligheter. För det första kan jag nemligen icke rätt väl inse, att man derigenom gör de jernvägsbolag, som befinna sig i en bekymmersam ställning, någon egentlig hjälp annat än i *ett* fall, nemligen i *det* fallet, att bolagen icke lyckats försälja sina obligationer utan ännu ligga inne med ett betydligt belopp, hvilket de å sin sida måste belåna, naturligen mot hög ränta och med ständigt äfventyr att icke kunna omsätta länen; i det fallet blefve det tydligen för bolagen en hjälp. I huru stor utsträckning en sådan hjälp kan för bolagen vara behöflig, är jag icke i tillfälle att bedöma; men om jag skall döma efter den uppgift, som förekommer i reservationen, att ett belopp af 4,594,470 kronor af dessa obligationer är hypotiseradt i åtskilliga enskilda penninginrättningar, så synes beloppet vara lågt, åtminstone i förhållande till den siffra af 30 millioner, som här är föreslagen. Men för inköp af sådana obligationer, som jernvägsbolagen redan lyckats försälja, kan jag icke finna, att en mellankomst från statens sida för bolagen medför någon fördel, ty bolagen komme fortfarande att hafva förbindelse att på dessa obligationer betala ränta och amortering, och det är naturligen just *det*, som trycker bolagen. Bolagen hafva för att betäcka denna utgift ingen annan tillgång än öfverskottet af trafikinkomsterna, och då detta öfverskott icke blifver tillräckligt, så är det sannerligen svårt nog att se, huru bolagen, som ju icke kunna hafva någon betydligare kredit, sjelfve skola kunna anskaffa dertill nödiga medel.

Om det således icke för *bolagen* kan vara någon synnerlig hjälp, så synes det mig å andra sidan vara en åtgärd, som från statens synpunkt medför många betänkligheter. Jag har icke kunnat få rätt klart för mig sjelf, på hvad sätt ett sådant inköp skulle kunna ske.

Nu har en talare, Herr Nordenfelt, utvecklat, huru han tänkt sig att köpet skulle ske, men jag betviflar, att svenska folket skulle med tillfredsställelse eller ens med jemnod se, att någon af statens myndigheter och framför allt sjelfva regeringen liksom passade på när ett bolag vore i förlägenhet för att så att säga för ett rampris uppköpa obligationer af innehafvare, som vid ett sådant tillfälle ofta gripas af en panik och till snart sagdt hvad pris som helst afyttra sin egendom. Det kan ju vara ett förfaringssätt, som en kapitalstark man, som icke har något annat syfte än att skörda vinst på sina penningar, kan begagna, men för staten kan det icke vara lämpligt eller passande.

Kommer staten emellertid att köpa jernvägsobligationer och sannolikt, att döma af de grunder, som i punkten *a* äro föreslagna, obligationer utgifna af ett *stort* antal jernvägsaktiebolag, så blifver staten också fordringsegare i alla dessa särskilda jernvägsbolag; och om då bolagen icke kunna fullgöra ränta och amortering, så gäller det naturligen för staten liksom för andra fordringsegare att välja mellan de två möjligheterna, antingen att vänta eller att skrida till lagliga åtgärder.

Öfver en viss gräns kan ju en väntan icke komma i fråga, och de lagliga åtgärderna kunna ju lätt leda dertill, att staten, för att icke göra en allt för stor förlust, nödgas inköpa en jernväg, af hvars obligationer den blifvit egare, och i sådant fall ådraga sig en vida större

Inköp af enskilda jernvägar.
(Forts.)

Inköp af enskilda jernvägar.
(Forts.)

utgift än hvad som ursprungligen varit afsedt, och då kommer staten således att nödgas inlåta sig i ett jernvägsköp, som icke ursprungligen bestämts deraf, hvilken jernvägssträckning må anses vara för staten lämpligast att förvärfva, utan helt enkelt måste företagas, emedan staten råkat att blifva fordringsegare i en viss jernväg.

Jag kan icke heller underlåta att fästa uppmärksamheten derpå, att det pris, hvartill staten bör inköpa dessa obligationer och som skulle bestämmas af rentabiliteten, alltid måste vara svårt att bestämma, och att det särskildt blifver svårt att bestämma det, då banorna komma att fortfarande vara i enskilda bolags händer, då deras rentabilitet naturligen i väsentlig mån kommer att bero af det sätt, hvarpå de skötas, och då den tryckta ställning, hvori bolagen befinna sig, måste menligt inverka på så väl sjelfva banornas som deras materiels underhåll.

Det kan således icke vara omöjligt, att ett bolag lyckas att genom starka besparingar i alla hänseenden under en tid framsläpa en tryckt existens samt betala ränta och amortering, men efter några år, då det icke mera går för sig, är i besittning af ett kapital, som är betydligt sämre än hvad det var vid den tiden, då staten köpte obligationerna.

Om jag således af dessa skäl icke vågar förorda det föreslagna inköpet af obligationer, så synes mig deremot en vida riktigare och från statens synpunkt lämpligare utväg erbjuda sig genom inköp af sådana enskilda banor, som äro så belägna och så byggda, att de äro lämpliga att införlifvas med statens jernvägssystem. I detta fall måste beräkningen af hvad staten bör betala blifva vida säkrare än i det förra, ty här vet staten genast både huru mycket den betalar och hvilken valuta den får, och ett sådant tillvägagående är derför aldeles icke något oerhördt. Det har redan blifvit erinradt, att Kongl. Maj:t har föreslagit inköp af Köping—Hult-banan och att denna Kammare biträdde Kongl. Maj:ts framställning, fastän förslaget sedan föll i den gemensamma omröstningen, ett beslut som jag sedan hört mången beklaga. Det är äfven bekant, att inköp af enskilda jernvägar i större eller mindre utsträckning egt rum inom åtskilliga främmande land, och att frågan om sådana inköp der ännu är föremål för ganska lifliga öfverläggningar.

Det kan också icke nekas att, om äfven icke ett så stort antal enskilda jernvägar skulle få del af den åtgärd, hvilken jag tillåtit mig förorda, som om staten skulle inköpa obligationer i en mängd enskilda bolag, så skulle dock derigenom åtskilliga bolag och trafikleder verkligen blifva hjälpta, hvilket annars icke blefve fallet. Man har här invändt, att det skulle innebära en lockelse att kasta sig in i obetänksamma jernvägsföretag, om man visste, att man kunde komma ifrån dem på det sätt att staten inköpte jernvägarna, då de ej längre bure sig. I det fallet kan jag icke annat än instämma med Stats-Utskottets ordförande deruti, att många jernvägsföretag visserligen kunna klandras såsom obetänksamt tillkomna, men det är aldeles obestridligt, att de i många fall och kanske i de flesta framtvingsats af statens egna banor, ty om man med rätt kan säga, att Sverige icke kunde med framgång konkurrera med den utländska industrien utan att ega detta utomordentliga kommunikationsmedel som jernvägarne äro, så kan man äfven med lika stor sanning säga, att de delar af riket, som icke hade några

Inköp af enskilda jernvägar.
(Forts.)

jernvägar, icke kunde konkurrera med öfriga delar, som hade jernvägar. Jag tror äfven, att det finnes en annan omständighet, som kommer att väsentligen motverka, att denna åtgärd skulle komma att medföra någon lockelse till obetänksamhet, ty det kan väl icke ifrågasättas, att staten skulle betala ett pris, som skulle vara högre, än hvad som med afseende på åtskilliga omständigheter för och emot kunde anses motsvara banans rentabilitet, och detta kommer säkert i de allra flesta fall att medföra en uppoffring af aktieegarnes uti jernvägarna nedlagda kapital, hvilket ju icke kan vara egnadt att mana till efterföljd, och det kommer säkert att uti vissa fall verka en nedsättning i obligationsinnehafvarnes fordringar, ehuru det alltid blir en transaktion, som blir svår att genomföra.

Af dessa skäl får jag för min del förklara, att jag icke kan biträda det af reservanterne framställda yrkande såsom det blifvit i reservationen formuleradt, och, utan att därför hysa någon förhoppning om att i denna Kammare vinna något understöd, som kunde bringa majoritet åt min mening, tillåter jag mig dock att anhålla om proposition på ett beslut, som motsvarar min mening i frågan och som då skulle lyda på detta sätt:

att Herrar Hammarhjems, Reuterskjölds och Dicksons motioner må på det sätt bifallas, att Riksdagen ställer till Kongl. Maj:ts förfogande ett belopp af trettio millioner kronor, att enligt Kongl. Maj:ts föreskrift samt på de tider och under de vilkor Kongl. Maj:t, efter hörande i hvarje särskildt fall af Riksdagens fullmäktige i Riksgäldskontoret, må finna skäligt bestämma, från Riksgäldskontoret utbetalas, för att användas till inköp för statens räkning af enskilda banor eller bandelar, som antingen sammanbinda statsbanor sins emellan eller i öfrigt äro med statsbanor förenade, samt befinnas för ändamålsenligt ordnande af jernvägstrafiken på statsbanorna lämpligen böra för statens räkning förvärfvas och kunna till skäligt pris erhållas.

Jag vet allt för väl att den strängaste anmärkning, som kan göras mot detta yrkande och som redan blifvit mot ett likartadt förslag framstald, är, att här icke föreligger någon Kongl. proposition och icke heller den utredning, som endast genom en sådan kan åstadkommas, men här är ju derföre icke fråga om att besluta inköp af vissa banor, utan det är endast meningen att i regeringens hand lägga rättigheten att köpa, en rättighet, som ju icke *kan* af regeringen begagnas, likasom den utan tvifvel icke heller skulle komma att af regeringen begagnas, utan att regeringen låte åtgärden föregås af den utredning, som för närvarande i ärendet saknas.

Herr Wallenius: Om den nu föreliggande frågan löses på det sätt, som motionärerne föreslagit, så kommer den att för vårt fädernesland hafva mycket ödesdigra följder, och många och långa år få gälda, hvad stunden brutit. Det är derför jag icke kan låta densamma passera utan att här uttala mina farhågor och mina bekymmer.

Under senare hälften af det förflutna årtiondet rådde här i Sverige hårda år och en svår ekonomisk ställning. Många hårda år och många dåliga skördar hade följt på hvarandra och gjort ställningen svår, ja nästan outhärdlig. Man sökte efter alla möjliga orsaker till detta onda

*Inköp af en-
skilda jern-
vägar.*
(Forts.)

utan att kunna finna dem och man sade då, att vårt gamla fosterland ovilkorligen gick sin undergång till mötes. Sedan kommo vi till början af detta årtionde, och försynen gaf oss hundradetals millioner i goda skördar, och i alla möjliga grenar såg man lif och rörelse; spekulation öfverallt och en ofantlig verksamhet utbredde sig. Från det att förut icke något nämnvärdt blifvit gjordt för att förbättra kommunikationerna, fans det numera knappast någon vå af vårt land, der man icke tänkte på att tillgodogöra sig samfärdsels välsignelser, att skaffa sig kommunikationsmedel, och detta till den grad att man icke tänkte på, hvilka medel man hade till att använda. Då arbetet derigenom blef flera gånger dyrare, än beräknadt varit, och då jag såg allahanda företag det ena efter det andra dyka upp, det ena täflande med det andra i millioners mångfald, då greps jag af häpnad, utan att veta, hvart det skulle taga vägen. Jag kunde icke föreställa mig annat, än att det skulle uppstå ofantligt bekymmer efteråt.

Vi lefva nu i den sista delen af årtiondet. Svåra missväxtår hafva följt på hvarandra och gjort penningställningen svår samt affärsställningen osäker, ja odräglig. Man börjar nu på att föra samma språk som i slutet af förra årtiondet. Man söker upp alla sätt att borttaga detta onda utan att lyckas. Nu vänder man orsaken till det onda utslutande på jernvägsanläggningarna, på att dessa kommit till stånd; man tänker icke på, att man fastläst kapitalen under den goda tiden i en ofantligt stor anläggningskostnad på verk och inrättningar, mångdubbelt större än de någonsin behöfts i vårt land. Man tänker icke på, att konjunkturerna bero af tillgång och efterfrågan. Man tänker icke på, att om en vara förekommer på marknaden i öfverflöd, så får man litet betaldt och får kanske icke alls sälja. Man bara skriker öfver den onda tiden. Man säger icke: försök att hjälpa dig sjelf, så hjälper dig nog Gud.

Men huru skall den ekonomiska ställningen kunna förbättras genom tretio millioner? Det är omöjligt, då man besinnar, huru många millioner flere nedlagt på sina verk, samt huru många millioner blifvit nedlagda i jernvägar, hvilka under dessa dåliga konjunkturer icke kunna gifva något. Det tänker man icke på, utan man klandrar regeringen och alla möjliga både för de satser de uttalat, och för dem, som de möjligen komma att uttala. Jag anser, att detta klander är ovist och icke höfves män, som böra tänka på sin framtid sjelfve och böra under de goda dagarne ställa så, att de kunna motstå de onda.

Här har nu blifvit föreslaget, att tretio millioner skulle användas till att köpa jernvägar eller — hvilket kan vara detsamma — jernvägsobligationer. Jag vet icke, om vi skola börja med Hallsberg—Motala—Mjölby-banan eller med Gefve—Dala-banan. Jag skulle helst vilja börja med att inlösa Gefve—Dala-banan för anläggningskostnaden — men jag tror icke, att den är till salu för det priset. Hvar skola vi börja och hvar skola vi sluta? Är det billigt och rättvist att lätta den tunga, som jernvägarne åstadkommit på en landsdel, genom att inlösa just den, som har de mäktigaste förespråkarna kan hända, hvilka kunna säga åt regeringen: vi hafva alltid understödt Er, men nu skolen I komma och understödja oss. Jag tycker det är ord, som icke bort blifva här utsagda.

Inköp af enskilda jernvägar.
(Forts.)

Bland alla dessa jernvägar finnes det en, som tillkommit under mycket sorgliga förhållanden. Det är Hallsberg—Motala—Mjölby jernvägen. Det har blifvit med mycket bekymmer sagdt här, att i sterbhus och i konkursbo blifvit bevakade millioner kronor, emedan der funnits aktieegare i denna jernväg. Det är ett sorgligt förhållande. Det har tillkommit under jernvägsraseriet, men det är dock sorgligt. Jag vill lägga Herrarne detta på hjertat, synnerligast de af Herrarne, som i de kommuner, der de bott och der de hafva öfvervägande röstetal, ålagt en minoritet att inträda i så sorgliga förhållanden. Är detta rätt? Jag har aldrig kunnat begå en sådan handling och kan aldrig komma att göra det, och derfor tycker jag, att detta sätt att intvinga minoriteten i sådana saker, som på det mest hjertslitande sätt egt rum och som gifvit näring åt åsigtter, fiendtliga emot detta majoritetsvälde, är orätt. Det är ett sorgligt förhållande, och jag lägger dem, som varit med om detta, på hjertat, att de äro orsaken till många bittra tårar och mycket elände, som spridt sig i landet för denna saks skull. Och om svenska staten skulle inlösa obligationerna, då blefve ju hela svenska folket solidariskt för denna affär och hela svenska allmänheten skulle ju få betala den uppkomna bristen i räntor. Bördan kastades då från dem, som skördat vinsten af företaget, på allmänheten. Det kan jag icke finna rätt och ändamålsenligt. Jag tror icke att det vore några åtgärder, som vore efterföljansvärda, och jag, såsom riksdagsman, kan icke bära på mitt samvete att med min röst hafva bidragit till något dylikt.

Jag förenar mig med dem, som yrkat bifall till Utskottets förslag.

Friherre Åkerhielm: Den nya riksdagsordningen, under hvars bud vi här samlas, har bland andra förändringar och förbättringar äfven infört det stadgandet, hvars nytta och ändamålsenlighet efter hvad jag tror af alla lärere erkännas, att inom Kamrarnes samlingsrum anvisats särskilda platser, från hvilka de män, som hafva Konungens höga förtroende att sitta i hans råd, kunna, äfven der de icke äro ledamöter af Riksdagen, göra sitt ord hördt och sin mening gällande. Så har ock särskildt denna gång under förmiddagens förhandlingar inträffat, att från denna rådsplats i Första Kammaren ett yttrande blifvit afgifvet af den man, hvars ord i nu föreliggande fråga måste tillerkännas en synnerlig vigt. Jag ber att få nämna att, derest icke detta yttrande varit så affattadt eller, må hända rättare sagdt, blifvit af mig så uppfattadt som förhållandet är, skulle jag under nu pågående öfverläggning visserligen helst hafva iakttagit tystnad; men vid det förhållande, att Herr Finansministerns yttrande förekommer mig närmast vara ett varningsord till Riksdagen att icke nu fördrista sig att fatta ett beslut i öfverensstämmelse med eller blott i syfte af de föreliggande enskilda motionerna, tror jag mig vara skyldig det särskilda förtroende, med hvilket Riksdagen hedrat mig, att, då jag i frågan söker bilda mig en egen mening, också icke rygga tillbaka för att uttala densamma, äfven der den till äfventyrs i vissa delar skulle afvika från den mening, som uttalats från den framstående plats jag nyss nämnde. Herr Finansministern har, såsom jag tror hans ord föllo, lagt vigt vid att statens *sjelfbevarelsesdrift* borde mana oss att här

Inköp af en-
skilda jern-
vägar.
(Forts.)

iakttaga varsamhet. Har då verkligen den mängd kapital, som i vårt fädernesland blifvit fastläst i enskilda jernvägsbyggnadsföretag, blifvit så illa använd, eller har erfarenheten ännu visat, att frukten af dessa företag blifvit så ringa och så svår att inhösta, att några förtviflans varningsrop äro af nöden? Visserligen hafva de af Kongl. Maj:t meddelade koncessionerna varit många, visserligen har byggandet af enskilda jernvägar i senare tider pågått i en skala, i afseende å hvilken må hända litet hvar af oss skulle önskat, att den icke varit så vidtomfattande. Men sedan detta erkännande blifvit gjordt, tillhör det oss att såsom praktiska män taga saken sådan den är och med lugnt mod söka botemedel för de sår, som möjligen blifvit tillfogade. För min del tror jag, att om vi se ställningen rakt i ögonen, skola vi finna, att den, lugnt uppfattad och rätt tillgodosedd, icke hotar med någon fara eller bör gifva anledning till oro. Jag hoppas tvärtom, att en sund, lugn och jemn utveckling är lika möjlig för oss nu som den var under vida svårare tider, dem vårt land haft att genomgå, tider då allvarlig kris förevar, då nödhjelp var erforderlig och Kongl. Maj:ts regering icke ryggade tillbaka för att taga det initiativ, som man i så fall hade rätt att af densamma vänta. Något sådant initiativ har nu icke blifvit taget, och äfven denna omständighet bör gifva oss anledning att förmoda, att den närvarande ställningen icke är värre, än att man med allt lugn kan öfverväga för och emot i de framställda förslagen. Vid sådant förhållande torde jag, med afseende på de synpunkter jag hittills berört, kunna fatta mig särdeles kort, och jag anhåller då endast att få iastämma i den utredning och framställning af ämnet, som nyligen på detta rum blifvit lemnad af den man, hvilken har Riksdagens förtroende att leda öfverläggningarna i dess Stats-Utskott. Af denna min uppfattning af frågans ställning följer då äfven, att jag anser, att det ämne, som vi här egentligen behöfva öfverväga, det är — och nu kommer jag, till hvad som ligger mig närmast — på *hvad sätt* ett statslån fördelaktigast kan och bör upptagas. Till en början torde det väl få anses utom allt tvifvel, att ingen bland oss, äfven om någon skulle önska det, lärer förvänta sig, att ett inhemskt statslån nu skulle kunna sättas i fråga. Vi hafva således att i detta afseende vända oss till den utländska marknaden. Vårt lands kredit i utlandet är god; den har under de senast förflutna åren blifvit allt bättre och har vunnit allt mera tillit och erkännande. Den bör också kunna allt framgent bevara detta erkännande, och jag hoppas, att man i utlandet i detta afseende icke skall rubbas i sin öfvertygelse af några tillfälligt uttalade ord, från hvilken plats de än kunna hafva fallit. Ett statslån således bör, på sätt Herr Ekman redan erinrat, helst och fördelaktigast ställas på ett så stort belopp, att det kan söka den företrädesvis stora penningemarknaden, och det är just i denna omständighet jag skiljer mig från den af Herr Finansministern uttalade mening, då jag nemligen icke lika med honom kan anse, att det vore lämpligt att till den redan allt för betydliga serien af små statslån upptaga ett ytterligare lån till det ringa belopp, som af honom ifrågasattes, eller 14 millioner, en summa, som af Herr Ekman närmare och noggrannare uträknades till 12,800,000 kronor. Jag vill härmed ej hafva sagt, att icke äfven en sådan upplåning, om Riks-

dagen nu skulle besluta sig därför, både skulle vara möjlig och kunna gå rätt väl för sig. Jag hoppas det; men den kan icke blifva fördelaktig, den kan icke föra ordnandet af vår statsskuld in på det spår, som jag tror vara det enda rätta och hvartill vi alla gemensamt måste sträfvä, nemligen förenklingens.

Hvad beträffar den utväg, som af Herr Finansministern ytterligare ifrågasattes, eller att tillfälligt ändra det för riksbankens fullmäktige gifna bemyndigande derhän, att banken skulle ega utsträcka sin kredit i utlandet, upptaga ytterligare lån utöfver hvad för närvarande enligt bankoreglementet är medgifvet eller få en vidsträcktare rättighet att försälja obligationer, hvilket då väl icke kunde bestå i något annat än att utfärda egna obligationer, så har detta förslag redan väckt motsägelser i Kammaren, och jag kan för min del icke annat än uttala den förhoppningen, att Riksdagen icke måtte införa denna dualism i sin finansförvaltning, utan då Riksdagen har ett särskildt verk, som skall besörja om statens låneoperationer i utlandet, äfven låta detta verk ensamt sköta dem och dervid förblifva. År 1857, under tider vida hårdare och allvarligare än nu, föreslog visserligen Kongl. Maj:t Riksdagen att genom fullmäktige i riksbanken söka anskaffa ett tillfälligt lån på tre millioner specieriksdaler; men Riksdagen biföll icke Kongl. Maj:ts proposition i denna form, utan anhöll deremot att Kongl. Maj:t ville *sjelf* upptaga ett lån i utlandet. Sedan detta inträffade, har hela det svenska fonderade statslånesystemet tillkommit; vi hafva nu ett sådant att sköta, en kredit att taga vara på, och den af Herr Finansministern, möjligen endast såsom en nödfallsutväg, påpekade utsigten att göra ändring i bankoreglementet och lemna vidsträcktare uppdrag åt fullmäktige tror jag redan af dessa skäl icke böra anlitas.

Ytterligare skulle jag för min del vilja uttala en, från Herr Finansministerns uppfattning skiljaktig mening äfven derutinnan, att jag icke liksom han skulle i denna fråga hafva velat begagna mig af uttrycket »statens sjelfbevaringsdrift»; hellre skulle jag vilja tala om statens välförstådda intresse och fråga, huruvida icke detta rätteligen måste anses fördrå att, der staten uppmuntrat så stora industriella företag som dem, om hvilka nu är fråga, och förmått de enskilde att i så betydlig mån som skett fastläsa sina kapital i dessa företag, staten också må se till, att icke frukten af allt detta arbete, dessa ansträngningar och denna möda förspilles och derigenom anledning gifves just till de tårar, om hvilka den sista talaren på vestgötabanken efter mitt förmenande i origtig syftning talade. Jag vågar hoppas, att Riksdagen, ehuru frågan ännu icke fått den utredning, som önskvärdt vore, och ej heller föreligger som en Kongl. proposition till Riksdagen, dock icke skall endast och allenast af oro för hvad staten här skulle riskera bestämma sig för ett afslag, utan hellre, af omsorg för och hänsyn till statens rätt förstådda väl och bästa, hafva mod till en uppoffring, hafva mod att träda emellan, der ett befogadt kraf på staten i sådant hänseende ställes. Jag hyser särskildt den lifliga förhoppningen att, om frågan öfverlemnas till Kongl. Maj:ts regering, såsom af reservanterne blifvit föreslaget, man då icke vid rådsbordet lärer uraktlåta att iakttaga den varsamhet, som det der är rätta platsen att uttala och häfda

Inköp af enskilda järnvägar.
(Forts.)

Inköp af enskilda jernvägar.
(Forts.)

och som då säkerligen skall lyckas att på sådant sätt åvägbringa en lösning af frågan, att hvar och en kan blifva dermed belåten.

För anledningen till mitt uppträdande har jag nu inför Kammaren redogjort, skiljaktigheten i åsikter mellan Herr Statsrådet och mig har jag tillåtit mig att i någon mån söka framhålla. Jag ber blott att till slut få fästa Kammarens uppmärksamhet vid det förmånliga uti, att Riksdagen nu fattar ett bestämdt och klart beslut, att Riksdagen nu! lemnar ett tydligt och tillräckligt låneuppdrag; och det skall, som jag hoppas, icke af någon misstyckas, om jag i den särskilda ställning Riksdagen mig anvisat för närvarande icke framställer något yrkande, utan förklarar att, der jag finner någon uttaland åsigt närmast ansluta sig till den uppfattning jag hyser, der vill jag hellre förena mig om denna åsigt än, genom att i detalj hålla på min särskilda mening, försorsa splittring och derigenom möjligen afslag.

Många ledamöter yttrade härtill bifall.

Grefve Mörner, Axel: I det nu föreliggande betänkandet förekommer, utom den nu föredragna punkten, äfven en fråga, som på förmiddagen afgjordes i denna Kammare, nemligen om låneunderstöd åt Bergslagsbanan. I den delen föreföll mig saken tydlig och klar, och jag tvekade icke att deltaga i det beslut, som af Stats-Utskottet i sådant afseende föreslagits, och som här bifölls, nemligen att Riksdagen måtte bevilja det ifrågasatta lånet. Den banan hade nemligen redan från början af dess anläggning varit, att jag så må säga, under Kongl. Maj:ts pröfning, i det Kongl. Maj:t åt densamma anordnat ett understöd af det belopp, som utaf Riksdagen blifvit staldt för fem års tid till Kongl. Maj:ts förfogande för understöd åt enskilda jernvägar. Således var det då här fråga blott om ett ytterligare understöd åt en bana, som af regeringen förklarats vara af den beskaffenhet, att den förtjenade statsunderstöd, och att hafva lemnat den banan utan det bidrag, som vore för densamma af nöden, skulle ju hafva varit origtigt, ty icke hade det varit rimligt att under sådana förhållanden låta den utstå svårigheter, som staten kunde utan allt för stor olägenhet afhjelpa.

Helt annorlunda synes mig förhållandet vara med de öfriga enskilda jernvägarne, som innefattas i de förevarande enskilda motionerna, för hvilka jernvägar ett stort låneunderstöd blifvit föreslaget att utgå.

Dessa banor hafva i allmänhet, så vidt vi hitintills hört talas derom, icke erhållit understöd af staten förut. Dessa jernvägsanläggningar äro tvärtom merendels af Kongl. Maj:t bifallna, sedan bolagen eller de, som sökt koncession, hafva uppgifvit sig vilja bygga dessa jernvägar utan bidrag från staten. Således hafva de en gång frånsagt sig anspråk på understöd från statens sida. De hafva gjort sina beräkningar, sina kalkyler och hafva på grund deraf trott sig hafva en fördel af blotta anläggningen. Somliga hafva trott sig få denna fördel i den inkomst, som de möjligen väntat af banan. Andra hafva må hända icke väntat sig särdeles stora inkomster af sina aktier, men hafva haft andra förmåner af banans anläggning, såsom åstadkommande lättade transporter eller liffigare rörelse i de orter, der de varit

bosatte. När dessutom Riksdagen vid ett föregående tillfälle beslutat att till Kongl. Maj:ts förfogande ställa en viss bestämd summa för en bestämd tid för att användas till understöd åt enskilda jernvägar, har ju Riksdagen derigenom gifvit tillkänna, att Riksdagen under denna tidsperiod icke ville gifva ytterligare bidrag till enskilda jernvägar, och ett beslut i sådant syfte som det nu ifrågasatta vore då i viss mån ett upphäfvande af Riksdagens förut uttalade åsigt. Jag tror icke, att ett sådant beslut skulle vara gagneligt; ty, såsom en talare på förmiddagen yttrade, hvar skulle då gränsen blifva för anspråken af andra enskilda jernvägsanläggningar att söka och erhålla understöd? Hvar vore den återhållande kraften, som man trott sig finna i begränsningen af dessa understöd till enskilda jernvägsanläggningar? Om Riksdagen på detta sätt frånträdde sitt beslut, så kunde nära nog hvilket som helst jernvägsföretag, som blifvit bragt till verklighet, hafva anledning att förmoda och snart sagdt påyrka att, när bolaget sedermera komme i svårigheter, staten skulle träda emellan och afhjelpa dessa svårigheter. Detta kunde gifva anledning till väl stora och obegränsade anspråk, för hvilka staten icke bör utsätta sig.

Här har nyligen yttrats, att staten skulle hafva förmått enskilda personer eller bolag, att använda sina penningar i jernvägsföretag. Jag tror icke, att staten gjort detta, utan bolagen hafva snarare förmått staten att samtycka till anläggande af jernvägarne. Jag tror således, att det yttrandet icke är fullt exakt; ej heller att staten på grund deraf har någon förbindelse att understödja de ifrågavarande jernvägarne. Huruvida staten skulle deraf hafva någon fördel, förefaller mig icke heller klart. Jag tror, att det vore en åtgärd, hvarigenom statens goda finansiella ställning komme att i väsentlig mån invecklas och blifva mera besvärlig, än den behöfver blifva, hvarjemte åtskilliga andra svårigheter måhända komme att ytterligare uppstå, hvilka, om jernvägarne fortfarande förblifva under enskilda bolags förvaltning, lättare kunna undanrödjas.

Här har vidare såsom skäl för den ifrågasatta åtgärden att understödja dessa jernvägar anförts, att man derigenom skulle undanrödja den förlägenhet, som för närvarande trycker åtskilliga af landets förnämsta näringar. Det är ett påstående, som är lättare sagdt än bevisadt, att så komme att ske. Här har af föregående talare blifvit antydt, att den summa, som här är i fråga, är i sådant hänseende nog liten och, om staten skulle uppköpa enskilda jernvägar eller deras obligationer, är dermed icke sagdt, att förlägenheten för de enskilda näringarne skulle undanrödjas.

Jag har ock hört sägas, att, om den ifrågasatta summan beviljades, skulle derigenom den fördel uppstå, att enskilda penningeanstalter och kreditanstalter komme i tillfälle att afbördas sig en större eller mindre del af sin skuld till utlandet. Det kunde vara en möjlighet, att så komme att ske, men då förmodar jag, att dessa anstalter ungefär lika fort komma att ådraga sig nya utländska skulder, och då kan väl icke staten åter träda emellan. Dessutom tror jag detta yrkande, att staten skall träda emellan, vara alldeles olämpligt och otjenligt, enär dessa anstalter väl bäst sköta sina affärer sjelfva och, om de sätta sig

*Inköp af en-
skilda jern-
vägar.
(Forts.)*

i skuld till utlandet, äfven hafva tänkt på, huru de skola betala dessa skulder, och säkerligen äfven hafva tillgångar dertill. Det är med dessa inrättningar likasom med enskilde personer: de sköta bäst sina affärer sjelfva.

Tager man i betraktande den inverkan, som upptagandet af ett dylikt lån skulle utöfva på den framtida affärsställningen, så är jag för min del långt ifrån öfvertygad om, att det vore någon gagnelig inverkan. Jag tror man kan antaga för gifvet, att den affärsställning, hvari vi redan länge lefvat, kommer ytterligare att i någon tid obehindradt bibehållas, men jag vill icke säga, att vår affärsställning derigenom blifver solidare. Jag tror, att den snarare blifver alldeles tvärtom och att slutligen »den sista villan blir värre än den första». Det må vara, att man kunde uppskjuta en kris för det närvarande, men efter någon längre eller kortare tid skulle den återkomma i desto större dimensioner, och förmågan att undanrödja eller afvärja densamma vore då desto svagare.

Den nuvarande affärsställningen innebär en väckelse till sparsamhet, arbetsamhet och betänksamhet, och jag tror, att i dessa förhållanden ligger den kraftigaste väckelse att åter bringa sakerna i en sund ställning och följdriktig utveckling. Det kan väl hända, att det blifver ett och annat företag, som icke går så fort, en och annan förbättring, som får dröja något, men dermed är väl icke någon skada skedd. Hade så skett förut, funnes säkerligen nu större kapital tillgängliga.

Här säges jemväl, att kapitalen äro fastlästa i jernvägsanläggningar; att kapitalen till dessa jernvägsanläggningar tagits af inhemskt kapital. Det kan hända, att inhemskt kapital användts i början, men sedermera hafva vi hört talas om dessa utländska skulder, hvarom jag redan nämnt. Genom dem hafva väl temligen stora belopp, motsvarande de fastlästa kapitalen, blifvit dragna in i landet, och således detta kapital af svenska penningar åter frigjort och utsläppt i rörelsen. Det måste således vara något annat än jernvägarne, som uppslukat kapitalerna, kanhända några storartade anläggningar i hvarjehanda industrigrenar, som icke gifvit den ränta de bort och som man väntat. Då bör man icke skylla allt, som sker, på jernvägarne, och ännu mindre tror jag, att man, genom att inköpa jernvägsobligationer, kan undanrödja svårigheterna.

Om än vid den bana, hvarom här nämnts på förmiddagen, i följd af en ändring i dess bolagsreglor åtskilliga svårigheter skulle uppstå för den enskilde bolagsmannen, svårigheter som möjligen för en och annan kunna hota hans ekonomiska bestånd och föranleda svårigheter vid sterbhusutredningar och så vidare, så utgör väl detta icke någon anledning för staten att tillegna sig den jernvägen. Alla dessa svårigheter äro ju så till vida blott enskilda affärer. I dem kan väl staten icke ingå. För dem, som äro delegare i den ifrågavarande jernvägen, är det ytterst oangenämt och beklagligt, att så förhåller sig, men det är ju dock en enskild affär, som staten hvarken har skyldighet eller förbindelse eller anledning att blanda sig uti.

Jag tror derföre, att staten icke bör inköpa Hallsberg—Motala—Mjölby jernväg.

Det är dessutom sedermera en annan fråga, huru dertill erforderliga medel skulle anskaffas. Vi hafva nyligen hört, att de skulle upptagas genom lån, och att lånet borde upptagas i tillräckligt stor skala. Det eger sin fördel, men det kommer här för mig en gammal regel, »att, ju mera man lånar, dess mer blir man skyldig» och desto mera räntor får man att betala. Jag vet icke, om det är någon särdeles stor fördel att hafva stora räntor att betala. Kan man undvika det, är det så mycket bättre, ty ju mindre man lånar, desto snarare är man på klar fot. Således är det påståendet, att man bör upptaga ett stort lån, icke något skäl för, att man bör inköpa jernvägar.

Slutligen vill jag nämna något om en sak, som af en talare på förmiddagen blifvit något berörd. Det är nemligen hvad som här förekommer i reservanternes förslag derom, att man skulle ställa en summa penningar till Kongl. Maj:ts förfogande för att dels inköpa jernvägar och dels öfvertaga obligationer, utfärdade för anläggning af sådana fullkomligt enskilda jernvägar, som sammanbinda statsbanor eller äro med dessa förenade. Så vidt jag kunnat inhemta af motionerna, står deri icke något taladt om inköp af *jernvägsobligationer*, men väl talas i dem om inköpande af *enskilda jernvägar*. Jag tror derföre, att, om detta förslag af reservanterne, hvilka ju kunna skriva hvad de vilja, hade kommit från Utskottet, man möjligen skulle hafva kunnat ifrågasätta, om icke Utskottet sjelf vore motionär i den delen, hvilket jag, för min del, tror Utskottet saknar befogenhet till. Enskilda reservanter deremot kunna ju i sina reservationer hemställa, hvad de behaga, men jag tror dock, att det förslaget saknar fullgiltig grund och anledning i de nu afgifna motionerna, utan tillkommit på köpet.

På grund af hvad jag anført, anhåller jag om bifall till Utskottets förslag.

Herr Wærn: När man under en tid af penningenöd kommer med ett förslag, att staten måtte för sin räkning upplåna penningar och derför köpa obligationer, som andra i landet innehafva; då man hör, att egare af industriella anläggningar derå gjort stora förluster och vilja, att staten skall köpa deras egendom för att ersätta eller hindra fortfarandet af dessa förluster; är det visst icke underligt, att man anser sådana förslag ytterst betänkliga och principiellt origtiga, samt derom uttrycker sig så, som här med mer eller mindre vältalighet skett. Trots dessa mina åsigter om de Herrars ståndpunkt, hvilka i den riktningen yttrat sig, har jag af de förhållanden, som föreligga, kommit till ett helt annat resultat och anser mig skyldig förklara orsaken dertill.

Jag tror, att vi i det fall, som föreligger, nemligen i afseende på jernvägsbyggnader, icke stå på normal grund; att vi icke kunna säga, att härutinnan från statens sida, från det allmännas sida, i afseende på jernvägarna allt är väl bestäldt. Staten har byggt sina banor och enskilda bolag dels bibanor till dem, dels sjelfständiga banor. För statens banor eller de så kallade stambanorna uppgjordes visserligen från början en plan, som sedan blifvit följd, men då denna utarbetades utan allt afseende på det först sedermera tillkomna nätet af enskilda banor, så kan den ej längre hafva en mot de nya förhållandena sva-

Inköp af enskilda jernvägar.
(Forts.)

Inköp af enskilda jernvägar.
(Forts.)

rande fullständighet och ändamålsenlighet. För min del tror jag, att den frihet, med hvilken jernvägarne i vårt land utvecklade sig, och som i sig sjelf varit mycket god, dock ledt derhän, att systemet, om man betraktar det i dess helhet, måste sägas hafva blifvit temligen mycket ledt af slumpen. Hvad derefter beträffar de bidrag staten lemnat för åstadkommande af enskilda banor, så har man vid vissa riksdagar gifvit stora anslag, rent af skänker till jernvägar; vid andra riksdagar gifvit stora lån till banor i vissa landsdelar, ingenting i andra; åter har kommit en reaktion: man har nekat att göra något; åter har man funnit anledning att tillfredsställa de anspråk på statens hjälp, som blifvit gjorda, och man har åter gifvit stora försträckningar. Under sådana omständigheter kan jag för min del icke se något principvidrigt deri, att en revision sker af dessa förhållanden och att man tager dem i betraktande.

Jag kan därför icke ställa mig på den ståndpunkten, att allt, som här satts i fråga, skulle vara abnormt, och detta så mycket mindre som det icke är det första steget, som här i fråga sättes, ty för några riksdagar sedan föreslog staten sjelf af egen bevekelsegrund, att man skulle inköpa en jernväg såsom för staten viktigt att hafva. Det måste blifva förhållandet, när en stat anlägger stambanor till den utsträckning och i den mångsidiga riktning som svenska staten, att förhållandet kunna uppkomma, hvarigenom man finner, att det vore önskligt och väl att hafva större länkar i kedjan, att hafva sammanbinding mellan sina egna banor. Detta anser jag vara rätta uppslagspunkten här, då det är fråga om, att staten skall inköpa jernvägar.

Det är ingen hemlighet, att trafikstyrelsen lifligt och bestämdt önskar inköp af åtminstone tre jernvägar i landet och deribland den, som här i främsta rummet satts i fråga, eller Motala—Mjölby-banan. Skola vi då af principiella skäl, hemtade från ett helt annat synfält, alldeles afse från ett sådant förhållande? Skola vi vara så principkära, så förskräckte att inlåta oss med den enskilde, att vi icke taga det rena sakförhållandet, om det är önskligt att hafva en jernväg eller icke, i betraktande? Jag tror, att vi hafva de största skäl att fästa oss vid detta sakförhållande; och jag måste äfven neka till, att vi derigenom skulle komma in på en sluttande brant, som skulle föra oss till förderfvet, just därför att tid och vilkor för köpen skulle bestämmas af regeringen, i det nemligen reservanterne alldeles icke ifrågasatt att bestämma vare sig det ena eller andra, ty hvad de ifrågasatt har varit att ställa en viss summa till Kongl. Maj:ts förfogande, och att densamma, först efter Kongl. Maj:ts beslut både i afseende på tid och vilkor, skulle användas. Då är frågan den i detta fall: har icke regeringen den styrka, att hon kan taga sådana förhållanden i betraktande, att hon kan göra, hvad som är förnuftigt, och låta bli, hvad som är oförnuftigt? Jag tror icke, att Finansministern, med de tänkesätt han uttryckt, bör kunna hafva någon misstro till sin känsla af varsamhet, och jag tror icke, han behöfver hafva någon skrämsel för möjligheten af att komma ut dermed. Jag tillåter mig äfven att säga, att jag icke tror, att det finnes någon farhåga för att Riksdagen framdeles skulle utöfva någon påtryckning, och ännu mindre tror jag, de enskilda jernvägarne eller sådane, som skulle hafva fördel af att sälja obliga-

tioner, skulle förmå att göra det. För mig gestaltar sig frågan så, att, i afseende på systemet för stambanorna, det blifvit sådant, att det tål förbättring; att jernbanor finnas, som böra inköpas, icke för att, såsom en talare från Elfsborgs län nyss sade, åstadkomma konkurrens, utan för att förebygga den och för att tillgodose samfärdseln, der en konkurrens hotar eller är förderlig. Jag kan säga, att så är förhållandet med Hallsberg—Motala—Mjölby banan, en af de mest centrala banor och hvars dåliga inkomster till en stor del bero på en kostsam och förderlig konkurrens med statens banor, hvilken skulle upphöra, om staten öfvertog denna bana. Staten skickar nu på en omväg af tio till tolf mil varor, som den eljest kunde direkt sända, om banan vore i statens hand.

Jag vänder mig nu från jernvägsfrågan såsom sådan till den ekonomiska sidan af saken och, med all sympati för dem, som icke vilja, att staten skall låna upp penningar för att lemna åt de enskilde, tror jag dock, att staten är så införlifvad med nationen, att den ovilkorligen både kan och bör gifva akt på förhållandena och göra hvad som i sjelfva verket är lämpligt att göra på den tidpunkt, som befinnes vara den bästa. När vi nu till exempel om Hallsberg—Motala—Mjölby banan veta, att trafikstyrelsen anser den vara en högst nyttig och önskvärd länk i stambanesystemet; när en utredning af dessa förhållanden är satt i fråga och måste förutsättas leda till, att staten finner till sin fördel att köpa den banan, då lemna jag åt Kammaren att besinna: hafva vi verkligen rent samvete, om vi uppskjuta pröfningen af den frågan, om vi icke nu skulle företaga den, om vi, därför att denna pröfning begäres af personer, som äro i nöd, säga: »det bryr vi oss icke om», men om ett eller annat år återkomma dit och under tiden låta dem alldeles onödigtvis betala ut hela sin förmögenhet och bringas till ruin? Jag tror, att man bör taga hänsyn till ej mindre de ekonomiska omständigheterna än äfven tidsomständigheterna för att bedöma rätta tidpunkten för den åtgärd, man i hvarje fall bör vidtaga. Jag talar icke för att man skall hjälpa någon, men jag talar för, att man skall se till hvilken tidpunkt, som kan vara den rätta, och att man icke skall låta ett abnormt och beklagligt förhållande onödigtvis fortfara.

Jag kan icke släppa de ekonomiska förhållandena utan att säga att jag, i likhet med andra talare här, anser att äfven efter min uppfattning skulle knappast något förderligare för landet kunna ske än om vi nu verkstälde en upplåning, som skulle innebära ett sorts löfte om hjälp äfven åt de jernvägar, hvilka framdeles kunna blifva anlagda, och genom öfverflöd på penningar föranleda till fastbindning af ytterligare kapital i nya industriella företag. Skulle en sådan åtgärd ifrågakomma, eller skulle upplåning och utlåning af penningar ske på sådant sätt, att dylikt vore att befara, påstår jag, att landets ruin vore påskyndad. Men då, såsom jag sagt, i sjelfva sakens natur ligger, att vidtagande af andra åtgärder för statens förvärfvande af jernvägarne i landet har skäl för sig, hvilket blifvit erkänt, såsom då för några år sedan förslag gjordes att inköpa Köping—Hults jernväg, förtjenar reservanternes förslag att tagas i betraktande. Att taga ett lån i sådant syfte, att Kongl. Maj:t derigenom sättes i tillfälle att för

Inköp af enskilda jernvägar.
(Forts.)

Inköp af enskilda jernvägar.
(Forts.)

statens räkning förvärfva de enskilda jernvägar, som till stambanan böra läggas, tror jag skulle hafva ett förmånligt inflytande, kanske mindre genom ökad penningtillgång än genom att stärka förtroendet, att ytterligare penningbrist icke skulle uppstå. Deremot skulle den åtgärd, som Herr Finansministern sist nämnde, efter hvad jag hoppas mera såsom exempel, nemligen att riksbanken nu skulle taga ett lån, vara ett bland de mest förderfliga steg man kunde vidtaga. En sådan nöd, som kunde föranleda något dylikt, finnes icke. Det finnes brist på förtroende och äfven på löst kapital, men att förklara tiderna vara sådana, att riksbanken bör upptaga lån för att hjälpa industriidkare i förlägenhet, vore nästan detsamma som att proklamera att en mycket svår kris vore för handen, och med detsamma vore allt förtroende borta. Hvad vi nu lida utaf är svårigheten att afsätta våra hufvudprodukter. Det är illa, men kommer dertill brist på förtroende, så att man tror sig vara i en kris och de, som hafva kapitaler, hålla dem tillbaka, icke blott af misstroende till de personers ställning, som behöfva lån, utan äfven för att under den befarade krisen kunna hjälpa sig sjelfva och sina vänner, så hade vi förvandlat de svåra tiderna till en akut kris.

Utaf de förslag, som under diskussionen blifvit gjorda, sluter jag mig närmast till det af Grefve Hamilton framställda. Hvad angår Herr von Ehrenheims förslag, får jag nämna att, så mycket jag än delar hans åsigt, att det egentligen är fråga om inköp af jernvägar och derföre för min del önskar, att regeringen måtte så använda de penningar, den får, om förslaget bifalles, måste jag dock säga, att jag icke huser farhåga, för att regeringen skulle inköpa jernvägsobligationer här och der och att man derigenom icke skulle kunna få ett system, såsom han uttryckte sig. Jag ser deremot icke någon fördel af att begränsa sig till inköp af endast jernvägar, emedan då skulle det förhållande inträffa, som en talare från Skaraborgs län sade, då han frågade, om meningen vore att sätta svenska folket i samma olyckliga ställning som aktieegarne i ett visst jernvägsaktiebolag. I allmänhet, om man köper en egendom, anses det ju som affärsmässigt att inköpa de in-teckningar, som finnas i densamma. På samma sätt är, om staten vill inköpa en jernväg, intet enklare än att först köpa de obligationer, som finnas, och derefter med jernvägsstyrelsen uppgöra om det värde egendomen i öfrigt möjligen kan ega.

Då jag således icke anser lämpligt att göra en sådan inskränkning, att obligationer icke kunna få köpas, är jag icke förhindrad att för min del sluta mig till Grefve Hamiltons förslag.

Herr Statsrådet Forssell: Då af flere talare yttrats antydan derom att i mitt anförande skulle hafva förekommit ord, som kunna störande inverka på svenska statens kredit, anhåller jag att härmed få i korthet inlägga en bestämd protest mot en sådan uppfattning, som icke kan vara annat än en missuppfattning. Jag ber att få erinra derom, att talet om den ekonomiska ställningen är börjad af en af motionärerne och vidare fortsatt i en af de afgifna reservationerna, der det så vidlyftigt utförts, att då detta tal om den ekonomiska ställningen af reservationen upptager sju sidor, inskränker sig hvad som

der säges om statens intresse af stambanensystemets utvidgning till endast tre sidor. Detta ordande om vår ekonomiska ställning och dess karakteriserande ingår också såsom väsentligt moment icke blott i motiveringen till utan äfven i sjelfva Utskottets förslag, emedan derpå beror utan tvifvel mom. a med dess förslag om obligationers inköp för de bundna kapitalernas frigörande. Det var mig derföre alldeles omöjligt att upptaga reservanternes förslag till skärskådande utan att fästa mig vid hvad de yttrat i detta afseende, och jag kan icke föreställa mig, att svenska statens kredit skulle vara så känslig, att den skulle lida derpå, att de ord, som af andra uttalats, upprepas och återgifvas af chefen för finansdepartementet, då han icke godkänner allt detta eller uttalar ett eget omdöme om den ekonomiska ställningen.

Jag erinrar Kammaren derom, att jag uttryckligen velat lemna osagdt, huruvida ett sådant behof af rörelsekapitalets förstärkning, som reservanterne omnämmt, verkligen förefinnes och att jag yttrat, att regeringen hittills icke haft tillräcklig anledning att vitsorda ett sådant behof eller på grund deraf vidtaga några åtgärder, allt yttranden, som icke borde anses förskräckande utan snarare lugnande.

Hvad slutligen beträffar de ord, jag fällde om den utväg, som man kunde anlita under vissa eventualiteter, så innebära de icke heller någon spådom, att sådant skulle inträffa. Jag yttrade endast, att, för den händelse Riksdagen, som måhända är i tillfälle att derom döma, skulle befara något dylikt, så finnes en utväg till hands, som icke är någon annan än den, som redan är i riksbankens reglemente antydd och hvilken nu endast skulle bestå i att förstärka den makt, som förut finnes i riksbankens händer.

Jag begagnar tillika tillfället att mot den ärade ordföranden i Stats-Utskottet genmäla, att min beräkning af det lånebelopp, som Riksdagen skulle kunna upptaga utan de af reservanterne föreslagna åtgärder, hvilat på alldeles samma siffror som hans. Om han kom till ett lägre belopp af 12,800,000 kronor, jag deremot till ett högre af 14 eller 15 millioner, så berodde det derpå, att jag grundade min beräkning på hvad ännu är officiellt känt, han deremot sin till en del på ett antagande om hvad, som skall komma att ske, ty ännu har Riksdagen icke fattat beslut om anskaffande af medel för betäckande af tillökningen i jernvägsmaterialförrådet, ännu har Riksdagen icke besvarat Kongl. Maj:ts framställning om anvisande af penningar för Hjelmarens sänkning, en anvisning, som, enligt min åsigt, icke behöfver vara något upphäfvande af ett förut fattadt beslut.

Herr Hallenborg: Under diskussionen på förmiddagen framhöllö flere talare, att vissa åtgärder skulle kunna göras från allmänna hypoteksbankens sida för att skaffa penningar i marknaden. Då denna institution har en så stor betydelse i vårt lands finansiella förhållanden och jag är ledamot i dess styrelse, torde det tillåtas mig, att i en fråga sådan som denna upptaga till besvarande hvad som i det afseendet yttrats.

En talare på Elfsborgsbanken yttrade på grund af egen erfarenhet, att kursen å hypoteksbankens obligationer vore alltför hög och att man, genom att sänka densamma, skulle kunna åstadkomma en större

Inköp af enskilda jernvägar.
(Forts.)

Inköp af enskilda jernvägar.
(Forts.)

försäljning af obligationer, för att på detta sätt skaffa penningar i marknaden. Jag tror mig på grund af tolfärig erfarenhet kunna förklara, att det sämsta sätt att skaffa köpare till hypoteksbankens obligationer är att sätta kursen lågt, ty det har visat sig, att största försäljningen egt rum, då kursen varit hög, och att efterfrågan varit liffigast, då kursen varit öfver pari. Under den tid, då med Kongl. Maj:ts särskilda tillstånd hypoteksbankens obligationer fingo säljas efter en kurs af 88 procent, afyttrades snart sagdt inga obligationer, och följden af en sådan åtgärd, som talaren föreslagit, att betydligt sänka kursen, blefve att man skadade dessa obligationers kredit för framtiden utan att för ögonblicket i någon väsentlig mån åstadkomma deras åtgång, och en sådan operation lär styrelsen icke vidtaga.

Från ett annat håll yttrades, att hypoteksbanken borde upptaga ett utländskt lån, men den ärade talare, som framkastade detta, tog förmodligen icke i betraktande, att *en* sak är att upptaga ett lån, en *annan* att få de lånta medlen utplacerade på de särskilda hypoteks-föreningarne. Om under nuvarande förhållanden hypoteksbanken skulle upptaga ett lån, kunde följden blifva den, att, sedan banken fått lånet beviljadt, föreningarne icke ville taga emot penningarna. Det är nemligen den skillnad mellan hypoteksbanken och riksgäldskontoret, att, sedan Riksdagen beslutat upptagande af ett lån och detta blir upptaget, fördelas de inflytande medlen på sätt som dermed är afsedt, utan afseende på den kurs hvartill lånet är afslutadt. Finner Riksdagen att fullmäktige i riksgäldskontoret handlat oklokt vid en sådan operation blifva förmodligen dessa vid nästa val icke hedrade med förnyadt förtroende, men någon annan risk uppkommer icke för dem som afslutat lånet. Om deremot hypoteksbanken afslutar ett lån på ofördelaktiga vilkor, löper dess styrelse den risken derutöfver att föreningarne icke vilja emottaga penningar, som blefve för dyra och då har styrelsen satt sig i en belägenhet, som är i högsta grad bekymmersam. Nu skulle man kunna tro, att, på grund af att här för närvarande råder stor brist på penningar, hypoteksföreningarne skulle vara villiga att emottaga huru mycket penningar som helst, men så är icke förhållandet. Föreningarne äro nemligen icke betjenade med att få lån till hög kapitalrabatt, alldenstund de derigenom nödgas vidkännas så stort afdrag på de nominela beloppen, att de lånebehöfvande, som måste ställa reglementsenslig säkerhet, icke vilja eller kunna underkasta sig hvarken minskningen i lånebeloppet eller svårigheten att deras fullgoda säkerhetshandlingar, som vanligtvis redan äro hypotiserade på annat håll, skola inlösas genom ett tillskott, som under brydsamma tider är svårt att anskaffa. Dertill kommer, att landtbrukaren icke har samma ställning, som åtskilliga andra industriidkare, ty han är beroende af väderleken, och det kan hända, att en god skörd åstadkommer sådana förändringar i förhållandena, att största delen af de lånesökande, som i år vilja betala kapitalrabatt, icke vilja nästa år vidkännas en sådan. Här af torde synas att någon förbättring uti penningställningen icke är att genom hypoteksbanken påräkna.

Hvad nu siffran angår, hvartill sökta lån i hypoteksbanken för närvarande skulle uppgå, och som af en talare uppgifvits till 23 millioner, af en annan till 28 millioner, så uppgår den, såsom redan upp-

lyst blifvit, till mellan 12 och 13 millioner, men hvad som för hypoteksbanken såväl som för staten är af särdeles stor vikt är, att man icke vid en offentlig diskussion, i förhoppning att inverka på resultatet af frågan och få voteringen att utfalla, som man önskar, framställer den finansiella ställningen i alltför mörk dager, för att derigenom uppväcka medlidande, ty en sådan framställning kommer att i hög grad inverka på krediten. Man tror, att man talar inom fyra väggar, men säkert är, att, när lånsökanden kommer till långgifvaren, denne anser sig af den diskussion, som i Riksdagen blifvit förd, berättigad att uppställa vilkor, som han icke skulle hafva fordrat om ställningen icke blifvit utmålade alltför bekymmersam. För min del tror jag endast, att det är en tillfällig penningeförlägenhet för ögonblicket; och att så måste vara, är naturligt, ty då produkternas frambringande kostar detsamma som förut, men prisen derå nedgått; då vi haft en dålig gröda öfver hela landet och då våra exportartiklar icke blott äro färre utan äfven betalas sämre än förr, är klart, att vi skola vara i penningeförlägenhet. Klart är också, att, då mycket penningar gått ur rörelsen i och för dessa jernvägar m. fl. industriella företag och man för att åstadkomma dessa jernvägsbyggnader hvar i sin stad nödgats belåna säkerhetshandlingar, som nu äro behöfliga för den dagliga rörelsen, detta måste inverka äfven på staten i sin helhet. Jag anser dock, att ställningen i vårt land är så god, att den kredit vi åtnjuta är fullt berättigad, om ock penningeförlägenhet för ögonblicket finnes, som jag anser böra afhjelpas.

Nu säger man, att staten icke skall befatta sig med afhjelpande af den enskilda förlägenheten, men staten har förut vid många tillfällen bisprungit dem, som varit i penningeförlägenhet. Men då staten icke gerna kan säga, att, som det för tillfället är ondt om pennningar och vi haft ett dåligt år, behöfva vi låna, så bör den deremot säga, att lån behöfs, derföre att betydliga inländska belopp blifvit fastlästa i våra jernvägsföretag. Jag kan icke finna, att vi på något sätt handla mindre välbetänkt, om vi säga, att derföre att vi under de senare åren, till följd af tillgången på inhemskt kapital, icke behöft låna från utlandet, så göra vi nu en sådan upplåning för att frigöra en del kapital. Jag kan icke finna annat än att detta är en klok åtgärd.

För att nu underlätta denna förlägenhet hafva åtskilliga förslag blifvit framställda. Bland annat har af finansministern blifvit väckt ett förslag, som han nu i sitt sista anförande ytterligare åberopat, eller att riksbanken skulle göra en upplåning för att bisprunga den enskilda industrien. Jag har den föreställningen, att, när riksbanken vidtager en sådan åtgärd, så är det för att förstärka sig sjelf och icke för att hjälpa den enskilda industrien, och att det derföre ovilkorligen skulle lända till skada för statens kredit, om riksbanken begagnade sig af sin rättighet att göra upplåning, vid sidan af riksgäldskontoret, för att understödja nödstälde industriidkare.

Ett annat förslag är framställt af Grefve Hamilton, ett af Herr von Ehrenheim och ett af reservanterne. Af dessa tre förslag anser jag för min del Grefve Hamiltons vara det bästa, ty derigenom finge man tillfälle att välja hvilket som vore fördelaktigast, vare sig att in-

Inköp af enskilda jernvägar.
(Forts.)

*Inköp af en-
skilda jern-
vägar.*
(Forts.)

köpa en viss jernväg eller att köpa obligationer. Herr von Ehrenheims förslag har det emot sig, att det obligatoriskt förbinder att köpa jernvägar, och det kan hända, att konkurrensen i afseende på inköp af jernvägar kan blifva obehaglig, både i afseende på Regeringens och Riksdagens ställning.

Hvad beträffar det yttrande, som faldes från statsrådsbanken, erkänner jag med ledsnad, att jag icke väntat att få höra ett sådant uttalande från det hållet, ehuru det å andra sidan icke på mig gjort ett så pinsamt intryck som på många andra. Det är nemligen icke så säkert, att hvad ett statsråd yttrar alltid är ett uttryck af regeringens åsigt, och af den anledningen låter jag herr Finansministerns anförande stå för hans egen räkning; och jag vågar hysa den förhoppning, att det varningsord Finansministern uttalade icke bör tolkas så afskräckande, att, om Riksdagen skulle fatta beslut, grundadt på dess åsigt om nödvändigheten af att bispringa jernvägsanläggningarne, regeringen, då frågan kommer till dess pröfning, icke i det fallet vore villig att gå representationens önskan till mötes.

Jag anhåller, att få förena mig med om Grefve Hamiltons förslag.

Herr Ekman, Johan Jakob: Jag begärde ordet närmast med anledning af ett yttrande, som i förmiddags faldes af Chefen för Finansdepartementet, hvilket jag icke är i tillfälle att ordagrant återgifva, men hvilket innebar, att det syntes honom ändamålsenligare, att å fullmäktige i riksbanken lemnades större frihet att upptaga lån på utrikes ort för att bispringa näringarne än att ingå på reservanternes förslag. Herr Finansministern utvecklade icke närmare sina åsigt i denna fråga, men jag tager för gifvet, att han åsyftade en utsträckning af den rättighet, som i bankoreglementet är fullmäktige lemnad att på utländsk ort upptaga lån till belopp af högst tolf millioner kronor, i afseende hvarpå bankoreglementets 14:de paragraf 3:dje mom. innehåller:

»Utländsk kredit i form af lån eller kreditiv må begagnas till belopp af högst tolf millioner kronor; och har Riksdagen i sådant afseende hos Kongl. Maj:t i underdånighet anhållit, det Kongl. Maj:t, uppå fullmäktiges anmälan i ämnet, täcktes låta bemedla det af fullmäktige för riksbankens säkerhet nödigt ansedda lånet under den form, som för ändamålet kan finnas erforderlig, samt å ett sådant lån meddela dess nådiga garanti.»

Om nu med anledning af ett sådant förslag Banko-Utskottet vid denna tid på riksdagen, efter att hafva hört fullmäktige, inkomme med framställning i ämnet, och Riksdagen sedan beslutade i enlighet dermed samt Kongl. Maj:ts garanti derefter söktes på ett sådant lån, som jag antager skulle uppgå till trettio millioner kronor, eftersom det är denna summan, som nu är i fråga att upplåna, och riksbanken, sedan denna garanti vunnits, upptog lånet på utrikes ort för att derigenom bispringa näringarne, så fruktar jag, att knappast någon åtgärd kunde mera verka skadligt för statens kredit än just denna. Ett dylikt lån, som i allt fall icke kunde blifva annat än tillfälligt, skulle dessutom icke bereda den hjälp som afses, ty hvad som nu behöfves är lån på lång tid. Jag betviflar dessutom att riksbanken är den institution, som

borde taga befattning med en dylik utlåning. Fullmäktige hafva viktigare mål att sörja för än detta, och äfven om utlåningen komme att ske på sådant sätt, att någon stor förlust deraf icke uppstode, skulle ändå denna rörelse kunna skadligt inverka på dessa viktigare ändamål.

Men om man antager, att näringarne verkligen äro i behof af understöd, hvarför vill man icke bereda dem detta på ett sådant sätt, att staten får full valuta för den handräckning, som lemnas? Jag säger med afsigt *full valuta*, ty vare sig staten köper jernvägar eller jernvägsobligationer, skulle väl dessa jernvägar eller obligationer icke betalas med högre pris, än som motsvarade de inkomster, jernvägen lemnar, och då statens framtid är betryggad, är det antagligt, att en affär, som är god i dag, skulle framdeles blifva ännu bättre. Skulle det inträffa, att jernvägen icke genast lemnade inkomster i förhållande till hvad staten för densamma betalat, eller icke kunde till fullo erlagga sina annuiteter, komme dock genom den ökade inkomst, som i framtiden erhöles, en rik ersättning att beredas för den tillfälliga förlust, staten kunde komma att lida.

Men, säger man, här är ej fråga om understöd för näringarne. Motionerna afse ej något dylikt, ej ens köp af obligationer, utan de motioner, som blifvit väckta, afse endast inköp af *jernvägar*. Man torde dock icke kunna neka, att Utskottet *hade* varit fullt berättigadt och att således äfven reservanterne *varit* berättigade att tillstyrka bifall till, icke blott förslaget i punkten *b*), utan äfven hvad som hemstälts i punkten *a*). Köp af obligationer betingar nemligen mycket lätt köp af jernvägen, och det är alltid en fördel för jernvägsbolaget att staten innehar obligationerna, i stället för att de äro i enskildes ego, icke blott därför att staten kan på ett för jernvägen fördelaktigt sätt ingripa i jernvägens styrelse, utan äfven därför att staten behandlar jernvägen med större skonsamhet än en enskild fordringsegare.

Man har sagt, att ställningen för tillfället icke vore sådan, att något större behof af hjälp vore för handen eller att några särskilda åtgärder borde vidtagas. Hvad ställningen icke *är*, det kan den lätt nog *blifva*, och jag anser, att det tillhör en vis administration, hvilken tänker på de förhållanden som kunna komma att inträffa, att icke underlåta vidtagande af de erforderliga åtgärderna, innan det blir för sent. Vill man ändock påstå, att här icke förefinnes något större lånebehof än som motsvaras af tillgångarne, tror jag detta till stor del härrör deraf, att näringarne icke kunna betala de räntor, som nu fordras, och icke heller upptaga lån på så kort tid, som nu beviljas, utan att de hellre nöja sig med att ligga nere, och då penningemarknaden regleras af förhållandet mellan tillgång och efterfrågan, lär den nuvarande höga räntefoten tillräckligt visa att behof här verkligen förefinnes.

Man har vidare sagt, att det skulle blifva ett bryderi för regeringen att pröfva de anbud, som kunde komma att afgifvas vare sig af jernvägar eller obligationer; men jag skulle önska, att regeringen aldrig komme i värre bryderi än detta. Den har under sig myndigheter, åt hvilka den kan uppdraga att pröfva och yttra sig om jernvägarnes förmåga att erlagga ränta på det kapital som ifrågasättes för inköp af vare sig jernvägar eller obligationer; och då regeringen handlar på grund af dylika utlåtanden, lär den icke behöfva komma i något bryderi.

Inköp af enskilda jernvägar.
(Forts.)

Inköp af en-
skilda jern-
vägar.
(Forts.)

För öfrigt, då det icke är ifrågasatt att betala jernvägarne eller obligationerna med något så högt pris, att derå kunde uppstå förlust, tror jag man snarare kunde komma att råka i förlägenhet för tillgodogörande af de penningar, som upplånas, än behöfva befara alltför många ansökningar för deras användande på ifrågasatt sätt.

Med anledning af hvad jag nu yttrat, anhåller jag att få instämma uti Grefve Hamiltons förslag, och är öfvertygad, att, om på grund af ett sådant beslut, staten skulle upptaga lån, kommer ändamålet för dess användande icke att på minsta vis störa statens kredit eller lägga hinder i vägen för betingande af de fördelaktigaste vilkor, som under nuvarande konjunkturer äro möjliga att erhålla.

Herr Wallenberg: Jag försäkrar, att jag haft de bästa föresatser att icke yttra ett ord i denna fråga, men åtskilligt af det, som här blifvit anfördt, nödgar mig att, så vida jag icke vill anses pligtförgäten, bemöta ett och annat.

Flere talare hafva antydtt, att här icke vore fråga om annat än enskilda industriföretag, med hvilka staten icke hade att skaffa, hvardan inga åtgärder borde af Riksdagens vidtagas, huru betänklig ställning än jernvägsaktiebolagen irakat.

Jag ber att bestämdt få tillbakavisa detta åskådningssätt, som icke vill medgifva någon skilnad emellan de af aktiebolag ävågabragta jernvägsanläggningar i Sverige och andra enskilda företag i allmänhet, med hvilka jag gerna erkänner att staten icke har något att skaffa. Man har äfven velat jemföra jernvägsväsendet med ångbåtsväsendet, och man har sagt, att, då denna sistnämnda industrigen i alla tider fått hjälpa sig sjelf och har hulpt sig sjelf, så borde äfven jernvägsindustrien göra det.

Häremot ber jag få invända, att jernvägsindustrien alldeles icke blifvit lemnad åt sig sjelf att, i jemnbredd med den ekonomiska utvecklingen och företagsamheten, på ett naturligt sätt utvidga sig, utan de begge statsmakterna hafva genom en väldig impuls, på ett konstladt sätt, framdrifvit jernvägsbyggandet, som nu blifvit uppdrifvet till en, för ett tiotal år sedan, icke anad höjd. Det torde icke förnekas, att statsmakterna bära ansvaret för den ifver hvarmed de understödt de mest omogna jernvägsföretag, och sedan ställningen till följd deraf blifvit i hög grad betänklig, så att frågan om bistånd under olika former åt jernvägsaktiebolagen kommit på dagordningen, *då* vill man, att Riksdagen helt kallt skall yttra: »hjelpen Eder nu sjelfva». En hvar bör dock hafva klart för sig, hvem som kommer att bära ansvaret för allt det elände, som möjligen kan uppkomma genom en *jernvägskris*. Har man väl glömt, att, vid den riksdag, då man senast beviljade tio millioner kronor att utlånas till nya jernvägsaktiebolag, ifrade jag för den åsigten, att man icke då borde genom låneunderstöd framkalla *nya* jernvägsaktiebolag, förrän de vidsträckta enskilda jernvägsanläggningarne, som redan voro påbörjade, fingo litet tid på sig att hinna närmare sin fullbordan? Det var förgäfvets!

Har man väl glömt, huru enträget jag bad, att man icke skulle lemna något låneunderstöd till jernvägsaktiebolag, som egde mindre eget kapital, än som motsvarade *minst* hälften af kostnaden för den

frågasatta jernvägsanläggningen jemte erforderlig rörlig materiel? Det var förgäfvat; ty Riksdagen var så ifrig att frammana ännu flera *svaga* jernvägsaktiebolag, att den föreskref, att *nytt* jernvägsföretag kunde af allmänna medel erhålla låneunderstöd, motsvarande två tredjedelar af anläggningskostnaden. Så stodo sakerna vid den riksdagen, och jag kan öppet försäkra Herr Talmannen, att det då icke var någon utsigt att kunna förhindra beviljandet af de tio millionerna kronor, ty hade minoriteten icke låtit den summan gå, hade sannolikt koalitionen beslutat anvisa tjugo millioner kronor för sagda ändamål.

Ännu i dag synes man hafva god lust att frammana ännu flera nya, svaga jernvägsaktiebolag. Det visar reservanternes förslag, som i Lit. c) innehåller: »att Riksdagen må i underdänig skrifvelse anhålla, att vid blifvande ansökningar, om erhållande af koncession för jernvägsanläggningars utförande, Kongl. Maj:t täcktes meddela dylik koncession endast åt sådan sökande, som styrkt, att sökanden *förfogar öfver ett kapital*, som är fullt tillräckligt till jernvägsanläggningens utförande, enligt behörigen granskadt och godkändt kostnadsförslag».

Här är påtagligen samma fel begånget, som det Riksdagen begick vid bestämmandet af villkoren för låneunderstöd af de senast beviljade tio millionerna kronor. Man begär blott, att sökanden skall visa sig förfoga öfver ett kapital, beräknadt vara tillräckligt till jernvägsanläggningens fullbordande. Men om detta kapital grundar sig på *ett ringa eget* genom aktieteckning erhållet *kapital* och för öfrigt bättre eller sämre lånekontrakt, så erhåller sökanden koncession på anläggande af ny jernväg. Detta är nog lättsinnigt af de begge statsmakterna, och det är just detta som fört jernvägsaktiebolagen till den svaga ställning, hvori de befinna sig. Man måste erinra sig, att det erfordras en längre eller kortare tid innan trafiken på en nyanlagd jernväg hinner så upparbetas, att den gifver skälig afkastning, och derföre bör icke ett jernvägsföretag *från början* nedtyngas af dryga räntor till obligationsinnehafvare eller andra långgifvare. Jag önskar för den skull en sådan föreskrift i denna del af villkoren för låneunderstöds erhållande:

att sökanden skall styrka sig kunna förfoga öfver ett *eget* kapital, som motsvarar minst hälften af det belopp, som erfordras för jernvägsanläggningens utförande jemte anskaffandet af erforderlig rörlig materiel, allt enligt behörigen af offentlig myndighet granskadt och godkändt kostnadsförslag.

Man har här beklagat den bekymmersamma ställning, »Hallsbergs—Motala—Mjölby jernvägsaktiebolag» iråkat, och den är i mer än ett afseende beklagansvärd. De kommuner, bolag och enskilde, som blifvit aktieegare i detta bolag, hafva visserligen råkat illa ut, men all den företagsamhet, som uppkommit genom många förenade små krafter, genom associationsandan grundad på aktiebolagslagen af den 6 Oktober 1848, hela denna storartade verksamhet, som i så många rigtningar gagnat näringslivet, har blifvit rubbad i sina grunder, sedan någonting så oerhördt kunnat hända, som att en aktiebolagsordning efter behörig granskning inom Civil-departementet blifvit sanktionerad af Kongl. Maj:t, men befinnes vara i uppenbar strid med aktiebolagslagen. Hela världen vet att ett förbiseende den gången blifvit inom Civilde-

Inköp af enskilda jernvägar.
(Forts.)

Inköp af en-
skilda jern-
vägar.
(Forts.)

partementet begånget, och sådant är ju möjligt. Men en stillatigande likgiltighet är också att godkänna hvad som skett och att ådraga sig en medansvarighet, som torde blifva ganska stor.

Medgifvas måste, att detta är ett exeptionelt fall, och det torde derföre tillåtas erinra derom, att i England funnits tillfällen, då parlamentet uppdragit åt en fåtalig kommission, att med utomordentlig makt utreda intrasslade ekonomiska frågor, som icke kunnat genom domstolarna utredas, men som skulle hafva framkallat otaliga processer. Det är förunderligt, att, om i en civillag någon ändring af Riksdagen beslutas och varder sanktionerad af Kongl. Maj:t, men vid tillämpningen af den nya lagen, det befinnes hafva insmugit sig någon orimlig bestämmelse, så kan en sådan olägenhet afhjelpas derigenom att vid nästföljande riksdag motion väckes om nödig ändrings vidtagande af lagen. Men deremot om en bolagsordning, behandlad såsom ett löpande ärende i ett statsdepartement i brådskan blir sanktionerad, utan att vara, det densamma uppgifves vara: en bolagsordning för ett aktiebolag med begränsad ansvarighet för aktieegarne, då stå alla häpna och handfallna, och ett dylikt aktstycke anses mera ofelbart än sjelfva grundlagen. När eländet och olyckorna, som berörda bolagsordning vällat, nått en betydande höjd, då komma de, som nu ingenting vilja göra för denna viktiga frågas lösning, att förvånade utropa: kors, vi trodde icke att det kunde bli så illa!

Herr Talmannen behagade observera, att jag icke yttrat ett ord om någon förmån för dem, som på god tro kommit i den fällan — de må för sin oförsigtiga godtrogenhet, att anse Kongl. Maj:ts sanktion betryggande, plikta hvad de kunna tåla — utan jag blott beder, att det *olagliga* skall förändras till lagligt, att ett missgrepp ej må upphöjas till lag, som icke vidare kan ändras, och att ett så oefferrättligt tillstånd icke må erhålla varaktighet, enär det förstör hela vårt aktiebolagsväsende.

Då den föreliggande motionen vittnar om, att allvarsamma bekymmer hysas för den ekonomiska ställning, som det ifriga jernvägsbyggandet framkallat, så hafva åtskilliga förslag framkastats, angående bästa sättet att lindra den betryckta ställningen, och Herr Statsrådet *Forssell* har gifvit Riksdagen det rådet, att Riksdagen borde lemna Riksbanken vidsträcktare bemyndigande att upptaga lån, för att sedan utlåna i mera omfattande skala till de betryckta näringarne. Banko-Utskottets ordförande har redan visat, att Riksbankens reglemente redan blifvit vid denna riksdag granskadt och godkändt, och att enligt detsamma fullmäktige i Riksbanken icke hafva bemyndigande att upplåna för annat ändamål än att stärka Riksbankens metalliska kassa, då deraf göres behof.

Då Herr Finansministern talat om, »att Riksbanken skulle försälja obligationer», ber jag att få nämna, att de obligationer i utländskt mynt, Riksbanken innehar, endast utgöra 4,291,000 kronor, och att detta belopp visserligen icke är för stort såsom behöflig *kassareserv*. För öfrigt har Riksbanken omkring sju millioner kronor uti inländska obligationer, utgörande obetydliga delar af »öfvergifna lån», som län-gesedan gått ur marknaden och nu torde befinnas svårsålda, hvadan jemväl det förslaget icke synes mig särdeles lämpligt.

Inköp af en-
skilda jern-
vägar.
(Forts.)

Beträffande Herr *Tornérhjelm*s uttalade farhåga, att Herr Finansministerns här gjorda förslag, angående ett efter hans förmenande lämpligt sätt, hvarpå Riksbanken borde hjälpa den betryckta ställningen, skulle komma i tidningarna och derigenom skada mera än gagna, så ber jag få upplysa Herr *Tornérhjelm*, att ett likartadt förslag redan förekommit i »Handels- och Industri-tidningen» för den 10 dennes. Der står nemligen att läsa:

»På grund af hvad vi i våra flera uppsatser yttrat, föreslå vi, att Riksdagen måtte besluta — — — — —

med afseende å understöd åt industrien, att Riksbanken bemyndigas att upptaga ett lån på kort tid, ej öfverstigande tre år, och löpande med högst sex procents ränta».

Efter jag nu kommit att citera ur en tidning, kan jag ej underlåta att fästa uppmärksamheten på en tidningsanka, som synes hafva varit afsedd att nedsätta svenska statskrediten inom och utom landet. Det har nemligen blifvit uppgifvet i »Handels- och Industri-tidningen», att svenska staten upptager lån, som benämnas *jernvägs-lån*, men icke användas uteslutande på jernvägsbyggandet, utan i sjelfva verket äro »jernverkslån». Häremot vill jag endast till Kammarens protokoll anförä, att statens skuld mot räntebärande obligationer den 31 December 1877 utgjorde 180,157,000 kronor, hvaremot på statens jernvägsbyggnader blifvit nedlagda 179,467,000 kronor, eller i det aldra närmaste *allt* som blifvit upplånadt. Dessutom eger Riksgäldskontoret att fordra af åtskilliga jernvägsaktiebolag ett belopp motsvarande nära tjugofyra millioner kronor. Således behagade Herr *Talmannen* inse, att statsmakterna *icke* gjort sig skyldiga till någon afvikelse från sanningsenligheten i den uppgift, att samtliga svenska statslånen äro upptagna för och *använda* på jernvägsbyggnader. Det är i alla fall att beklaga, att den officiella tidningen icke begagnas till att vederlägga så lätt vederlagda osanningar, ssm spridas till allmänhetens förvillande, och som icke kunna hafva annat syftemål än att skada statens kredit.

Den nu föredragna punkten innehåller Stats-Utskottets svar på motionerna:

1:o) att ställa trettio millioner kronor till regeringens förfogande, för att dermed, under vissa vilkor, inköpa jernbanor och obligationer utgifna af jernvägsaktiebolag samt

2:o) inköpa Hallsbergs—Motala—Mjölby jernbanan och förena densamma med statsbanesystemet.

Stats-Utskottet har afstyrkt alltsammans, och det i full öfverensstämmelse med majoritetens i Andra Kammarens åsigter, ty den majoriteten är mycket ogynnsamt stämd emot allt som rör den stora industrien. Denna afvoghet är så mycket mera förvånande, som landtmännen borde veta, att »det är klokare att mjölka kon än att slå henne i pannan». Visserligen har majoriteten i Andra Kammaran lånat sina kraftiga händer till ett mycket för hastigt utfördt jernvägsbyggande i stor skala. Man väntade sig der liksom här, att stora fördelar *genast* stode att vinna såsom resultat af jernvägsbyggandet, och derföre uppmuntrade man företagsamheten i denna riktning, medelst låneunderstöd af allmänna medel. Detta var ett framåtskridande, hvars snabba fart jag förgäfvos sökte hejda. Nu deremot har en *re-*

*Inköp af en-
skilda jern-
vägar.*
(Forts.)

aktion i dessa tänkesätt inträdt, och den hotar att blifva våldsamt nedbrytande, äfven af sådana stora företag, som med en ringa hjälp kunde räddas och blifva gagnande. Det är endast på det att någon må kunna räcka en hjälpsam hand, som jag icke tvekar att, på sätt motionären föreslagit och de aktade reservanterne tillstyrkt, ställa tre-tio millioner kronor till regeringens förfogande. Våra svenska förhållanden äro högst egendomliga, ty under två tredjedelar af året när Riksdagen är åtskiljd finnes ingen, som har makt eller medel att understödja något stort företag, som deraf möjligen kan komma i behof. Krafterna äro splittrade, och splittrade krafter äro vanmagt. Vänder någon sig till Chefen för Finansdepartementet med anhållan om en million kronor för ändamål, som han skulle anse vara förtjenta af understöd och mycket gerna ville lemna ett sådant, så kan han det likväl icke, ty han har stort ingenting till sin disposition. Riksgäldskontoret har sitt reglemente, som länder dess styrelse till efterrättelse, och Riksbanken har också sitt, som begränsar dess verksamhet till en vanlig länebanks. Nu har Kongl. Maj:t, för eventualiteten af krig mellan ett par stormakter, begärt och erhållit ett kreditiv för neutralitetens upprätthållande, men för eventualiteter af ekonomisk eller finansiel natur finnas inga medel till regeringens förfogande. Detta är ett lika beklagligt som farligt tillstånd. Ehuru jag icke anser särdeles lämpligt, att jernvägsobligationer inköpas för allmän räkning, enär vi sakna all lagstiftning angående fordringsegares hos jernvägsbolag rätt att hvar efter annan utbekomma sina fordringar, så vill jag icke motsätta mig att lemna regeringen ett sådant förtroende-votum, som kan anses ligga i förslaget, enär jag icke befarar, att regeringen skulle missbruka det erhållna uppdraget att efter ompröfning och godtfinnande förfara. Men jag anser framför allt nödigt, att regeringen får en betydligare summa till sin disposition.

På grund af hvad jag nu haft äran anföra, anhåller jag om bifall till Grefve *Hamiltons* förslag, med den redaktionsförändring under Lit. C., hvilken jag redan angifvit här ofvan, i syfte att hädanefter *nytt* jernvägsaktiebolag icke må erhålla läneunderstöd af staten, så vida ej det af aktieegarne inbetalda aktiekapitalet uppgår till *minst* hälften af kostnaden för hela jernvägsanläggningen jemte erforderlig, rörlig materiel.

Grefve Ehrensvärd: Uti öfverläggningen rörande första punkten af Stats-Utskottets förevarande betänkande ansåg jag mig icke böra deltaga därför, att jag erfor, att de invändningar, som framställes mot Utskottets förslag, egentligen hade till grund den åsigt, att här föreläge endast ett lokalt intresse, åt hvilket ifrågasattes att lemna understöd, samt därför, att, om detta understöd lemnades, de talare, som framställt sådana invändningar, skulle af mitt uppträdande kunna vinna ytterligare stöd för sin åsigt.

Beträffande den punkt, som nu föreligger till behandling, eger icke samma förhållande rum. Det landsting, som sändt mig hit, har icke någon del i någon sådan jernväg eller sådana jernvägsobligationer, som kunna komma i fråga att inköpas, om Riksdagen bifaller mom. a) eller mom. b) uti reservanternes förslag; och frågan synes mig så vigtig för landet, att jag ansett mig böra begagna den rätt, jag har, att här

yttra några ord. Då frågan, som jag nämnde, synes mig särdeles vigtig, ja, bland de viktigaste vid denna riksdag, är naturligt, att jag känner mig tacksam emot dem, som ånyo bragt henne till lif. Vi erinra oss nemligen, att frågan en gång förut, då från regeringens sida, varit för representationen framställd, nemligen när förslag väcktes, att staten skulle förvärfva en enskild jernväg, Köping—Hult-banan. Den frågan föll då; men jag tror, att förr eller senare måste vi här i landet göra klart för oss, att vi måste inköpa åtskilliga af de jernvägar, som staten uppmuntrat och som äro så belägna, att de sammanbinda eller utgöra nödiga utfartsvägar för statsbanorna. Jag har haft särskild anledning att tänka härpå i följd af det uppdrag, jag erhållit, att behandla frågan om vägghållningen i riket. Vi hafva inom landet 1,800 mil landsväg, som ända till år 1857 uteslutande betjenade den stora samfärdseln inom riket; men från 1857 hafva vi kommit derhän, att vi för närvarande, enligt Utskottets uppgift å pag. 22 i betänkandet, hafva 464 mil jernväg, hvarförutom ytterligare äro under byggnad banor till en längd af 126 mil, i följd hvaraf sammanlagdt 590 mil jernväg snart torde ligga färdiga till begagnande. — Detta motsvarar således mer än en $\frac{1}{4}$ af de samfärdsmedel, som vi hade till år 1857. Af dessa jernvägar äro 313 mil, hvilka äro för trafik upplätta, samt 78 mil under byggnad enskilda anläggningar, och å dem kan staten icke ordna trafiken på ett uteslutande för det allmänna gagnande sätt.

Vid sådant förhållande tror jag det är af vigt, att staten tager den frågan under behandling och tager den *snart* under behandling, innan den växer till för stora dimensioner, om det icke är lämpligt och nödvändigt för staten att inköpa de jernvägar, som äro så anlagda, att de äro af vigt för den allmänna samfärdseln. Jag skulle därför ur denna synpunkt vilja ansluta mig till Herr von Ehrenbeims förslag, hvilket tydligt och klart uttalar den mening, att staten skall anslå medel för att på det sätt, Kongl. Maj:t kan finna lämpligt, inköpa de banor, som äro så beskaffade, att de böra införlifvas i statens stambanesystem och trafiken således ordnas i samband med trafiken på stambanorna. Men förhållandena hafva emellertid gestaltat sig så, att man ännu icke kan betrakta denna fråga i och för sig, allraminst de sista dagarne af Riksdagens sammanvaro, då vi icke kunna dölja för oss, att det föreligger vigtiga ekonomiska frågor, som vänta på afgörande och som vi icke kunna kasta ifrån oss. Derfor hafva också reservanterne i det förslag, som de framlagt, kombinerat den finansiella och den statsekonomiska frågan och föreslagit, att ett belopp skulle ställas till Kongl. Maj:ts disposition för att användas i första rummet till inköp af obligationer och i andra rummet till inlösen af jernvägar. Sådan som ställningen för närvarande är i landet — och jag tror icke att vi böra söka skildra den bättre än den verkliga är — läser det väl icke vara oklart för någon, som har liten insigt i hithörande förhållanden, att allt manar till sparsamhet och omtanka. Orsaker till den mindre tillfredsställande finansiella ställningen kunna vara många, men jag tror icke, att det kan bestridas, att en ganska väsentlig orsak är just den omständighet att jernvägsbyggandet i vårt land under senare tiden forcerats utöfver hvad tillgångarna medgifvit. Följden häraf

Inköp af enskilda jernvägar.
(Forts.)

har, såsom många gånger under denna debatt framhållits, blifvit den, att högst betydliga kapital blifvit fastlästa i jernvägar, och hvar och en, som haft något att göra med jernvägsbyggnader, vet också att det i jernvägarna fastlästa kapital ligger der temligen fast och temligen länge utan någon afkastning, fastän en dag kommer, då afkastning erhålles. En del af detta kapital kan man få reda på derigenom att det utgöres af obligationer, utfärdade af de enskilda bolagen, och dessa obligationer hafva till ett för vår rörelse allt för stort belopp blifvit hypotiserade i banker och verka derhän, att bankerna icke äro i tillfälle att så tillgodose den allmänna rörelsen, som de borde. I första rummet drabbar detta naturligtvis den större industrien, men allt arbete står dock i så nära förhållande till hvartannat, att hvad som först drabbar den större industrien så småningom äfven träffar den mindre, och den brist på kapital, som nu så hårdt trycker de större industriidkarne, skall, om icke hjälp lemnas, inom kort komma att kännas ganska hårdt äfven för idkarne af den mindre industrien och kanske allra hårdast för jordbrukaren, emedan han minst är i tillfälle att skaffa sig säkerhet.

Af den redogörelse, Utskottet lemnat, finna vi, att den 31 Januari detta år banker och bankinrättningar egde mer än 44,000,000 kronor tillgodohafvande hos enskilda jernvägsbolag. Nu föreslå reservanterne, att ett belopp af 30,000,000 kronor skulle ställas till Kongl. Maj:ts förfogande för inköp af obligationer, då sådant kan finnas lämpligt. Man invänder, att detta är en väg, som staten icke bör inlåta sig på, ty staten bör icke på sådant sätt understödja enskilda jernvägar. Men staten har icke ryggat tillbaka för att understödja byggandet af jernvägar, och jag kan då icke finna hvarför det föreslagna sättet att lemna understöd vore mindre berättigadt. Staten har ju, som sagdt, uppmuntrat till byggande af jernvägar, att icke tala om, att den första enskilda jernväg, som byggdes i landet, byggdes med räntegaranti af staten, och jag vill derjemte erinra om, att de jernvägar, till hvilka anslag beviljades på 1860-talet, erhöilo lånebidrag till $\frac{2}{3}$ af anläggningskostnaden och att staten sedermera på allt sätt underlättade dessa jernvägsanläggningar. Det är icke mer än några få år sedan som staten anslog 1,000,000 kronor för byggande af en jernväg från Mellerud till norska gränsen. Om således staten uppmuntrat till anläggandet af enskilda jernvägar, finner jag ej hvad som skulle hindra att staten lemnar hjälp till underhållande af trafiken på redan färdiga jernvägar, ty skulle jernvägen icke trafikeras, vore ju dess anläggning ändamålslös. Staten kan lemna understöd, som icke innebär en uppföring, då ju staten får ränta på de lemnade penningarna, och understödet sålunda endast är en förskottering af medel. Ehuru jag anser den viktigaste frågan vara den om inköp för statens räkning af enskilda jernvägar, som till följd af sin belågenhet måste förr eller senare ingå i statens jernvägssystem, såvida de skola vara till afsedt gagn för den allmänna samfärdseln, har jag ingenting emot att såsom en nödfallsåtgärd och särskildt med afseende på den nu rådande ställningen i landet biträda reservanternas förslag, och då jag anser att den af Grefve Hamilton framställda form för beslut är sådan, att icke blott jag utan, såsom jag tror, flere af Kammarens ledamöter skulle kunna vara med derom, ber jag att få sluta med en hemställan, att

Kammaren måtte bifalla Grefve Hamiltons förslag. Vile Kammaren då göra den modifikation deri, som Herr Wallenberg föreslagit, har jag ingenting deremot, ty jag tror att det kunde vara en ganska hellsosam hämsko på den allt för långt drifna ifvern att bilda jernvägsbolag och bygga jernvägar.

Inköp af enskilda jernvägar.
(Forts.)

Herr Jöns Pehrsson: Då jag nu för andra gången besvärar Kammaren i denna fråga, skulle jag be om ursäkt därför, då jag icke kan hoppas att kunna inverka på någons åsigt i saken, men här har framkommit så många egendomligheter i denna fråga, att jag skall be att få taga några af dem i närmare betraktande. En sådan egendomlighet är att några talare så illa upptagit Herr Finansministerns yttrande på förmiddagen, att jag till och med undrat på huru sådant kunnat vara möjligt, och man har också efter min uppfattning påbördat honom sådana förslag, som han alldeles icke framställt. Mig förefaller denna sak absolut likgiltig, och jag tror icke, att det kan döljas för utlandet eller långifvarne, hvilket sätt man än begagnar för att upptaga lan, att landet är i behof af penningar, men då man icke vill uppoffra Riksdagens värdighet och rätt framför de enskilda intressena, nödgas man yrka afslag och icke bevilja något lån. Jag tror icke att, därför att ett eller annat bolag, en eller annan enskild ledamot eller bankinrättning belastat sig med en massa af dessa obligationer, staten har någon skyldighet att träda emellan. Jag hemställer om icke detta vore första steget till — jag vill knapt uttala det — socialismen, ty det syftar på att staten skulle styra om allting.

En talare har mycket betonat, att trafikstyrelsen skulle vara mycket angelägen om att Hallsberg—Motala—Mjölby-banan inköptes af staten. Jag är icke kompetent att bedöma hvad denna bana kan lemna i inkomst, men så mycket kan man se, då man reser denna bana, att på en sträcka af 9 eller 10 mil icke någon särdeles varutransport-eger rum och någon transitotrafik kan icke på densamma komma till stånd, ty denna söker sig den kortare vägen till Göteborg och alldeles icke den långa vägen öfver Motala-banan till Malmö och Kristianstad eller annan ort. Den enda trafik på denna bana blir alltså den, som orten kan lemna på de ställen der man har närmare till denna bana än till östra eller vestra stambanan. Jag kan således icke fatta, att det skulle ligga någon särskild vikt uppå att staten skaffade sig denna bana, likasom jag icke tror, att det ligger någon makt uppå, huruvida staten är egare till banan, då staten väl ändå har rätt att såsom för alla andra enskilda jernvägsbolag bestämma trafiktaxorna och banan således i staten har, såsom man säger, en ledande hand och styrande mästare.

Vidare har en talare på stockholmsbänken skarpt betonat, att landtbrukarne skulle vara ogynsamt stämda mot den större industrien och att detta skulle gälla synnerligast om majoriteten inom Andra Kammaren. Jag erkänner öppet, att jag alltid kommer att tillhöra denna majoritet, så länge den går på samma väg som hittills; men jag tror icke, att man skall kunna saklöst förebrå denna majoritet att hafva varit ogynsamt stämd mot den större industrien. Tvärt om skulle man kunna säga, att några af denna industris målsmän visat sig icke hafva öga för denna majoritets önskningsar.

Inköp af en-
skilda jern-
vägar.
(Forts.)

Herr von Ehrenheim gaf till en början så goda skäl mot inköp af jernvägsobligationer, att jag trodde, att jag för en gång skulle kunna vara af samma åsigt med honom, men då han kom till senare delen af sitt anförande, nemligen om inköpande af jernvägar, var det mig platt omöjligt att längre vara med honom. Emellertid tror jag icke, att det skall lyckas att lägga på staten skyldighet att reparera alla dåliga företag. Ställningen är dock enligt min uppfattning icke så farlig som man velat måla den, och jag är ej van att se spöken på ljusa dagen. Det kan vara godt såväl för Riksdagen som Regeringen att det ej nu, såsom några föregående år, är uppsjö på allting, ty en besinnetid kan vara god ibland. Jag skulle gerna vara med om att bevilja dessa 30 millioner, om Riksgäldskontoret kunde upptaga penningarna, men jag tror icke att det vore möjligt att Riksbanken finge en större del att förvalta, utan hypoteksbanken samt de enskilda bolagen och bankinrättningarna kunde taga hvar sin andel mot garanti och säkerhet. Vill man icke skaffa förlagskapital på detta sätt, kan jag icke gå in på att bevilja något och måste yrka bifall till Utskottets förslag. Vi äro icke här i Riksdagen för var enskilda del eller för några bolagsmäns del utan för folket i dess helhet, och vi må icke låta förblinda oss till att taga det första steget till det olyckliga tillstånd, som jag tog mig friheten att antyda.

Herr Rylander: Då reservanterne sagt sig understödja Herr Hammarhjelm's motion om inköp af enskilda jernvägar, förvånar det mig, att de nu hemställt att Riksdagen skulle ställa till Kongl. Maj:ts förfogande 30,000,000 för inköp af *obligationer*. Tro Herrarne, att dessa jernvägar, som äro anlagda för flera år sedan, hafva sina obligationer inne ännu? Jag tror det icke. De äro sålda för flera år sedan, och den hjälp, staten nu skulle lemna, vore således en hjälp för de banker och bankirer, som köpt dessa obligationer. Jag kan icke gilla något sådant, utan yrkar bifall till Utskottets förslag.

Herr De Maré, Gustaf: Jag begärde ordet för att upptaga till besvarande några af de yttranden, som chefen för finansdepartementet i dag fält från statsrådsbanken, men dels emedan hans tid icke medgifvit honom att här öfvervara slutet af öfverläggningen, dels därför att dessa yttranden blifvit så fullständigt besvarade af ordförandena i Riksgäldskontoret, Stats-Utskottet och Banko-Utskottet, nöjer jag mig med att till protokollet nedlägga den smärtsamma känsla, jag rönt vid åhörande af hans anförande, en känsla så mycket smärtafullare som man icke kan misstaga sig om, att de yttrade åsigtterna ej voro blott hans enskilda utan Kongl. Maj:ts regering's.

Hvad sjelfva saken beträffar är derom redan så mycket sagdt, att det skulle vara öfverflödigt att upptaga Kammarrens tid med något vidare yttrande i sak. Jag vill endast tillkännagifva, att jag skulle anse det lyckligt, om Herr Hammarhjelm's motion blifvit i en högre grad tillstyrkt än hvad den blifvit inom Utskottet; men då af Grefve Hamilton blifvit framlagdt ett förslag, som så i allo tillgodoser statens fördel, att, om detsamma blir Riksdagens beslut, det icke är möjligt att deraf någon förlust för staten kan uppkomma, anhåller jag att deri

få instämna och tager mig friheten att här ånyo uppläsa det. Dess lydelse är följande:

a) att Herr Hammarhjelm's motion må på det sätt bifallas, att Riksdagen ställer till Kongl. Maj:ts förfogande ett belopp af tjugufem millioner kronor, att enligt Kongl. Maj:ts föreskrift samt på de tider och under de vilkor, Kongl. Maj:t, efter hörande i hvarje särskildt fall af Riksdagens fullmäktige i Riksgäldskontoret, må finna skäligt bestämma, från Riksgäldskontoret utbetalas, för att användas till öfvertagande af obligationer, utfärdade för anläggning af sådana fullbordade enskilda jernvägar, som antingen sammanbinda statsbanor sins emellan eller i öfrigt äro med statsbanor förenade; börande vid sådant öfvertagande priset bestämmas med fästadt afseende a banornas hittills hafda trafikinkomst;

b) 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;

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

Herrarne behagade finna, att i intet fall här är föreslaget, att något understöd skall gifvas vare sig genom inköp af ifrågavarande banor eller genom öfvertagande af obligationer när staten derpå kan lida någon förlust.

Grefve Mörner, Oscar: En talare i mitt grannskap yttrade för en stund sedan, att han var öfvertygad om, att derest i förevarande angelägenhet ett större penningebelopp ställdes till regeringens förfogande, så skulle regeringen säkerligen förfara med den varsamhet, som vid rådsbordet vore på sin rätta plats. Då jag hörde detta yttrande, undrade jag om meningen kunde vara att rätta platsen att iakttaga varsamhet icke skulle vara äfven inom Riksdagen, om Riksdagen skulle kunna behandla ärendena och fatta sina beslut mindre klokt och välbetänt i den förhoppning, att, då ärendena komme till Kongl. Maj:t, varsamhet skulle iakttagas vid rådsbordet. Att varsamhet iakttagas vid rådsbordet tror jag, eller rättare, är jag öfvertygad om, och jag hyser saledes i det hänseendet alla möjliga förhoppningar, men dessa utesluta icke för mig skyldigheten att, hvad på mig kan ankomma, söka iakttaga varsamhet här inom riksförsamlingen vid bedömande af förekommande ärenden och, så vidt jag förmår, mana till varsamhet; ty om Riksdagen handlar utan varsamhet, är det möjligt, att all varsamhet vid rådsbordet icke kan hjälpa den skada, som ovarsamhet vid Riksdagens öfverläggningar grundlagt. Ur varsamhetens synpunkt må jag då tänka efter, hvilka följderna kunna blifva och huru det skulle

Inköp af enskilda jernvägar.
(Forts.)

Inköp af enskilda jernvägar.
(Forts.)

gestalta sig om Riksdagen började att inslå på den vägen att besluta om inköp af enskilda banor. Man säger, att dermed skulle ingen fara vara, ty staten skulle inköpa endast de jernvägar, som sammanbinda statsbanor eller eljest beröra statsbanor. Men, mine Herrar, hvilken gräns har man här uppställt? Huru många enskilda banor hafva vi som *icke* falla inom denna gräns? Detta skulle dock i sig sjelft icke betyda så mycket om man kunde hoppas att varsamhet iakttoges, men jag ber, att man måtte tänka tillbaka på den tid, då stambanornas sträckningar bestämdes. Då beherskades Riksdagen af dessa jernvägsstrider och intressen. Om nu dörren åter öppnades genom ett *obestämmt beslut* om inköp af enskilda jernvägar för statens räkning, hvar skulle man då finna gränsen för alla de anspråk, som skulle komma att framställas från alla sidor? Skulle icke frågorna om inköp af enskilda jernvägar blifva ett Eris-äpple, inkastadt i Riksdagen? Jernvägsfrågorna skulle grundlägga underhandlingar bland Riksdagens ledamöter, orsaka nya kompromisser och slutligen beherska Riksdagen, ofta till landets skada, måhända till dess förderf. Men, säger man, det är fråga om inköp af endast några jernvägar. Det är redan för mycket, ty detta är endast en svag dam emot utsträckningen till många; och hvad hafva vi i dag här vidare förnummit? Jo, ett tal, som på det högsta förvånat mig, om huruledes staten rent af skulle vara skyldig att köpa jernvägarnes obligationer. Och hvarför? Månne för att underlätta rörelsen? Nej, säges det, icke precist så, ty det behöfves just ej! Ena stunden säger man dock, att ställningen är ganska dålig; jag hörde en aktad talare på stockholmsbänken säga, att en statsolycka kunde inträffa, om man lemnade saken åt sitt öde, och andra stunden säges åter, att den ekonomiska ställningen är egentligen ganska god, utan att man dock närmare framhåller och utvecklar grunden för detta påstående. Huru skall man slita de olika meningarne i detta hänseende? Men man säger under allt detta tillika, att staten har rent af skyldighet att inlösa jernvägar och köpa obligationer, emedan staten frankallat och uppmuntrat dessa enskilda jernbanor. Ja, det är tacken! Hvad har staten, svenska folket gjort? Jo, här uppstod en ganska loflig och berättigad önskan att bygga enskilda jernvägar, och man kom då till staten och begärde hjälp och understöd. Hade Riksdagen afslagit alla anspråk på hjälp, då hade man fått höra, att Riksdagen icke haft öga för landets förkofran, för framsteg i kultur och materiel utveckling, alldenstund den velat afstyra de nyttiga jernvägsanläggningarne. Riksdagen afslog emellertid icke anspråken, utan lemnade, efter min åsigt ganska klokt och välbetänkt, bidrag till enskilda jernvägars byggande. Men, frågar jag, kan man därför säga, att staten uppmuntrat dem? Jag vågar bestrida den grund, på hvilken man grundar detta påstående, så mycket mer som här i Sverige finnas gamla traditioner för att staten skall hjälpa och understödja nästan allting, som kan hänföras till allmänne och viktigare ändamål. Jag vill erinra om att staten sedan länge bekostar utflyttningshjälp vid laga skiften; men hvad angå laga skiften egentligen staten? Endast för så vidt det allmänna vinner på att dylika skiften öfvergå landet. Staten har äfven lemnat odlingslån och vatten-aftappningslån m. m. sådant; men om t. ex. ett vattenaftappningsföre-

Inköp af enskilda jernvägar.
(Forts.)

tag misslyckats, icke har man då sagt, att staten uppmuntrat företaget och därför vore förpligtad till vidare utgifter i ärendet. Lika litet kan man säga, att staten uppmuntrat eller inledt de enskilda jernvägsanläggningarna eller i sådant hänseende har någon förbindelse.

Jag frågar nu: huru skulle det ur varsamhetens synpunkt slå sig ut för staten att köpa jernvägsobligationer? Man säger visserligen, att staten skulle köpa sådana, på hvilka staten ej kunde förlora något. Men hvem ansvarar för att ingen förlust kan uppstå? Och hvem skulle väl gå i borgen? Jag antager, att alla dessa obligationer tillkommit under utsigt att lemna full valuta, ehuru anledning förekommit att betvifla att alla dessa papper hafva eller snart kunna realisera utlofvade värden och fördelar. Vill man nu att staten med risk att tappa skall hjälpa bolagen, då må staten köpa obligationer, men någon skyldighet dertill har staten icke, och ej är det ur varsamhetens synpunkt rådligt att tillstyrka något sådant.

Här har mycket talats om kapitalbildningen i landet och såsom exempel derpå hafva framhållits insättningarna i sparbankerna och depositionerna i de enskilda bankerna. Exemplet med sparbankerna kan i viss grad vara riktigt; sparbankerna hafva i alla tider uppsamlat kapital, ehuru kanske icke så mycket som nu. Men hvad depositionerna i enskilda bankerna angår, så vill jag framhålla hvad en hvar torde minnas som lefvat med i rörelsen — i den stora affärsvärlden har jag icke lefvat med och derpå fick jag häromdagen vitsord af en af Kammarens ledamöter, men den lilla känner jag verkligen till — att fordom funnos många personer, äfven i landsorten, som egde små kapital, hvilka lånades ut och så gingo man och man emellan utan någon mellanhand. Dessa små kapital gjorde stor nytta i rörelsen. Sedan funno de små kapitalisterna, att det var beqvämare att sätta in sina penningar på deposition i bankerna, taga sin ränta deraf och slippa all risk och allt besvär med skuldsedlar och annat. De medel, som stå på deposition i de enskilda bankerna, äro därför icke helt och hållet ett nyskapadt kapital utan till en del ett kapital sammanfördt på några händer från många. Emellertid vill jag visst icke bestrida, att kapitalbildning under senare åren skett i Sverige.

Då jag visserligen icke vill skada landets kredit genom att nedsätta vår ställning, men möjligt är, att det fordras någon utomordentlig åtgärd för att lätta det, såsom jag hoppas tillfälliga, betryck, som för närvarande finnes, skulle jag med nöje bidraga till en åtgärd, hvarigenom medel kunde anskaffas till en hjälp. Men jag kan icke vara med om att inleda staten på den farliga banan att inköpa enskilda jernvägar, då jag, på sätt jag redan antydtt, måste antaga, att sedermera ständiga anspråk i sådant hänseende skola ställas på staten och att ett evigt tvistefrö härigenom inkastades i Riksdagen till skada för alla andra frågor, och ej heller kan jag gilla, att staten skulle köpa jernvägsobligationer, ty då man väl köpt det ena bolagets obligationer skulle det andra påyrka att få sina köpta, och säkerheten är i de flesta fall lika god eller lika dålig. Derfor skulle jag önska, att andra åtgärder blefvo viktiga och möjligen kunna sådana äfven uppfinnas. Men då det ämnet icke nu föreligger, tors jag ej yttra mig derom.

Inköp af enskilda jernvägar.
(Forts.)

Till sist vill jag ännu vidröra en sak. Man har sagt, att staten skulle hafva skyldighet att inlösa de enskilda banorna därför, att de tillföra så stor trafik till statsbanorna. På ett sådant påstående kan jag ej gå in. Jag frågar: hvad för en trafik tillför t. ex. Vesterås—Bergslagens jernväg statsbanan? För så vidt jag vet beröfvar den statsbanan trafik och förminskar dess inkomst. Och hvilken trafik skall stora bergslagsbanan tillföra statens jernvägar? Mig synes, att äfven den kommer att fräntaga statsbanan trafik. Jag tillhörde dock dem, som ville lemna stora bergslagsbanan lån, emedan den i och för sig är förtjent af understöd. Jag kan således icke anse, att de anspråk äro berättigade hvilka ställas på staten ur den synpunkt att de enskilda jernvägarne tillföra statsbanorna trafik. Då jag anser, att staten framför allt bör söka bibehålla lugn och stadga i sina förhållanden och att icke uppkalla strider, hvilka måhända skulle behöfva ett halft sekel för att utkämpas inom representationen, har jag funnit mig uppmamad af min pligt, huru tung den än är till följd af många skäl, som ej behöfva närmare utredas, att uppträda för att bestrida bifall till förslaget så väl om inköp af obligationer som om inköp af enskilda jernvägar.

Grefve Hamilton: Då jag begärde ordet, var det med anledning af en utaf några Kammarens ledamöter enskildt framställd önskan, att jag skulle åter uppläsa mitt förslag, emedan det icke blifvit af dem rätt fattadt. Då nu herr De Maré redan uppläst mitt förslag, är det öfverflödigt, att jag ingår i någon vidare redogörelse. Jag vill icke heller i denna sena timma upptaga tiden med någon polemik mot hvad som yttrats emot det af mig väckta förslag. En talare har visserligen framställt några anmärkningar deremot, som jag känner mig frestad att besvara; men då han slutade sitt anförande dermed, att han tillhör majoriteten i Andra Kammaren och jag således har hopp, att han tillhör minoriteten i denna, så skall jag afstå äfven från ett sådant besvarande.

Herr Reutersvärd: För att icke splittra meningarne alltför mycket och då flera talare understödt Grefve Hamiltons förslag, hvilket i det närmaste öfverensstämmer med det, jag tog mig friheten framställa, anhåller jag att få afstå från mitt förslag och förena mig i Grefve Hamiltons.

Herr Hammarhjelm: Afven jag ber att få afstå från det af mig framställda förslag och förena mig med Grefve Hamilton.

Herr Ekman, Carl: Jag har begärt ordet endast för att tillkännagifva, att jag, med frånträdande af mitt yrkande om bifall till reservationen i dess helhet, anhåller att få förena mig i det yrkande, Grefve Hamilton framställt.

Herr Tornerhjelm: Då jag såg, att chefen för finansdepartementet begärde ordet, anhöll äfven jag derom för att kunna få besvara hvad han möjligen skulle anföra; men som hans sista anförande ej

innehöll något, som kräfver svar af mig, vill jag blott, med frånträdande af det yrkande jag gjort, förena mig i anhållan om bifall till Grefve Hamiltons förslag.

Inköp af enskilda jernvägar.
(Forts.)

Sedan öfverläggningen härefter förklarats slutad, yttrade Herr Talmannen, att under densamma hade afgifvits följande yrkanden, nemligen 1:o) att den förevarande punkten måtte bifallas; 2:o) att Kammaren, med afslag å Utskottets hemställan, skulle bifalla mom. litt. a och c i den af Herr *Ekman, Carl*, m. fl. mot punkten afgifna reservation; 3:o) att Kammaren, med afslag å punkten, måtte bifalla den af Herr *Reuterskiöld, Adam*, väckta motionen, hvori föreslagits, att Riksdagen skulle 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 derutöfver, i enlighet med bolagets reglemente, gjorda tillskott, dock ej öfverstigande kronor 590,000 för mil, samt öfverlemnna till Kongl. Maj:t att med jernvägsbolaget derom afhandla och öfverenskomma; 4:o) att Kammaren, med afslag å punkten, skulle bifalla den ofvan omförmälda reservationen, dock med de deri af Grefve *Hamilton* föreslagna ändringar, så att den erhöle följande lydelse:

a) att Herr Hammarhjelm's motion må på det sätt bifallas, att Riksdagen ställer till Kongl. Maj:ts förfogande ett belopp af tjugofem millioner kronor, att enligt Kongl. Maj:ts föreskrift samt på de tider och under de vilkor, Kongl. Maj:t, efter hörande i hvarje särskildt fall af Riksdagens fullmäktige i Riksgäldskontoret, må finna skäligt bestämma, från Riksgäldskontoret utbetalas, för att användas till öfvertagande af obligationer, utfärdade för anläggning af sådana fullbordade enskilda jernvägar, som antingen sammanbinda statsbanor sinsemellan eller i öfrigt äro med statsbanor förenade; börande vid sådant öfvertagande priset bestämmas med fästadt afseende å banornas hittills hafda trafikinkomst;

b) 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; och

c) att Riksdagen må i underdåning skrifvelse anhålla, att, vid blifvande ansökningar om erhållande af koncession för jernvägsanläggningars utförande, Kongl. Maj:t täcktes meddela dylik koncession endast åt sådan sökande, som, förutom uppfyllande af det för rätt till expropriation stadgade vilkor, att anläggningen skall afse ett allmänt behof, tillika hos Kongl. Maj:t styrkt, att sökanden förfogar öfver ett kapital, som är fullt tillräckligt till jernvägsanläggningens utförande enligt behörigen granskadt och godkänt kostnadsförslag;

5:o) af Herr *Wallenberg*, att Grefve Hamiltons förslag måtte antagas endast med den ändring, att slutet af mom. c komme att lyda sålunda: »att sökanden förfogar öfver ett eget kapital, som motsvarar minst hälften af det belopp, som erfordras till jernvägsanläggningens

utförande enligt behörigen granskadt och godkändt kostnadsförslag»; samt slutligen 6:o) af Herr *von Ehrenheim*, att punkten måtte afslås samt Herrar Hammarhjelm, Reuterskölds och Dicksons motioner på det sätt bifallas, att Riksdagen skulle ställa till Kongl. Maj:ts förfogande ett belopp af trettio millioner kronor, att enligt Kongl. Maj:ts föreskrift samt på de tider och under de vilkor, Kongl. Maj:t, efter hörande i hvarje särskildt fall af Riksdagens fullmäktige i Riksgäldskontoret, må finna skäligt bestämma, från Riksgäldskontoret utbetalas, för att användas till inköp för statens räkning af enskilda banor eller bandelar, som antingen sammanbinda statsbanor sinsemellan eller i öfrigt äro med statsbanor förenade samt befinnas för ändamålsenligt ordnande af jernvägstrafiken på stambanorna lämpligen böra för statens räkning förvärfvas och kunna till skäligt pris erhållas.

Härefter framställde Herr Talmannen propositioner på samtliga dessa yrkanden i ofvan angifna ordning, af hvilka propositioner den första och fjerde besvarades med talrika ja och nej i blandning samt de öfriga med talrika nej jemte åtskilliga ja; hvaruppå och efter det proposition på bifall till punkten änyo blifvit gjord samt med talrika såväl ja som nej besvarad, Herr Talmannen förklarade sig nu hafva funnit ja öfvervägande.

Flere ledamöter begärde votering.

Sedan Kammararen, uppå Herr Talmannens framställning, såsom kontraposition vid voteringen antagit Grefve *Hamiltons* förslag, uppsattes, justerades och anslogs följande voteringsproposition:

Den, som bifaller 2:dra punkten i Stats-Utskottets utlåtande N:o 63, röstar

Ja;

Den det ej vill, röstar

Nej.

Vinner Nej, afslår Kammararen Utskottets hemställan och antager det förslag till beslut, Grefve *Hamilton* framställt.

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

Ja 54.

Nej..... 50.

3:dje punkten.

Grefve af *Ugglas*: Då denna fråga redan fallit genom Andra Kammararens beslut, afstår jag från det yrkande, som jag i dag på förmiddagen uppgaf mig skola framställa vid denna punkt.

Öfverläggningen förklarades slutad och punkten bifölls.

Föredrogs ånyo och företogs punktvis till afgörande Stats-Utskottets den 14 och 15 i denna månad bordlagda mem. N:o 64, i anledning af erhållen återremiss å Stats-Utskottets utlåtande N:o 45, angående afsöndring af jord från sergeantbostället Bergane N:o 1 och öfverstebostället Kastellgården.

1:sta punkten.

Grefve Mörner, Axel: Jag får hemställa, att Kammaren behagade bifalla mom. litt. a i Stats-Utskottets utlåtande N:o 45.

Öfverläggningen förklarades slutad och Kammaren biföll mom. litt. a i utlåtandet N:o 45.

2:dra och 3:dje punkterna.

Biföllos.

Föredrogs ånyo och bifölls Stats-Utskottets den 14 och 15 i denna månad bordlagda utlåtande N:o 65, i anledning af väckt motion om inställande af alla åtgärder för den nya bergslagsrättans påförande.

Föredrogs ånyo och bifölls Särskilda Utskottets den 14 och 15 i denna månad bordlagda mem. N:o 3, angående aflöning åt Utskottets tjenstemän och vaktbetjening.

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

Stats-Utskottet:

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

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

N:o 70, med förslag till voteringsproposition i anledning af Kamrarnes skiljaktiga beslut angående anvisande på Riksgäldskontoret af ett anslag för betäckande af den ökning i statens jernvägars materialförråd och kassaförlag, som under åren 1878 och 1879 kan förekomma;

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

Sammansatta Stats- och Lag-Utskottet:

N:o 4, angående arfvode till den af Utskottet antagne sekreterare m. m.;

Lag-Utskottet:

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

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

Första Kammarens Tillfälliga Utskott:

N:o 16, i anledning af väckt fråga om inköp af Archiatern Carl von Linnés bostad vid Hammarby och lösegendom; hvarefter Kammarren, på Herr Talmannens hemställan, beslöt, att dessa ärenden skulle uppföras främst på föredragningslistan till nästa sammanträde.

Kammaren åtskildes kl. 11 e. m.

In fidem
O. Brakel.