

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1879. Andra Kammaren. N:o 55.

Torsdagen den 8 Maj.

Kl. 11 f. m.

§ 1.

Justerades protokollet för den 1 i denna månad.

§ 2.

Föredrogos, men blefvo för andra gången bordlagda:

Andra Kammarens Andra Tillfälliga Utskotts utlåtande N:o 8 (i samlingen N:o 20);

Konstitutions-Utskottets utlåtande N:o 7;

Lag-Utskottets utlåtande N:is 33 och 34 samt memorial N:o 35; och

Första Kammarens protokollsutdrag N:o 130.

§ 3.

Fortsattes föredragningen af Stats-Utskottets utlåtande N:o 46, i anledning af dels Kongl. Maj:ts proposition angående bildande af en jernväghypoteksfond, dels väckta motioner angående beredande af ökad förlagskapital åt den inhemska industrien, beviljande af räntegaranti för jernvägsobligationer samt inköp af enskilda jernvägar, äfvensom angående verkställande af en utredning i fråga om förvärfvande för staten af med statsbanorna i samband stående enskilda jernvägar.

I ordningen förekom

Punkten 2.

Utskottets uti *mom. a* af denna punkt gjorda hemställan bifölls.

I *mom. b*, som dernäst föredrogs, hade Utskottet hemställt, att Grefve *E. Sparres* inom Andra Kammaren väckta motion, N:o 121, om bildande af ett utaf staten understödt bolag eller association för tillhandahållande af lån eller förlag åt idkare af jord-

Angående understöd åt en sågverks-egares garanti-förening.

Angående
understöd åt
en sågverks-
egares garanti-
förening.
(Forts.)

bruk, bergshandtering, bruks- och sågverksrörelse, måtte af Riksdagen lemnas utan afseende.

Grefve Sparre hade i sin motion föreslagit, att, derest under innevarande år ett bolag eller association med ett kapital af minst två millioner kronor samt med Kongl. Maj:ts nådiga tillstånd kunde komma i verksamhet, som hade till hufvudsakligt ändamål att genom upplåning mot obligationer på längre tid anskaffa penningar för att användas dels till utlåning mot *pant* af spanmål, metaller, trävaror och andra sådana lösören, som kunde lämpa sig för belåning, dels att gifva *förslag* åt idkare af jordbruk, bergshandtering, bruks- och sågverksrörelse, dels att köpa eller belåna aktier och andra värdepapper, en sådan inrättning måtte på det sätt understödjas, att staten såsom grundfond öfverlemnade af Riksgäldskontoret utfärdade uppsägbara obligationer, löpande med $4\frac{1}{2}$ procent ränta, till belopp af åtta millioner kronor, hvilka obligationer dock icke finge begagnas till anskaffande af medel för utlåning, utan endast till större eller mindre del försäljas, i händelse sådant, vid inrättningens upplösning, till infriande af dess förbindelser oundvikligen erfordrades.

Vid det förevarande momentet var en reservation fogad af Herrar Grefve *C. Beck-Friis*, *L. M. Nordenfjelt*, Grefve *L. af Ugglas*, Grefve *N. G. A. Sparre*, *P. L. S. Hederstjerna*, Grefve *C. S. A. Lagerberg*, *G. de Maré*, *A. R. von Kræmer*, Friherre *C. F. L. Hochschild*, *E. Key* och *P. O. Hörnfeldt*, hvilka, upptagande ett inom Utskottet af Herr *Hörnfeldt* väckt förslag, förenat sig om följande hemställan:

a) att Herr Grefve Sparres förevarande motion må på det sätt bifallas, att Riksdagen beslutar att genom Riksgäldskontoret ställa till Kongl. Maj:ts förfogande räntebärande obligationer till nominelt belopp af tre millioner kronor, af hufvudsakligen enahanda beskaffenhet som de till allmänna hypoteksbanken såsom grundfond öfverlemnade, för att lemnas såsom reservfond till en sågverks-egares garantiförening, byggd på sådana af Kongl. Maj:t godkända grunder och stald under sådan offentlig kontroll, att staten icke kan befaras komma att lida någon förlust på den sålunda lemnade reservfonden, och att föreningen kan antagas väl uppfylla det med densamma afsedda ändamålet; samt

b) att åt fullmäktige i Riksgäldskontoret må uppdragas att utfärda och enligt Kongl. Maj:ts disposition tillhandahålla de under nästföregående moment omförmälda statsobligationer.»

Efter uppläsning af Utskottets hemställan anförde

Herr Hörnfeldt: Då jag inom Utskottet reserverat mig emot den nu föredragna punkten, torde det tillåtas mig att med några ord få beledsaga nämnda reservation.

Det synes mig, som om Utskottets om icke enda så åtminstone förnämsta skäl för dess afstyrkande skulle ligga i de ord, som Utskottet anfört å sidan 22, der det heter, att »det bolag eller association, hvars understödjande motionären föreslagit och hvars verk-

samhetsområde synes ganska obestämdt, ännu ej med någon grad af visshet kan antagas ens komma till stånd, äfven om Riksdagen bifölle ifrågavarande motion.» Då det nu torde vara för åtminstone de fleste temligen väl bekant, att en garantiförening är bildad och att denna förening redan tecknat ett belopp af inemot 1,300,000 kronor, lärer väl Utskottets nyss anförda skäl icke numera böra tillmätas den vigt, som det måhända kunde anses ega under det ärendet förelåg till behandling inom Utskottet. Jag tror mig dessutom våga påstå — med den kännedom jag har om den tryckta ställning, hvori trävaruindustrien för närvarande befinner sig — att det vore både billigt och rättvist, att såväl nämnda industri som åtskilliga andra industrigrenar komme i åtnjutande af understöd från statens sida, i synnerhet då det ifrågasatta understödet är begränsadt till så billiga anspråk, som förhållandet är uti den af mig med flere afgifna reservation, som finnes vidfogad föreliggande utlåtande. Det torde vara temligen känt, åtminstone i de norra orterna, att för närvarande ligger i de norrländska hamnarne en qvantitet trävaror af vid pass 650,000 standard. Om man antager, att genom en förbättrad affärsställning dessa trävaror skulle komma att i någon mån stiga i pris, så att de uppnådde det värde, som för några år sedan var gällande, då skulle, om Riksdagen gäfvade sitt bifall till ifrågavarande reservation, med säkerhet kunna påräknas att en betydlig stegring å nämnda varor skulle inträda. Man skulle i och med det samma äfven kunna påräkna en nationalvinst af mellan 20 och 24 millioner, och detta allenast på ett år. Jag vill för närvarande icke yttra mig mera vidlyftigt; men jag vill tillåta mig nämna, att det är icke allenast i sågverksegarnes intresse, som jag här förer talan, utan äfven i statens intresse; ty en hvar vet, att, i händelse trävarorna komma att stiga i pris, äfven staten bör kunna påräkna vida större inkomster genom försäljningen af trävaror från kronans skogar.

Jag tillåter mig alltså att, med hänvisning till den motivering, som begagnats i den af mig med flere afgifna reservation, hos Herr Talmannen anhålla om proposition på bifall till nämnda reservation, som är af följande lydelse:

a) att Herr Grefve Sparres förevarande motion må på det sätt bifallas, att Riksdagen beslutar att genom Riksgäldskontoret ställa till Kongl. Maj:ts förfogande räntebärande obligationer till nominelt belopp af tre millioner kronor, af hufvudsakligen enahanda beskaffenhet som de till allmänna hypoteksbanken såsom grundfond öfverlemnade, för att lemnas såsom reservfond till en sågverksegares garantiförening, byggd på sådana af Kongl. Maj:t godkända grunder och stäld under sådan offentlig kontroll, att staten icke kan befaras komma att lida någon förlust på den sålunda lemnade reservfonden, och att föreningen kan antagas väl uppfylla det med densamma afsedda ändamålet; samt

b) att åt fullmäktige i Riksgäldskontoret må uppdragas att utfärda och enligt Kongl. Maj:ts disposition tillhandahålla de under nästföregående moment omförmälda statsobligationer.»

Angående
understöd åt
en sågverkse-
gares garanti-
förening.
(Forts.)

Angående
understöd åt
en sågverks-
egares garanti-
förening.
(Forts.)

Herr Nils Petersson: Jag tror för min del att om sågverks-
egarne äro i förlägenhet, så finnas också många andra industriidkare
i vårt land, hvilka för närvarande äro i lika stor förlägenhet. Om nu
Riksdagen understödjer sågverksindustrien, så skulle väl de andra
industrigrenar, hvilka lida betryck, äfven vara berättigade till under-
stöd. Hvert ett sådant system skulle taga vägen vet jag icke.
Min åsigt, som jag i en liknande fråga redan förut uttalat, är den,
att hvarje näring får söka att reda sig sjelf.

Hvad särskildt träindustrien beträffar, har den de senare åren till
den grad forcerat afverkningen, att jag tycker att, om skogarne lem-
nades litet grand i fred för afverkning, det ej kunde vara annat än
en fördel för landet. Att sätta sågverksegarne i stånd att äfven
under den nu rådande tryckta ställningen fortsätta i samma skala
som förut — det tror jag ej är ett sådant nationellt intresse, att
Riksdagen deraf bör finna sig föranledd att vidtaga den åtgärd, som
här blifvit föreslagen. Jag yrkar derföre bifall till Utskottets af-
styrkande förslag.

Herr Hellgrén: Då jag i går instämde i det slut, hvartill
denna Kammare kom i den stora fråga, som afhandlas i betänkan-
dets första punkt, så måste jag äfven yrka bifall till Utskottets för-
slag i denna punkt.

Grefve Björnstjerna: Det gäller icke här att hjälpa några
enskilda företag, icke en gång att bispringa nödställda jernvägs-
bolag, det gäller här något mycket viktigare; det gäller att se till
att en näring, som skänker uppehälle åt hundratusental af landets
befolkning, icke dukar under för de rådande tryckta konjunkturerna.
Jag tror dessutom ej att det argument Herr N. Petersson nyss fram-
drog, eller att hvarje näring bör hjälpa sig sjelf, här kan tillämpas.
Träindustrien har verkligen försökt hjälpa sig sjelf, den har sub-
skriberat en och en half million för bildandet af en garantiförening.
Då man fått i hop en så stor summa, då har man verkligen icke lagt hän-
derna i kors utan verkligen försökt att hjälpa sig sjelf. Men då
det nu visat sig, att trävaruörelsen, som för närvarande utgör lan-
dets måhända största inkomstkälla, så betydligt nedgått, att endast
genom det prisfall, som sedan sistlidet är egt rum, en kapitalförlust af
bortåt 25 millioner kronor uppstått; då det genom konsularrapporterna
är känt, att hela den europeiska marknaden i närvarande stund är
öfverfylld med trävaror, hvadan dessa varor nu icke kunna afsättas
utan ruinerande förlust; då det derjemte visat sig, att staten sjelf
genom dessa dåliga trävarokonjunkturer gör en betydlig förlust,
hvilken endast på det i Norrbotten från kronans skogar sålda tim-
mer, om jag icke misstager mig, för detta år uppgår till 400,000
kronor, torde en hvar inse nödvändigheten af att något göres från
statens sida för att underlätta trävaruhandteringen. Och då dess-
utom hela det begärda statsunderstödet skulle lemnas för den korta
tiden af endast två år och mot full säkerhet, så att staten efter dessa
års slut får tillbaka hvartenda öre, hemställer jag att Kammaren
mätte bevilja hvad nu för ändamålet blifvit begärtd.

Jag förenar mig således i det af Herr Hörnfeldt framställda yrkandet.

I detta yttrande instämde Herr *Arfvedson*.

*Angående
understöd åt
en sågverks-
egares garanti-
förening.
(Forts.)*

Herr Lyttkens: Af den utgång, voteringen i denna Kammare i går afton erhöi, kan man taga för gifvet, att de föreslagna 23 millionerna till lån åt enskilda banker och inrättningar skola komma att af Riksdagen beviljas. Af den Kongl. propositionen angående nämnda låneunderstöd framgår oförtydligt, att afsigten med deri begärda anslaget skulle vara att sätta de enskilda bankerna i tillfälle att underlätta den allmänna rörelsen eller alla landets näringar af hvad slag de vara må, som deraf vore i behof; och då det nu dessutom och der utöfver föreslås att lemna ett särskild understöd åt en särskild industrigren, kan man med skäl fråga, om denna särskilda näringsgren tillförene varit så betryckt, att den under de goda åren icke kunnat skaffa sig tillräckligt förlag för att kunna motstå de under de senare åren inträffade dåliga konjunkturena. Jag tror att ingen skall kunna bestrida riktigheten af det påståendet, att i hela Sverige icke finnes en rörelse, som varit så god som just denna, (om man undantager krogrörelsen i städerna). Af exporttabellerna se vi, att det varit ett år, under hvilket trävaror utskeppats till ett värde af 100 millioner. För denna rörelse har icke fordrats något förlagskapital för anskaffande af råvaror, ty densamma, af våra förfäder sparad i skogarne, har blott behöft nedhuggas; och jag tror att våra skogars nedhuggande gifvit en så pass stor vinst, och att de sågverksegare och andra, som dermed sysselsatt sig, derpå förtjenat sådana summor, att de bort kunna reda sig utan något statsunderstöd. Men, frågar man, är det bristen på förlagskapital, som vållat, att denna rörelse för närvarande befinner sig i en nödstäld belägenhet? Nej, det är det sätt, hvarpå rörelsen bedrivits, som åstadkommit det öfverklagade prisfallet; ty hade man måttligt afverkat och måttligt utskeppat trävaror, hade icke världsmarknaden blifvit öfverfylld deraf. Nu säger man väl, att den omständigheten, att sågverksegarne löpa i kapp för att få sälja sina produkter på den utländska marknaden, skulle orsakat detta prisfall. Det är ett misstag, ty världsmarknadens pris å trävaror hafva fallit icke därför, utan dels i följd af den nu rådande allmänna krisen, hvilken har djupare orsaker än så, och dels genom den allmänna öfverproduktionen af denna vara, hvilken vida öfvergått konsumtionen deraf. Att onaturligt och konstladt söka uppdrifva priset på denna vara anser jag ej riktigt och snart sagt omöjligt.

På dessa skäl och då jag tror, att med beviljandet af här ifrågasvarande anslag ingenting annat skulle vinnas än att enskilda personer skulle än vidare kasta sig in i vidlyftigheter, yrkar jag för min del bifall till Utskottets förslag och afslag å begärda understödet.

Herr Key: Jag skall begynna med att äfven stödja mig på samma skäl, som den siste talaren anförde, då han började sitt tal, men jag skall använda det i en alldeles motsatt riktning. Han sade

Angående
understöd åt
en sågverks-
egares garanti-
förening.
(Forts.)

nemligen, att efter den utgång, som första punkten i förevarande betänkande fick i går afton, det vore påtagligt, att de 23 millioner kronor, som Utskottet föreslagit, skulle komma att af Riksdagen beviljas. Jag tror detsamma, men just denna omständighet synes mig innebära icke, såsom han ansåg, en anledning för afslag å de i reservationen begärde tre millionerna, utan tvärtom ett ytterligare skäl för att bifalla förslaget om understöd till en sågverksegares garanti-förening, emedan här alldeles icke är fråga om någon ny statsutgift, utan blott om att öfverlemna reservfondshypotek till denna förening, som derigenom kommer att underlättas i sina bemödanden att genom egna vidare tillskott själf förskaffa sig förlagsmedel, och sålunda kunna återvinna, genom ett högre pris å trävaror, vida mer än dessa jernvägshypoteksfondens 23 millioner åt landet, äfven om man skulle anse — hvilket jag *icke* gör — att dessa 23 millioner äro rent af bortkastade. Det är nemligen påtagligt, att, om priset å trävaror kan höjas till hvad det förut varit eller åtminstone i det närmaste till detta pris, så skall man åstadkomma en nationalvinst, genom prisskilnaden, af långt mer än 23 millioner kronor.

Nu kan likväl frågas, är det i allt fall skäl att uppmuntra en enskild industri? Kan det icke sägas, att man derigenom öppnar dörren åt en hel rad af andra dylika, som skola tränga på och komma med samma anspråk? Ja, äfven dessa kunde hafva skäl för sig, om nemligen samma anspråk äro *lika allmänt berättigade*; men jag tror, att något sådant skall blifva svårt att visa.

Sverige har tre stora naturliga näringar. Den första är jordbruket, spannmålsproduktionen. Den har blifvit understödd genom hypoteksbanken och hypoteksföreningarne, och staten har, såsom statsunderstöd, åt dem öfverlemnat 8 millioner kronor i obligationer. Den andra näringen, jernindustrien, har sitt stöd i jernkontoret och belåningsrätten i Riksbanken, och således är äfven denna industri tagen under armarne. Den tredje stora hufvudnäringen är trävaruexporten. Den har icke fått något direkt stöd af staten. Under det således de andra två hufvudnäringarne erhållit understöd, har den tredje icke fått något stöd alls.

Är den *förtjent* af ett dylikt, det blir frågan. Min ärade länskamrat Herr Nils Pettersson har häremot anført ett skäl, som jag ber att få först ta i tu med. Han har nemligen sagt, att det vore nödvändigt att afslå detta förslag för att stäfja skogsförödelsens styggelse. Ja, tror man att *detta* skulle blifva följden af ett afslag, så vore det verkligen en sak att tänka på. Jag fruktar dock, ja, jag påstår, att förhållandet blir rakt tvärtom. Ty icke afverkar man skog blott för nöjet att afverka, utan för den mer eller mindre behöfliga inkomst, som derigenom beredes. När nu priset faller så högt betydligt som för närvarande, är det klart, att om den ene skogsegaren förminskar sin afverkning, så måste den andre skogsegaren, som behöfver och vill hafva en viss gifven inkomst, afverka så mycket mera skog för att få denna inkomst. Således är det gifvet, att skogsförödelser på detta sätt skall befordras, men icke förminskas. Jag ber att till stöd för detta påstående få erinra om några siffror i Kongl. Maj:ts proposition. 1874 utgjorde exporten af

bräder och bjelkar 100,900,000 kubikfot. Då voro trävaruprisen höga, men i samma mån som dessa sjönko, steg afverkningen, så att exporten af bräder och bjelkar utgjorde i kubikfot 114,300,000 för år 1876; 121,800,000 för år 1877 och 104,000,000 för år 1878. Således har en tendens till stegring i afverkningen uti kvantitativt hänseende visat sig i samma mån som prisen fallit, hvilket bekräftar mitt yttrande nyss, och — hvad som äfven tydligen ligger i sakens natur — att den, som behöfver en viss inkomst, men icke får så mycket betaldt som förut för varan, måste afverka så mycket mera.

Man har nu talat så ofantligt i dessa dagar, att jag icke skall mycket längre upptaga tiden. Jag vill blott tillägga, att den föreslagna åtgärden icke i sig innebär någon risk för staten, ty, om äfven garantiföreningens reglemente ännu icke är fastställt af Kongl. Maj:t, innehåller det dock den af oss reserverter föreslagna klämman, att obligationerna skola lemnas såsom reservfond till en sågverksegares garantiförening, »byggd på sådana af Kongl. Maj:t godkända grunder och stald under sådan offentlig kontroll, att staten icke kan befaras komma att lida någon förlust på den sålunda lemnade reservfonden, och att föreningen kan antagas väl uppfylla det med densamma afsedda ändamålet». Då således dessa villkor och förbehåll äro här uttryckligen inlagda, läser Kongl. Maj:t nog se till att några obligationer icke lemnas föreningen, med mindre än att den noggrant uppfyllt dessa bestämmelser.

De af mig nu anförda omständigheter och bevekelsegrunder hafva förmått mig att i Utskottet biträda reservationen, och då jag så gjort har jag, oaktadt jag befarar att strömningarne i Kammaren måhända gå i motsatt riktning, ansett det vara klenmodigt att icke nu förorda reservationen. Jag anhåller om bifall till densamma.

Herrar *Peyron* och Friherre *Koskull* förenade sig med Herr *Key*.

Herr *Sven Andreasson*: Om Utskottet hade beslutat att i någon vidsträcktare mån tillstyrka bifall till Grefve *Sparres* motion, skulle jag icke hafva motsatt mig ett sådant beslut; men att lemna understöd åt blott trävaruindustrien, anser jag för min del icke vara välbetänkt. En ärad talare på kalmarbänken har visserligen påstått, att då jernindustrien och jordbruket redan erhållit statsunderstöd, äfven trävaruindustrien borde bekomma dylikt understöd; men hvarför skola då icke äfven andra industrier från statens sida understödjas? Jordbruket har dessutom bättre säkerheter att erbjuda för erhållande af understöd, än hvad sågverksegarne och trävaruexportörerne hafva; och likaså jernindustrien, hvilken har att erbjuda artiklar, som åtminstone icke kunna af eld eller på annat sätt förstöras. Sågverksegarne och trävaruexportörerne hafva deremot, enligt min uppfattning, ganska klen säkerhet att erbjuda, trävarorna ligga nemligen hvarje år af sig flera procent; och man torde väl icke kunna antaga, att någon synnerlig statsekonomisk vinst skulle uppstå derigenom att träverksegarne sattes i tillfälle att ännu längre hålla på sina lager. Jag känner till ett bolag, som spekulerade i plankaffärer. Detta bolag var året förut bjudet 10

Angående understöd åt en sågverksegares garantiförening.
(Forts.)

Angående
understöd åt
en sågverks-
eijares garanti-
förening.
(Forts.)

kronor mera per tolt än hvad som de kunde sälja samma parti, några tusen toltfer, för påföljande året; och torde man finna, huru liten säkerhet det finnes för att på ett konstladt sätt kunna uppehålla en sådan rörelse. Jag känner äfven ett bolag, som gör spanmålsaffärer; bolagsmännen beslöto att hålla på sin spanmål ganska länge; de väntade nemligen på ett krig, som skulle komma, så att de derigenom skulle få mera betaldt för sin vara, men de hafva i stället nödgats sälja en stor del med förlust, och jag tror att de ändock hafva mycket kvar. Dock hade dessa bolag två bankdirektörer med i styrelsen och fördenskull hade de penningar tillräcklig, så att de kunde hålla på sin vara.

Jag tror alltså att det icke är väl betänkt att hålla på en sådan vara som den nu ifrågavarande, hvilken ligger af sig med hvarje dag, utan att tala om ränteförlusten.

Jag är alltså af den åsigt, att staten icke bör lemna något understöd i detta afseende, ty om man lemna understöd för trävaruaffärerna, hvarföre då icke af samma skäl lemna sådant åt klädesfabrikerna och andra inrättningar, som tillverka kuranta artiklar?

Hvad har man för säkerhet att icke dessa sågverksegare, som nu skulle få hjälp af statsmedel, slå sig på att köpa ännu mer skog och dertill använda just dessa lånta medel och följaktligen lägga sig till stora lager, som å nyo komma att trycka ned konjunkturen för dessa varor.

På grund häraf, och då jag anser att någon statsekonomisk vinst icke kan uppstå af detta förslag, anhåller jag om bifall till Utskottets hemställan i detta moment.

Herr Biesert: Såväl i den föreliggande punkten som den, hvilken behandlades i går, är icke fråga om något direkt anslag till någon viss näring, utan blott att med den större kredit som staten eger understödja en i tillfälligt betryck varande näring. Jag kan icke finna att med de vilkor, som i reservationen föreslagits, i fråga om trävaruindustrien, man kan behöfva att frukta någon förlust för staten, då meningen är att åt näringen blott skulle gifvas den garanti, som ligger deri att statens obligationer få användas till grundfond, hvarigenom det blir lättare för den omtalade föreningen att upplåna erforderliga medel. Med den kontroll, som enligt förslaget skall utöfvas såväl af Riksgäldskontorets fullmäktige, som äfven af Finansdepartementet, finnes, efter min uppfattning, ingen synbar risk för staten att på detta sätt träda emellan.

Då derjemte denna näring — hvad man än må säga om densamma — är en af de viktigaste för landet och icke har någon institution, hos hvilken densamma kan få lån på längre tid, hvidan dess innehafvare äro uteslutande hänvisade till bankinrättningar, der de blott kunna få lån på kortare tid, samt fråga nu är blott om ett lån på så kort tid, som ett par eller tre år, så kan jag icke finna det vara välbetänkt af Riksdagen att afslå den nu åberopade reservationen. Jag skall derföre bedja att för öfrigt få på de skäl, Herr Key anført, som jag för min del anser vara fullt giltiga, yrka bifall till nämnda reservation.

Herr Liss Olof Larsson: Jag har nu icke begärt ordet under förhoppning att genom mitt uppträdande kunna genomdrifva bifall till Utskottets förslag, utan har endast gjort det för att angifva några af de skäl, som bestämt mig att tillstyrka bifall till Utskottets förslag, sådant det nu föreligger. Jag vill för ingen del förneka, att icke sågverksegarne intresse är fullt ut lika berättigadt som något af de andra intressen, som vid riksdagen nu göra sig gällande, och jag påstår till och med, att det är mera berättigadt än många andra, såsom afseende en af våra största näringsgrenar, men af skäl som jag strax skall nämna kan jag för min del icke bifalla den begärda garantien. Innan jag anför dessa skäl, ber jag att i afseende på denna näring få konstatera ett faktum, som förefaller mig högst besynnerligt, men som på samma gång är, i mitt tycke, en glädjande företeelse.

Om vi nemligen gå tillbaka till jag tror det var 1874—1875 årens riksdagar, då fråga var om införande af ny skogslagstiftning, skola vi nemligen finna att en del af de personer, som nu äro mycket ifriga för att vi nu skola understödja sågverksegarne, den tiden ansågo sågverksindustrien såsom en af samhällets största olyckor. De påstodo då, dessa herrar, att, om sågverksegarne ostördt finge hålla på och husera, skulle snart hela landet blifva obeboeligt; de voro till och med värre än en utifrån kommande fiende, ty denna kunde åtminstone icke göra hela landet omöjligt att bebo o. s. v.

Då nu sågverksegarne kommit i svårigheter, säga samma personer, att man bör understödja dem — dessa som skola göra landet obeboeligt — emedan de i annat fall måhända duka under, eller åtminstone icke kunna drifva skogsförödelser i lika stor skala som förut. Detta är ju en alldeles motsatt åsigt emot den man förut hyst, men tiderna förändras och så är det äfven med åsigterna, kan jag märka.

På den tiden var jag en bland dem, som emot dessa herrar, hvilka förfäktade den åsigten att sågverksindustrien vore ett samhällsöndt, sökte visa, att det icke låg någon sanning deri, utan att de gjort sig skyldiga till en stor öfverdrift; och det gläder mig att höra, det man nu börjar anse denna industri vara en lika lofvärd näring som en annan, hvilken lagenligt utöfvas, och att dess idkare jemväl kunna vara hederliga och fosterlandssinnade män. För min del har jag visst icke något emot att hjälpa denna industri, helst jag skulle önska att staten kunde hjälpa alla, som äro i förlägenhet och behöfva dess hjälp. Men dess värre hafva äfven statens krafter en gräns, och jag tror att denna gräns öfverträdes, om staten skall hjälpa alla som råkat i förlägenhet. Att staten skulle uppträda som hjälpare för en näringsgren är att handla orätt emot de andra, som kunna vara lika nödiga, ty det blifver att taga från den ene och hjälpa den andre, och jag vet icke någon näringsgren, som är i den lyckliga belägenhet att man derifrån kan taga något öfverskott för att hjälpa en annan; jag anser derföre att denna näring — hur sorgligt det än är — bör få dragas med sina svårigheter på samma sätt som alla andra näringar och industrigrenar i dessa svåra tider få göra.

*Angående
understöd åt
en sågverks-
egares garanti-
förening.
(Forts.)*

Angående
understöd åt
en sågverks-
egares garanti-
förening.
(Forts.)

Man har såsom skäl för att staten nu skulle träda emellan sagt, att sågverksegarne icke genast skulle behöfva sälja sina trävaror i dessa tider, då priset derpå i utlandet är så lågt, som nu öfverallt är händelsen; det vill med andra ord säga, att staten skulle träda emellan, för att dessa sågverksegare skola hålla på sina varor och sålunda tvinga utlänningarne att öka prisen. Svenska staten skulle således genom sin mellankomst kunna reglera priset på trävaror i utlandet! Jag fruktar dock att staten skulle taga sig vatten öfver hufvudet, om den försökte att reglera prisen på världsmarknaden, ty dertill hafva vi alltför svag rygg, äfven om vi lyckas upplåna ännu flera millioner utifrån.

Hade det, på sätt Grefve Sparres motion innehåller, varit fråga om att hjälpa alla behöfvande, d. v. s. skifta ut emellan de enskilda hvad staten har eller kan upplåna, hade saken stält sig annorlunda, ty då hade man endast haft att se till det hvar och en fått en del, men då det nu endast är fråga om en enda näringsgren, tror jag icke, huru berättigad den än kan vara att anropa statens hjälp, att staten bör lyssna dertill, utan att äfven på samma gång understödja alla öfriga näringar.

Då sågverksrörelsen är en stor och vigtig näringsgren och dess idkare icke hafva så lätt att låna upp de för rörelsens drifvande nödiga medel som t. ex. jernverksindustriidkare eller jordbrukare, som hafva jernkontoret och hypoteksbanken att tillgå eller som kunna få hypotisera sitt jern i banken, hvilket sågverksegarne, åtminstone icke utan stora svårigheter, kunna göra, får jag säga, att jag icke skulle hafva varit så mycket emot detta förslag, om man antagit den reservation, hvarom här i går röstades, ty man hade då fått ett inhemskt lån, och af detsamma hade gerna kunnat tagas tre millioner för det ändamål hvarom här är fråga. Då likväl nu är fråga om att upptaga ett splittrat nytt lån på tre millioner, för att dermed öka den förut tillräckligt långa lista på lån vi förut ega, och att detta nya tre millioners lån skulle komma att skyldra i våra rapporter jemte dem vi förut hafva, kan jag icke vara med derom, och detta är också orsaken hvarföre jag icke kunnat vara med om reservationen, utan ansluter mig till Utskottets afstyrkande förslag, till hvilket jag således anhåller om bifall.

Häruti förenade sig Herrar *August Peterson, Hübnette* och *Jöns Persson*.

Herr Ekman: Den ärade ledamot på hallandsbänken, hvilken yttrade att han icke ansåg riktigt att biträda detta förslag, har uttalat den åsigt att detsamma icke hade någon utsigt till framgång, derföre att han trodde att strömningen inom Kammaren icke gick i denna riktning. För min del skulle jag vilja säga i första rummet, att man kanske borde behandla hvar sak för sig och icke rätta sig efter något föregående beslut. Dessutom skulle jag gerna vilja draga den slutsatsen af strömningen i denna Kammare i går, att det synes mig, som om en stor del af de värde ledamöterna i denna högt ärade församling visserligen vore för förslaget, men i olika rigt-

ningar, och att detta var anledningen dertill att Utskottets förslag då föll, men icke att man är så afvoigt sinnad mot sjelfva saken.

Hvad nu beträffar den föreliggande frågan, så har det blifvit sagt, att, om denna näring skulle bisträckas, så skulle följden deraf blifva den, att alla andra näringar jemväl komme att framställa anspråk på statsunderstöd. Denna anmärkning är visserligen riktig, mine herrar, men man kan på samma gång säga, att alla de öfriga näringarne äro tillgodosedda, ty hvilken som helst af de andra större näringarne har tillfälle att genom magasinering af sina varor få lån på desamma såsom hypotek, äfvensom de kunna erhålla förlagslån o. s. v., då deremot man kan säga att den stora och betydande näring för vårt land, som kallas trävarurörelsen, är temligen stjuftermoderligt behandlad. Den har kunnat hjälpa sig sjelf hittills, derföre att den varit i starka händer. Den har också gynnats af goda konjunkturer såsom få andra näringar, men dervid kan man också säga, att den har haft samma fel som många andra näringar, och som vi i Sverige ty värr i allmänhet hafva, nemligen att depensera under de goda åren och icke reservera något för de dåliga. Emellertid, såsom saken nu står, kan man icke neka till att priset på trävarorna gått ner med öfver hälften af hvad det var för ett par år sedan, och att priset nu är så lågt att det icke på 30 år varit så långt nere. Denna prisnedsättning beror dels af det allmänna ekonomiska betryck, som finnes i världen, och dels särskildt af den stora öfverproduktion, som existerat från de goda åren, då alla försökte att åstadkomma så mycket som möjligt. Man kan väl också på samma gång säga att trä är en artikel, som icke kan produceras så mycket som helst. Den fordrar en lång tid för återväxt. Det kan då väl vara alla skäl att önska det denna artikel måtte kunna afbida den tid, som man kan hoppas icke skall vara så långt aflägsen, då trävarorna åter komma upp i det värde, att de betala afverkningskostnaden och något derutöfver, hvilket nu icke är fallet. Svårigheten för idkarne af denna industri att kunna på något sätt belåna sina varor ligger deri, att dessa icke kunna magasineras utan äro spridda på flera håll, hvadan det fordras en ganska vidlyftig apparat för att de skola kunna tjena såsom säkerhet. Detta gör att såväl kapitalister som banker skygga tillbaka för att lemna förskott å dessa varor. Mig synes det derföre att, då denna stora industri af staten icke begär mer än en garanti på tre millioner kronor för några år, och sjelf erbjuder sig att för denna garanti teckna en borgen på halfannan million, och dertill kommer att staten icke gör någon förlust på att lemna denna industri sin hjälp, bör den icke heller undandraga sig detta. Ty om ock en stor direkt tjänst göres densamma, kommer dock staten sjelf att indirekt göra en stor förtjänst derpå.

På grund af hvad jag nu anfört, får jag hos Herr Talmannen vördsamt anhålla om proposition på bifall till reservanternes förslag.

Herr Asker: Efter det sakrika anförande, som vi hört af den nästföregående ärade talaren, är jag tveksam huruvida jag skall tillägga några ord. Efter mitt omdöme är ibland de statsekonomiska frågor, som innefattas i Utskottets betänkande, den, som vi nu af-

*Angående
understöd åt
en sågverks-
egares garanti-
förening.
(Forts.)*

*Angående
understöd åt
en sågverks-
egares garanti-
förening.
(Forts.)*

handla, företrädesvis förtjent att beaktas och åtminstone egnande sig att vinna behörigt afseende. Man har emot reservanternes förslag invändt att, om sågverksindustrien skulle komma i åtnjutande af det understöd från statens sida, som blifvit ifrågasatt, så skulle hvarje annan industri i landet eller hvarje bolag, som sysselsatt sig med misslyckade spekulationer, äfven kunna göra anspråk på liknande understöd. Det förefaller mig likväl som vore det en betydlig skilnad emellan den industrigren, som i exportväg tillför landet millioner kronor, och sådana industrigrenar, som i detta hänseende icke kunna sättas i den ringaste jemförelse med denna.

En ärad talare på dalabänken yttrade, att det föreföll honom besynnerligt att man nu vill påkalla statens understöd för ifrågasatt ändamål, då man för några år sedan nästan var färdig att korsfästa allt hvad sågverksegare heter, såsom de der förstörde landets skogar. Denna ovilja mot dem hade sannolikt sin upprinnelse uti och understöd af ett sensationsbetänkande från en särskildt tillsatt komité, hvilken gjorde allt hvad göras kunde för att bibringa allmänheten den öfvertygelse, att skogsafverkningen verkligen vore för landet förstörelsebringande. För dem, som lefva i Norrland och hafva sig någorlunda bekant, huru skogarne i allmänhet der sköttes och afverkningen handhades, voro de åsigtter, som i detta betänkande uttalades, i vissa fall icke så litet tvifvelaktiga. Det blef emellertid nästan en trosartikel, att skogsafverkningen vore ett verkligt ondt för landet. Ostridigt är likväl, att trävarurörelsen är af den stora vikt och omfattning i statsekonomiskt hänseende, att man väl icke gerna kan lemna å sido de billiga anspråk, som från sågverksegarnes sida framställas, allra helst då de sjelfva visat sig beredvilliga och benägna att tillskjuta en del af medlen eller, som en ärad talare redan påpekat, teckna borgen för omkring halfannan million för att uppnå ett jemväl för staten viktigt ändamål. Om andra industrigrenar äro af lika stor omfattning, som den ifrågasatt, och visa sig lika villiga som den att hjälpa sig sjelfva, då kan och bör staten lemna äfven dem sitt understöd, när behofvet det påkallar.

Nyssnämnde talare på dalabänken förklarade, att han gerna skulle vilja understödja saken, om blott statens krafter voro tillräckliga. Mine herrar! när det gäller en för vårt land så stor och vigtig statsekonomisk fråga som denna, då måste statens krafter alltid vara tillräckliga, när det gäller att upprätthålla och bevara allmänt och enskildt väl.

På grund af hvad redan blifvit i öfrigt anfördt, men som jag anser öfverflödigt att upprepa, och med hänsyn till den sjelfverksamhet, hvarmed sågverksegarne visat sig beredvilliga att stödja sakens framgång, får jag vördsamt yrka bifall till den mot Utskottets framställning afgifna reservation.

Herr Key: Jag ber blott att få yttra ännu några ord, hufvudsakligen till svar på hvad min vän och kamrat i Stats-Utskottet Herr Liss Olof Larsson nyss anförde. Han sade nemligen, att om äfven alla andra näringar kommo i åtnjutande af det understöd, hvarom

här är fråga, så kunde deri ligga någon rättvisa, men att det vore en orättvisa mot de andra, om man nu skulle understödja ensamt trävaruindustrien. Jaha, detta låter visst bra och rätt, men om jag undersöker förhållandet med de andra större industrierna i vårt land, och jag skall nu hålla mig till alla de fem ojemförligt förnämsta af dessa, nemligen sockerfabrikationen, tobaksfabrikerna, klädesfabrikerna, bomullsspinnerierna och bomullsväfverierna, så befinnes det, att deras *sammanlagda* tillverkningsvärde är vida mindre än trävaruindustriens *ensamt*. För hvar och en af de nämnda fem största industrierna i vårt land varierar nemligen tillverkningsvärdet i medeltal emellan 10 och 14 millioner; hvarom herrarne sjelfva lätt kunna göra sig förvissade genom Kommerskollegii senaste berättelser. Sålunda kunna våra fem förnämsta industrigrenar icke tillsammans uppvisa ett så högt tillverkningsvärde som trävaruindustrien ensam. Männe icke detta måste anses utgöra ett fullgodt och ovederläggligt bevis för att denna sistnämnda industri representerar ett mera allmänt intresse och intager en helt annan ställning än öfriga näringar. Endast tvenne hufvudnäringar finnas, såsom jag redan förut har påvisat, hvilka äro med trävaruindustrien jmförliga, nemligen jernindustrien och jordbruket, men, såsom jag äfven förra gången visade, *båda dessa* hafva redan af staten blifvit tillgodosedda.

För öfrigt tillåter jag mig att beklaga, att den ärade dala-representanten icke gifvit sig tid att genomläsa vår reservation, ty, om han det hade gjort, skulle han med sin sakkännedom otvifvelaktigt hafva insett, att här alldeles icke är fråga om att, som han uttryckte sig, ytterligare öka den långa listan på svenska statslån. I reservationen föreslås nemligen, att de obligationer, hvarom här är fråga, skulle föras *inom linien* på samma sätt som de 8 millioner obligationer, hvilka blifvit lemnade till allmänna hypoteksbanken. De skulle sålunda aldrig komma att synas på den långa förteckningen, utan, om det begärda understödet af Riksdagen beviljas, kommer det, som sagdt, att upptagas inom linien, *skrinläggas i statens eget förvar*, märk detta, och endast utgöra ett hypotek, som lemnas af staten och på hvilket delegarne i garantiföreningen, som sjelfva sammanskjutit ett ganska betydligt belopp, skola upptaga lån för att, genom ett hejdande af den nu forcerade försäljningen, kunna hålla alsterna af vår trävaruindustri uppe i den utländska marknaden och derigenom blifva i tillfälle att, som jag nyss nämnde, bereda landet en vinst, icke blott fullt motsvarande utan vida öfverstigande den summa af 23 millioner kronor som vi i går beviljade. Jag säger, att vi beviljade dem i går, och deri tror jag ingen skall motsäga mig.

Då man derföre icke i något annat fall kan med ett understöd till jmförelsevis *så ringa belopp* uträtta *så mycket* till åstadkommande af en förändring till det bättre i afseende å det nu rådande ekonomiska betrycket, så tror jag fortfarande att man bör biträda detta förslag.

Jag har för öfrigt och egentligen velat säga detta för att bemöta Herr Liss Olof Larsson, hvars ord ofta nog plägar väga tungt i

Angående
understöd åt
en sågverks-
egares garanti-
forening,
(Forts.)

Angående
understöd åt
en sågverks-
egares garanti-
förening.
(Forts.)

denna Kammare, och hvars invändningar i denna viktiga fråga jag därför ansåg icke nu borde lemnas obesvarade.

Herr Aspelin: Instämmande i Herr Hörnfeldts och Herr Keys anförda åsikter, yrkar jag afslag å Utskottets förslag och bifall till den af nämnde herrar m. fl. afgifna reservation.

Herr Lasse Jönsson: Det var det af Herr Key nu för andra gången framställda påståendet om det understöd, som af staten skulle lemnats jordbruket genom det åt allmänna hypoteksbanken lemnade förskott, som föranledde mig att begära ordet. Jag tror nemligen, att detta påstående icke så alldeles håller streck. Detta understöd är nemligen lemnadt åt egarne af skogbärande hemman lika mycket som åt andra jordegare; de förra kunna lika väl som de senare erhålla lån från hypoteksbanken. Här är deremot endast fråga om de olika produkterna af jorden, och i det afseendet frågar jag, om någonsin man lemnat jordbrukare något understöd för att hjälpa dem att kunna med fördel afsätta sina produkter. Nej, de som andra ha nog fått lof att afvakta bättre tider. Icke heller tror jag att det nu ifrågasatta understödet åt sågverksegarne kan hjälpa upp deras ställning, ty lika litet som det lär kunna, som Herr Key påstod, återförskaffa oss våra 23 millioner; lika litet lär det väl ock kunna utöfva något inflytande på världshandeln. Hvad har det för öfrigt hjälpt jernindustrien, att dess alster fått belånas i Riksbanken till värde af 6 millioner kronor, eller att jernkontoret sökt understödja denna industri. Iluru man med hjälp åt sågverksegarne skall kunna förbättra priset på trävaror på världsmarknaden är mer än jag kan förstå. Jag yrkar bifall till Utskottets förslag i denna punkt.

Herr Ödman: Herr Talman! För min del får jag säga, att ingen kan med mera intresse än jag afhöra de vackra tal, som här föredragits för upphjelpande af våra näringar och vår industri, om jag nemligen kunde finna att det härmed mentes industrien i allmänhet och icke någon särskild del deraf eller kanske lämpligare några enskilda personers intresse. En tanke i denna riktning kan jag icke hindra att tränga sig på mig, då jag i minnet återkallar det föga intresse flertalet i denna Kammare hyste, när frågan här förevar att rätta några missförhållanden, hvaraf en af vårt lands viktigaste näringar lider. Jag menar härmed sjöfarten.

Genom tvenne motioner sökte jag visa tvenne af dessa olägenheter — nemligen lotstaxans förhöjning med 50 procent samt de skärpta bestämmelser för fartygs befäl, styrmän och maskinister, som genom Kongl. kungörelsen blifvit befalda, med ty åtföljande rubbningar i varande förhållanden, samt till stor kostnad för dem, som återigen skulle framlägga betyg om kompetens i det yrke, hvartill de i stöd af föregående förordningar voro berättigade — och allt detta i en tid, då ingen torde kunna bestrida, att ju sjöfarten lika så väl som de flesta andra näringar ligger i det djupaste betryck.

Som jag till följd af erhållen permission icke var tillstades, när denna senast nämnda frågan förevar till behandling i Kammaren, och jag sedan genom Kammarens protokoll blifvit uppmärksamrad på att tvenne talare från stockholmsbanken bestredo min uppgift angående kostnaden för dessa befälhafvare- och styrmansbref, så vill jag i förbigående bedja att få nämna, att jag icke sedan dess haft anledning att ändra min åsigt derom; tvärtom har jag ytterligare blifvit styrkt i detta mitt påstående såväl genom underrättelser från kamrater i min hemort som äfven genom samtal med befälhafvare från skilda delar af Sverige, med hvilka jag här sammanträffat efter sjöfartens öppnande, och hvilka alla intygat att kostnaden af mig icke var för högt beräknad — ty det är icke alla som hafva den fördelen att bo i Stockholm, och således sjelfva kunna inlemna sina ansökningar direkt till Kommerskollegium, utan måste genom kommissionärer söka skaffa sig sina betyg — samt då dessutom såväl prester som läkare och sjömanshusombudsmän icke lära blifvit ålagda att gratis lemna den sökande de intyg han af dem behöfver för att styrka sin kompetens, för utfäende af Kommerskollegii bref, så ökas alltså kostnaden härmed, beroende af de olika ortförhållandena. Jag beder om ursäkt att härmed hafva upptagit Kammarens tid, då dessa af mig gjorda framställningar strängt taget icke kunna anses höra till föreliggande fråga — men jag har härmed endast velat fästa uppmärksamheten derpå, att det icke är alla näringar, som lyckas vinna så stor sympati inom Kammaren, och detta bringar mig att tro, att det icke är så allvarsamt menadt med våra näringars upphjelpande i allmänhet, utan, som jag redan nämnt, några få enskildes intresse, hvartill dessa millioner synas vara afsedda. Och då jag icke vill med min röst bidra att inveckla staten i dylika affärer, så mycket mer som statskassan tyckes hafva nog uti att kunna balansera dessförutan, så får jag i stöd af det anförda, och med instämmande för öfrigt i Herr Liss Olof Larssons motiv, instämma med dem, som yrka afslag på den ifrågavarande punkten.

Grefve Sparre: Då, icke utan en viss förvåning för mig, det är min motion, som kunnat gifva anledning till nu pågående diskussion, torde det icke förundra herrarne, om jag begär att få yttra några ord i saken.

Till en början vill jag då fästa uppmärksamheten derpå, att jag icke tagit den ringaste del i den långa diskussion, som under dessa dagar förts i denna Kammare. Jag vill uppriktigt bekänna, att jag icke förstår hela den der historien om en jernväghypoteksfond. Jag, för min del, tycker, att det är hvarken hackadt eller malet. Jag vet icke, om man hjälper bankerna eller jernvägarne, eller hvem man egentligen hjälper, men det var icke dessa utan näringarne, industrien i allmänhet min motion afsåg att hjälpa. Jag har således icke tagit någon del i den stora lånefrågan, ty jag har, uppriktigt sagdt, haft mina betänkligheter. Hvad jag deremot ansett önskligt, vore att i vårt land, der man hittills saknat sådana institutioner, som kraftigt och verksamt kunna gagna industrien och näringarne i allmänhet genom att bereda dem förlag — hvilket man med skäl anmärkt

*Angående
understöd åt
en sågverks-
egares garanti-
förening.
(Forts.)*

*Angående
understöd åt
en sågverks-
egares garanti-
förening.
(Forts.)*

mot de enskilda bankerna att de icke kunna, emedan de enligt sina reglementen äro förbjudna att lemna lån på längre tid än 3 à 6 månader — om, säger jag, i vårt land kunde komma till stånd en institution, som lemnade näringarne och äfven jordbruket ett mäktigt understöd genom att bevilja lån på något längre tid än mot de korta 3 à 6 månaders papperen. Denna institution skulle utgifva obligationer, ställda på lång betalningstid, och blefve således en helt annan inrättning än dessa privatbanker, mot hvilka jag under denna diskussion hört så mycken ovilja uttalas. Jag är glad att höra, att min mening i detta afseende delas af många inom Kammarken, och jag tror att Stats-Utskottet hade bort något mer än som skett fästa afseende dervid. Jag förvånades också öfver de skal Utskottet anförde därför, att en sådan institution ännu icke kommit till stånd, då icke allenast oktroj af Kongl. Maj:t beviljats, utan jemväl en betydande penninginstitution inom Sverige redan beslutat att teckna hälften af det erforderliga beloppet, eller en af de två millioner som jag hade föreslagit såsom minimum. Det är min fulla öfvertygelse, att vi snart hafva att befara stora förändringar i tullagstiftningen och deraf härrörande förändringar i de industriella förhållandena i hela Europa. Det är således af största vikt, att våra näringar och vår industri snart erhålla förlagskapital, så att de under den nu kommande tiden kunna uppehålla sig och verksamt arbeta. Detta om detta.

Men ehuru nu så är förhållandet och ehuru mitt förslag icke vunnit det understöd i Stats-Utskottet, som jag för landets industri och näringar skulle önskat, är jag långt ifrån att missunna en af dessa näringar, nemligen sågverksnäringen, den hjälp, som man nu synes vara på väg att lemna densamma. Jag instämmer med Utskottets ärade vice ordförande deruti, att denna näring är af stor vikt för vårt land. Jag vet äfven, att densamma för närvarande är i ganska stort behof af understöd. Och jag delar fullkomligt den uppfattningen, att om staten genom ett jemförelsevis ringa understöd af sin kredit — ty om någon direkt penninguppoffring är ju här icke fråga — kan bereda en ekonomisk vinst för landet genom att rädda denna näring från en betydande ekonomisk förlust, så bör staten lemna ett sådant biträde. Jag är så långt ifrån att af någon slags missunsamhet vilja neka min röst till ett beslut, som kan bidraga till åtminstone en närings understödande, om också de öfriga icke för närvarande kunna komma i åtnjutande af dylikt understöd, att jag för min del gerna instämmer i deras yrkande, som begärt bifall till reservanternes förslag.

Om jag lefver till nästa riksdag och blifver medlem af densamma, kommer jag att förnya det förslag, som jag nu framlagt. Jag hoppas att stämningen då skall vara mera gynsam, och att de näringsidkare, som redan fått statsunderstöd, icke skola vägra sin medverkan till understöd för de öfriga näringar, som deraf äro lika mycket i behof. Jag skall särskildt bedja herrar norrländingar, om hvilkas intresse här i första rummet är fråga, att, om Riksdagen nu gör dem denna tjänst, de å sin sida icke må i andra liknande frågor, som vid en kommande riksdag väckas, bibehålla dessa kosmopolitiska åsigtter,

till följd hvaraf de nästan glömma att de tillhöra ett land, som heter Sverige och hvarigenom kan förklaras en sådan tanke, som t. ex. den, att, om vi förändra vår tullagstiftning, en särskild tullstadga bör bestämmas för Norrland.

*Ärgående
understöd åt
en sågverks-
egares garanti-
förening.
(Forts.)*

Herr Herslow: Jag har begärt ordet endast för att tillkännagifva, att jag i föreliggande fråga kommer att rösta för bifall till Utskottets afstyrkande hemställan. Jag erkänner att jag har sympatier för det föreliggande förslaget, men jag tror icke att vi här få döma efter sympatier eller antipatier. Jag anser det icke vara ekonomiskt riktigt att under dåliga konjunkturer genom konstlade medel uppehålla en näring. Jag tror icke, att man på den vägen förmår utrota anledningen till det onda, hvilken anledning hufvudsakligen är att söka i en tidigare öfverproduktion. Jag ber att få försäkra den ärade talare, som har förespeglat oss 23 millioners vinst på denna affär, att om jag vågade diskontera den vexeln på framtiden, så skulle jag gerna vara med om förslaget, men för min del vågar jag icke antaga, att konjunkturerna för den näring, hvarom nu är fråga, skola så hastigt som han antog, förbättras. Jag anser icke politiskt riktigt, att staten söker skydda en viss näring eller en viss klass af medborgare från förluster, hvarmed de hotas till följd af skiftande konjunkturer. Staten kan icke på sina armar bära den enskilde från den onda tiden öfver till den goda. Särskildt ber jag att mot dem, som påstå, att det endast kan vara fråga om skogshandteringen och att något liknande understöd för andra näringar aldrig kan ifrågasättas, få erinra, att man alldeles icke har någon säkerhet för, att icke likartade, mer eller mindre berättigade anspråk från andra näringar framdeles kunna väckas. Jag behöfver i detta afseendet endast återväcka i eder hågkomst den utaf den siste talaren väckta motionen och fästa eder uppmärksamhet vid de ord hvarmed han nyss slutade sitt anförande. Jag anhåller om bifall till Utskottets förslag.

Herr Liss Olof Larsson: Jag begärde ordet i anledning deraf, att en ärad talare ville låta påskina, att jag icke läst reservationen emot Utskottets förslag i denna punkt. Jo, nog har jag läst den; och jag har icke heller förbisett, hvad reservanternas der föreslagit om att beloppet skulle sättas inom linien, såsom man plägar göra med osäkra fordringar. Jag förmodar dock att reservanternas lika med mig icke vilja medgifva att denna fordran är af samma slag. Man påstår att här icke är fråga om något nytt lån, ty dessa obligationer skulle aldrig komma ut i rörelsen. Jag har emellertid i min hand förslaget till reglemente för Sågverksegares garantiförening; och der heter det i § 4:

»Till föreningens understödjande öfverlemnar staten genom Riksgäldskontoret åt densamma obligationer å nominelt tre millioner kronor, löpande med 4½ eller 5 procents ränta. Dessa obligationer skola sättas i allmänt förvar och bilda en understödsfond, öfver hvilken föreningen eger förfoga på sätt här nedan sägs.»

I § 7 heter det: »Ej må några af de statsobligationer, som bilda understödsfonden, till betäckande af föreningens skulder försäljas,

Angående
understöd åt
en sågverks-
egares garanti-
förening.
(Forts.)

förrän full betalning för de till grundfonden hörande förbindelser blifvit infordrad.» Af berörda tecknade grundfond skall endast tio procent kontant inbetalas, och å återstoden lemnas förbindelser, betalbara tre månader efter uppsägning. På grund af den tecknade grundfonden, får föreningen enligt 9 § utgifva obligationer till belopp af tio gånger samma fond, dock icke öfver 15 millioner; häraf visas att rörelsen blifver ganska vidt omfattande, och varda konjunkturena lika dåliga som nu, under den tid föreningen afser, så ligger det åtminstone icke utom möjlighetens gräns, att föreningen kan komma att drabbas af förluster, eller få svårigheter att vid den bestämda tiden få in sina utestående lån, och betala utelöpande obligationer. Om sålunda brist uppstår, så får större eller mindre delen af statsobligationerna säljas och då får ju statsverket, äfven om det har en fordran inom linien, en skuld till obligationsinnehafvarne, och hvad är detta annat än en statskuld?

Man kan understödja näringarne på många sätt. Men det, som man använder här i Sverige, nemligen att för detta ändamål upptaga statslån, det är ett icke så allddeles vanligt sätt helst när lån för sådana ändamål tages utom landet. I Preussen till exempel, der näringarne för närvarande synas vara i lika stort betryck, som hos oss, har man ännu icke funnit på den kloka idén att för nödens afhjelpande låna upp penningar i utlandet, och jag tror, icke heller inom landet, utan der söker man att hjälpa sig själf genom en förändrad tullagstiftning.

Äfven i England hör man icke så sällan klagas öfver det hårda tryck hvori näringarne befinna sig, men icke heller der synes som hjälpen sökes i nya statslån. Men, säger man, dessa länder hafva öfverflöd på kapital, hvilket bland annat visas deraf att de lemna oss och andra det ena statslånet efter det andra. Efter min tanke visar detta att näringarne kan vara i betryck utan att det är brist på penningar, och så tror jag det är hos oss.

Jag vill för öfrigt fästa de Herrars, som yrka bifall till Utskottets förslag, uppmärksamhet på huruvida det icke vore lämpligare att återförvisa punkten till Utskottet, i fall Kammarne skulle vara böjd att biträda något af hvad reservanterne föreslagit. Det förefaller mig nemligen som reservanternas förslag såväl i själfva klämman som äfven uti motiveringen vore temligen sväfvande. Hållbarheten af de grundsatser, från hvilka reservanternas utgå, är beroende af ett reglemente för garantiföreningen, som ännu icke ens är fastställt, och mig synes som om Riksdagen borde bestämma åtminstone grunderna för den säkerhet som fordras. Jag tror således att det är nödigt att Riksdagen något närmare, än som här skett, bestämmer de grunder, som skola gälla för låneunderstödet erhållande. Och jag ber härvid få erinra Kammarne derom, att då Riksdagen beviljade några hundra tusen kronor till låneunderstöd för vägförbättringar och vattenaftappningar, så uppställes de mest minutiösa vilkor för utlåningen. Här gäller det millioner och ändock vill man icke föreskrifva annat vilkor än att staten skall hafva *full säkerhet* för medlens återbekommande. Således samma vilkor som när Riksdagen för en del år sedan anslog 800,000 kronor såsom låneunderstöd för ett jernvägs- och kanaliseringsföretag i Norrland. Och här blef *säkerheten* sådan att

staten icke fick åter ett enda öre af den stora summa som lemnades. Jag tror således, att det är nödigt att Riksdagen bestämmer några närmare villkor än som nu blifvit föreslagna.

Något annat yrkande än det jag först gjort, har jag för min del ej att göra.

*Angående
understöd åt
en sågverks-
egares garanti-
förening.
(Forts.)*

Herr Åke Andersson: Det är väl sant att den näring, hvarom nu är fråga, lidit mycket i följd af de nuvarande tryckta tiderna. Och hade jag någon anledning tro, att de mindre sågverks- och skogsegarne, som skola lefva af egendomens afkastning finge någon del af understödet, så skulle jag icke haft så mycket emot detsammas beviljande. Men då jag nu finner, att det endast äro de stora sågverksegarne och exportörerne, som på de mindres bekostnad blifva hugnade med lån, så måste jag yrka bifall till Utskottets afstyrkande hemställan.

Herr Axell: Jag anhåller få till protokollet antecknad, att då jag och de med mig liktänkande icke till besvarande upptaga de inkast, som gjorts mot reservanternas förslag, så sker detta af gränslagenhetsskäl mot Kammaren och icke derföre att vi lida brist på argument.

Herr Ola Andersson i Burlöf: Jag vill blott hafva sagdt att jag af den nu förda diskussion icke funnit anledning frånträda den åsigt jag i Utskottet uttalat utan fortfarande biträder Utskottets förslag.

Herr *Sven Nilsson* i Efveröd förenade sig med Herr Ola Andersson.

Herr J. Jonasson i Gullaboås: Äfven jag yrkar bifall till Utskottets förslag.

Herr P. Nilsson i Espö: Herr Talman! Äfven jag yrkar bifall till Utskottets hemställan.

Herr Ola Månsson: Äfven jag förenar mig med dem, som yrkat bifall till Utskottets förslag.

Herr Olof Andersson i Lyckorna: Äfven jag vill biträda Utskottets förslag.

Herr O. B. Olsson: På de af Herr Ola Andersson anförda skäl yrkar jag bifall till Utskottets förslag.

Härmed var öfverläggningen slutad. I enlighet med de meningar, som derunder förekommit, gaf Herr Talmannen propositioner såväl på bifall till Utskottets hemställan som ock på yrkandet att, med afslag å nämnda hemställan, det förslag måtte antagas, som Grefve C. Beck-Friis m. fl. i sin hithörande reservation framlagdt; och förklarade Herr Talmannen sig anse den förra propositionen

Angående
understöd åt
en sågverks-
egares garanti-
förening.
(Forts.)

vara med öfvervägande ja besvarad. Votering begärdes samt företogs, enligt en så lydande omröstnings-proposition:

Den som bifaller hvad Stats-Utskottet hemställt i andra punkten, mom. b) af utlåtandet N:o 46.

röstar Ja;

Den det ej vill,

röstar Nej;

Vinner Nej, har Kammaren, med afslag å Utskottets hemställan, bifallit det förslag som finnes framställt i den af Grefve Beck-Friis m. fl. afgifna, vid utlåtandet fogade reservation.

Omröstningen utföll med 85 Ja mot 104 Nej; hvadan Kammaren beslutit i öfverensstämmelse med Nej-propositionen.

Sedan utgången af voteringen för Kammaren tillkännagifvits, anförde

Herr Carl Ifvarsson: Under öfverläggningen ansåg jag det icke vara nödvändigt, att jag yttrade mig i denna fråga, enär jag tillhörde majoriteten inom Utskottet, men när utgången helt oväntadt blef en annan än bifall till Utskottets förslag, ber jag att få anmäla min reservation mot det fattade beslutet, och jag gör det, emedan jag tror, att man på detta sätt kommit in på hjälpsamhetens väg så mycket, att man aldrig kan komma från densamma.

Äfvenledes anmäldes reservation mot det fattade beslutet af Herrar *C. Aron Jönsson, Aug. Börjeson, Sven Andersson, Smedberg, Norén, L. P. Andersson, Anders Svensson* i Lösen, *Ivar Månsson, Johan Jönsson, J. G. Jansson, Hans Johnsson, Folke Andersson, Johannes Bengtsson och Magni.*

Mom c):

Bifölls.

Punkten 3:

Utskottet hade tillstyrkt,

att ledamoten af första Kammaren Herr *C. Hammarhjelm*s motion N:o 24 samt Herr *Ch. Dicksons* inom Andra Kammaren väckta motion N:o 108, hvilka motioner afsågo anvisande af 30,000,000 kronor för inköp af enskilda jernvägar, ej måtte vinna Riksdagens bifall.

Beträffande denna punkt anförde:

Herr Themptander: Det är icke min afsigt att yrka någon

ändring i det slut, hvartill Utskottet i denna punkt kommit, ej heller att ifrågasätta någon ändring i den motivering Utskottet begagnat, så mycket mindre som motiveringen måste vara af jemförelsevis mindre betydelse, när någon skrifvelse till Kongl. Maj:t i anledning af denna punkt icke erfordras. Då emellertid under diskussionen af följande punkt någon eller några af Kammarens ledamöter möjligen skulle kunna anse det mindre egentligt, att man då yrkar bifall till förslaget om inköp af en enskild jernväg, när man genom bifall till den nu föredragna punkten afslagit Herrar Dicksons och Hammarhjelms motioner, hvilka till sitt innehåll äro så omfattande, att de måste anses inbegripa äfven inköp af Hallsberg—Motala—Mjölby-banan, har jag endast velat vid denna punkt tillkännagifva, att, då Utskottet skilt frågan om inköp af sistnämnda jernväg från vidsträcktare förslag, som innefattas i bemälda Herrars motioner och gjort den frågan till föremål för ett särskildt yttrande i en senare punkt, jag af ett godkännande af hvad Utskottet i nu föredragna punkt föreslagit, anser mig oförhindrad att vid nästa punkt biträda det yrkande, som då otvifvelaktigt kommer att framställas om bifall till någon af de vid samma punkt fogade reservationer angående inköp af Hallsberg—Motala—Mjölby-banan för statens räkning.

Herr *Wieselgren* instämde med Herr *Themptander*.

Vidare yttrades ej. Kammaren biföll Utskottets hemställan.

Punkten 4.

Utskottet hade i denna punkt utlåtit sig öfver Friherre *G. af Ugglas'* inom Första Kammaren väckta motion N:o 28, hvaruti var föreslaget:

»att Riksdagen måtte till Kongl. Maj:ts förfogande, för att, på sätt och i den ordning, Kongl. Maj:t skulle ega att närmare bestämma, användas till inköp af Hallsberg—Motala—Mjölby jernväg tillika med allt hvad dertill hörde så väl fast som löst, såsom husbyggnader, rörlig materiel, reservdelar till lokomotiv och vagnar, verkstadsinventarier och redskap, telegraf- och signaleringsinrättning, ställa ett belopp af högst 5,000,000 kronor i af svenska staten utfärdade obligationer, förskrifna med 3 procent årlig ränta och, enligt fastställd amorteringsplan, förfallna till betalning inom 1899 års utgång;

att köpeskillingen skulle erläggas med ofvannämnda obligationer al pari, utan att något kontant tillskott å statens sida egde rum; och

att Fullmäktige i Riksgäldskontoret skulle erhålla uppdrag att utfärda och Kongl. Maj:t tillhandahålla dylika obligationer till högst nyssnämnda belopp.»

Och hade Utskottet, på anförda skäl, hemställt,

att Friherre af *Ugglas'* förevarande motion ej måtte vinna Riksdagens bifall.

Om inköpande af Hallsberg—Motala—Mjölby jernväg.

Om inköpande
af Hallsberg—
Motala—
Mjölby jern-
väg.
(Forts.)

Mot denna hemställan voro reservationer anmälda

af Herrar *C. Ekman* och *G. de Maré*;

af Herr *F. L. S. Hederstjerna*, med hvilken Herrar Grefve *C. Beck-Friis*, Grefve *L. af Ugglas*, Grefve *N. G. A. Sparre*, *A. R. von Kræner* samt Friherre *C. F. L. Hochschild* instämt, och som för sin del framställt ett så lydande förslag:

»att Friherre af Ugglas' förevarande motion må på det sätt bifallas, att Riksdagen beslutar:

a) att till Kongl. Maj:ts förfogande, för att, på sätt och i den ordning Kongl. Maj:t eger att närmare bestämma, användas till inköp af Hallsberg—Motala—Mjölby jernväg tillika med allt hvad dertill hörer, såväl fast som löst, såsom husbyggnader, rörlig materiel, reservdelar till lokomotiv och vagnar, verkstadsinventarier och redskap, telegraf- och signaleringsinrättning, skall ställas ett belopp af högst 4,000,000 kronor;

b) att bemyndiga Fullmäktige i Riksgäldskontoret att genom försäljning af återstående osålda obligationer, tillhörande vare sig 1872 eller 1875 eller 1878 års statslån, anskaffa de härför nödiga medlen, för att i enlighet med Kongl. Maj:ts beslut utbetalas;»

af Herr *L. M. Nordenfelt*;

af Grefve *C. S. A. Lagerberg*;

af Herr *R. N. G. Montgomery Cederhielm*;

samt af Herr *C. A. Larsson*, hvilken sistnämnde yrkat, att inköp för statens räkning af Hallsberg—Motala—Mjölby jernväg måtte ske med tillämpning af de grunder, som i en af honom till Utskottet inlemnad promemoria blifvit angifna.

Sedan föredragningen skett af Utskottets hemställan, anförde:

Chefen för Kongl. Civildepartementet Herr Statsrådet Thyse-lius: Herr Grefve och Talman, mine Herrar! Det är Kammarens ledamöter väl bekant, att förlidet år till Kongl. Maj:t inkom en ansökning af styrelsen för Hallsberg—Motala—Mjölby jernväg, att Kongl. Maj:t måtte till Riksdagen årlåta nådig proposition om denna banas inköpande för statens räkning, och Kammaren har sig likaledes bekant, att någon proposition i detta hänseende icke blifvit af Kongl. Maj:t aflåten. Då vid denna riksdag en enskild motion blifvit väckt derom, att ett sådant inköp måtte ega rum, anser jag mig förbunden att inför Kammaren gifva tillkänna de skäl, hvilka, af föredraganden anmälde och af Statsrådets öfrige ledamöter biträdde, föranledt, att någon proposition i det skick, hvori ärendet då förelåg, icke blifvit till Riksdagen framställd. De vilkor, under hvilka bolagets styrelse erbjöd sig att till staten öfverlemba denna jernväg, voro, att en köpeskilling skulle betalas till belopp af 5,310,000 kronor, hvilken köpeskilling borde erläggas på det sätt, att staten öfvertog ansvaret för bolagets oinlösta obligationer till belopp af

4,806,000 kronor jemte derå löpande dels fem och dels sex procent ränta, samt att staten dessutom skulle till bolaget utbetala 504,000 kronor i kontanta penningar. Vid den undersökning, som af vederbörande företogs, befans, att räntan på köpeskillingen skulle uppgå till ett belopp mer än dubbelt så högt som det, hvartill bolagets behållna inkomst af trafiken varit, i medeltal, beräknad. Då af skäl, till hvilka jag torde få återkomma, det icke kunde anses vara fördelaktigt, att staten för vinnande af denna jernväg iklädde sig uppoffringar, hvilka icke kunde antagas inom en kortare tid blifva ersatta, förelåg redan deri en anledning att med stor betänksamhet mottaga det gjorda anbudet. Nu hade väl bolagets styrelse i sin ingifna ansökning äfven begärt, att, om Kongl. Maj:t skulle finna någon modifikation af de föreslagna vilkoren böra vidtagas, meddelande derom måtte lemnas till bolagets styrelse. Emellertid inträffade, redan innan ärendet ännu undergått den slutliga handläggning hos Kongl. Maj:t anmälas, att bolaget, tryckt af tidsförhållandena, icke hade kunnat verkställa förfallen afbetalning på sin skuld eller erlägga förfallen ränta, samt att till följd deraf, om icke lagsökning redan var emot bolaget anställd, beslut om sådan åtgärds vidtagande var af åtskillige obligationsinnehafvare fattadt. Under sådana förhållanden ligger det i klar dag, att Kongl. Maj:t icke kunde fästa något afseende vid den af bolagets styrelse eventuellt gjorda hemställan om undfående af underrättelse, huruvida någon modifikation i de af styrelsen erbjudna köpevilkoren ansågs erforderlig. Vid pröfning af det köpeanbud, som af styrelsen blifvit gjordt, hade befunnits att köpeskillingen, äfven om den icke obetydligt understeg anläggningkostnaden för jernvägen, likväl var större än banans i vederbörlig ordning utredda materiella värde, äfvensom att staten icke innan den närmaste tiden kunde påräkna att genom öfverskott på inflytande trafikinkomster få räntan å detta materiella värde ersatt, så vida icke denna ränta sattes lägre än den som i bolagets obligationer var föreskrifven. Det skulle således blifvit nödvändigt för Regeringen att i detta afseende inleda underhandlingar med samtliga innehafvarne af bolagets obligationer, till utrönande, huruvida desse vore villige att utlemna dessa obligationer emot erhållande af andra, utfärdade af staten och löpande med vida lägre ränta. Huruvida det kan anses så alldeles i sin ordning att Regeringen inleder dylika underhandlingar, det lemnar jag nu derhän, men äfven om så hade skett, hade dessa underhandlingar icke kunnat hinna avslutas, ja, föga mer än begynnas, vid den tid, då propositionen i ämnet bort vara till Riksdagen aflemnad. Att åter hos Riksdagen göra framställning om banans inköpande på vilkor, om hvilka man icke kunde veta, huruvida de, af hvilka det berodde att antaga eller förkasta dessa vilkor, vore villiga att på dem ingå, kunde icke heller anses vara med god ordning öfverensstämmande. Kammaren behagade således finna att, äfven om man hyste någon tanke på önskvärdheten af att denna bana komme att införlifvas med statens stambanesystem, så var det för Regeringen icke någon möjlighet att uti till innevarande Riksdag aflåten proposition sådant förorda. Annor-

*Om inköpande
af Hallsberg—
Motala—
Mjölby jern-
väg.
(Forts.)*

Om inköpande
af Hallsberg—
Motala—
Mjölby jern-
väg.
(Forts.)

lunda ställa sig deremot förhållandena för närvarande. Bolaget är nu bragt i konkurs, och det beror icke längre på bolaget sjelf att bestämma om banan skall försäljas, utan afgörandet deraf tillkommer bolagets samtliga fordringsegare, hvilka till största delen utgöras af obligationsinnehafvarne, och dessa kunna nu derom fatta beslut icke hvar och en för sig utan samfäldt.

Kammaren torde därför tillåta, att, sedan jag nu angifvit grunderna, hvarför någon framställning om banans inköpande icke kunnat af Regeringen hos Riksdagen göras, jag öfvergår till besvarande af den frågan, huruvida det kan anses vara skäl för staten att förvärfva denna bana.

Redan en flygtig blick på den karta, som var bifogad motionen, visar att Hallsberg—Motala—Mjölby-banan i förening med de statens jernvägar, som i norr och söder möta densamma, bildar en i nästan rak linie gående förbindelse från vår sydligaste provins genom de mellersta delarne af landet till främsta staden i provinsen Nerike.

Det har blifvit utredt, att af de jernvägsstationer, som finnas i landet, och hvilka utgöra ett antal af 563, icke mindre än 402 genom befarande af denna Motala-bana närmas till andra stationer; de fleste med sju till nio mil. De statistiska uppgifter, man erhållit, utvisa vidare, att af allt det gods, som på denna bana föres fram, icke mindre än 86 procent öfvergår till denna bana från statens jernvägar, eller ock skall på dessa jernvägar vidare befordras, samt att af de inkomster, som Motalabanen under den förflytna tiden inbringat, två tredjedelar influtit tillföljd af denna sam- och transitotrafik. Det torde således svårigen kunna påstås, att denna bana är af vigt hufvudsakligen eller uteslutande för de orter, genom hvilka den löper, utan deremot vara ådagalagdt, att den är en vigtig del af ett stanbanesystem. När nu vid den anordning af afgangstiderna, hvilken Jernvägstrafikstyrelsen bör för de tåg, som gå från Hallsberg till Mjölby och från Mjölby till Hallsberg vidtaga, hänsyn måste tagas till den mellanliggande statsbanans längd, som är 17,9 mil, finner man att, ehuru Motala-banan endast är hälften så lång, för transitotrafiken likväl icke någon tidsvinst kan uppstå genom begagnande af denna bana; det oaktadt har dock, såsom redan är nämnt, sam- och transitotrafiken inbringat två tredjedelar af fraktinkomsterna samt upptagit 86 procent af godset. Man bör deraf finna, att, om Motala-banan blefve inrangerad i statens jernvägs-system och, vid bestämmande af afgangstiderna, hänsyn kunde tagas till denna banas fördel och behof, den skulle komma att erhålla en mycket betydlig transitorörelse, i synnerhet hvad persontrafiken angår, äfvensom att den skulle inbringa vida större inkomster än den nu lemnar. Men ehuru således banans öfvertagande af staten skulle för den allmänna samfärdseln och för de trafikerande vara af stort gagn, kan likväl, när nu så är att behofvet af jernvägsförbindelsen är afhjelpat och staten har att begagna jernvägen för militära behof, det icke vara skäl för staten att förvärfva denna bana, så framt ej med all möjlig säkerhet kan beräknas att, om några uppoffringar blifva dermed förenade, dessa snart kunna varda ersatta. Ser man då till hvad denna bana lemnat i nettobehållning under de näst-

förflutna fem åren, finner man att denna behållning i medeltal uppgått till 129,000 kronor om året. Detta skulle göra en ränta af nära $3\frac{1}{2}$ procent på den af reservanternas föreslagna och af Första Kammaren antagna köpeskillning af 4 millioner kronor. Tager man vidare i betraktande, att dessa år varit de första under hvilka banan varit trafikerad, samt att dessa år nästan utan undantag varit mindre fördelaktiga, för att icke säga ännu mer, för jernhandteringen och trävarurörelsen, hvilka näringsgrenar å bandelen Motala—Hallsberg lemnat största delen af godset, som der framgår, men att deremot år 1876 behållningen var 176,000 kronor eller närmare $4\frac{1}{2}$ procent på den ifrågasatta köpeskillningen, tror jag icke, att man är allt för mycket sangvinisk, om man föreställer sig, att den tid, om den icke redan är inne, likväl står för dörren, då denna bana skall gifva full ränta på den köpeskillning, som nu är ifrågasatt.

Om inköpande af Hallsberg—Motala—Mjölby jernväg.
(Forts.)

Till upplysning i hvad mån trafikbehållningen stigit på de jernvägar, som någon tid varit trafikerade, ber jag få upplysa — jag skall icke besvara med att nämna de särskilda jernbanedelarne utan endast upptaga statens jernvägsnät i sin helhet — att, om man nu tillser, huru den behållna trafikinkomsten gestaltat sig per banmil beräknadt och tager till jämförelse de tio åren från och med 1868 till och med 1877 — år 1877 var icke ett fördelaktigt år, emedan då redan de tryckta konjunkturerna inträdt — hvaremot året 1876 var vida fördelaktigare för statens banor, så finner man, att under denna tid har den behållna inkomsten per banmil mer än fördubblats. Tillser man huru nettobehållning per banmil stält sig under 4 särskilda quinquennier skall man finna huruledes, i den mån banorna blifvit äldre, behållningen stigit.

Det första quinquenniet 1858—1862, då medelåldern var $2\frac{1}{4}$ år, utgjorde nettobehållningen 6,638 kronor; under det följande quinquenniet, då medelåldern var $4\frac{1}{4}$ år, utgjorde nettobehållningen 20,334 kronor; under åren 1868—1872, då medelåldern var $7\frac{1}{2}$ år, utgjorde behållningen 30,718 kronor; och under åren 1873—1877, då medelåldern var $10\frac{1}{2}$ år, utgjorde nettobehållningen 41,295 kronor allt per banmil. Således hade nettobehållningen under denna tid från 1858 till 1877 stigit från 6,638 till 41,295 kronor per banmil, hvilken sistnämnda behållning utgjorde i procenttal beräknadt något öfver 4 procent på anläggningskostnaden, hvilken per medium utgjorde 1,029,100 kronor för banmil. Nu ber jag få nämna, att om reservanternas förslag antages, skulle denna bana kosta staten per banmil ej fullt 450,000 kronor, således mindre än hälften af medelkostnaden för statens jernvägar. Komme nu denna behållna inkomst per banmil att stiga, i samma mån, som erfarenheten hvad angår statens banor visat, skulle denna affär vara en af de bästa, som kunde göras. Särskildt ber jag, att få göra en mera speciel jämförelse mellan nu ifrågavarande bana och jernvägssträckan Jönköping—Elmhult. Den trakt, som denna jernväg genomlöper, är väl, såsom vi veta, icke någon af de bördigaste trakter, icke heller ligga i granskapet af denna jernväg några särdeles stora industriella anläggningar. Under det femte, det sjette, det sjunde och det åttonde året i ordningen som denna bana trafikerades, utgjorde behållningen per

Om inköpande
af Hallsberg—
Motala—
Mjölby jern-
väg
(Forts.)

banmil i medeltal 13,600 kronor; under de första åren af Motalabanans tillvaro utgjorde dess behållning nära 14,400 kronor, således mer än den förstnämnda banans behållning fastän den redan fyra år varit i verksamhet. Under de sex följande åren af qvinnenniet 1868—1877 steg nettovinsten af bandelen Jönköping—Elmhult, ehuru genom södra banans tillkomst en del af transitotrafiken, nemligen mellan Jönköping och Nässjö, frångick densamma, emellertid så att den per medium för dessa år utgjorde 24,720 kronor. Skulle man nu tänka sig — det synes icke öfverdrifvet — att en liknande förhöjning skulle ega rum i afseende på Motalabanan komme behållningen af denna bana under de närmast följande sex åren att uppgå till omkring 26,000 kronor per banmil, eller tillsammans för hela banan 234,000 kronor, hvilken summa i det närmaste motsvarar 6 procents ränta på 4,000,000 kronor. För min del kan jag således icke finna ringaste våda ligga deri, att Riksdagen beslutar att på de vilkor, hvilka i reservationen finnas framställda, inköpa denna bana.

Jag tror mig nu hafva ådagalagt dels att det för den allmänna samtrafiken vore nyttigt om banan blefve statens egendom, dels ock att staten af dess egande skulle hafva en pekuniär fördel. Men jag ber också få beröra en sak, som är alldeles särskild för denna bana. Som vi veta, har det för densammas åstadkommande sammanskjutna kapitalet varit mycket lågt i förhållande till den beräknade och ännu mera lågt om man tager hänsyn till den genom missgynnande omständigheter högt uppdrifna anläggningskostnaden. Utan tvifvel hyste aktietecknarne, likasom jag tror den stora allmänheten, den förväntan, att denna jernväg, hvilken till en del går igenom mycket fruktbara bygder och upptager rörelsen från en stor industriel anläggning, skulle, äfven med hänsyn till den kortare förbindelse, som den öppnade mellan de olika bansystemen, blifva särdeles inkomstbringande. Detta kan förklara anledningen dertill att aktiekapitalet icke var större; och utan tvifvel föresväfvade stora förhoppningar delegarne; hvilket kan synas deraf att de förbundo sig att inom kortare tid än den vanliga amortera de upptagna stora obligationslånen.

För att ingifva förtroende hos dem, som önskade köpa bolagets obligationer, ansågo aktieegarne sig likväl böra åtaga sig personlig förbindelse att, i händelse öfverskottet på trafiken icke lemnade full tillgång till betäckandet af ränta och amortering, bristen skulle på aktieegarne uttaxeras.

De hysta förhoppningarne hafva, såsom vi veta, icke gått i fullbordan och en följd deraf har blifvit, att år efter annat tillskott af aktieegarne måst uttaxeras. Dessa tillskott uppgå — om jag deri icke inberäknar hvad som till utbetalning i år blifvit uttaxerad — till 896,000 kronor, motsvarande 64 procent å det tecknade aktiebeloppet. Jag vill visst icke påstå, att, äfven med nämnda tillskott, aktieegarne utgifvit mera än de egentligen bort göra, ty de hafva ännu icke inbetalt mera än en tredjedel af banans anläggningskostnad; Men härtill komma de för detta år uttaxerade tjugoprocenten af aktiekapitalet och osäkert kan vara huruvida, derest icke staten genom inköp af banan och obligationernas införande kommer

emellan, denna uttaxering blifver den sista. Jag vill icke tala om den för landet viktiga anstalt, som är den störste delegaren i ifrågavarande företaget och för hvilken uttaxeringen för 1 år uppgår till ett belopp af 115,000 kronor, icke heller om den stad, som i företaget tecknat en mängd aktier, ty städer i allmänhet anse sig kunna och böra göra stora uppoffringar för att erhålla jernvägsförbindelser, men jag vill särskildt fästa uppmärksamheten på en landskommun, hvilken tecknat sig för ett belopp af 100,000 kronor, hvadan den således har att i år tillskjuta 20,000 kronor. Då frågan erstädes förelåg om aktieteckning till Motalabanen, fans, och finnes ännu inom kommunen en stor industriel anläggning som, om än icke ensam bestämmande, likväl tillsammans med dem, på hvilkas beslut den kunde anses mäktigt inverka, afgjorde teckningen så att de öfriga måste följa med. Så länge som ifrågavarande anstalt fortfarande medförde samma stora vinst, som då aktieteckningen skedde, fick den också i förhållande dertill deltaga i uttaxeringarna. Men då genom förenade omständigheter vinsten af anstaltens rörelse nedgick högst betydligt och beloppet ändå måste för hela socknen utbetalas, inträder det betänkliga förhållande att de som icke velat vara med om banan, men genom pluralitetens beslut blifvit dertill föranledda, måste underkasta sig dryga utgifter, och så dryga att ofärd flerstädes torde stå för dörren.

Nu har Motala jernvägsbolag gjort konkurs och olika meningar torde uppstå huruvida aktieegarne genom den inträffade konkursen kunna vara befriade från vidare uttaxeringar, äfvensom huruvida de aktieegare, som å andra personer öfverlätit sina aktier, utan att de nya egarne fått öfverlåtelsen behörigen inregistrerad, äro från betalningsskyldighet fritagne. Rätta åsigten må nu vara den ena eller andra, och utan tvifvel komma många och långvariga rättegångar att framkallas, men resultatet blifver att antingen aktieegarne eller obligationsinnehafvarne skola tillskyndas stora penningeförluster, samt svårigheter, ja kanske omöjlighet uppstå att intill dess frågor blifva slutligen afgjorda, utreda en mängd viktiga affärs- och arfsfrågor. Om nu staten skulle inköpa denna bana och dervid såsom vilkor stadga, att de obligationer, som äro af bolaget utfärdade, skola till staten öfverlemnas, hvilket, såsom jag tror mig förut hafva visat, kan ske utan uppoffringar för staten, har man dermed afvärijt alla dessa olyckliga förhållanden, och förekommit svåra rubbningar i en omfattning, som väl kan anas, men icke nu med säkerhet bestämmas.

Jag har nu tagit mig friheten yttra åtskilliga ord om ifrågavarande bana, men jag ber att ännu få tillägga några. Det är bekant, att frågan är väckt i syfte att staten skall i stor skala inköpa enskilda jernvägar. När Riksdagen beslutade sig för jernvägsanläggningar, faststälde den dervid den princip, att stambanorna skulle af staten byggas och trafikeras, men att det skulle bero på orterna sjelfva att förskaffa sig och bekosta lokalbanor. Hvilken tanke jag hyser med afseende å denna princip betyder visserligen redan nu föga och för en kommande tid än mindre, men jag kan likväl ej underlåta att uttala den innerliga öfvertygelsen att denna princip är

*Om inköpande
af Hallsberg—
Motala—
Mjölby jern-
väg.
(Forts.)*

Om inköpande af Hallsberg—Motala—Mjölby jernväg.
(Forts.)

i hög grad vis och att i händelse inköp för statens räkning af Motalabanan skulle utgöra ett första steg till beträdande af den vägen att staten i mindre eller större mån gör sig till egare af enskilda lokalbanor, jag hvarken i den Kammare, jag tillhör eller här skulle vågat eller velat säga ett ord för saken. Genom hvad som i detta ärende förekommit är deremot fullleligen ådagalagd att Hallsberg—Motala—Mjölbybanan är en vigtig del af statsbanesystemet, att staten kan köpa den för $\frac{2}{3}$ af anläggningskostnaden, att den bör i närmaste framtiden gifva om ej full åtminstone i det närmaste full ränta på köpeskillingen, att den behållna inkomsten är år från år stigande, att Riksdagen genom en så beskaffad åtgärd ådagalägger stor omsorg om talrika folkklassers väl och att i alla dessa hänseenden från denna bana icke kan hemtas jemförelsegrund med andra enskilda jernbanor, icke heller i det hänseendet att denna bana är den ende, som i båda sina ändpunkter utmynnar i statens jernvägssystem.

Herr Jonas Andersson i Häckenäs: Efter den utredning som Herr Civilministern uti sitt nu hållna anförande gifvit frågan, anser jag mig ej behöfva ingå i detaljer för att derigenom gifva skäl för min åsigt. Jag tror också att den ytterligare utredning i frågan, som genom Jernvägstrafikstyrelsen är åstadkommen, skall befinnas så tydligt ådagalägga skälen för inköp för statens räkning af Hallsberg—Motala—Mjölby-banan, att sväriligen någon kan bestrida dessa skäl. För tillfället vill jag inskränka mig till att an hålla om Kammarens bifall till den reservation, som af Herr Hederstjerna m. fl. är afgifven mot Utskottets afstyrkande förslag i denna punkt och som återfinnes på sidan 51 i betänkandet. Jag anhåller hos Herr Talmannen att en kanslist måtte få uppläsa reservanternas yrkande och förbehåller mig att, i händelse större opposition mot detta förslag skulle yppa sig i Kammararen, få ytterligare begära ordet. Nu hemställer jag emellertid om proposition på bifall till ifrågasättande förslag.

Enligt Herr J. Anderssons begäran, upplästes det i Herr Hederstjernas reservation framlagda, härofvän intagna förslag; hvarefter ordet lemnades till

Herr Granlund, som anförde: Efter det sakrika och upplysande föredrag, Herr Civilministern nyss afgaf, skulle det vara att missbruka Kammararens tid att ytterligare söka bevisa riktigheten af den ifrågasatta åtgärden. Herr Statsrådet framlade i det afseendet så öfvertygande skäl, att jag tror, det äfven de ledamöter af Kammararen, hvilka hittills varit tveksamma, nu kommit till den öfvertygelsen att det är rättvist och på samma gång för statsverket fördelaktigt att staten inlöser denna bana. Jag ansluter mig till den af Herr Hederstjerna m. fl. afgifna reservation till hvilken jag yrkar bifall.

Medan jag har ordet vill jag fästa uppmärksamhet på att bland reservationerna äfven finnes en af Herr Nordenfelt, som på sätt och

vis tillhör Väg- och vattenbyggnadsstaten, hvilken myndighet, som Herrarne af bifogade handling finner, har afstyrkt banans inköpande af staten. Denne reservant har i viss mån uttalat samma åsigter som återfinnas i Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utlåtande, men oakadt han i motiveringen nästan betvivlar att det skulle vara fördelaktigt för staten att inköpa ifrågavarande bana, så kommer han af förebrogta skäl ändå uti sitt yrkande till det resultatet att han tillstyrker inköpet såsom blifvande för staten fördelaktigt. Denna reservation synes mig vara ganska tilltalande i och för bifall till det af mig framställda yrkande, hvilket i summans storlek understiger Herr Nordenfelts förslag.

Då förlidet är denna fråga förelåg till behandling, var det nästan omöjligt att den kunde gå igenom, emedan man då icke kunde bilda sig ett säkert omdöme om det mer eller mindre fördelaktiga för staten att inlösa denna bana emedan inga undersökningar om dess beskaffenhet då försiggått.

Styrelsen ingick sedermera till Kongl. Maj:t med anhållan om proposition till Riksdagen om banans inköpande. Till följd häraf förordnades fullt kompetenta vid statsbanorna anstälde män att förätta värdering och uppskattning af banan, nemligen behörige personer från banafdelningen, från maskinafdelningen och telegrafens, samt 2 från Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Dessa herrar hafva gemensamt sökt att mycket noga intränga i alla förhållanden och beräkna banans värde. De kommo till det resultat, att de ansågo banans materiella värde vara närmare 5 millioner kronor. När nu aktieegarne efterskänka ej blott den del, som de inbetalt, utan ock hela aktiebeloppet, så är det tydligt, att staten icke kan göra annat än en god affär på inköpet af banan. Vi veta ju dessutom, att statsbanorna kostar staten i byggnadskapital omkring en million kronor per banmil, då deremot den ifrågavarande banan skulle komma att kosta staten i inköp något öfver 400,000 kronor per banmil. Anledningen till att denna jernväg hittills icke burit sig kan till en stor del sökas i det egendomliga förhållande, som förefinnes i afseende å beräkning af frakter och åtskilliga andra förhållanden för gods, som skall å längre väglängder befraktas, så att till och med ett stort bruk, som ligger några få mil från banan, icke anser med sin fördel förenligt att under nu varande förhållanden befrakta den, utan låter föra sina artiklar på andra vägar, hvilket naturligtvis kommer att upphöra om staten blir egare af banan.

Jag skall för tillfället icke yttra mig vidare, jag yrkar bifall till den af Herr Hederstjerna m. fl. afgifna reservation.

Herr C. A. Larsson: Här har jag nu den icke afundsvärda lotten att stå inför ett provinsintresse. Jag har, såsom Herrarne märkt, blifvit illa bedömd därför att jag icke inom Utskottet röstat för Friherre af Ugglas motion. Men jag har dertill haft mina vissa skäl, som jag nu skall försöka utveckla. Jag gissar, att många bland Kammarens ledamöter icke hafva tillräcklig historisk kännedom om uppkomsten af denna bana och behandlingen af de personer, som blifvit indragna i aktieteckningen och sedermera genom den konkurs,

*Om inköpande
af Hallsberg—
Motala—
Mjölby jern-
väg.
(Forts.)*

Om inköpande
af Hallsberg—
Motala—
Mjölby jern-
väg.
(Forts.)

som nu inträffat, blifvit så godt som ruinerade. Tillkomsten af banan skedde på en tid, då det tvistades om östra stambanans riktning genom Östergötland. Der uppkom en agitation för att draga stambanan från Hallsberg öfver Mjölby ned till Skåne. Den gamla riktningen hade dock så pass rotat in sig inom provinsen att ett sådant försök totalt misslyckades. Jag var sjelf närvarande vid det möte inom provinsen, der frågan behandlades, och jag opponerade mig allt hvad jag kunde mot det att stambanan skulle få denna riktning. Då man fann, att det icke kunde ske, påbörjade man en agitation för en enskild bana, som skulle sammanbinda östra stambanan från Mjölby med den vestra vid Hallsberg. Den inbjudning, som med anledning häraf utgick, innehöll, att man skulle bygga en smalspårig bana, och teckningen ställes derefter. Ortens invånare tecknade villigt 1,400,000 kronor. Man gjorde akord med en skicklig jernvägsbyggare, som åtog sig att för dessa medel bygga en smalspårig bana. Men så skickade man Östergötland på halsen en liten »unge», som växte upp till en jätte, och han ruinerade bolaget. Han genomdref, att man skulle bygga en bredspårig bana, som kostade tredubbelt mot den teckning, som befolkningen underkastat sig. Det uppstod processer från flertalet af kommunerna. Banan berör endast en af de kommuner, som tillhöra mitt kommittenskap, nemligen Mjölby. Några rika personer röstade öfver de andra i kommunen och biföllo teckningen, men en annan del af befolkningen, nemligen de små röstinnehafvarne, klagade hos Konungens Befallningshafvande och beslutet om teckningen upphäfdes. Det finnes icke inom mitt kommittenskap någon kommun, som är berörd af banan till följd af innehafvande aktier, såvida icke det finnes några enskilda personer inom kommunerna som frivilligt tecknat sig. Inom andra kommuner gick det till på annat sätt. Jag känner sjelf till en kommun, der en bränvinsbrännare, en godsegare och en rik bonde öfverröstade hela kommunen och beslutade en teckning å 20,000 kronor. 42 af kommunens snärre röstinnehafvare kommo till mig, sedan Landshöfdingeembetet fastställt beslutet, och bådo mig skriva besvären till Kongl. Maj:t. De ansågo nemligen, att det skett dem orätt, och det tyckte äfven jag. Jag uppsatte ock en besvärsskrift till Kongl. Maj:t, och jag påpekade deri, att, om kommunallagarne skulle tillämpas sålunda att majoriteten eller de större röstegande skulle få undertrycka de små röstinnehafvarne, frågan dock åtminstone borde vara en sådan, som berörde kommunen. Det gjorde emellertid icke denna bana; den berörde icke på minsta vis denna kommun, men den gick igenom en annan del af häradet. På ett dylikt fall ansåg dock jag, att kommunallagarne icke vore tillämpliga. Men oaktadt jag i besvären fästat uppmärksamheten på det orimliga, som låg i en sådan princip, att, om än, enligt kommunallagarne, majoriteten inom en kommun kunde tvinga de öfrige invånarne att deltaga i anläggandet af en kommunikationsled, som berörde kommunen, minoriteten dock icke borde kunna lagligen tvingas till ett sådant deltagande beträffande en kommunikationsled, gående utom kommunen, förklarade likväl Kongl. Maj:t denna kommuns invånare skyldige att deltaga i teckningen. Enligt denna princip kan nu en

högst fåtalig majoritet med sitt öfverväldigande röstetal tvinga en kommuns öfriga invånare att deltaga i en jernvägsanläggning hvar som helst utom kommunen, vare sig i Skåne, Vermland eller Norrland, ja, till och med i ett annat land; ifrån denna princip tillämpning härleder sig alla de olyckor, som uppkommit, all den villervalla, som på senare tider inträdt i den trakt, der denna olyckliga bana går fram.

I min vid betänkandet fogade reservation har jag emellertid föreslagit en princip för inlösen, om man så vill, af några banor, en princip, hvarigenom, enligt min åsigt, staten icke skulle riskera något, men väl hjälpa de jernvägsbolag, som vilja underkasta sig de vilkor, jag för principens tillämpning i detta hänseende uppställt. Jag gissar, att Herrarne icke läst reservationen, och jag skall derföre uppläsa densamma till någon del. I densamma föreslår jag, att inköp för statens räkning af Hallsberg—Motala—Mjölby jernväg.

Om inköpande af Hallsberg—Motala—Mjölby jernväg.
(Forts.)

»För jernvägsbolag, som finner sig ej kunna uppfylla sina förbindelser och som är villigt till staten afträda sina tillhörigheter uträknas sammanlagda beloppet af utelöpande obligationer och andra skulder samt den behållning jernvägens rörelse kan efter redan vunnen erfarenhet antagas lemna.

Staten utfärdar obligationer i svenskt guldmynt motsvarande skuldbeloppet och med den ränta, hvartill årliga behållningen af trafiken lemnar tillgång.

Obs. Obligationer utges ej på lägre ränta än tre procent samt endast på fulla eller half procent, (högst 4½ procent).

Staten förbinder sig att föra särskild räkenskap för bolagets jernväg och att hvad densamma kan komma att lemna utöfver den beräknade behållningen skall användas.

1:o att godtgöra de tillskott staten möjligen kan få göra derest behållningen skulle för något år understiga hvad som fordras för räntan;

2:o att så snart afkastningen uppgått t. ex. till minst en procent af obligationsbeloppet verkställa utlottning och samtidigt med räntebetalning för året inlösa de utlottade obligationerna». Resten af reservationens innehåll kunna herrarne sjelfve taga reda på. Med detta förslag ville jag sammanbinda en annan omständighet. Jag har nemligen tänkt mig, att man genom utfärdandet af obligationer till belopp af 5 millioner, löpande med perpetuel ränta, hvilken icke skulle af staten inlösas i annat fall, än att inkomsterna af jernvägen uppgå så högt, att de medgifva en sådan inlösen. Dessa obligationer ville jag hafva löpande med tre procents ränta på det sätt, att om staten utfärdar obligationerna på 120 kronor, hvilka stode i en kurs af 60 procent man deri skulle hafva en obligation på 72 kronors värde. Om dessa 72 kronor rendera fem procents ränta, gör det ett öre på dagen för hvarje obligation. Dessa obligationer kunde löpa i stället för våra creditsedlar man och man

Om inköpande
af Hallsberg—
Motala—
Mjölby jern-
väg.

emellan, och för hvarje dag jag förvarade en sådan obligation, skulle jag förtjena ett öre, hade jag flere obligationer, förtjenade jag så många flere ören om dagen. Denna idé är icke min, utan den har först blifvit framställd af en utaf våre store financiärer, som för några år sedan var finansminister. Han uppställde den i en Kongl. proposition, och ville deri försöka med 4 à 5 millioner dylika obligationer för att se, om man i Sverige ville införa ett verkligt fondsystem. De af mig föreslagna obligationerna lydande å 120 kronor svenskt mynt, men värda endast sjuttiofyra kronor, motsvarade sålunda 100 francs i franskt, 80 riksmark i tyskt och 4 pound i engelskt mynt. De vore sålunda användbara i alla de land, med hvilka vi stå i affärsförhållanden. På samma sätt tänkte jag mig saken, då jag föreslog, att staten skulle utfärda sådana obligationer för 5 millioner kronor för utbyte mot sådana obligationer, som vore utfärdade af detta jernvägsbolag och nu innehafvas af åtskilliga personer. Häremot invände man, att innehafvarne af sistnämnda obligationer icke skulle godkänna en sådan liqid. Ja, då svarar jag å min sida, att de få behålla sina papper, om de anse dem, å hvilka de hafva ringa utsigt att få igen kapital eller ränta, vara bättre än statens papper, hvilka skulle lemna åtminstone en ränta af 3 procent samt kunna bereda sig kurs snart sagdt hvar som helst inom alla civiliserade länder. Jag tänkte mig också, att ett sådant tillvägagående kunde hafva skäl för sig äfven deri, att jag förutsåg, att staten på det sättet skulle få banan endast på sin kredit utan uppoffring af ett enda öre, samt obligationsinnehafvarne och aktieegarne räddas undan det damoklessvärd, som nu hänger öfver deras hufvuden.

Jag var så mycket mera säker på detta, som jag påminner mig att i början af 1860-talet, då vi beviljade åtskilliga millioner såsom lån till enskilda jernvägar, var det, bland andra, en jernväg, nemligen Boråsbanan, som fick ett lån på 1,700,000 kronor. Jag var då så misstrogen mot denna bana att jag satte i fråga det greffe Sparre, som stod i spetsen för detta företag, skulle ikläda sig garanti för räntan. Men nu hafva vi sett af Riksdagens revisorers berättelser att denna bana icke blott lemnar ränta på detta lån, utan äfven gifver ränta på det kapital, aktieegarne insatt i banan. Samma förhållande har äfven visat sig ega rum med många andra banor. Och äfven om staten skulle göra någon uppoffring för att blifva egare af denna bana, så vore detta så mycket mera billigt som staten har på en annan bana, som konkurrerar med statens egen bana, nemligen Stora Bergslagsbanan, redan uppoffrat 660,000 kronor om året. Staten har nemligen åt denna bana lemnat lån på sammanlagdt 11 millioner, hvarpå den icke har utsigt att få hvarken kapital eller ränta, i följd hvaraf denna bana kommer att kosta staten 660,000 kronor om året. Om nu Hallsberg—Motala—Mjölby-banan skulle, såsom Herr Baron af Ugglas motion innehåller, kosta staten blott 21,000 kronor om året, så vore det väl ganska billigt, isynnerhet som man vid en blick på kartan finner huruledes denna bana icke berör andra banor än statens båda stambanor och bildar en öfvergång mellan östra och vestra stambanan på norra sidan om Vettern på samma sätt, som Nässjö—Falköpings-banan bildar en öfvergång mellan vestra och

södra stambanan vid Vetterns södra ända. Deraf följer ock att det skulle vara af stort intresse för staten att blifva egare af Hallsberg—Motala—Mjölby-banan.

Men det finnes ytterligare ett skäl för banans inköpande, hvilket ännu icke blifvit här anfördt. Man har nu tre stora mekaniska verkstäder, en i Stockholm, en i Malmö och en i Göteborg, de tre ändpunkterna för statens jernvägar, statsbanorna i Norrland obereknade. Men genom denna banas öfvertagande finge man i centrum af statsbanorna, genom Motala mekaniska verkstad, en af de största jernverkstäder i landet; och staten skulle icke då behöfva att, såsom jag nyligen läst i tidningarne, köpa in engelsk jernvägsmateriel för de jernvägsbyggnader, som ännu förtgå. Vid Motala tillverkas nemligen sådana saker för så lågt pris, att det svärigen torde fås billigare i något annat land. Den omständigheten måtte väl också innebära ett godt skäl för affären.

Skulle deremot bolaget fortfarande ansvara för tillskott till räntorna och amorteringen å obligationslånet såsom hittills — bolaget har redan inbetalt icke mindre än 64 procent utöfver aktieteckningen — så blefve följden deraf först, att både Motala verkstad och en mängd enskilde tecknare af aktier blefve ruinerade, likasom äfven en mängd kommuner, hvilka tecknat sig för ganska stora belopp. Bland de senare vill jag särskildt nämna Motala kommun. Den person, jag nyss talade om, stälde så till, att alla verkstadsarbetare i Motala blefvo ålagda både bevilling till staten och kommunalskatt; och följaktligen få nu desse arbetare gifva årliga tillskott till denna bana, ehuru de, under den senare tiden åtminstone, icke förtjenat så mycket, som åtgått till kläder och föda för dem och deras hustrur och barn. Detta är en så behjertansvärd omständighet, så att jag ber Andra Kammaren icke hårdhertadt afslå denna framställning, utan bifalla något af de förslag, som blifvit framställda. Om herrarne icke anse mitt förslag verkställbart, så ber jag herrarne biträda den reservation, som blifvit antagen i Första Kammaren. Felet ligger hos två personer; den ene har jag redan nämnt, och den andre kända herrarne nog af tidningarne. Det är desse två personer, som dragit denna stora olycka öfver provinsen; men kommunerna, som tvungits och lockats in i det olyckliga företaget, böra väl ej få lida allt framgent af följderna utaf olyckan.

Herr Lyttkens: När Herr Civilministern hos Kammaren hemstälde om bifall till förslaget om inköp af Motala-banan, så gjorde han det i medlidandets namn för undvikande af trassel i framtiden, för den vinst staten skulle af banan skörda och för samfärdselns skuld.

Hvad första motivet beträffar, så är det kanske ganska beaktansvärdt. Aktieegarne i banan hafva nemligen genom egendomligt uppgjorda bolagsreglor, som blifvit af Kongl. Maj:ts dåvarande regering godkända, kommit att blifva solidariskt ansvariga för de belopp, som bolaget skulle behöfva betala i ränta och amortering å obliga-

*Om inköpande
af Hallsberg—
Motala—
Mjölby jern-
väg.
(Forts.)*

Om inköpande
af Hallsberg—
Motala—
Mjölby jern-
väg.
(Forts.)

tionerna. Detta kan väl anses lagligt mot aktieegarne, då desse varit enskilda personer; men att hela kommuner skulle på det sättet kunna förbindas, finner jag för min del icke kommunallagarne gifva anledning till, ty kommunallagarne tala icke om borgensförbindelser såsom en kommunens gemensamma angelägenhet. Våra kommunallagar äro emellertid af den beskaffenhet, att detta förhållande innebär det mest eklatanta bevis på att de behöfva omarbetas. Herr Civilministern och den siste talaren omförmålde, att de större jordegarne eller industriidkarne inom kommunerna öfverröstat de öfrige och derigenom tvungit de smärre jordegarne att emot sin vilja ingå i företaget. Detta är väl det skarpaste bevis för att kommunallagarne behöfva ändras hvad angår rösträtten. De många motioner i detta syfte, som inom denna Kammare vid åtskilliga riksdagar blifvit väckta, hafva äfven visat att man i denna Kammare varit betänkt derpå. När sådana motioner nästa gång förekomma, har denna fråga det bästa beviset på nödvändigheten af att kommunallagarne förändras så, att icke kommunernas medlemmar kunna på detta sätt mot sin vilja betungas.

Äfven i ett annat afseende hafva våra kommunallagar genom denna fråga fått en egendomlig belysning, nemligen beträffande den utsträckning, som de ekonomiska målen för kommunerna fått, och det vidsträckta omfång, i hvilket kommunallagarnes stadganden i detta afseende kunna utvidgas och tillämpas utöfver hvad som rätteligen är kommunens behof. Men med allt detta kan jag dock icke finna, att medlidenskänslan bör få vara den afgörande. Oaktadt allt detta hafva dessa kommuner dock icke med sina kommunalskatter kommit så högt som vissa andra kommuner, hvilka icke fått fördelen af någon jernväg. Inom nu ifrågavarande kommuner uppgår efter de upplysningar, som lemnats, kommunalskatten till nio gånger bevillingens belopp; och för att få fördelen af en jernväg dragen till en från den allmänna rörelsen aflägsen del af landet, tror jag icke denna uppoffring är så stor. Det finnes kommuner i vårt land, och den kommunen jag tillhör är en af dem, der kommunalskatten uppgått till sexton gånger bevillingen, och i en annan på samma ort till tolf gånger bevillingen; och på samma sätt är förhållandet med många andra kommuner i landet. Jag tror derföre icke att medlidenskänslan vid afgörandet af denna fråga bör sättas så särdeles högt; ty vinsten af att för en ringa penning få en jernväg till sig med deraf följande lättare afsättning i synnerhet af tyngre produkter uppväger mer än tillräckligt den till nio gånger bevillingen uppgående kommunalskatten.

Hvad undvikandet af trasslet beträffar, erkänner jag att det är en ganska betänksvärd omständighet. Bolagsreglorna äro så beskaffade, att under det i en paragraf tillerkännes obligationshafvare rättighet att för hvad som brister i ränta och amortering hålla sig till dem som tecknat aktier, vare sig enskilda personer eller kommuner, tyckes man i en annan paragraf vilja återtaga detta stadgande genom tillåtelse för aktieegare att öfverlåta sin aktie och sålunda blifva qvitt sin förbindelse genom att på en annan öfverlåta sina rättigheter och skyldigheter, utan att bolagets styrelse eger rätt att pröfva den nye aktieegarens förmåga att uppfylla de skyldig-

*Om inköpande
af Hallsberg—
Motala—
Mjölby jern-
väg.
(Forts.)*

heter hans ställning såsom aktieegare ålägger honom; styrelsen har endast att inregistrera honom. På sådant sätt kan en aktieegare utan svårighet blifva qvitt sina skyldigheter. Det är ett så egendomligt förhållande, att en sådan paragraf, som den senast åsyftade, kunnat af regeringen sanktioneras, att jag icke kunnat underlåta att fästa uppmärksamheten dervid. Jag är icke jurist och kan icke förstå, huruvida detta stadgande är fullt lagenligt; men nog förekommer det mig, som om obligationshafvarens rätt genom ett sådant stadgande blefve trädd för nära. Man kan visserligen säga att obligationsinnehafvarne bort se sig bättre före, ty »den som icke vill se upp med ögonen, får se upp med pungen»; men nog förefaller det mig litet besynnerligt att sådana bolagsreglor här i Sverige någonsin kunnat vinna fastställelse af Kongl. Maj:t. Jag betviflar visserligen, att bolagsordningen kan tydas i sådan rigtning; men skulle det verkligen vara möjligt, att man åt densamma kan gifva en sådan tydning, tror jag dock icke, att det är dessa aktieegare och kommuner, utan obligationsinnehafvarne, som äro att beklaga. De sistnämnda hafva nemligen lånat ut sina penningar i den tro, att kommunerna, som hafva indirekt vinst af jernvägen, och ej de sjelfva skulle uppbära tungan af jernvägens betalande. De inbetalningar som ursprungligen gjorts voro också, såsom Herr Civilministern sjelf sade, så ytterst små i jemförelse med de utgifter hvaraf andra kommuner, som inlåtit sig på att bygga jernvägar, tryckts, att jag tror, att summan i och för sig är ganska liten. Jag känner i den ort jag tillhör en obetydlig stad, som i ett jernvägsföretag tecknat icke mindre än 200,000 kronor i stamaktier, hvilka naturligtvis icke medföra rättighet till utdelning, förr än innehafvarne af obligationer och preferenceaktier först utfått sin rätt. Jemför man nu ifrågavarande kommuner med dessa, gestaltar saken sig så, att, i stället för att på en gång hafva tecknat ett större belopp och anskaffat detta genom lån eller sammanskott, nu ifrågavarande kommuner betalat in ganska litet af det tecknade beloppet genast, utan fått uttaxeringen fördelad på flera år. Jag ser derföre icke heller någon så synnerligt stor orsak att hysa medlidande med dem. För att undvika trassel, tror jag att de måste vilja uppoffra allt som behöfves för att inlösa obligationerna, om det vore möjligt. Men om den paragrafen i bolagsordningen, som tillåter aktiernas öfverlåtande på annan person, icke eger gällande kraft, kunna obligationsinnehafvarne icke tvingas att till staten afstå sina obligationer med mindre än att de erhålla full ersättning för dem; och om tvångsackord uppstår, hafva de ju borgen af kommuner och enskilda aktieegare dem de kunna hålla sig till. Jag vet derföre icke om obligationshafvarne kunna tvingas att sälja obligationerna till underpris, såvida de icke kunna drivas af fruktan för det damoclessvärd, som hotande hänger öfver dem, att nemligen aktieegarne kunna lemna sina aktier till hvilken som helst, äfven till sådana, som icke hafva några tillgångar. I så fall har aktieegaren naturligtvis icke annat att göra än att taga emot hvad som erbjudes och i tysthet beklaga sig öfver att han sålunda blifvit vilseledd af en så egendomlig bolagsordning.

Hvad vinsten för staten angår, så är det svårt såväl för mig

Om inköpande
af Hallsberg—
Motala—
Mjölby jern-
väg.
(Forts.)

som, efter hvad jag tror, äfven för hvilken annan som helst att på förhand kunna säga, hvad denna jernväg i framtiden kan komma att gifva. För min del tvekar jag åtminstone att bygga några förhoppningar i det hänseendet på de uppgifter, som varit mig tillgängliga.

Exemplet af andra jernvägar, hvilka under förespeglning af vinst utbjudits till staten, är ej lockande. Vi behandlade här för några år sedan en dylik fråga, nemligen om inköp af Köping—Hult-banan; och de, som då voro med, erinra sig nog, hurusom den dåvarande Civilministern likasom den dåvarande representanten för Örebro förespeglade oss den ofantliga vinst staten skulle göra genom att inköpa denna så centralt belägna bana, som sammanbunde skilda delar af statens jernbanesystem. Men huru gick det med denna vinst? Det dröjde ej mer än ett par år, förrän bolaget icke kunde betala förfallen ränta å sina obligationer.

Hvad samfärdselns intresse beträffar kan jag icke finna, att detta i någon väsentlig mån främjas mera derigenom att banan tillhör staten, än att den tillhör någon enskild. Hvad åter angår provinsens intresse, så kan det väl medgifvas, att detta genom banans inlösen skulle tillgodoses; men jag tror derföre icke att man kan framställa något berättigadt anspråk på staten i detta hänseende. En talare gjorde nyss en jmförelse mellan hvad Östergötland och öfriga provinser fått af staten åtnjuta i understöd och lemnade fördelar, hvilken jmförelse icke utföll till Östergötlands fördel. Jag ber då att få erinra om, hurusom Östergötland eger både Göta och Kinda kanal och dessutom en stambana, hvilka alla samfärdsmedel provinsen fått af svenska folket sig upplåtna. Dessutom är provinsen i det lyckliga läge, att den på två sidor är omgifven af segelbart vatten. Då provinsen är af naturen och staten så lyckligt utrustad, tror jag icke, att vi behöfva göra några ytterligare uppoffringar för densamma.

Vi hörde i går talas om kompromiss. För min del förstår jag icke hvad man med detta talet åsyftade. Jag förstår visserligen mycket väl, att, då två parter tvista, den ene kan göra ett medgifvande och den andre ett annat för att derigenom i godo uppgöra tvisten, och att på så sätt en kompromiss kan tillvägabringas. Men här tror jag icke, att någon kompromiss kan ifrågakomma, emedan dess förutsättning saknas. Tvärtom föreställer jag mig, att utgången af de voteringar, som i dessa frågor egt och komma att ega rum, framkallats af broderlig kärlek och hjälpsamhet: den ene har tänkt: hjälp du mig i den sak, som ligger mig om hjertat, så skall jag hjälpa dig i den, som för dig är af vigt. En kompromiss deremot kan icke i sådana fall förefinnas; ty en sådan kan väl ske på två parter ömse-sidiga eftergifter, men här skulle den ske på en tredjes, nemligen på hela det skattdragande svenska folkets. Det har redan gått alltför långt nu, då hela den allmänna bevillningen icke är tillräcklig att betäcka ränta och amortering å anläggningskostnaden för statens egna jernvägar samt de förluster, staten lidit på de enskilda jernvägarne. I sistnämnde hänseende vill jag blott erinra, hurusom staten för några år sedan lemnade stora Bergslagsbanan ett lån å fem millioner, men det oaktadt i fjor inköpte för 6,000,000 kr. af dess obligationer till en kurs af 90 procent samtidigt med att dessa

*Om inköpande
af Hallsberg—
Motala—
Mjölby jern-
väg.
(Forts.)*

obligationer å Londons börs utbjödos för 50 à 60 procent. Härtill kommer ytterligare att man säger, att vår bevillningsförordning är så illa skrifven, att man icke vid behof af nya skatter vill låta dessa utgå enligt denna bevillningsförordning utan i stället vill höja tull på kaffe, socker och dylika allmänna förbrukningsartiklar, hvaraf följdén blir, att det blifver alla de, som förbruka dessa varor som i sista hand få betala de stora förluster, staten gör i såväl sina egna som å de enskilda jernvägarne. För min del kan jag icke vara med om fortsättandet på onaturlig väg, utan anser, att såväl de stora som små egendomsegarne och industriella inrättningarne i de trakter, banan genomlöper, hvilka derigenom fått sina egendommar höjda i värde, böra vidkännas dessa förluster och kostnader.

Jag yrkar alltså bifall till Utskottets förslag.

Med Herr Lyttkens förenade sig Herr *L. P. Andersson*.

Herr C. I. Bengtsson: Jag tror för min del, att Stats-Utskottet gifvit ganska goda skäl för sitt afstyrkande af Friherre af Ugglas' motion. Det skulle blifva en alltför vådlig affär för staten att inköpa denna enskilda bana, när antagligt vore att staten då äfven sedermera blefve tvungen att inlösa flera andra dylika banor. Jag tror för min del att det är så godt att först som sist söka hejda dessa anspråk och nöja sig med de banor, staten redan eger. Af dessa skäl yrkar jag bifall till Utskottets förslag och hoppas det må blifva ej allenast Kammarens utan äfven Riksdagens beslut.

Herr Nils Petersson: Jag är verkligen villrådig om jag skall börja och *hvarmed* jag skall börja att yttra mig i denna fråga. Jag fruktar, att Riksdagens Kamrar kommit till samma punkt som judafolket under en viss period, då det glömde, att det hade en lagbok och följaktligen råkade in icke på *jernvägar* utan på *afvägar*. För min del har jag nemligen läst grundlagen så, att denna fråga aldrig borde hafva tillåtits att blifva föremål för Riksdagens behandling, enär den icke blifvit inom laga tid väckt; och jag styrktes i denna min uppfattning af denna Kammares beslut, genom hvilket remiss till Utskott vägrades å en med denna likartad motion, som efter motionstidens slut framkom. Men det synes, som ändamålet helgade medlet. Då nu dessutom så många andra framstående män låtit denna betänklighet fara och gifvit sig in i diskussionen, får väl äfven jag lof att göra det för att i någon mån söka besvara hvad som från motsidan blifvit anfördt. Finnes det några skäl att inköpa denna jernväg? Det första man då svarar med är en uppmaning att kasta blicken på kartan, då det skall visa sig, att fördelen för staten att ega denna bana är gifven. Men då hemställer jag, hvarför man icke fann detta redan då staten började att anlägga stambanor här och der i landet, utan först nu börjat inse denna fördel. Vidare säger man att denna bana skulle utgöra en sammanbindningsbana mellan de södra och de norra orterna. Ja, detta är utan tvifvel riktigt. Men skall nämnda omständighet utgöra ett skäl för banans inköpande, då synes det mig som borde staten snarare sälja den

Om inköpande
af Hallsberg—
Motala—
Mjölby jern-
väg.
(Forts.)

bandel, som sammanbinder Hallsberg med Örebro, än att lägga sig till ytterligare en bana. Ty eljest kan det i en framtid komma att inträffa att man, på grund deraf att staten är egare till sistnämnda bandel, gör anspråk på att staten skall inköpa ännu en bana, hvilken jemte denna skulle tjena till att sammanbinda olika orter.

Ett annat skäl, hvarför man vill att staten nu skall inköpa ifrågavarande bana, är att priset på densamma nu skulle vara så billigt, och att man borde passa på, då den kunde fås för godt pris. I förbigående får jag säga att min öfvertygelse är, att icke blott de enskilda jernvägsbolagen, utan äfven staten fått betala för sina banor mera än de varit värda; de hafva oftast betalat mera än $\frac{1}{3}$ af hvad banorna bort kosta. Derpå skulle jag kunna anföra flerfaldiga bevis; men jag skall icke nu upptaga Kammarrens tid dermed. Dock vill jag i korthet påpeka, huru härmed varit förhållandet. Som vi veta, hafva de enskilda bolagen och staten alltid vid sådana tillfällen, genom sin täflan att så fort som möjligt få banorna färdiga, öfverbjudit hvarandra såväl vid inköp af materielen, som vid bestämmandet af arbetsprisen. Såväl arbetsprisen som prisen på materielen hafva härigenom uppdrifvits till en sådan höjd, att företagen sedermera omöjligt kunnat bära sig. Men icke nog härmed. Under det att materiel, såväl af trä som jern, kunnat erhållas inom landet, har den dock alltid hemtats utifrån, hvarigenom penningarne strömmat ut ur landet. Förutom att de flesta jernvägsbyggnader blifvit alldeles för dyra, hafva de således för landet medfört stor skada i sist antydda hänseende.

Men jag återkommer till frågan om värdet eller priset på den bana, som man nu vill att staten skall inköpa. Är då denna bana verkligen värd $\frac{2}{3}$ af hvad den kostat i anläggning och underhåll? Jag förnekar det, för såvidt den skulle byggas under nuvarande förhållanden. Det kan till och med ifrågasättas, om banan hade detta värde ens då den var nybyggd; men detta hör egentligen icke hit.

Banan har dessutom redan så lång tid varit trafikerad, att en stor del af materielen nu måste vara sliten och obrukbar. Om staten därför blefve egare till banan, måste denna naturligtvis förses med ny materiel; och deraf komme kostnaderna för banans inlösning att i icke ringa mån ökas. Jag har visserligen all aktning för de män, hvilkas värdering af banan ligger till grund för de utlåtanden, som i frågan afgifvits; men jag kan dock icke hysa full tillit till denna värdering, ty vi veta ju huru vid dylika värderingar plägar tillgå. Värderingsmännen sammanträda på ort och ställe, intaga sin frukost, och så följer sjelfva värderingen; härpå ätes middag och efter densamma uppsättes räkningen. Hvad beträffar det så mycket omtalade låga pris, för hvilket staten skulle kunna inköpa banan, tror jag således icke att det är mycket värdt att fästa sig dervid.

Man har påstått att det bolag, som eger denna bana, skulle alldeles gå under, om icke staten inköpte densamma. Detta må väl kunna hända; men det är ju endast en sak, som inträffat i många andra dylika fall. Följden blir endast den att bolaget får afstå banan till andra personer; ty nog kunna vi vara lugna för att banan i alla händelser kommer att gagna allmänheten. För öfrigt är det

icke underligt att bolaget icke kan stå sig; ty, efter hvad som blifvit mig berättadt, har det gifvit sina tjenstemän alldeles för höga löner. Ingenting hindrar emellertid bolaget att rekonstruera sig till ett nytt bolag, då företaget sedermera nog kommer att bära sig. Detta är väl ock det naturligaste sättet att lösa frågan; ty skulle man anse det vara statens skyldighet att nu inlösa banan, så måste det ju äfven blifva en skyldighet för staten att äfven öfvertaga en mängd andra jernvägsföretag, som icke kunna bära sig. Dessutom blefve ju, om staten inlöste denna bana och räddade bolaget från undergång, en orättvisa begången emot en mängd andra jernvägsbolag, som hvarken af staten fått något lån eller anslag, utan ändå fått reda sig.

Emellertid inser jag att det är öfverflödigt att vidare orda i denna sak, emedan hvar och en redan torde hafva fattat sitt beslut. Jag har derföre med det sagda endast velat uttala min ovilja emot att staten inlåter sig på sådana affärer, som den här ifrågasatta. Jag ser väl att det är så stäldt, att statens tillgångar alltid blifva tillgängliga för de mäktige, under det andra få se sig om efter hjälp bäst de kunna; men jag yrkar ändock bifall till Utskottets förslag, till den kraft och verkan det hafva kan.

Herr J. P. Nilsson: Om man drager sig till minnes den jernvägsepidemi, som för några år sedan grasserade i vårt fädernesland från norr till söder och från öster till vester, så behöfver man icke fundera länge för att komma underfund med, huru en så svindlande affär som den ifrågavarande Hallsberg—Motala—Mjölby-banan kunnat uppkomma. Hvad är orsaken härtill? Jo den är att söka i våra kommunallagar. Så länge en eller två personer lagligen kunna öfverrösta en hel församling, kan man aldrig vara trygg för att icke nya sådana företag som detta komma till stånd. Dessa s. k. stormagener hafva rusat blindt åstad för att få med godo eller ondo jernvägsföretag i gång. Och så länge detta stadgande kvarstår i kommunallagarne, kan sådant icke motverkas. Men när sedan andra tider inträffa och man finner, att företaget icke bär sig, då skall allt kastas på staten. Jag har med uppmärksamhet följt det anförande, som vi i denna fråga hört från statsrådsbanken. Deri yttrades, bland annat, att denna bana skulle bära sig bättre i statens än i enskildes händer. Detta förstår jag icke. Jag skulle snarare vilja påstå, att hvad som icke bär sig för den enskilde bär sig ännu mindre för staten. Vidare framhölls, att bolagets obestånd framkallat förhållanden, som gjorde det nödvändigt för staten att träda emellan. Näväl, har staten makt att ytterligare skuldsätta sig, så må det ske. Vi stå kanske på tapeten att snart få se Motala verkstad följa jernvägen efter. Skall staten hjälpa den ene, så bör den väl också hjälpa den andre. Men att staten skall på detta sätt träda emellan för att rädda enskilde, kan jag för min del icke anse vara med god ordning öfverensstämmande. Att Första Kammaren och de mäktige derstädes icke se någon fara häri, förundrar mig icke, ty de äro icke tryckta af grundskatter och rotering. Men de små jordegarne, som mot sin vilja blifvit indragna i dessa odiösa företag — det är de som få

Om inköpande af Hallsberg—Motala—Mjölby jernväg.
(Forts.)

Om inköpande
af Hallsberg—
Motala—
Mjölby jern-
väg.
(Forts.)

sitta emellan. För ett par dagar sedan framkastade en talare den frågan, huruvida folket i allmänhet skulle vilja återgå till förhållandena, sådana de voro för tjugo år sedan. Jag är fullt förvissad om, att de, som sitta på t. ex. ett sextondedels hemman och tryckas af grundskatter, gerna skulle vilja återgå till den gamla tiden. Emellertid skall jag icke upptaga tiden längre. Jag förmodar att många talare skola komma att yttra sig för den ifrågasatta åtgärden. Men jag för min del yrkar på det lifligaste bifall till Utskottets förslag.

Herr Ola Andersson i Burlöf: Lika med en föregående talare tror jag, att det med skäl kan ifrågasättas, huruvida denna fråga är väckt i grundlagsenlig ordning. Jag har dock inom Utskottet ansett mig tvungen att behandla densamma, eftersom den blifvit remitterad dit; och det lär väl nu icke heller vara annat att göra för Andra Kammaren.

Herr Civilministern har, såsom jag antager, å regeringens vägnar, efter han ej har annan plats i denna Kammare, yttrat sig till förmån för inköp af den ifrågavarande banan. Han har sökt visa, att regeringen egentligen icke saknat sympatier för en sådan åtgärd, ehuru väl någon Kongl. proposition i ämnet icke afgifvits. Skälen till denna underlåtenhet från regeringens sida vore enligt hans förklaring, dels att då jernvägens styrelse ingick med ansökan om banans inlösen till Kongl. Maj:t, begärde styrelsen för mycket för jernvägen; dels att ärendet tycktes behöfva en bättre utredning och i följd deraf återförvisades, och dels att bolaget, innan ärendet sedermera hos regeringen hann slutbehandlas, råkat i konkurs. Det skulle således häraf kunna synas, som om frågan hos regeringen aldrig varit slutbehandlad. Men om jag läser den Kongl. proposition, som vi i går förhade, synes det mig, som om regeringen i sammanhang med den då föreliggande frågan tagit äfven denna i närmare skärskådan och kommit till det resultat, att någon proposition i ämnet icke borde från regeringen ifrågakomma eller frågan af regeringen understödjas. Man inhemtar nemligen af statsrådsprotokollet, som bilagts Kongl. Maj:ts proposition N:o 29 till denna Riksdag, att Statsrådet och Chefen för Finansdepartementet dervid yttrat följande: »Då jag i öfverensstämmelse med Chefen för Civildepartementet afstyrkt framställning till Riksdagen om understöd åt vissa jernvägsbolag eller om inköp af en åt staten på uppgifna villkor hembjuden jernväg, har detta skett icke allenast på de af föredraganden anförda skäl, utan äfven därför att jag i dessa och liknande åtgärder sett endast partiella och på det hela föga verksamma botemedel mot de olägenheter af allmänna betydelse, som för närvarande anses påkalla statens mellankomst.» Sedermera följer en utredning af den fråga, hvarom den Kongl. propositionen handlar. Och slutligen heter det: »Häruti instämde Statsrådets öfrige ledamöter, och behagade Hans Maj:t Konungen i näder gilla och bifalla hvad Statsrådet sålunda hemställt.»

Jag har försökt pröfva frågan oberoende deraf, om Kongl. Maj:t väckt proposition eller icke, men likväl i den tanken, att regeringen icke skulle tillstyrka ifrågavarande inköp. Jag för min del har

i Utskottet varit med om att afstyrka inköpet, emedan jag principiellt är emot alla inköp af enskilda banor för statens räkning. Staten har redan byggt så många jernvägar, att den icke bör ega flere, såvida vi icke i vissa fall skola fortsätta stambanans byggande, och detta af det skäl att staten har tillräckligt med banor i förhållande till hela jernbanenätet för att, såsom den störste jernvägsägaren, vederbörligen kunna inverka på trafiktaxorna och ordnandet af trafiken i allmänhet. Det är också uppenbart för hvar och en, som tagit kännedom om förhållandena, att svenska folket måste skatta icke obetydligt till dessa jernvägar. Af Kongl. Maj:ts senaste proposition om statsverkets tillstånd och behof visar det sig, att räntan och kapitalafbetalningen på de för våra jernvägars byggande upplånade medel uppgår till 12,266,000 kronor. Dertill bidraga de enskilda bolagen, som fått lån med ett belopp af 2,032,000 kronor. Återstå således 10,234,000 kronor, som staten för närvarande årligen har att betala i ränta och amortering för jernbanor. Härtill lemna statens jernvägar, enligt beräkning för nästa år, 4,000,000 kronor. Det är således något öfver sex millioner kronor, som svenska folket måste skatta till dessa jernvägar. Visserligen ingår häri en kapitalafbetalning. Men om man jemför den summa, som jernvägarne bruka lemna i nettobehållning med den ränta af omkring 4 $\frac{1}{4}$ procent, som ungefärligen betalas på de för jernvägarnes byggande upplånade medel, uppstår likvisst en brist af öfver fyra millioner kronor. Och då, såsom jag åtminstone tror mig veta, staten för jernvägarne gjort åtminstone något tillskott utöfver de upplånade medlen, så är i sjelfva verket den direkta förlusten och således äfven skatten ännu större. Jag tror, att detta också är något att påakta i fråga om inköp af enskilda jernvägar. Dessutom tror jag, att, om staten i en allt för stor grad utsträcker sitt jernvägsäggande, dessa trafiktaxor slutligen komma att, liksom afgifterna för brefbefordringen, och delvis äfven expeditions- och stämpelpapperslösen betraktas såsom skatter af dem som företrädesvis trafikera jernbanorna. De komma att anse sitt näringsfång nedtryckt af dessa utgifter och skola yrka på lägre trafiktaxor på samma gång som större bekvämligheter och fördelar vid trafiken, hvarföre statens tillskott blir sålunda oupphörligen större.

Dessa äro de allmänna skäl, som tala mot en vidare utsträckning af statens jernvägsnät. Dessutom finnes åtskilligt annat, som just icke talar för att staten skall ega alltför många jernvägar. Jag vill icke besvara med att anföra några siffror; ty jag antager, att Kammarrens ledamöter i allmänhet hafva kännedom om förhållandena. Men det har visat sig, att nettobehållningen af statens jernvägar under de senare åren sjunkit betydligt i förhållande till såväl anläggningskostnaden som till bruttoinkomsten. Deremot finner man, att kostnaden för drift och underhåll relativt stigit. Och sådant uppmuntrar icke att inköpa enskilda jernvägar.

Visserligen kan man göra upp kalkyler, som ställa sig mycket bra; men jag tror, att de omständigheter, som jag nu påpekat, äro fakta, som åtminstone i någon mån kunna jäfva dylika beräkningar. De senare äro för öfrigt endast sannolikhetsberäkningar; och det

Om inköpande af Hallsberg—Motala—Mjölby jernväg.
(Forts.)

Om inköpande
af Hallsberg—
Motala—
Mjölby jern-
väg.
(Forts.)

händer allt för ofta att de icke slå in. Jemförelsen med Jönköping—Elmhultsbanan finner jag för öfrigt mindre lyckligt vald. Den nu ifrågavarande jernvägen går visserligen genom en bördig trakt; men å andra sidan finnas också åtskilliga omständigheter, som mindre fördelaktigt inverka på denna bana. Så till exempel finnes på den ena sidan en sjökommunikation och på den andra sidan en annan jernväg. Men äfven under antagande att trafiken skulle komma att stiga något och om detta kan ske till någon del genom en ökad utveckling i orten, är jag likväl öfvertygad om, att denna ökade trafik till stor del kommer att ske på bekostnad af statens egen stambana. Jag tror också, att inköpet af detta jernvägsstycke skulle vara det första steget till ett fortsatt inköp af enskilda jernbanor längre norrut, till dess man komme ända upp till Sala eller dit bortåt.

Jag är fullt öfvertygad om att konsekvensen af detta beslut blefve sådan; och jag ser icke annat än vi då skulle få en ny hufvudlinie och derigenom äfven ökade anspråk på nattåg och dylikt. Visserligen vet jag icke om man tänkt sig att, då staten börjar trafikera Hallsberg—Motala—Mjölby-banan, man skall draga in åtskilliga tåg på linien Norrköping—Linköping. Men om så sker, så torde icke befolkningen på denna ort blifva belåten med en sådan åtgärd. För öfrigt är hvarken passagerare- eller godstrafiken inom Östergötland eller i allmänhet i vårt land så stor, att två så nära hvarandra liggande banor som Hallsberg—Motala—Mjölby-banan och östra stambanan kunna bära sig så som staten måste bedrifva trafiken.

Herr Civilministern har sagt att, om detta vore första steget till ett fortsatt inköp af enskilda jernvägar, så ville han icke vara med om att taga detsamma. Således få vi tro att regeringen i sjelfva verket är emot enskilda inköp för statens räkning. Anledningen till detta köp skulle, sade Herr Civilministern, vara att denna jernväg, ehuru enskild jernväg, skulle vara en stambana. Härpå vill dock jag för min del ej ingå, annat än under den förutsättningen, att man är beredd att fortsätta den längre norr ut, såsom nyss nämndes; men detta är efter min åsigt hvarken nödigt eller nyttigt.

Man har sagt, att det pris, till hvilket staten nu kan förvärfva banan, är särdeles billigt. Jag vill gerna medgifva att så är i förhållande till hvad banan kostat; men jag vet äfven att man i Skåne byggt bredspåriga jernvägar och detta till betydligt billigare pris än här varit fallet. Man torde derföre i någon mån böra reducera detta billiga pris.

Slutligen är det en viss ömhet för de kommuner och enskilde personer, hvilka tecknat aktier i denna bana, som skulle utgöra en anledning till banans inköp. Man befarar att de skola blifva invecklade uti rättegångar; och det vill man att Riksdagen skall afvärja. Jag tror dock icke att Riksdagen bör blanda sig uti några angelägenheter af enskild art; ty om Riksdagen detta gör, så komma utan tvifvel en mängd enahanda anspråk att till Riksdagen framställas. Ehuru jag i det enskilda lifvet vill vara öm och hjälpsam,

anser jag likväl att man här, der det är fråga om statens affärer, bör låta förståndet företrädesvis tala. De olyckor, som uppkommit genom bestämmelsen om solidarisk ansvarighet för delegarne i denna Jernväg, olyckor, som förnämligast drabbat de mindre bemedlade, utgöra en illustration till den kommunala rösträttens historia; men detta bör man icke till hvad som här föreslagits, utan till en begränsning i kommunallagen, hvarigenom omöjliggöres att sådana orimligheter som de här öfverklagade vidare kunna inträffa. Likaledes äro dessa olyckor en illustration till tydningen af våra kommunallagar. Att dessa skulle tillämpas så, att sådana orimligheter som de nyss af mig berörda kunna inträffa, har lagstiftaren icke tänkt sig.

Jag vill icke längre upptaga Kammarens tid, då så många talare efter mig skola hafva ordet och deraf är anledning antaga, att diskussionen mig förutan nog ändå skall blifva långvarig. Då jag för min del ej kan finna något giltigt skäl för bifall till motionen, utan anser att Utskottet handlat rätt, då det afstyrkt den, yrkar jag — det må nu blifva fruktlöst eller icke — bifall till Utskottets förslag.

Häruti instämde Herr *Lasse Jönsson*.

Herr Hedlund: De äldre ledamöterna inom denna Kammare torde kanske erinra sig och måhända äfven hafva varit med om den lifliga strid, som, vid början af jernvägsanläggningarna inom vårt land, egde rum om stambanor och enskilda banor, eller, rättare sagdt, derom huruvida jernvägarne skulle byggas genom enskilda bolag, eller af staten. Den principen gjorde sig då slutligen gällande, att de stora hufvudjernvägarne borde byggas af staten, under det bibanornas utförande öfverlemnades åt den enskilda och den kommunala företagsamheten. Jag tror, att de, som förfäktade den grundsatsen, att stambanorna borde byggas genom statens försorg, nu hafva fått rätt. Vårt land kan skatta sig lyckligt att så skedde dels med hänsyn till den stora ordning, solidité och prisbillighet, hvarmed svenska jernvägar blifvit öfver hufvud taget utförda, dels med hänsyn till de olägenheter man derigenom undvikit, dessa olägenheter, hvilka i annat fall skulle hafva inträffat och hvaröfver andra länder ganska bittert klaga. Det system, vi sålunda lyckats genomföra, trots allt motstånd af dem, som förfäktade det inom England och Frankrike rådande systemets företräden, hafva vi därför all anledning att glädja oss åt, om också en och annan bland oss, af obekantskap med förhållandena i de länder, der man följt ett annat system, underskattar fördelarne af vårt eget.

Här är frågan den, huruvida den bana, som nu utgör föremål för diskussion, kan anses tillhöra nätet af vårt stambanesystem eller icke. Att så är, synes mig vara tydligen ådagalagdt, icke blott genom banans läge — man behöfver blott kasta en blick på kartan för att inse detta — utan jemväl genom de upplysningar, som blifvit lemnade af Herr Statsrådet och Chefen för Civildepartementet i hans synnerligen utmärkta anförande i början af denna debatt. Då Utskottet säger, att tillräcklig anledning icke förefinnes för att svenska staten skall öka sitt jernbanenät med ifrågavarande bana,

Om inköpande af Hallsberg—Motala—Mjölby jernväg.
(Forts.)

Om inköpande
af Hallsberg—
Motala—
Mjölby jern-
väg.
(Forts.)

har Utskottet således, efter min tanke, gjort sig skyldigt till ett misstag. Den tid torde icke vara aflägsen, då denna linie och banans fördelar i öfrigt med fullt fog skola göra henne till en ovärderlig länk i de af staten bygda stambanorna. Man har satt i fråga, att staten icke skulle genom banans förvärfvande tillskyndas några särskilda fördelar, då banan ju ändå redan funnes till. Hårtill måste jag svara att det ligger synnerligen stora fördelar i att vinna enhet i tidsbestämningar, i taxor m. m. mellan landets jernvägar jemte enhet i anordningarna för öfrigt, hvarigenom de resande utan afbrott kunna förflytta sig från den ena orten till en annan. Alla dessa fördelar kunna visserligen vinnas genom öfverenskommelse med jernvägsbolagen, men man kan dock der icke undgå att vid rätt många tillfällen komma i obehagliga förvecklingar. Att hafva undgått detta utgör en af hufvudpunkterna i det svenska stambanesystemets fördelar.

För banans införlifvande med stambanan talar vidare saken, betraktad ur ren affärssynpunkt. Äfven i detta afseende har Herr Statsrådet och Chefen för Civildepartementet framlagt en så utförlig utredning, att icke många ord behöfva tilläggas, allraminst af den, som nu talar.

Jag ber dock att få dertill lägga några siffror, hvilka torde komma att öfverraska en och annan af Kammarens ledamöter lika mycket som de öfverraskat mig sjelf. Man har kanske i allmänhet intet riktigt begrepp om de summor, med hvilka staten bidragit till de enskilda jernvägarnes anläggning; man torde nemligen i allmänhet icke hafva gjort sig reda för det belopp, hvartill räntorna å dessa anspråkslösa lånesummor uppgå. Emellertid har, för att blott anföra ett par exempel, Borås—Herrljunga-banan, med en längd af icke fullt fyra mil, erhållit ett statslån af 1,377,000 kronor, mot årlig ränta och amortering af tillsammans 5 procent, under det statens egna annuiteter för lånet uppgå till 5,78 procent. Staten betalar således årligen för denna bana 0,78 procent. Då lånet blir slutbetaldt, har staten till detta jernvägsföretag gifvit en summa af 2,394,000 kronor, oafsedt den under byggnadstiden beviljade räntefriheten. Gefte—Dala-banan, som äfven af staten erhållit lån på ytterst förmånliga vilkor, skall efter den ursprungliga öfverenskommelsen, hvilken dock sedermera undergått någon förändring, efter 55 års förlopp, då lånet slutbetalts, af staten hafva fått 15,840,000 kronor. Och härvid får ej glömmas att emellan statsunderstöd åt enskilda banor och statsinköp af sådana den väsentliga skilnad alltid förefinnes, att i förra händelsen staten vid lånetidens utgång icke eger någon andel i den bana, till hvars tillkomst han bidragit, oaktadt just då, om icke förr, den upparbetade trafiken återgåldat anläggningskostnaden. Om deremot staten inköper en enskild bana, så kan det ju inträffa, att banan efter någon tids förlopp icke allenast återgåldat inköpspriset, utan till och med blifvit inkomstgifvande. Man har åberopat de önskingar, som för några år sedan uttalades rörande inköp af Köping—Hult-banan, och de förespeglningar, som då gjordes om dessa banors afkastning, hvilka verkligheten sedermera skulle hafva jäfvat. Men man glömmet skilnaden i priset. Om

denna bana i denna stund vore till salu till det nu för Motalabanen begärda priset 440,000 kronor per mil, så vore detta en för staten fördelaktig affär. Jag känner visserligen icke det belopp, hvarmed den banans obligationer öfverskjuta den summa som nu begäres för Motalabanen, men har all anledning tro, att skillnaden är icke obetydlig. Emellertid hafva räntelividerna å Köping—Hult-banans obligationer blifvit under flere år ordentligt gäldade, ända till dess, på senaste tid, de måst uppskjutas, till följd af de ytterst tryckta jernkonjunkturerna, på hvilka banans trafik till väsentlig del beror. Köping—Hult-banan är således intet afskräckande exempel med hänsyn till nu ifrågavarande inköp. I förbigående vill jag endast nämna, hurusom vid anläggningen af Boråsbanan man i början med ifver tecknade sig såsom deltagare i detta företag, men att, i anledning af inträffade konjunkturförändringar, de förmögnare bönderne i i Kinda och Marks härader kort derefter nödgades sälja sina aktier, som kostat dem 200 kronor, för 20 kronor stycket och derunder. Sedan dess hafva emellertid förhållandena der så ändrats, att aktierna numera lemna en icke obetydlig utdelning. Om banan fortfarande, såsom hittills, ordentligt betala annuiteterna på statslånet, så blir banan, sedan skulden gäldats, en förträfflig affär för aktiegarne.

Man har också såsom ett afskräckande exempel i pekuniärt hänseende anført den omständigheten, att statens banor kräfva sex millioner årligen i tillskott af de skattdragande, oaktadt de så lång tid trafikerats. Jag ber med anledning häraf få uttala den mening, att denna uppoffring af sex millioner kronor icke bör anses för stor för ett så omfattande jernvägsnät, som det vi nu ega. Man bör nemligen i den andra vågskålen lägga alla dessa storartade företag, som af jernvägarne framkallats, de ökade egendomsvärdena, den ofantliga besparing i dagsverken, i hästkrafter som häraf följt, samt slutligen den förbättring i moraliskt hänseende, som en stor del af folket vunnit derigenom, att det numera slipper tillbringa sitt lif ute på landsvägarna. Om, säger jag, allt detta tillika lägges i vågskålen, så bör nämnda summa af 6 millioner kronor icke betraktas såsom en alltför stor uppoffring, utan fastmer tvärtom.

Vi må dessutom icke glömma, att vårt jernvägsarbete ännu icke är slutadt, utan fortgår allt längre uppåt i landet, hvaraf naturligtvis följer, att, innan detta jernvägsnät blifvit sammanbundet med det sydliga landets, någon större afkastning icke der kan vara att vänta, hvilket naturligtvis också inverkar på medelberäkningarnas resultat. Vi må derföre icke undra på att våra jernvägar ännu icke kunna återgälda räntan på anläggningskostnaden. Men de, som för omkring 20 år sedan för sina då uttalade »sangviniska» förhoppningar i detta hänseende blefvo inom och utom Riksdagen utsatta för gyckel, hafva dock sedan sett dessa förhoppningar öfverträffade, men icke svikna. Jag vågar också nu upprepa det horoskop, jag vid den tiden djerfdes ställa för de svenska jernvägarnes framtid, att de en gång skola komma att blifva rikt inkomstgifvande statsdomäner.

Det sista skälet, som påverkat mig att vara med om inlösen af denna bana, ligger i de olyckor, som uppstått i de orter, banan genom-

*Om inköpande
af Hallaberg—
Motala—
Mjölby jern-
väg.
(Forts.)*

Om inköpande
af Hallsberg—
Motala—
Mjölby jern-
väg.
(Forts.)

löper, till följd af den borgensförbindelse, som häftar vid aktieteckningen. Man säger, att detta berott på aktieegarne sjelfva; men jag känner för min del åtminstone ett fall, då så icke varit händelsen, utan då en aktad medborgare, ledamot af Riksdagen, utan vetskap härom tecknat sig för tiotusen kronor i aktier och sedan till sin häpnad funnit sig på grund af denna vidhäftande borgensförbindelse nödgad att utbetala dubbla beloppet. Men saken gäller icke endast aktietecknarne, utan ock obligationsinnehafvarne. De hafva köpt dessa obligationer i god tro, i den tanke, att aktieegarnes borgensförbindelser voro giltiga; de kunde icke föreställa sig, att genom öfverlåtande af aktier till fattighushjon, borgensförbindelsen kunde göras illusorisk. Och om äfven svenska obligationsinnehafvare med grämselse kunna finna sig i sådant, måste det dock för de utländska innehafvarne af dessa obligationer framstå såsom en fläck på den svenska redbarheten, att något sådant kan inträffa. Om vi också säga, att det var ett stort fel af den då varande civilministern att sanktionera en sådan bolagsordning, enligt hvilken detta kan vara tillåtet, så gäller det dock, att ett sådant fel måste den svenska Riksdagen godtgöra, på det att icke någon fläck må häfta vid den svenska redbarheten, och icke personer oförskylldt stå utsatta för sådana svårigheter, som de nu ifrågakvarande.

Jag har intet yrkande att göra, men har velat uttala, att det framställda förslaget synes mig förtjent af tillmötesgående just ur de tre synpunkter, jag nu omnämnt, nemligen ur synpunkten af stambanesystemets fördelar, ur statsfinansiell synpunkt och ur rättens synpunkt. Ur alla dessa synpunkter anser jag för min del önskligt, att svenska Riksdagen ju förr desto hellre beslutar inköp af denna bana.

Herr *Gustaf Ericsson* förenade sig uti Herr Hedlunds yttrande.

Herr Ekman: Herr Grefve och Talman! Mine Herrar! Herr Statsrådet och Chefen för Civildepartementet behagade på ett så klart och tydligt samt tilltalande sätt utreda den finansiella sidan af denna fråga, att det vore det största misstag att söka till detta anförande lägga eller derifrån taga ett enda ord. Herr Statsrådet lade genom detta sitt anförande en grundval, på hvilken alla de kunde stödja sig, hvilka likasom jag önska framgång åt det förslag, som här behandlas.

Men Herr Statsrådet kunde endast med lätt hand vidröra en sida af denna fråga, som deremot sedermera blifvit af den siste värde talaren något vidlyftigare berörd och som äfven jag anser förtjent af det största beaktande. Jag anser nemligen, att vi här stå framför en stor kalamitet, som drabbar en stor befolkning och för hvilken denna befolkning icke kunnat värja sig, likasom den ej heller nu kan från densamma frigöra sig. Vi hafva hört talas om, huru denna bolagsordning tillkommit och hurusom deri inkommit en klausul, som gör, att detta bolag, i stället för att vara ett aktiebolag enligt lagen af år 1848, blifver ett solidariskt bolag. Den rådgifvare, som tillstyrkte Konungen att å denna bolagsordning lemna sanktion, handlade dock, åtminstone så vidt jag kan iuse, icke an-

nat än fullt lagligt, ty då en sådan klausul blifvit gjord, måste den ock blifva gällande. Han handlade ock välvilligt, ty, utan denna bestämmelse, hade företaget icke kunnat komma till stånd. Men följderna hafva blifvit svåra och mycket svårare än man någonsin kunnat tänka. Obligationsinnehafvarne och alla de som placerat sina penningar i denna bana, hafva gjort det under förutsättning att de mot en måttlig ränta kunde hafva hopp om en säker inkomst. Obligationsinnehafvarne kunde ej föreställa sig, att de derpå riskerade sina penningar eller att de, derigenom att aktieegarne bortskänkte sina aktier och derigenom gjorde sig fria från sina borgensförbindelser, riskerade räntan, och ännu mindre, att de riskerade kapitalet; och aktieegarne kunde icke tänka sig, att de skulle komma att ansvara för att andra aktieegare skänkte bort sina aktier; och ej heller kunde de tänka sig, att de skulle blifva solidariskt ansvariga, under det att en hel mängd andra aktieegare blefvo fria.

Under dessa förhållanden kan jag icke annat finna än att man med godt samvete kan ingå på förslaget ur finansiell synpunkt. Men staten bör äfven beakta en annan sida af saken. Det har uppkommit ett tillstånd af rättslöshet bland alla dem, som nu hafva med denna affär att göra, och på 20 eller 30 år skall man icke kunna komma derifrån eller få någon rättelse deri utan statens melankomst. Jag vill för min del därför tillstyrka reservanternes förslag i denna fråga.

Jag har icke haft den äran att länge vara ledamot af denna högt ärade Kammare och har således icke heller haft tillfälle att här lära mycket, men jag har hört, att det ibland lärers vara brukligt att göra reservationer så att säga mot sig sjelf. Jag ber därför att få nämna, att jag i afseende på denna fråga icke har något direkt och, så vidt jag vet, icke heller något indirekt intresse att bevaka. Det jag sagt har jag således sagt endast i statens eget, i landets intresse. Då härtill kommer mycket ömmande omständigheter hvad angår många af aktieegarne, hoppas jag att svenska folket, som alltid visat sig hysa känsla för allt stort och ädelt, nu skall visa känsla äfven för dem, som genom sitt deltagande i detta företag råkat i oförevallad nöd, från hvilken de ej utan statens hjälp kunna reda sig.

Jag ber således att få yrka bifall till reservanternes förslag.

Herr And. Aug. Andersson: Jag är af samma tanke som de, hvilka yttrat sig för reservanternes förslag. Sedan Herr Statsrådet och Chefen för Civildepartementet så tydligt utredt hela frågan och lagt i dagen, huru det står till med denna bana, är ingenting vidare att i den vägen säga. Min åsigt är nu som förlidet är den, att staten bör inlösa Motala-banan. Hvarken jag sjelf eller den trakt, jag tillhör, har något med denna bana att skaffa; men jag bor så nära intill densamma, att jag väl känner allt det elände bland den mindre bemedlade delen af befolkningen i orten, som blifvit en följd af dess indragande i detta jernvägsföretag, och jag kan icke underlåta att gifva detta för Kammaren tillkänna. Jag tror således, att det är högst behöfligt, att Riksdagen lemna sitt bifall till banans

*Om inköpande
af Hallsberg—
Motala—
Mjölby jern-
väg.
(Forts.)*

Om inköpande
af Hallsberg—
Motala—
Mjölby jern-
väg.
(Forts.)

inlösen. Detta är det enda sätt, hvarpå delegarne i banan kunna blifva befriade från det tvång, hvaruti de genom bolagsordningens oförnuftiga stadganden beklagligtvis kommit, ett tvång som för dem alltid skall medföra så stora svårigheter, att man knappt kan tänka sig, huru de på annat sätt skola kunna blifva fria derifrån. Ingen kan dessutom bestrida, att ifrågavarande jernväg är af stor vikt för rikets försvar. Man kan visserligen invända, att det ju finnes en bana längre öster ut, som går i samma riktning; men denna bana berör på flere ställen sjön och kan derföre lätt af en eller annan orsak blifva obrukbar, då det ju skulle vara godt för staten att hafva en annan jernväg längre in i landet.

Med anledning af hvad jag nu i korthet yttrat, då staten kan inlösa banan för ett pris, som är så lågt, att staten icke bör på köpet göra någon synnerligt stor förlust och då många mindre bemedlade sålunda kunna blifva qvitt sin delaktighet i banan, så tror jag, att de penningar, staten använder för banans inlösen, äro väl använda, och anhåller sålunda om bifall till reservanternes förslag.

Herr Aug. Peterson: Det skäl, som för mig varit öfvertygande och bestämt min ställning till denna fråga, är, att staten efter min tanke icke bör inköpa enskilda jernvägsanläggningar. Staten har nemligen redan förut tillräckligt många jernvägar att underhålla. Det vore dessutom en olycka för landet, om staten sloge in på det systemet att inköpa enskilda banor; det skulle då icke dröja länge innan staten måste inköpa den ena banan efter den andra, nemligen dem som icke bära sig, och slutligen blefve staten derigenom så betungad, att man deraf kunde motse de svåraste följder. Jag kan icke heller anse det vara rätt, att staten börjar göra affärer genom att inköpa enskilda jernvägsanläggningar eller andra industriella företag, för att derpå möjligen göra en vinst; detta anstår icke staten och är icke heller lämpligt. Om denna bana af staten inköpes, blir detta ett farligt prejudikat; ty följderna häraf skulle kunna blifva, att staten nödgades inköpa icke endast enskilda jernvägar utan också andra industriella anläggningar. En motionär vid denna riksdag har också föreslagit, att staten skulle inköpa ett par större industriella anläggningar, likaväl som staten inköper enskilda jernvägar. Detta anser jag kunna leda till alltför svåra och för staten betungande följder, hvarför man torde akta sig för att gå in på sådana prejudikat som detta. Jag tror det icke vara lyckligt för svenska folket att inledas på sådana transaktioner, som den nu ifrågavarande; utan man måste väl se sig före, ty kommer man in på det kapitlet, så vet man icke hur det kan sluta.

Jag skall icke längre upptaga Kammararens tid, då jag förmodar att många andra af Kammararens ledamöter komma att yttra sig i denna fråga; utan inskränker jag mig till att yrka bifall till Stats-Utskottets hemställan i denna punkt.

Herr J. Anderson i Tenhult: Att de personer, som på ett eller annat sätt äro beroende af Motala—Mjölby-banans finansiella ställning, arbeta för frågans lyckliga lösning är ej att förtänka. Men

huruvida det kan vara klokt, att staten öfvertager och inköper en enskild jernväg, som man med säkerhet vet icke kan bära sig, är en annan fråga. För min del kan jag icke vara med om, att staten skall bortkasta flera millioner för denna banas inköpande och sedan, såvida banan upplåtes för allmän trafik, ytterligare på henne göra en årlig förlust. Det är beklagligt, att såväl enskilda personer som hela kommuner blifvit inlockade i ett företag sådant som detta; men de, som varit driffjedern till företaget och hållit vackra föreläsningar öfver den blifvande banans förmånlighet, samt genom sina förespeglingar om ett lysande resultat lyckats bringa banan till stånd, de, men icke staten, är det som borde godtgöra dem, som blifvit inlockade i företaget, ja möjligen tvingade att deltaga i detsamma. Den, som i likhet med mig är bosatt på landsbygden, får ofta se huru ett fåtal personer på en kommunalstämma diktera hvad beslut som helst tvärt emot de allra flestas vilja; ja, man har till och med sett, att två eller tre personer öfverröstat alla de öfriga af kommunens medlemmar; men ansvaret för följderna böra dessa mäktige då ock vidkännas.

*Om inköpande
af Hallsberg—
Motala—
Mjölby jern-
väg.
(Forts.)*

Jag kan icke finna det lämpligt, att staten här skall träda emellan, ty derigenom kunde alla andra jernvägsbolag, som gå med förlust, hafva anspråk på att staten skall inköpa äfven deras banor. Har Riksdagen en gång börjat inköpa enskilda jernvägar, blir det sedan icke lätt att neka inköpandet af de öfriga, om sådant skulle ifrågasättas.

Jag kan därför icke annat än yrka bifall till Stats-Utskottets välbetänkta hemställan, så mycket hellre som staten, ifall banan skulle af honom inlösas, skulle nödgas föröka sin redan förut nog stora skuld.

Då Andra Kammaren i går beslöt att för sin del afslå 23 millionerslånet, men Första Kammaren beviljat det, och frågan således kommer att lösas genom gemensam votering, och då erfarenheten lärt oss, att majoritetens i Första Kammaren äsigter i de flesta fall dervid få öfvervigten, har jag, med fästadt afseende å voteringen om samma fråga i denna Kammare, kommit till den öfvertygelse, att 23 millionerslånet vid den gemensamma voteringen blir af Riksdagen beviljad. Vid sådant förhållande skulle jag för min del vilja hänvisa Motalabolaget att i denna fond söka den hjälp det anser sig behöfva.

På grund af alla dessa omständigheter yrkar jag bifall till Utskottets förslag.

Herr J. Jonasson i Gullaboås: Efter det beslut, som fattades i afseende på näst föregående punkt, kan det icke vara lönt att spillta många ord på den nu föreliggande frågan. Då de enskilda intressena hafva så starka målsmän inom Kammaren bland representeranter från nästan alla landsändar, torde ej stor förhoppning finnas att i denna punkt vinna framgång för statens intresse. Jag anser det emellertid för min pligt att förena mig med dem, som yrkat bifall till Stats-Utskottets utlåtande och anhåller följaktligen om bifall dertill.

Om inköpande
af Hallsberg—
Motala—
Mjölby jern-
väg.
(Forts.)

Grefve Björnstjerna: Det är redan så mycket taladt om denna jernbanas förtjenster i ekonomiskt hänseende, att derom svårigen något vidare är att säga. Det må dock tillåtas mig att tillägga några ord om banans värde ur militärisk synpunkt. Vål vet jag att här icke är rätta stället att hålla några militäriska föredrag; jag skall också endast framhålla ett förhållande, hvilket jag anser vara lika bevisande som lättfattligt.

Hvad än jernvägarne äro i vårt land, icke äro de rätt anlagda ur strategisk synpunkt. Men de hafva, som militärbanor, ännu ett större fel; de äro endast enspåriga, så att upp och nedgående tåg icke kunna mötas annat än på vissa bestämda ställen. Då militära transporttåg, för att icke sönderdela truppenheterna, måste vara stora och således vanligen bestå af 35 till 40 vagnar framförda af de starkaste lokomotiv, äro sådana tåg så långa, att två af dem icke kunna gå förbi hvarandra annat än på en eller annan hufvudstation. Om då endast en jernväg finnes att tillgå för militärtågen, kunna, med iakttagande dels af nödig försigtighet, dels af de uppehåll som måste ega rum för manskap och hästars vård, icke mer än 10 à 12 tåg om dygnet å samma banlinie framgå, och således endast en jemförelsevis ringa truppstyrka derå framföras. Helt annat blir förhållandet, om tågen icke behöfva möta hvarandra. Mer än dubbla antalet tåg kunna då på samma väg framföras. Det är således här af den allra största vigt att ega ett sådant jernbanesystem, att de lastade tågen kunna framgå på en bana och de tomma återvända på en annan.

Tänkom oss huru förhållandena skulle gestalta sig vid våra jernbanor i den olyckliga händelse, att ett krig utbröt. Att fienden först rigtar sitt angrepp mot hufvudstaden är nära nog gifvet. Banan mellan Göteborg och Hallsberg komme då att fullt upptagas af transporter för statens behof af lifsmedel, krigsförnödenheter och dylikt från vestkusten uppåt landet. Den kan således icke påräknas för trupptransporter. Den af statens jernbanor, som ligger emellan Jönköping och Falköping, är i och med detsamma afstängd, äfven den, för dylika transporter. Det blir då af allra största vigt att från södra och östra delen af landet kunna framskicka trupptransporterna på den kortaste och rakaste vägen till Örebro, och derifrån norr om Mälaren till Stockholm. Denna väg går öfver Mjölby och Hallsberg. Från Stockholm sändas de tomma vagnarne derefter tillbaka öfver Södertelje och Norrköping till Mjölby. Detta allt så länge Stockholm icke är blockeradt, men säkerligen kommer detta icke att verka länge; samtidigt med hufvudstadens inneslutande torde äfven västra banan i Södermanland blifva afbruten. Såsom Herrarne nogsamnt känna, går denna jernväg vid Jerna station så nära kusten, att den kan bestrykas af fientliga fartygs eld. Denna del af stambanan kan därför således i händelse af krig icke länge trafikeras. Då blifver Motalabanan af ännu större vigt. Den truppstyrka, hvilken hastigt måste samlas för att undsätta hufvudstaden, kan icke sammandragas på lämpligare ställe än omkring Hallsberg. Transporter af trupper, träng o. s. v. böra då otvifvelaktigt framsändas den kortaste vägen på Mjölby—Hallsbergs-banan, och tomvagnarne deremot återgå öfver

Katrineholm och Norrköping. Detsamma blir förhållandet, när armén sedermera framrycker. Dess reserver måste nemligen samlas i Hallsberg. Äfven för dessa blir det af yttersta vigt att kunna påräkna denna lätta, säkra och naturliga dubbelväg. Man har sagt, att Riksdagen i år gjort ingenting för landets försvar. På de skäl jag anført anser jag deremot, att Kammaren gjort ganska mycket, om den nu ville lemna sitt bifall till hvad Första Kammaren redan beslutit.

Jag har nyss hört sägas, att, om denna jernbana skulle inköpas, borde endast de landsdelar, som vore intresserade i saken, betala den, aldrig hela landet. För min del tror jag, att landets försvar är en angelägenhet, som på det kraftigaste berör hela landet och att således hela landet bör deltaga i inköpet. Då det derjemte förefaller mig, som om banans inköpande icke skulle medföra någon nämnvärd utgift, ser jag deri ett ytterligare skäl att yrka bifall till Första Kammarens beslut.

Jag tillåter mig till sist att i korthet redogöra för, huru jag tänkt mig, att saken ur finansiell synpunkt skulle ställa sig. Blifver reservationen Riksdagens beslut komma ett antal Riksgäldskontorets obligationer att försäljas för att derigenom anskaffa de ifrågavarande 4 millionerna. Ehuru dessa obligationer gå med endast $4\frac{1}{2}$ procent ränta, stå de dock för närvarande icke obetydligt öfver pari. Icke fullt 178,000 kronor blifver således den årliga utgift, som genom köpet skulle drabba staten. Trafiken å denna bana har under det senaste högst ofördelaktiga året lemnat en behållning af 126,000 kronor. Härtill kommer, enligt Trafikstyrelsens uppgift, en lätt verkställbar besparing genom dels minskning af trafikpersonalen, 20,000 kronor, dels af bränsle, 10,000 kronor. Tillsammans således, dels inkomst dels besparing, 156,000 kronor.

Jag rättar mig i afseende å dessa uppgifter efter Trafikstyrelsens utlåtande, enär jag anser denna styrelse vara bäst i stånd att bedöma saken. Sålunda blefve hela den utgift, som under de mest olyckliga omständigheter skulle drabba staten, blott några och tjugutusen kronor. Denna uppoffring synes mig vara allt för obetydlig, att staten icke skulle vilja underkasta sig den, när ett i så många afseenden viktigt mål derigenom kan uppnås. Då härtill kommer att, såsom Herr Statsrådet och Chefen för Civildepartementet tydligt framhållit, trafiken på våra jernbanor stiger i en bestämd proportion och att det lilla deficit, som här vore i fråga, således inom kort skulle icke blott till fullo utjemnas, utan äfven lemna ett vackert öfverskott, synas mig fördelarne af banans inköpande för statens räkning vara mer än tillräckligt ådagalagda.

Herr Nils Petterssons förslag att sälja jernvägen Örebro—Hallsberg, för att förekomma, det staten icke måtte inledas i frestelse att inköpa ännu flera enskilda banor, synes mig endast vara ett mindre lyckadt skämt. Just denna bit emellan Örebro och Hallsberg betalar sig ganska väl och är den måhända viktigaste länken i hela vårt jernbanesystem.

Jag yrkar bifall till den af Herr Hederstjerna m. fl. afgifna reservation mot förevarande punkt i Utskottets betänkande.

Om inköpande af Hallsberg—Motala—Mjölby jernväg.
(Forts.)

Om inköpande
af Hallsberg—
Motala—
Mjölby jern-
väg.
(Forts.)

Herr Carl Ifvarsson: Jag skall icke spilla många ord på denna fråga, ty jag känner af gammalt till, att, då det gäller jernvägar, betyda skäl så godt som ingenting; frågan brukar då merendels vara redan på förhand afgjord. Från denna synpunkt sedt, anser jag, som sagdt, det ej löna mödan att tala mycket. Man har emellertid från statsrådsbanken fått höra den meningen, att det hädanefter icke skulle bli fråga om inköp af flera enskilda banor, utan att det skulle vara slut med denna. Vore man öfvertygad om något sådant, då kunde man säga, att denna fråga icke vore af så stor betydelse som den annars är. Det skulle då endast gälla att nu använda några millioner för ändamålet; och då man finge någon valuta därför — full valuta lär man väl aldrig kunna påräkna — så skulle förlusten blifva dräglig, om ock antagas måste, att en bana som gifver någon inkomst, så länge den är i enskilda mäns eller ett bolags händer, gifver mindre i statens hand.

Men frågan synes mig vara större, om man nemligen tager i betraktande, hvad Jernvägstrafikstyrelsen i ämnet yttrat. Man inhemtar deraf, att en långt utsträckt plan till inköp af enskilda banor synes vara påtänkt. Från denna synpunkt sedt, har jag anledning befara, att den nu ifrågavarande banan blott är en länk uti en lång kedja; och i detta afseende synas mig farhågorna vara ganska stora. Jag har visserligen icke den minsta anledning att antaga, det den nuvarande Herr Civilministern skulle mena något annat än han sagt, eller att det vore hans afsigt att gå längre i den föreliggande frågan, utan det är fullt skäl att antaga hvad han härutinnan antydde. Men saken torde icke bero så mycket på honom, enär, så vidt jag förstod hans yttrande riktigt, han icke så länge torde komma att taga befattning med statens angelägenheter. Men om den nuvarande Civilministern afgår, så kan till nästa år en ny Civilminister komma och begära inköp af en annan bana, som enligt hans åsigt kan vara nödvändig att inköpa; och på det sättet kan det gå undan för undan, och kommer man en gång in på det faltet, då kan man ej se hvart det leder eller veta hvar det slutar; det kan till sist till och med leda till statsbankrutt. Detta hjälpsamhetssystem synes mig för ofrigt särdeles afventyrligt, ehuru måhända det icke är så farligt, så länge det ännu är begränsadt. Men börjar det gå utöfver gränserna, så blir det betänkligt, och vi hafva hört, att man allmänt börjat frukta, att det redan gått för långt.

Då jag, som sagdt, befara att ett inköp af denna bana komme att leda oss alltför långt, har jag endast af denna anledning ansett tillräcklig anledning för mig att icke kunna med min röst biträda det föreliggande förslaget om Motalabanans inköpande förefinnas, utan yrkar för min del bifall till Utskottets afstyrkande hemställan.

I Herr Carl Ifvarssons anförande instämde Herrar J. Andersson i Jönvik, Håkansson, J. E. Johansson, Norén, J. G. Jansson, Ola Månsson och Mejenqvist.

Herr P. Persson: Jag kan naturligtvis icke hafva mycket att tillägga eller upplysa, då under den långa diskussion, som före-

gått, af de många talare, som uppträdt, klart och tydligt utvecklats skälen för och emot. Men jag har icke kunnat undertrycka en tanke, som under denna diskussion trängt sig på mig. Jag har nemligen kastat blicken tillbaka på huru det tillgick, då man byggde enskilda jernvägar i särskilda delar af landet. De personer, som stält sig i spetsen för dylika företag, reste omkring från den ena kommunen till den andra och, snart sagdt, tvingade folk att teckna aktier i de nya företagen. Detta har verkligen skett, och jag kan stå för hvad jag säger; och detta har varit sådana företag, som icke lyckats bättre eller gifvit stort vackrare resultat, än Motala—Mjölby-banan.

*Om inköpande
af Hallsberg—
Motala—
Mjölby jern-
väg.
(Forts.)*

När man besinnar att det hufvudsakligen är de rike och de, som hafva egna intressen att bevaka och framhålla, som tillskopat större delen af de enskilda jernvägsföretagen i vårt land, så är det oför-synt att begära det staten skall öfvertaga deras misslyckade spekulationer och affärer. Detta är ingenting mer eller mindre än att vältra bördan på folket. Vore det en fördelaktig affär att öfvertaga dylika banor, såsom Herr Civilministern och flere talare i förevarande fall försäkrat vara händelsen, då skulle säkerligen ej heller saknas spekulanter i öfverflöd.

Hvad vore det väl i öfrigt för risk att låta en utländing eller ett utländskt bolag köpa denna bana? Man talar ju så mycket om huru fördelaktigt det är att upptaga lån i utlandet, emedan de inländska kapitalerna derigenom icke förderivas. Nåväl, då vore det ju godt att få in en utländing med 4 millioner i kapital, det skulle ju vara att förstärka landets tillgångar.

Grefve Björnstjerna yttrade att det vore fördelaktigt ur militärrisk synpunkt, om staten egde ifrågavarande bana. Jag har visserligen ej fullkomligt satt mig in i de vilkor, under hvilka de enskilda jernvägsbolagen erhållit Kongl. Maj:ts koncession på sina banor, men jag hade föreställt mig, att Kongl. Maj:t vid meddelandet af sådana koncessioner förbehållit sig rätt att disponera öfver de enskilda jernvägarne i händelse landet skulle råka i krig.

Jag kan således ej för min del biträda dem, som förordat inköpet, dels på grund af de skäl, jag nu anfört, dels på grund deraf att staten redan har så många jernvägar, som på ändamålsenligt sätt kunna skötas. Detta är icke ensamt min åsigt; den åsigten har blifvit uttalad af personer med fullkomlig kändedom om sakförhållandena, nemligen jernvägstjenstemän. Det lider således icke tvifvel, att vi icke hafva tillräckligt med de banor, staten redan eger. Det ligger ej heller i statens intresse att hafva andra banor än stambanor. Låt de enskilda orterna bygga lokalbanor bäst de vilja; och göra de dervid okloka beräkningar, må de sjelfva stå för dem.

På grund af hvad jag nu i korthet yttrat, tager jag mig friheten yrka bifall till Utskottets förslag. Jag vet att det icke tjenar till mycket att orda i denna fråga, emedan den är på förhand afgjord; men jag ber ändå att få lägga en bön för denna Kammare och isynnerhet till dem, som här tyckas i allo gilla och godkänna det beslut i frågan, Första Kammaren fattat, att de må besinna hvilket steg vi nu taga. Det är nu ej blott fråga om, att staten skall kasta bort 4 millioner för att rädda deras intressen, hvilka äro bundna vid

*Om inköpande
af Hallsberg—
Motala—
Mjölby jern-
väg.
(Forts.)*

Hallsberg—Motala—Mjölby-banan, utan det är fråga om att taga första steget på en bana, som leder till att staten får efter hand inlösa alla enskilda jernvägar i landet. Jag är en af representanterna för det lilla landskapet Blekinge; men kan likväl försäkra, att det i sådan händelse äfven der ej skall komma att saknas tillfälle för staten att inlösa en och annan bit enskild jernväg. Skola vi på det sättet fortgå, så taga vi oss säkerligen vatten öfver hufvudet. I stället för att öka statsutgifterna år från år, borde vi tänka på att uppgöra en ordentlig plan för bestridandet af räntor och amorteringar af våra redan samlade skulder; men något förslag i detta afseende har ännu ej framkommit; tvärtom man har så mycket ifrigare yrkat, att staten måtte fortgå alltjemt i skuldsättning.

Jag kan således ej annat än yrka afslag å motionen och bifall till Stats-Utskottets afstyrkande förslag.

I anscende till den långt framskridna tiden, afbröts nu öfverläggningen för att fortsättas kl. 7 e. m.; och åtskildes Kammarens ledamöter kl. $\frac{1}{4}$ 4 e. m.

In fidem

H. A. Kolmodin.