

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1879. Andra Kammaren. N:o 56.

Torsdagen den 8 Maj.

Kl. 7 e. m.

§ 1.

Fortsattes öfverläggningen rörande punkten 4 i Stats-Utskottets utlåtande N:o 46, i anledning af dets Kongl. Maj:ts proposition angående bildande af en jernvägshypoteksfond, dels väckta motioner angående beredande af ökad förlagskapital åt den inhemska industrien, beviljande af räntegaranti för jernsvägsobligationer 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.

*Om inköpande
af Halls-
berg—Motala
—Mjölby
jernväg.
(Forts.)*

Ordet lemnades, enligt förut skedd anteckning, till

Herr Herslow, som yttrade: När regeringen vid början af denna riksdag framlade för oss sitt förslag om en jernvägshypoteksfond, kan jag långt ifrån säga, att jag mottog densamma med oblandad tillfredsställelse. Det gick väl nära den linie, som, efter min uppfattning, utgör rämärket mellan det allmänna och det enskilda, mellan statens och den privata företagsamhetens verksamhetsområde. Om jag ändock försonade mig med detta förslag, så var det därför, att det afsåg en vidsträckt och allmän nytta, afsåg att komma hela landets alla näringar till godo och icke bereda någon enskild fördel åt någon enskild näring; det var vidare därför, att den föreslagna åtgärden icke skulle vålla staten någon kostnad eller utsätta staten för någon risk. Jag antog, att detta förslag skulle vara vårt skydd mot de sträfvanden att föra oss in i en annan och farligare riktning, mot de yrkanden på särskilda fördelar åt särskilda intressen, som jag visste skulle framträda. Allra mest förlikade jag mig med förslaget, därför att det i mina ögon var egnadt att blifva en vall mot de sträfvanden, som jag också kände till och hvilka under de senaste åren blifvit allt starkare påträngande, de som vilja tvinga oss till inköp af de enskilda

Om inköpande
af Halls-
berg—Motala
—Mjölby
jernväg.
(Forts.)

jernbanorna. Jag tänkte mig, att, när regeringen framlade ett förslag att *belåna* jernvägar, det skulle skydda oss från att *köpa* jernvägar, då, efter min uppfattning, om en jernväg vore god, dess förbindelser numera kunde belånas, och om den vore så dålig, att dess förbindelser icke egde något belåningsvärde, den också vore så dålig, att den icke kunde ifrågakomma till inköp. Huru litet dessa mina förhoppningar slagit in, det har jag redan sett. Huru föga detta förslag skyddat oss från enskilda näringsars kraf på särskild hjälp, har det beslut visat, som fattats i dag under förmiddagen. Huru litet det förmår att skydda oss mot de allt starkare och starkare framskjutna yrkandena att inköpa allt som af jernvägsanläggningar blifvit dåligt, kommer troligen det beslut att visa, som jag redan förutser.

Att emellertid regeringen sjelf haft en uppfattning lik min, att jag egt någon grund för mina ofvan omnämnda förhoppningar, derför behöfver jag endast åberopa det statsrådsprotokoll, som af Herr Ola Andersson på förmiddagen upplästes. Jag blef derför icke litet förvånad, då jag äfven från regeringsbanken förnam ett inköpsförslag i dag vitsordadt. Vi fortfara att *bygga statsbanor* i stor skala; om vi nu derjemte besluta att med tiotal af millioner *belåna privata banor*, så trodde jag, att det kunde vara nog. Men vi skola också börja med att *inköpa privata banor*. Det heter: "Aptiten kommer, medan man äter"; men jag tycker aptiten börjar blifva något för glupsk.

Men, säger man, detta är icke ett första steg på den bana ni befarar. Här är fråga om ett enstaka undantagsförhållande. Denna bana är exceptionel. Jag ber att få kasta en blick på de exceptionella egenskaper hos banan, som man anført såsom motiv för den exceptionella åtgärd man föreslagit.

Denna bana, säger man, tillhör stambanenätet; den är en rak sammanbindningslinie mellan två punkter, och anknutningspunkterna äro belägna i stambanesystemet. Jag bestrider icke, mine herrar, att den raka vägen är den kortaste; men jag vill icke påstå, att man uttömt hela fördelen af en jernvägslinies sträckning och anført allt hvad som kan sägas både för och emot blott dermed att man sagt, att linien är rak. Det är utom all fråga att de båda punkter, som ända denna bana, icke kunna genare sammanbindas; men skall banan få genomgående trafik, är det klart, att det endast kan blifva den trafik, som, om banan icke funnits, skulle sökt sig de båda andra vägarne.

Skall den således, som man lofvar, i statens hand lifigare trafikeras, måste det ske genom att draga trafik från statens östra och vestra stambanor, med hvilka den har att i det hänseendet konkurrera; och som samma trafik på denna bana går snabbare än på en af omvägarne, förefaller det mig åtminstone klart, att den vinst staten skulle få af denna banas ökade trafik, när staten genom snabbare tåg och bättre sammanställning kommer att åt densamma draga starkare rörelse, icke blott måste medföra en motsvarande minskning i behållningen af de andra båda liniernas trafik, utan varda ännu mindre, derigenom att trafikanterne på denna bana få flera mils

kortare frakt att erlægga. Någon ekonomisk vinst för staten af banköpet, såsom rent *finansielt företag*, kan jag således omöjligt se.

Denna jernväg gifver för närvarande efter de beräkningar vi på förmiddagen fått höra och efter hvad vi sjelfva sett, om till grund för kalkylen läggas inkomsterna för de sista åren — derifrån dock uteslutet år 1878, hvilket var betydligt sämre — ungefär 4,5 procent på det föreslagna inköpspriset. Jag vill just fråga, om detta är en så briljant affär, att staten af denna anledning bör vara mycket ifrig efter att komma åt densamma? Men, invänder man, staten har af jernvägarne indirekta fördelar, som äro vida större än dem staten direkt drager af dem. Detta är nog en sanning, men om det är ett godt argument för staten att *bygga* en jernväg, som icke förut finnes, så är det ett dåligt argument för *inköpan*det af en redan färdigbyggd. De direkta fördelar staten har af jernvägen, dem eger staten förut; de vinnas icke genom inköpet.

Man har vidare såsom en exceptionel anledning för inköpanet af just denna bana särskildt framhållit det exceptionella elände denna jernväg spridt i kringliggande trakt. Jag har icke ett ögonblick förbisett, att många och stora intressen i denna banas granskap blifvit lidande på densamma; men tror Kammaren verkligen, att detta är den enda punkt, der en framdragen jernväg jemte de fördelar, densamma bereder den kringliggande trakten i allmänhet, äfven medför och kommer att medföra stora ekonomiska besvärligheter och ett ganska kämbart betryck i synnerhet under den första tiden och i konjunkturer sådana som de närvarande?

Det är vidare en sanning, att denna bana gjort konkurs, och att såväl aktieegare som fordringsegare på denna konkurs blifvit lidande; men vågar någon verkligen föreställa sig, att denna Hallsberg—Motala —Mjölby-banan är *den enda* jernväg, som uti vårt land kommer att göra konkurs, eller tro att dessa aktieegare och fordringsegare blifva de enda, som i vårt land komma att förlora på dylika ruiner?

Vi hafva haft år 1878 ett förskräckligt kient trafikår, hvars följder för våra jernvägar vi ännu icke till fullo fått lära känna. Huru snabbt än industrien i allmänhet återuppblomstrar, hafva vi dock med visshet ännu två trafikår kvar, innan vi på trafiken få se något bestämdt resultat af ett sådant industrielt återvaknande. Det finnes många saker, som under dessa tvenne år hinna att mogna, och jag förmodar, ja, jag är till och med fullt förvissad om, att herrarne uti denna Kammare under åren 1880 och 1881 skola komma att bjudas på åtskilliga bittra frukter, som under den tiden mögnat till plockning — och försäljning.

Man har slutligen äfven såsom ett undantagsförhållande framställt, att aktieegare i denna bana icke endast förlorat aktiekapitalet, utan dessutom ställt räntegarantier, som kostat dem bittert; och man har framhållit detta såsom ännu mycket svårare och mera upprörande *derföre*, att genom det tryck, kommunallagarne tillåta det större röstetalet att utöfva öfver det mindre, det öfvervägande öfver det underlägsna, äfven sådana kommit att blifva lidande, som icke haft något att vinna af jernvägen och som kanske satt sig emot, att kommu-

*Om inköpande
af Halls-
berg—Motala
—Mjölby
jernväg.
(Forts.)*

Om inköpande
af Halls-
berg—Motala
—Mjölby
jernväg.
(Forts.)

nerna skulle indragas i företaget. Anmärkningen är befogad och jag vill för ingen del taga dessa kommunallagar eller den tolkning de på senare tider fått uti försvar; men ären I beslutne, mine herrar, att draga konsekvenserna af den handling, I stån i begrepp att företaga? Motala är väl icke den enda kommun i Sverige, som befinner sig i en sådan ställning. Huru många andra kommuner hafva icke också öfvertagit räntegarantier för någon jernväg? Vi behöfva icke gå längre än till den kommun, inom hvilken vi för närvarande befinna oss, för att finna ännu en, der man åtagit sig räntegaranti för en så stor jernväg som Stockholm—Vesterås—Bergslagens. Jag skulle utan minsta svårighet kunna framdraga åtskilliga i samma läge ställda kommuner. Jag minnes särskildt en, i närheten af den ort der jag bor, nemligen Landskrona, som för Landskrona—Engelholms jernväg iklädt sig en garanti, som sannolikt under flera år blir för detta samhälle ganska tyngande. På alla dessa ställen har majoriteten af de röstande på minoritetens motvilliga skuldror lagt en börda, som under sådana år som dessa måste bli tryckande. Vill nu denna Kammare verkligen besluta, att *staten* skall inlösa och öfvertaga den garanti för jernvägs-lån sådana kommuner åtagit sig?

Man har vidare sagt, att ifrågavarande garanti tillkommit under alldeles egendomliga förhållanden, nemligen till följd af en bolagsordning, vid hvars sanktionerande regeringen begått en blunder, samt att båda statsmakterna måste vara solidariskt ansvariga för enderas misstag. Genom ett förbiseende af regeringen har Motala—Mjölby jernvägsbolag erhållit i stället för en aktiebolagsordning en ordning för ett nästan solidariskt bolag. Mig förefaller likväl denna anmärkning emot regeringen icke så berättigad, som den, efter hvad jag hört, förefallit mången annan. När Kongl. Maj:t har att granska en bolagsordning, åligger det regeringen att jemföra densamma med aktiebolagslagen af år 1848 och se till, att denna bolagsordning gent emot tredje man innehåller alla de garantier, som aktieegarne äro skyldiga att lemna enligt samma lag. Vilja de *derutöfver* utfästa sig till något större ansvar, än denna lag föreskrifver, så anser jag detta vara deras affär. Regeringen skall blott vaka öfver, att med hänsyn till skyldigheterna mot tredje man bolaget i laga ordning svarar för följderna af sina handlingar. Jag tror dessutom, att hvad som talar för att något svårare juridiskt misstag knappast kan vara begånget, om också en icke tillräckligt klok och varsam regeringshandling föreligger, är, att en process på grund af den fastställda bolagsordningen gått genom alla våra rättsinstanser, dervid denna fått ett fullgiltigt vitsord. Jag vill emellertid icke åtaga mig att utreda hvad som i denna sak är juridiskt rätt eller juridiskt orätt. Men då det är fråga om ett förbiseende af regeringen, om hvilket på så pass grundade skäl så olika uppfattningar kunna finnas, huruvida det är ett misstag eller en fullkomligt laglig åtgärd, så tycker jag det är hårdt, om de skattdragande skola ådömas böter i millioner för att försona regeringens fel. Jag är visserligen med om, att statsmakterna äro solidariska i sina handlingar, men jag fruktar dock, att detta blir att sträcka principen något för långt.

Man har slutligen sagt, att på grund af enskildes oklokhed och regeringens lätthet att sanktionera denna okloka förbindelse så svårt invecklade rättsförhållanden ha uppkommit, att de knappast kunna lösas. Man har, säger man, i framtiden, när processer uppkomma ur denna konkurs, mycket svårt att skilja hvad som är gränsen mellan de olika parternes rättigheter och skyldigheter. Jag tror också att detta blir kinkigt nog; men vi lefva ju i en rättsstat, der vi hafva lagar och domstolar. Jag kan icke finna det synnerligen lyckadt att vilja slita ett juridiskt spörsmål medelst en finansiell åtgärd. Detta förefaller mig nästan, som om två män tvista om en förbindelse och komma till domstolen, och domaren då skulle säga: "ja, detta är ganska qvistigt att afgöra; jag föreslår att vi söka få staten att utbetala den summa, om hvilken I tvisten, så komma både Ni och jag beqvämare från saken." Jag tror att i längden det blefve för statsverket temligen betungande, om staten skulle betala det omtvistade föremålet hvarje gång rättstvisten blefve synnerligen invecklad.

Detta är, såvidt jag kunnat *uppfatta* och *sammanfatta*, de undantagsförhållanden som här i dag blifvit anförda såsom motiv för den föreslagna åtgärden. Jag har sett dem flera gånger förut i skrift och kan icke tillerkänna dem det vitsord, att jag på grund af dem skulle vilja vidtaga en åtgärd, hvars följder förefalla mig så ödesdigra.

Viljen I, mine herrar, upptaga alla de jernvägsbolag, hvilka komma ramlande ned öfver edra hufvuden, sträcken då ut armarne; jag lofvar, att I fån fånget fullt! Viljen I åtaga Eder att för hvarje gång en enskild genom en besinningslös borgensförbindelse ådragit sig alltför stora förluster, sticka statens kassa mellan honom och hans fordringsegare? Viljen I åtaga Eder att hvarje gång ett misstag, större eller mindre eller kanske, såsom det nu ifrågasvarande, tvifvelaktigt, blifvit begånget af den ena statsmakten, taga ut fyra millioner ur statens kassa för att erlägga i böter och skadestånd?

Hvad i föreliggande fall är behjertansvärdt, det *kan* jag behjerta och behjertar det äfven så mycket som någon. Men om jag känner djupt medlidande med och mycket beklagar de sangviniske män, som med lätt hjerta och lätt sinne kastat sig in i ett företag, hvars följder nu falla dem öfver hufvudet, så kan jag dock icke vara med om att lemna en premie åt besinningslösheten och taga denna premie ur den besinningsfulles ficka. Jag kan icke vara med om att hos de kloke, de varsamme, de sparsamme med statens arm uttaga de belopp, som skola betäckta följderna af hvarje tanklös finansiell handling, som under den tid, som vi haft och som lätt kan återkomma, begås af vårt med all sin tröghet dock så hetsiga folk. Det är icke *så* jag uppfattat det bruk, som staten bör göra af den makt, densamma har öfver sine enskilde medborgares egendom.

Herr Talman! Jag anhåller om bifall till Utskottets förslag.

Häruti instämde Herrar *Chr. Assarsson, Westerdal, Aug. Börjeson, N. J. Boström, Borg* och *Gustaf Andersson*.

Herr P. Nilsson i Espö: Herr Talman! Då staten började

*Om inköpande
af Halls-
bergs—Motala
—Mjölby
jernväg.
(Forts.)*

Om inköpande
af Halls-
berg—Motala
—Mjölby
jernväg.
(Forts.)

bygga jernvägar och Öfverste Ericson uppgjorde förslag öfver hvilka jernvägar skulle byggas, innehöll detta förslag, att de skulle gå inuti landet och genom långsträckta trakter, för att derstädes öppna kommunikationsleder och sammanbinda landets förnämsta hamnar. Bland de platser, som sålunda skulle sammanbindas, voro Stockholm, Göteborg, Malmö och Upsala. Detta var det ursprungliga förslaget. Det derpå följande hade mera politisk betydelse och afsåg att sammanbinda Stockholm med Kristiania. Dessa banor äro nu byggda och komma i gång, men den tid, då man beslöt deras anläggande, var det mycken strid derom inom Riksdagen, och mången uttalade sina betänkligheter vid, att staten skulle bygga en så betydlig mängd banor, emedan, bland annat, underhållet af den stora tjenstepersonal, som banorna fordrade, skulle blifva en alltför tung börda för staten. Dertill inskränkte sig oppositionen den tiden, men icke kunde det då falla någon in, att man ens skulle kunna komma på den tanken, att staten borde inlösa några enskilda banor. Man ansåg, att, sedan staten anlagt sina stambanor, det tillhörde den enskilda företagsamheten att, der så befans lämpligt, till dem foga bibanor, och att dessa sedan finge sköta sig sjelfva. Sedermera uppstodo strider, om staten borde lemna understöd till bibanors byggande. De första sådana banor, som byggdes, fingo också lån af staten, men tillätos icke lyfta dem, förrän de för dem tecknat garantiaktier, på det att man kunde vara förvissad om, att banorna skulle komma till stånd.

Efter den tiden hafva vi kommit in uti ett sådant raseri att bygga jernvägar, att alla täflat med hvarandra om att bygga dem forstast, och derigenom hafva också dessa jernvägar blifvit så ofantligt dyra, att de icke kunna bära sin driftkostnad, långt mindre amortera något på sina lån. Vi se också nu, att man allaredan börjat tala om nödvändigheten, att staten inlöser dessa banor. Men hvilka banor är det då, som staten skulle komma att inlösa? Jo, just de, som äro byggda på sådana ställen, att de icke kunna på minsta sätt bära sig. De banor, som äro i stånd att amortera sina lån, lära icke erbjudas staten till inlösen, utan deras egare äro nog så förståndige, att de behålla dem sjelfva.

Hvad nu beträffar den bana, hvarom här är fråga, hafva vi fått utdeladt till oss hvar sitt exemplar af en karta, försedd med två gröna fält, som utvisa två stora trafikområden, och med ett rött streck, som sammanbinder dessa områden för att visa herrligheten af den fördel, som skulle vinnas för staten, om den öfvertog de ifrågavarande banan, såsom en sammanbindningsbana mellan de stora bansträckor, som staten eger inom nämnda områden. Hvad betyder väl detta röda streck? Och huru skall detta komma att sluta? Här kunna vi framdeles få se många flera dylika streck, om det skall fortgå på samma sätt som hittills. Icke kan det väl vara skäl för staten att inlösa denna bana, derföre att några klaga öfver, att de antingen blifvet nardade och lockade, eller också tvingade att deltaga uti banans anläggande. Såvidt jag kan förstå, är detta icke något skäl för staten att öfvertaga banan. Vi få väl ändock besinna, att vi äro våra kommittenter ansvarige för våra åtgöranden och att vi äro skyldiga att mot-

sätta oss de försök, som göras att förmå staten att komma de enskilda intressena till hjälp, så att folket icke blir belastadt med ännu större bördor, än det förut har att draga. Vi se här sväfva fram det ena förslaget efter det andra, att Riksdagen skall lemna sitt bistånd än på det ena och än på det andra hållet. Hvad skall följdén väl blifva, om staten skall göra allting? Jo, derigenom förryckes den enskilda handlingskraften från sitt egentliga verksamhetsfält och vänjes att endast sätta sin tillit till staten. Om vi kasta en blick på Neapel och Sicilien, hurudant tillståndet der var för några tiotal af år sedan, så skola vi se, hurusom der den enskilda verksamheten var alldeles förslappad och förstörd, ty der ansåg man äfven, att staten borde utträta allt, och den gjorde det också, tills den själf slutligen föll i spillror. Det torde derföre vara skäl, att vi i tid se upp, innan vi förirrat oss alltför långt in på denna farliga bana. När svenska staten förut behöft penningar och uppträdt såsom lånesökande på den utländska penningmarknaden, så hafva vi hittills kunnat få låna på billigare vilkor än de flesta andra stater. Låt om oss derföre äfven taga vara på denna fördel, så att icke vår kredit förspilles, hvilket otvifvelaktigt blir händelsen, om vi alltför mycket inlåta oss på borgensförbindelser. Ty likasom den enskilde ofta genom arbete och omtanke kan väl reda sig och sina affärer, men, om han börjar ingå borgen för andra, lätt kommer på obestånd, derigenom att, sedan han endast tagit första steget på den banan, anspråken som ställas på honom växa, så komma äfven pretentionerna på staten, om den en gång slår in på den banan, att snart växa oss öfver hufvudet. Med sådana utsigter kan man icke annat än med bekymmer gå framtiden till möte. Jag ser mig derföre nödsakad att rösta för bifall till Utskottets förslag i denna punkt.

Herr *Lars Anderson* i Vall instämde med Herr *P. Nilsson*.

Herr *L. J. Larsson*: Då jag i går på förmiddagen fick se tidningarne, föll min blick först på det beslut Första Kammaren fattat i afseende på de frågor, som afhandlas i nu föreliggande betänkande. Jag såg då, hurusom Första Kammaren med 97 röster mot 16 beviljat 23 millioner till jernvägshypoteksfonden; jag såg huru samma Kammare med 101 röster mot 19 bifallit herrar *Keys* och *Hörnfeldts* med fleres reservation, och jag såg äfven, att den utan votering bifallit Herr *Hedenstjernas* reservation om inköp af *Hallsberg—Motala—Mjölby*-banan. Man kunde således genast deraf bilda sig en föreställning om den utgång dessa frågor slutligen skulle få, att den nemligen skulle blifva i enlighet med Första Kammarens beslut. Jag tyckte mig redan se, huru man dansade kring guldkalven i yrande glädje, men herrarne få ursäkta, att jag icke kan vara med om den leken, ty jag fruktar, att på den glädjen kommer snart sorg att följa. Derpå hafva vi ju ett ganska färskt exempel. De af herrarne, som voro med vid förliden riksdag, hafva nog i minnet, huru man då såsom skäl för beviljande af de 6 millioner, som då begärdes för inköp af *Bergslagens* jernvägsaktiebolags obligationer anförde, att man på

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

Om inköpande
af Halls-
berg—Motala
—Mjölby
jernväg.
(Forts.)

det sättet borde bjelpa Göteborgs handelskompani, som hade trasslat in sig med nämnda jernvägsbolag och derigenom kommit i förlägenhet. De sex millionerna erhöles också, men icke tror jag glädjen blef så långvarig för handelskompaniet.

Här hafva nu anförts många skäl både för och emot det ifrågasatta jernvägsinköpet, och jag skall icke i det afseendet göra något tillägg. Vid en omständighet vill jag dock något upphålla mig. Det låter nemligen, som om åtskillige talare, som uppträdt i denna fråga, hyste den åsigten, att staten borde inköpa snart sagdt alla enskilda banor i landet. Jag vet icke hvilket motiv dessa herrar hafva för en sådan åsigt, men förmodligen tro de, att det skulle lända staten till fördel. Om man, då vi först började att bygga jernvägar, hade bestämt, att hvarje provins efter en rättvis gradmätare skulle få sin andel af dessa samfärdsmedel, då hade deri legat någon rättvisa, ty då hade hvarje landsdel fått åtminstone något. Men låtom oss se till, huru förhållandet nu gestaltar sig. Vi se då, å ena sidan, hurusom i den landsdel, der jernvägsbyggandet rasat som värst, man kan väl säga såsom en blind häst i striden, tvenne jernvägar löpa nästan parallelt alldeles invid hvarandra. Rätta vi å andra sidan blicken till den sydöstra delen af landet, så finna vi der emellan Jönköping och Engelholm samt emellan Varberg och Lamhult ett vidsträckt område, som icke har mer än en enda jernväg, som dessvärre kanske aldrig blir färdig. Om vi fortsätta på detta sätt och dertill nu börja att inköpa enskilda jernvägar, så frågar jag, hvad staten vinner på detta? Svaret torde icke vara så lätt att gifva; nog är det åtminstone allt annat än rättvist.

Det är helt naturligt, att de bolag, som bära sig, behålla sina jernvägar. Det är endast de, som icke bära sig, som staten skall inköpa. Det är statens vinst. Man må för öfrigt färgslå det ifrågasvarande förslaget med huru ljusa färger som helst — de äro och förblifva oäkta.

Under sådana förhållanden kan jag icke godkänna förevarande reservation, utan yrkar bifall till Utskottets förslag i den föredragna punkten.

Herr Sjö: När jag är nog lycklig att kunna instämma med representanten från Malmö, skall jag äfven komma till samma slut som han, nemligen bifall till Utskottets förslag. Men jag vill äfven tillägga, att man måste beklaga, att Första Kammaren gifvit remiss på den motion, som vi nu hafva att behandla och hvilken, enligt mitt förmenande, icke grundlagsenligt bort remitteras. Om vi nu bifalla denna motion, så hafva vi derigenom gifvit på handen, att icke allenast sådana bolag som det nu ifrågasvarande, utan äfven alla andra industriella företag, som kommit på obestånd, skola af staten inköpas, och detta till ett så stort belopp, att hvarken en enskild person eller ett enskildt bolag kan betala så mycket. Om Riksdagen på sådant sätt hushållar med statens medel, kan det verkligen hända, att staten får göra på samma sätt som dessa bolag, nemligen gifva upp sin stat. När staten under de sistförflutna goda åren åsamkat sig så stora

skulder som skett och hvilka nu uppgå till närmare två hundra millioner kronor, då kan man göra sig den frågan, huru skall det till sist gå med landets stora skuldsättningar, när vi år för år skola behöfva upplåna medel för att dermed amortera och ränta redan upptagna lån, och då härtill kommer att endast för i år, som herrarne se i detta betänkande, är fråga om att upplåna emellan 60 à 70 millioner kronor. Jag frågar, hvart skall det taga vägen till sist med dessa orimliga skuldsättningar? Huru skulle det gå, om vi — det Gud förbjude — finge krig, när vi under de fredliga och goda åren hafva samlat oss så stora skulder; skulle vi då, värdigt det land vi tillhöra, kunna rusta och underhålla en krigshär, för att dermed försvara den fädernjord och det fädernesland, som jag tror för oss alla är så kärt? Jag nästan betvivlar detta senare. Det vore därför önskligt, om staten handlade på samma sätt, som hvarje enskild person bör göra, nemligen klokt och beräknande, så att den under de goda åren kunde spara något för kommande dåliga tider. Hade vi gjort det, så hade vi sanneligen icke nu behöft öka hvarken de direkta eller de indirekta skatterna, såsom man för kommande år får göra.

Jag skulle på det högsta beklaga, om denna Kammare, som i de flesta frågor gjort sig känd för sparsamhet — ehuru icke i den föregående, det må jag erkänna — nu skulle fatta samma beslut som Första Kammaren. Då jag, som sagdt, instämmer i malmörepresentantens yttrande, yrkar jag bifall till Utskottets förslag.

Herr J. Andersson i Häckenäs: Jag får till en början bedja om ursäkt, därför att jag nu för andra gången begärt ordet i denna fråga, men under förmiddagens diskussion hafva sådana uttryck fäلتs och sådana åsigtter lagts i dagen, att de nästan direkt uppkallat mig, emedan jag var den förste, som yttrade mig i denna fråga och positivt uttalade mig för inköpet.

Jag anser, att man, vid bedömandet af föreliggande fråga, bör se saken från mer än en sida. Det finnes å ena sidan skäl, som tala för billigheten af en sådan åtgärd, och å den andra skäl, som tala till fördel för staten, men i båda fallen kommer man till det resultat, att det vore fördelaktigt för staten att ega denna bana. Nu äro förhållandena sådana, att denna operation medför en fördel för staten på samma gång som den undanrödjer stora olyckor inom flera kommuner. När två saker sålunda kunna förenas, nemligen enskilda kommuners eller enskilda personers bästa och statens fördel, så bör man väl, efter mitt förmenande, genom inköp af ifrågavarande bana bidraga till ett så lyckligt resultat. Af de fleste talares yttranden i denna fråga har framgått, att de fattat saken så, som om det vore meningen att begära en allmosa af staten, utan att staten därför skulle erhålla någon valuta. Att så icke är förhållandet, visar sig icke blott af den utredning, som af Herr Civilministern under förmiddagen i dag lemnats, utan på ett ännu mer detaljeradt sätt af Trafikstyrelsens utlåtande, hvilket finnes detta betänkande bifogadt. Jag hoppas, att man skall erkänna, att denna Trafikstyrelse är en auktoritet, som bör hafva och äfven har lika och kanske bättre insigt i

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

Om inköpande
af Hälls-
berg—Motala
—Mjölby
jernväg.
(Forts.)

dessa frågor än kanske någon af oss här i denna Kammare. Vid sådant förhållande hemställer jag, om det är berättigadt att säga, att det är oförskämdt att framkomma med ett förslag, som grundar sig på sådan utredning som den föreliggande. Jag vågar vädja till alla dem, med hvilka jag under flere riksdagar varit kamrat, om de funnit mig bekajad med sådan egennytta, att jag kastat det allmänna bästa öfver bord för att befrämja egen fördel. Så snart det varit fråga om en jernvägsanläggning eller annat dylikt företag, som jag funnit lända till allmänt gagn, har jag alltid understött detsamma utan afseende på hvilken ort, som af företaget närmast berördes. På den tid det var fråga om anläggning af jernvägar inom Skåne med flera provinser, sökte jag att i första hand pröfva, huruvida det vore för staten nyttigt, att en föreslagen jernväg komme till stånd. Jag var då likasom ännu i dag af den åsigten, att lättade kommunika-tioner äro första vilkoret för all industriel utveckling inom vårt land. Derföre, så snart ett företag i sådant syfte kan åstadkommas utan förnärmande af statens rätt och fördel, anser jag det vara berättigadt att befrämja detsamma. Jag är lycklig nog att för egen del icke vara direkt berörd af den ifrågavarande jernvägen. Men *indirekt* är jag likasom hela den ort, der jag bor, och jag kan nästan säga hela landet, i viss mån berörd deraf. De olyckor, som skulle, i fall frågan icke på ett lyckligt sätt blefve löst, drabba hela kommuner och en mängd enskilda personer, och de sviter, som dessa intrasslade förhål-landen skulle framkalla, äro ännu oberäknliga. Herr Lyttkens ytt-rade, att de fördelar, kommunerna åtnjöte, derigenom att de erhållit jernväg, fullt motvägde och till och med öfvervägde de uppoffringar, som de möjligen få vidkännas. Den satsen kan nog i vanliga fall vara riktig. Men här är utredt, att dessa, som varit nog olyckliga att teckna aktier i jernvägen eller att oförskäldt få sådana sig påbördade, uppoffrat icke blott aktiekapitalet utan derjemte under flera år nödgats årligen lemna tillskott, som uppgå till mer än 2,200,000 kronor. Jag tror att detta är en alltför betydlig uppoffring, för att icke staten skulle på något sätt söka förljelpa dem ur den återvändsgränd, hvori de råkat. För öfrigt vill jag fästa uppmärksamheten derpå, att det icke allenast är de närmast liggande kommunerna, som gjort uppoff-ringar för jernvägen. Det finnes en kommun, som kanske är bland de hårdast träffade af olyckan, derifrån en del invånare hafva mil-tals väg att färdas till närmaste jernvägsstation.

Det har påpekats af en annan talare, att första orsaken till den rådande olyckan vore att söka i våra kommunallagar. Ja, det håller jag med om. Om hvar och en, som blifvit invecklad i denna affär, haft sin fria vilja och icke nödgats underkasta sig några få personers röstpluralitet vid kommunalstämmobeslutens fattande, så skulle de aldrig hafva iråkat detta elände. Nu rå de deremot icke derför. Jag vill icke säga, att Riksdagen eller staten i sin helhet äro alldeles oskyldiga häri; ty första och andra statsmakten stifta landets lagar, dem hvar och en är skyldig att efterleva. Hvad nu särskildt kom-munallagarne beträffar, borde de för länge sedan hafva ändrats i

öfverensstämmelse med de nya förhållanden, för hvilka de icke längre äro lämpliga. Men så har icke skett.

Herr Carl Ifvarsson uttalade den största farhåga för det prejudikat, som genom inköp af denna bana skulle gifvas. Jag skulle i viss mån hålla med honom, om härigenom skulle uppstå ett prejudikat, vid hvilket man vid andra tillfällen af måhända ännu större vikt skulle kunna stödja sig. I sådant fall är detta skäl af synnerlig vikt; men jag vågar betvifla riktigheten af denna farhåga, och detta framgår också såväl af det yttrande, som vi i dag hört från statsrådsbänken, som af den redogörelse, styrelsen för statens jernvägstrafik i denna fråga afgifvit. Det lärar nemligen knappast finnas någon bana i vårt land, som är med den ifrågavarande till alla delar jemförlig, och om än så vore förhållandet, så finnes dock ingen bana, som fått en så orimlig bolagsordning till sin efterrättelse fastställd, som just denna. Emellertid finnes det, å andra sidan, icke någon bana med ett läge, så lämpligt, som det denna har, att bilda en länk i det stora jernvägssystemet i dess helhet. Man behöfver blott kasta en blick på den lilla karta, som blifvit i Kammaren utdelad, för att finna, att så är förhållandet. Jag vill för öfrigt hoppas, att litet hvar inom denna Kammare, som gjort sig besvär med att noggrant genomläsa Trafikstyrelsens anförande i detta hänseende, skall finna detta påstående alldeles riktigt. Om nu förhållandet är sådant, att det finnes lända staten till fördel att blifva egare af denna bana och detta för det pris, som här erbjudes, så vill jag fråga, om det icke skulle vara skäl, att söka bereda staten denna fördel, då dermed tillika kan åstadkommas någon nytta för dem, som dels med och dels mot sin vilja blifvit invecklade i denna affär. Jag tror åtminstone, att denna sista omständighet icke bör användas såsom motiv för afslag i detta fall.

Jag skulle både kunna och vilja citera åtskilligt ur Trafikstyrelsens redogörelse i denna fråga, men jag skall, min vana likmätigt — och jag tror, att hvar och en bör erkänna, att jag under min långa riksdagsmannaverksamhet åtminstone icke slösat med Kammarens tid eller fyllt protokollen med många och långa föredrag — blott anhölla att få citera ett par uttryck ur nämnda redogörelse, hvilka jag anser direkt beröra frågan. Trafikstyrelsen säger nemligen på sidan 4 följande:

“Af huru stor betydelse Hallsberg—Motala—Mjölby-banan är för Sveriges jernvägsnät och särskildt statsbanorna, faller genast i ögonen, om man betraktar, huru mycket denna bana förkortar vägen mellan de tvenne hufvudknutar för de inre jernvägsförbindelserna, Hallsbergs och Nässjö stationer, från hvilka jernvägslinier i alla riktningar utgrena sig till rikets förnämsta handelsplatser och industriidkande orter. Dessa båda punkter stå nu, oberäknadt Hallsberg—Motala—Mjölby-banan, i direkt förbindelse med hvarandra genom den 24 mil långa linien vester om Vettern öfver Falköping och Jönköping och genom linien öster om samma sjö öfver Katrineholm och Mjölby, som i längd håller 26,2 mil, men genom förnämnda jernväg är afståndet mellan de båda hufvudknutarne förminskadt till 17,3 mil samt det förut varande minsta afståndet emellan Hallsberg och Mjölby, 17,9 mil, förkortadt till 9 mil.“

*Om inköpande
af Halls-
berg—Motala
—Mjölby
jernväg.
(Forts.)*

Om inköpande
af Halls-
berg—Motala
—Mjölby
jernväg.
(Forts.)

Och på sidan 5 yttrar styrelsen bland annat:

”En bana, som sålunda närmar till hvarandra två stora grupper af landets jernvägar, har helt och hållet läget af en stambana och kan ställas lika med de viktigaste bland dessa senare, såsom varande belägen nära centrum för hela landets jernvägsnät; ja, med afseende på den betydelse en sådan bana, som denna, måste hafva icke blott för den borgerliga samfärdseln utan ock i militäriskt hänseende, då den möjliggör en för fiendtliga angrepp skyddad förbindelse mellan de norr och söderut utbredda jernvägarne och har en kort sjökommunikation med Karlsborgs fästning, är det fullt antagligt att, om icke den enskilda företagsambeten mellankommit, staten snart nog skulle sett sig föranlåten anlägga en jernväg i den rigtning Hallsberg—Motala—Mjölby-hanan nu intager.»

Efter att sedermera hafva gjort en öfverblick öfver stambane-systemet i dess helhet, yttrar styrelsen derpå följande:

”Utur dessa allmänna synpunkter måste det nu åt staten gjorda anbudet att inköpa Hallsberg—Motala—Mjölby jernväg förefalla synnerligen värdt att beaktas, och styrelsen tvekar icke att redan nu uttala sin på dessa principiella grunder hvilande öfvertygelse, att förvärfvandet af nämnda jernväg skulle tillskynda staten och dess jernvägstrafik värdefulla fördelar, hvaribland icke minst den, att stambanenätet i det inre landet söder om Mälare- och Hjelmaredalen derigenom komme att utgöra ett sammanhängande oafbrutet system, väl egnadt att jemte derifrån till kusterna på ömse sidor utgående, redan befintliga, stats- och enskilda jernvägar på ett tillfredsställande sätt uppsamla och förmedla hela rörelsen inom denna del af riket.“

Det skulle kunna ytterligare citeras ur nämnda redogörelse åtskilligt, som vore af beskaffenhet att ännu mera ådagalägga riktigheten af mitt påstående, att det vore för staten fördelaktigt att ega banan, och fördelarne af att blifva egare deraf till det pris, som nu ifrågasatts, lär väl ingen kunna draga i tvifvel, i synnerhet om hänsyn tages till det skick, hvari banan, enligt utredningar och yttranden af kompetente personer och myndigheter, befinner sig. Jag vill dock icke trötta Kammaren med vidare citat, emedan jag hoppas, att litet hvar något så när tagit reda på hvad denna redogörelse innehåller och tagit i öfvervägande de omständigheter, som med denna fråga stå i sammanhang.

Jag hemställer ännu en gång, huruvida man kan säga, att det här är fråga om att af staten begära en dusör för enskilde personer eller kommuner. Det är ej fråga om någon sådan dusör så vida det, på grund af noggranna och grundliga undersökningar, befinnes vara för staten fördelaktigt att ega banan, och i sådant hänseende lär väl ingen bana kunna bestå en jemförelse med denna.

Jag anhåller således att, då jag, i händelse af votering, kommer att lemna min röst åt förslaget, blifva befriad från insinuationer att dervid handla af egennyttiga intressen, ty sådana hafva ännu aldrig fått inverka på mina principer, utan jag hade i hvarje särskildt förekommande fall sökt att få klart för mig, huruvida detta, om än af mera enskild natur, kunde låta sig med statens fördel förenas, och

om jag då funnit så vara förhållandet, så har jag sökt att bereda framgång deråt.

Min öfvertygelse i denna fråga var för öfrigt Kammarens fleste ledamöter bekant redan vid början af denna riksdag, och denna min öfvertygelse har vunnit styrka och bekräftelse af de händelser, som sedermera inträffat.

Jag anhåller fortfarande om bifall till den reservation, jag på förmiddagen förordat.

Herr Olof Jonsson: Då jag iakttagit tystnad vid behandlingen af föregående punkter i betänkandet, så torde det kanske tillåtas mig att i den fråga, som nu utgör föremål för öfverläggning, få taga Kammarens uppmärksamhet i anspråk för en kort stund.

Jag vågar nästan säga, att, när Herr Civilministern på förmiddagen yttrade sig i denna fråga, han dervid icke tillräckligt beaktade de åsichter, som blifvit af Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen uttalade.

Jag tillåter mig vidare uttrycka min förvåning öfver att af den talare, hvilken före mig innehade denna plats och som för öfrigt gjorde sig skyldig till samma fel som förut Herr Civilministern, då äfven han behagade helt och hållet förbise tillvaron af det yttrande i ämnet, som af Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen afgifvits, oupphörigen få höra, att han icke talade till förmån för något enskildt intresse, oaktadt, som vi veta, banan i fråga sträcker sig just genom den ort, som af honom representeras.

Styrelsen för statens jernvägstrafik har i afgifvet utlåtande åberopat, att, utom den behållning, som banan lemnat under det år, då denna behållning uppgått till högsta beloppet, skulle banan, i statens hand, lemna ytterligare 34,000 kronor nettobehållning per mil. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen deremot anser, bland annat, att, "ett sådant enligt styrelsens åsigt ingalunda otillfredsställande resultat skulle sannolikt icke vunnits, utan att, jemförelsevis med hvad förhållandet är vid statens stambanor, höga fraktafgifter för gods tillämpats samt drift- och underhållskostnader varit billiga; ty om afgiften för godstrafiken å dessa enskilda banor varit nedsatt i likhet med den för statens stambanor, eller så att den utgjort 2,3 öre för centnermil, men afgiften för persontrafiken bibehållits, så skulle, såsom af tabellen framgår, totalinkomsten blifvit 5,209,979 kronor, eller i medeltal 42,254 kronor för mil, samt skilnaden mellan utgifter och inkomster 1,134,121 kronor, eller endast 9,116 kronor för mil, som motsvarar en ränta af 1,39 procent af byggnadskostnaden."

Jag behöfver knappast säga, att det icke är nog med en köpesumma af fyra millioner för denna bana, utan att staten måste betala minst en eller kanske två millioner till, i fall den öfvertager banan. Denna bana, som har en längd af 9 mil, har nu 32 banvaktare- och banmästarestugor, det vill säga icke fullt fyra på milen. Statsbanorna hafva icke på något ställe mindre än sex, men merendels åtta sådana stugor på milen. Antager man nu, att dessa stugor tillbyggas till åtta på milen, hvilket man väl får göra, emedan, om man antog dem endast till sex, de nuvarande skulle få lof att flyttas, för att

*Om inköpande
af Halls-
berg—Motala
—Mjölby
jernväg.
(Forts.)*

*Om inköpande
af Halls-
berg—Motala
—Mjölby
jernväg.
(Forts.)*

man skulle få ett proportionerligt afstånd dem emellan, så har man redan härigenom en kostnad af 120,000 kronor. De värderingsmän, som besigtigat banan, hafva upptagit åtskilliga kostnader, som skulle blifva nödvändiga, i fall staten öfvertog banan, men bland dessa kostnader, som uppgå till omkring 400,000 kronor, äro åtskilliga alldeles nödvändiga saker helt och hållet utelemnade. För att dessutom göra herrarne uppmärksamma på, hvad vi hafva att vänta oss för åtgärder från Trafikstyrelsens sida, i fall den skall öfvertaga banan, vill jag endast erinra om hvad som förut skett, nemligen att Trafikstyrelsen, när den öfvertagit en nybyggd bana i Norrland, tagit sig för att upptaga railerna och skicka dem söderut, hvilken åtgärd kostade omkring 120,000 kronor. Detta må nu hafva skett af hvad skäl som helst, så vittnar dock åtgärden om, att Trafikstyrelsen åtminstone icke är rädd för kostnaderna, som staten får vidkännas.

En talare från Malmö har förut så fullständigt upptagit hvad här yttrats om de allmänna fördelar och olägenheter, som banan i statens hand skulle medföra, att jag derom icke behöfver mycket yttra mig. Så mycket tycker jag emellertid, att talaren, som näst före mig hade ordet, bort iakttaga, att, när han citerade Trafikstyrelsens uppgifter om, huru banans inlösen vore från flera synpunkter fördelaktig, han också något nämnt om hvad Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen i samma afseende, men i motsatt rigtning yttrat. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen har till och med kommit till det resultat, att, om Trafikstyrelsen skulle trafikera denna bana, skulle den icke lemna någon nettobehållning alls, utan förlust. Låt vara, att detta är kanske något öfverdrifvet, säkert är dock, att icke har Trafikstyrelsen till den dag, som är, visat någon stor talang att göra drift- och underhållskostnaderna billiga. Den söker väl sörja för den trafikerande allmänhetens bekvämlighet, men behållningen har den icke kunnat uppdriiva till högre belopp, än många privata jernvägsstyrelser förmått i afseende å sina banor. För år 1878 har driftskostnaden vid Motala-banan blifvit nedsatt med $\frac{1}{7}$; jag undrar, om någon af herrarne, som kastat en blick på Trafikstyrelsens berättelse och de millioner, hvarmed styrelsen der rör sig, kan tro, att någon sådan nedsättning kan ifrågakomma, om banan blir statens tillhörighet. Kunde Trafikstyrelsen komma med ett liknande resultat eller åtminstone göra ett försök att nedbringa kostnaderna efter tidens fordringar, skulle jag kanske icke hafva den åsigt om fördelen för staten att förvärfa denna bana, som jag nu har. Men för närvarande måste jag på det lifligaste yrka bifall till Utskottets förslag.

Herr Liss Olof Larsson: Med det yrkande, jag kommer att slutligen göra, skall det måhända förundra mången, att jag kommer att inlåta mig i resonnement om sjelfva saken. Något måste jag dock äfven i detta afseende yttra med anledning af åtskilliga under denna diskussion gjorda uttalanden.

Jag tviflar icke på, att det här framställda förslaget om denna enskilda banas inlösen äfven skall af Riksdagen bifallas. Med de exempel, vi denna och nästföregående dag haft, kan man nästan vänta

hvad som helst. Ett ytterligare stöd för mig att vänta, det denna inlösen kommer att beviljas, har jag deri, att Herr Statsrådet och Chefen för Civildepartementet uppträdt och med hela tyngden af sin vältalighet understödt det framställda förslaget; och när samme vördnadsvärde talare i fjor kunde öfvertyga Riksdagen om, att det var en fördelaktig affär för staten att inköpa stora Bergslagsbanans obligationer för 6 millioner kronor och att bygga jernväg till Värtan, så, när han nu lagt sitt ord i vågskålen för denna nu ifrågavarande banas inköpande, är det så mycket mindre skäl att tvivla på, att äfven denna fråga skall vinna framgång, som den ena affären kan anses lika god som den andra. För min del finner jag situationen alldeles oförklarlig. Att jag icke förstår den, bevisar dock ingalunda att den är invecklad eller oklar, likasom det icke bevisar att Kammarrens voteringar i går, hvilka föreföllo mig högst betänkliga och öfverraskande, verkligen voro okloka, utan bevisar endast, att jag icke förstår eller förstår uppfatta situationen. Men om jag har funnit ställningen något oklar inom Kammaren, så förefaller den mig än besynnerligare, hvad regeringens hållning beträffar. Vi förehade i går en fråga, angående hvilken Stats-Utskottets utlåtande, som äfven af Kammarrens godkändes, högst väsentligt afvek från Kongl. Maj:ts proposition i ämnet, utan att jag hörde något som helst uttalande från statsrådsbänken mot detta betänkande i de afseenden, deri detsamma skilde sig från den Kongl. propositionen, men deremot skedde ett så mycket kraftigare uttalande emot den obetydliga skiljaktlighet, som förefans emellan reservanternes förslag och samma proposition. Men om jag fann något besynnerligt häruti, så kan jag dock dertill finna en förklaring, och mitt omnämnande häraf afser icke heller att deröfver uttala något klander, ty jag kan förstå, att äfven en regeringens ledamot kan komma i den ställning, att han får erfarenhet af den gamla satsen, att det ena man vill, men det andra måste man göra. Hvad som dock mera förvånat mig och som verkligen gjort situationen dunkel, är Herr Civilministerns uppträdande i denna fråga här i dag och i Första Kammaren dagen förut. Mitt första intryck, när jag hörde talas om hans uppträdande i Första Kammaren, var, att det icke kunnat ske från statsrådsbänken, utan att han hade yttrat sig från sin plats såsom ledamot af Kammarrens och att han således uttalat sin enskilda åsigt i ämnet, och icke regeringens. Jag fick likväl sedermera till min förvåning höra, att uttalandet skett från statsrådsbänken, således i regeringens namn, och att följaktligen regeringen understödde motionen. Jag hade för min del hittills trott, att regeringen i detta fall hyllade en helt annan åsigt, och jag har också förut från denna plats för icke länge sedan under riksdagen förklarat, att jag för min del, under medvetande deraf att den nuvarande regeringen intagit en fast hållning gent emot de mäktiga intressen, som söka genomdrifva inköp af enskilda jernvägar, icke ville vara med om några anläggningar som hade till mål att rödja denna regering ur vägen för att i stället få en annan, som vore mera villig att medverka till deras inköpande — jag säger, att jag förklarat detta från denna plats och jag hade, såsom jag tror, temligen god anledning att förmoda något

*Om inköpande
af Halls-
berg—Motala
—Mjölby
jernväg.
(Forts.)*

Om inköpande
af Halls-
berg—Motala
—Mjölby
jernväg.
(Forts.)

sådant; någon för regeringen förklenande tanke låg väl icke heller deruti, att man trodde det regeringen skulle vidblifva den hållning, som den i början af riksdagen intog gent emot yrkandet på inköp af de enskilda jernvägarne. Men till min förvåning — ja, till min bedröfvelse — har regeringen i detta fall ändrat åsigt och förordar nu inköp af den bana, hvarom här är fråga. Och då jag ingalunda kan förutsätta, att man från regeringens sida tills nu endast låtsats intaga denna fasta ståndpunkt gent emot de enskilda intressena för att göra oss mera medgörliga vid riksdagen, måste det finnas någon annan förklaringsgrund till denna öfverraskande förändring, och då synes mig ingen annan förklaring möjlig, än att hos regeringen icke förefinnes den enighet, den fasthet och motståndskraft, som vi så gerna ville se hos den regering, för hvilken vi hittills hyst ett så stort och berättigadt förtroende, och som vi därför velat understödja så godt vi förstått.

Det sades från statsrådsbänken i dag, att regeringen icke kunnat aflåta någon proposition om inköp af denna jernväg, emedan, då bolaget gjorde framställning derom till Kongl. Maj:t, priset var alltför högt. Det var väl dock icke obekant för regeringen, att bolaget sedermera gjort konkurs, eller hafva några andra märkvärdiga händelser inträffat, som vållat, att regeringen icke ens vid den tid, då Friherre af Ugglas i Första Kammaren väckte sin motion, kunnat, om den då velat understödja denna bana, öppet framträda med en proposition till Riksdagen, hvarigenom man sluppit det skådespelet att få frågan väckt i en, enligt min öfvertygelse, icke grundlagsenlig ordning. Jag vill dermed icke säga, att den icke är grundlagsenlig, men enligt *min* åsigt är den det icke. Det är detta, som förefaller mig något oklart, att, om verkligen — på sätt från statsrådsbänken nu framhållits — här föreläge ett så synnerligen gynsamt och fördelaktigt tillfälle för staten att komma i åtnjutande af denna bana, regeringen likväl icke haft sig angeläget att inkomma med proposition härom, utan låtit hela saken bero på den slumpen, att en motion väckes af en enskild motionär; hvilket kunnat hafva till följd, att, om motionen blifvit väckt i *denna* Kammare, den icke remitterats och alltså icke kommit till behandling af Stats-Utskottet. Nu har icke heller bolaget kommit och bjudit ut sin bana för det pris, som här är ifrågasatt, ty så vidt jag vet, är icke någon framställning gjord hvarken till motionären eller Riksdagen derom, att bolaget vill afstå jernvägen för det uppgifna priset, således vet jag ingen anledning, hvarför motionären mer än Kongl. Maj:t skulle framkomma med frågan om jernvägens inköp.

Nu säger man, att den ifrågavarande jernvägen kan inköpas för ett så billigt pris, att det vore en ren affär för staten att köpa densamma. Det beror dock på, huru man tar den saken. Jag är nemligen förvissad om — och jag har mina uppgifter från personer, på hvilkas omdöme jag icke behöfver tvifla — att, när staten skall trafikera denna bana, kommer staten att utöfver den köpeskilling, här är i fråga, få på banan nedlägga ett högst betydligt kapital, så att man icke får beräkna det kapital, hvarpå jernvägen skall gifva ränta, endast till fyra millioner utan till fem eller sex millioner.

Herr Civilministern sade i dag, att, om detta vore första steget till att inköpa enskilda banor, då ville herr Civilministern icke tillstyrka inköpanDET af Motala-bauan. Om man kunde lefva i den illusion, att detta icke ledde till inköpande af flera enskilda banor, då skulle jag för min del icke vara så rädd för att låta dessa 4 millioner springa; man behöfver ju nu för tiden icke sörja mycket, om några millioner springa, ty det har man nu fått vänja sig vid. För min del tror jag dock, att detta köpeförslag endast är början till inköpanDET af flera enskilda banor, och man behöfver icke gå längre än till jernvägstrafikstyrelsens utlåtande i anledning af verkställd undersökning rörande denna jernväg, förr än man finner, att så är förhållandet. Såsom man der inhemtar, har Trafikstyrelsen förklarar, att den ansåge, att staten icke bör släppa något tillfälle sig ur händerna, att, när sådant erbjudes, skaffa sig större eller mindre del af banlinien mellan Mjölby, Örebro och norra stambanan. Detta är klart och tydligt uttaladt i Trafikstyrelsens utlåtande, hvilket, så vidt jag kan förstå, ligger till grund för Herr Civilministerns anförande i dag i Kammaren. Det är således bestämdt uttaladt, att Staten skall köpa den ifrågavarande banan och derefter den återstående bandelen, som fattas för att komma till norra stambanan öfver Örebro. Man sade också i fjor, då det var fråga om att staten skulle köpa obligationer i Bergslagsbanan, att det vore början till att inblanda staten i mindre goda enskilda bolagsaffärer, ty derigenom skulle staten slutligen nödgas *inköpa* enskilda jernvägar, men man försökte äfven då från alla håll visa, att detta icke vore meningen, och från regeringsbanken fick man höra, att detta var en helt och hållet särskild affär och flera dylika affärer eller några jernvägsköp kunde aldrig ifrågakomma. De, som då befarade, att det kunde komma att ske, hafva dock blott ett år derefter fått aldeles rätt, ty nu har ett dylikt fall åter inträffat, och om det icke vore så nära Riksdagens slut, skulle nog flera andra enskilda jernvägsbolag göra konkurs, då de nu erfara att endast denna åtgärd erfordras för att på goda vilkor blifva utaf med alla sina dåliga affärer, blott de ega någon tjenstvillig vän eller intressent i Första Kammaren, som väckte motion om inköpande äfven af dessa banor, och vi kunde då få nöjet ligga här, och för statens räkning köpa konkursmassors jernvägar till fram på sommaren. Men nu är dock riksdagen lyckligtvis så långt framliden, att den väl måtte hinna slutas, innan ytterligare operationer i den vägen kunna medhinnas.

Man säger vidare, att här föreligger en så gräslig olycka dels för aktieegarne, dels för obligationsinnehafvarne, samt att Regeringen i detta fall begått ett stort misstag, hvarföre staten bör godtgöra detta misstag, som Kongl. Maj:ts Regering låtit komma sig till last. För min del kan jag dock icke vara med om att i detta fall direkt klandra Regeringen. Jag förutsätter nemligen, att, då en aktieteckning sättes i gång, kan icke en person, som icke är myndig och således icke råder öfver sig sjelf och sina gerningar, tillåtas att teckna aktier, ty hans förbindelser äro icke gällande. Man måste således antaga, att alla de personer, som tecknat aktier i Motalabanen, varit myndiga, samt sålunda rådt öfver sig sjelf och allt hvad de egt. De hafva således med berådt mod

Om inköpande
af Hals-
berg—Motala
—Mjölby
jernväg.
(Forts.)

och fri vilja ingått i bolaget och vändt sig till Kongl. Maj:t med begäran om fastställelse af en bolagsordning, hvori aktieegarne förbundet sig till en sådan solidarisk ansvarighet, som den, hvilken gäller för Halsberg—Motala—Mjölby-banans jernvägsaktiebolag. Jag undrar, hvad Riksdagen och landet skulle hafva sagt, om Kongl. Maj:t, när denna bolagsordning skulle af Kongl. Maj:t fastställas, yttrat till aktieegarne: "det går icke an, att jag gillar en dylik bolagsordning, ty derigenom ikläden I er förbindelser, som kunna göra er alldeles olyckliga." Jag tror, att man då skulle varit färdig att, om jag så får säga, stena en sådan Regering, som sökte upphäfva sig till förmyndare för fullmyndigt folk, som ansågo sig förstå hvad de gjorde och kunde svara för sina gerningar. Jag kan således icke ur denna synpunkt finna någon som helst skyldighet för staten att träda emellan, för att rädda dessa personer. Jag har äfven för min enskilda del varit med om att teckna aktier i åtskilliga företag, der jag förlorat hela det tecknade aktiekapitalet; det har visserligen varit en stor dumhet af mig att ingå på sådana företag, men om någon förut sagt till mig, att jag begär en dumhet, om jag tecknar sådana aktier, så hade jag svarat honom: "det angår er icke; jag sköter mig sjelf och behöver icke någon förmyndare." Så skulle också säkerligen aktietecknarne i Motalabanans bolag hafva svarat på en dylik framställning. Men efteråt, sedan bolaget gått omkull, skulle det nog vara bra att kunna säga till Kongl. Maj:ts Regering: hvarför stadfäste ni detta reglemente, ty hade detta reglemente icke stadfäst af Kongl. Maj:t, hade icke bolaget kommit till stånd och då hade jag icke behöft att förlora mina penningar, och när Kongl. Maj:t sålunda uraktlät att hindra bolagets tillkomst, bör staten betala mig de penningar jag förlorat, eller med andra ord, godtgöra mig för den dumhet jag begått genom att teckna aktier i ett sådant bolag. Detta vore nog skönt för den enskilde, som hade panna nog att göra en sådan framställning, men om den egde någon befogenhet, vågar jag på det högsta betvifla. Dessa företag hafva icke varit fotade på goda grunder, och delegarne hafva i likhet med så många andra förlorat sitt insatta kapital och törhända något deröfver.

Men nu, säger man, råder här det olyckliga förhållande, att en del aktieegare tillhört minoriteten inom sina kommuner och hafva af majoriteten blifvit tvingade att deltaga i aktieteckningen. Jag medgifver, att detta är ett ganska beaktansvärdt förhållande, och om jag skulle hafva medlidande med någon, som denna bana angår, vore det med denna minoritet, likasom jag alltid tycker synd om dem, som komma i minoriteten. Man anför vidare, att Regeringen i detta fall tolkat kommunallagarne på ett sådant sätt, att Riksdagen bör träda emellan och betala följderna af denna Regeringens tolkning. Härutinnan ber jag få erinra, att kort efter det de nya kommunallagarne börjat tillämpas på sådant sätt, hvarom här är fråga, väcktes i Andra Kammaren ett förslag om ändringar i desamma, gående derpå ut, att majoriteten i en kommun icke skulle kunna tvinga minoriteten att ingå på sådana företag, som det ifrågavarande. Då nästan hänskrattade man åt denna motion, — den förhindrade ju en kommun att sköta

sina egna angelägenheter, ty minoriteten kunde göra hvarje framställt förslag om intet. Jag påminner mig särskildt, huruledes vid detta tillfälle, en talare på Venersborgsbänken, med sin obestriddliga våltalighet, iramvisade de oberäkneliga följderna af ett sådant förslag och huru dumt ett sådant förslag var. Motionen förkastades också, och dermed hade Riksdagen visat att den gillade den tolkning af kommunallagarne, som Kongl. Maj:t gifvit; man bör derföre icke nu påstå att Riksdagen här har att godtgöra någon olycka, åstadkommen af Kongl. Maj:t. Med afseende på detta påstående, att minoriteten vore så mycket att beklaga, vill jag särskildt påpeka, att just den kommun, som tecknat de flesta aktierna i denna jernväg, fått sig erbjudet att blifva af med sina aktier till det pris kommunen sjelf betalt, men att kommunen vägrat att ingå på något sådant.

Minoriteten i detta fall befinner sig för öfrigt i samma ställning som minoriteten på alla andra ställen. Huru ofta har det icke händt vid Riksdagen, att majoriteten beviljat stora anslag, hvarigenom statsutgifterna betydligt ökats, samt de skattdragande fått sig ålagdt att bidraga till fyllandet af statsbehof, som de icke blott ansett onödiga, utan ibland rent af skadliga och orimliga. Minoriteten får alltid rätta sig efter majoriteten. Så skedde ju till exempel senast i går, med afseende på det då fattade beslutet angående en hypoteksfond af 23 millioner kronor. Beviljandet af detta anslag kommer otvivelaktigt vid gemensam votering att blifva Riksdagens beslut. Jag får då foga mig efter majoritetens vilja, och så få väl äfven i ifrågavarande fall minoriteten inom kommunerna göra, huru galet beslutet än är, och om Riksdagen nu beslutar att inköpa denna jernväg, tron I då icke, mine herrar, att det finnes en minoritet vid Riksdagen, och måhända en majoritet i landet, som anser ett sådant beslut högst olyckligt, men hvad kunna de göra annat än foga sig efter flertalets beslut? I reglementet för detta bolag finnes dessutom en §, som medgifver solidariskt ansvarige aktieinnehafvare att öfverlåta sina aktier till annan person, till och med om denne saknar tillgång, utan att bolagsstämman behöfver godkänna sådan öfverlåtelse, samt derigenom gör den solidariska ansvarigheten helt och hållet illusorisk. Hvarken ur den ena eller andra synpunkten kan sålunda något medlidande med aktieegarne tala för bifall till förevarande motion.

Men, säger man vidare, genom att Kongl. Maj:t fastställt ett sådant reglemente, som i en paragraf stadgar solidaritet, men i en annan gör samma solidaritet helt och hållet illusorisk, har obligationsinnehafvarne alldeles oskyldiga inlockats i företaget, samt att förty staten har skyldighet att hålla dem skadeslösa — således, åter en synd begången af Kongl. Maj:t, som Riksdagen skulle försona! För min del påstår jag, att, om man än kunde hysa något medlidande för aktieegarne, så förefinnes intet sådant för obligationsinnehafvarne. Ty om jag förutsätter, att möjligen en och annan aktieegare, äfven om han måste anses stå i full ansvarighet för allt hvad han gör, skulle vara ursäktad, derför att han icke tagit reda på reglementets föreskrifter, kan man åtminstone af dem, som afsluta obligationslån, hvilka hufvud-

*Om inköpande
af Halls-
berg—Motala
—Mjölby
jernväg.
(Forts.)*

Om inköpande
af Halls-
berg—Motala
—Mjölby
jernväg.
(Forts.)

sakligen äro banker, fordra, att de skola hafva så pass mycket läst och tagit kännedom om detta reglemente, innan de inlåtit sig i en sådan affär, att de haft kunskap om den säkerhet, som var förenad med obligationslånets öfvertagande. Med afseende på dessa kan sålunda icke för staten förefinnas större medlidsamhets-grund att träda emellan än med afseende på alla andra företag, hvilka icke bära sig.

Det har blifvit sagdt, att den ifrågavarande jernbanan, när den får trafikeras några år, skall lemna ett så lyckligt resultat, i fråga om inkomsterna, och en talare på göteborgsbänken sökte i detta fall vederlägga hvad som framhållits med afseende på Köping—Hult banan, som nu icke kan betala ränta å sina obligationer. Han sade, att Motala-banan vore ännu så ny, men att, sedan den blifvit trafikerad några år, skulle den icke blott lemna ränta utan vinst för staten, och derpå skulle Köping—Hult-banan utgöra ett bevis. Nu är det emellertid ett känt förhållande, att den sistnämnda banan hittills kunnat betala ränta å bolagets skulder, och att, när det för några år sedan var fråga om att köpa samma bana för statens räkning, förespeglade man oss att dess inköpande var den aldri briljantaste affär som staten kunde göra, men för någon tid sedan såg man i tidningarne ett tillkännagifvande derom, att bolaget icke längre kunde hononera sina förbindelser — således har denna banas nettobehållning minskats sedan banan blifvit gammal, och detta förmenar den talaren skall utgöra bevis för, att Motala-banan snart skall bära sig. Den ena banan blifver sålunda under tidernas lopp bättre men den andra försämrar. Och att Köping—Hult-banan nu mer icke kan betala ränta, men har kunnat det förut, — det skall alltså utgöra bevis för att Motala-banan, hvilken nu icke lemna ränta, skall komma att göra det. Denna argumentation medgifver jag mig icke kunna förstå! men den kan nog vara riktig för det. Mig synes tvärtom, att, om Köping—Hult-banan som är gammal, har betalat ränta förut, men efter en följd af år icke betalar ränta, det vore konsekvent att antaga, att det skall gå med Motala-banan på samma sätt. Ser man på inkomsterna af samma bana, finner man, att den år 1876, i rundt tal, gaf 399,000 kronor; 1877 356,000 kronor och 1878, 333,000 kronor, allt i brutto inkomst, under det att samtidigt kostnaderna för banans drift och underhåll icke minskats utan gått lika stadigt uppåt, enligt en tablå som återfinnes å pag. 12 af ett Trafikstyrelsens utlåtande, hvilket finnes Utskottets betänkande vidfogadt. Denna tablå visar, att dessa hafva utgjort:

1874	164,000	kronor
1875	233,000	„
1876	228,000	„
och 1877	240,000	„

Med sådana fakta för ögonen kommer Trafikstyrelsen till det resultat att efter tio år skall man på detta sätt ernå glänsande fördelar. Det går bakut enligt hvad tabellen utvisar, och ändå kommer man framåt till det mål, att man får ränta på penningarne. Detta sätt att resonnera är konstigt men kanske är det riktigt; jag förstår det likväl icke, ty jag hade annars trott att, när man går nedåt, så bär det icke uppåt.

Nu har man sagt, att erfarenheten visat, att statens banor, i samma mån de blifva äldre, gifva ökade inkomster. Detta låter nog bra: Bara man nu icke hade de förargliga sifferuppgifterna, som Trafikstyrelsen sjelf lemnat allmänheten och hvilka således torde vara tillförlitliga.

*Om inköpande
af Halls-
berg—Motala
—Mjölby
jernväg.
(Forts.)*

Hvad utvisa nu dessa uppgifter? Jo, att utgifterna i förhållande till bruttoinkomsten — vid statens jernvägar nemligen — under de senare åren stält sig på följande sätt:

år 1871	hafva de uppgått till	50,29	procent.
” 1872	” ” ” ”	50,07	”
” 1873	” ” ” ”	52,83	”
” 1874	” ” ” ”	57,93	”
” 1875	” ” ” ”	64,40	”
” 1876	” ” ” ”	62,88	”
” 1877	” ” ” ”	70,11	”

För 1880 har Trafikstyrelsen, så vidt jag kunnat finna, beräknat dem ännu högre, eller till omkring 75 procent. Beräknar man åter nettoinkomsten, blifver den i samma mån så mycket mindre. Per banmil har bruttoinkomsten utgjort:

år 1876	115,000	kronor
” 1877	109,000	”

och för år 1880 är den af Trafikstyrelsen beräknad att uppgå till 96,000 kronor. Detta har således också gått kräftgången, men ändå säger Styrelsen, att, fastän förhållandet stält sig sålunda å statens banor, skall man i afseende å Motala—Hallsbergsbanan komma till det resultatet att efter tio år få ränta på penningarne. Åter det besynnerliga räknesättet: man går baklänges och ändå kommer man framåt.

Nu skulle man tro, att Trafikstyrelsen sjelf hyser förhoppningar om att ställningen skulle blifva bättre när den så beräknas. Men om jag genomläser den Kongl. propositionen angående statsverkets tillstånd och behof bil. 5 b. sid. 88, finner jag, att Trafikstyrelsen i fråga om beräkningen af bruttoinkomsterna för år 1880, bland annat yttrat: “ehuru beklagligen ännu inga tecken till en snar förbättring inom handels och näringarnes områden kunna skönjas och verkningarna af den nu pågående vidt omfattande industriella krisen icke lära så hastigt kunna upphöra och så vidare“. Der heter det alldeles bestämdt, att anledning icke förefinnes att se någon ljusning af förhållandena; men då det gäller Motala—Mjölbybanan, blir det ett helt annat läte. På detta sätt resonerar man och det vore nog bra — om man blott hade glömt allt annat för Motalabanans skull. Men nu är det så förargligt, att man har flera uttalanden af samma Styrelse och hvad värre är, dess siffror tala ock, hvilket jag nyss visade. Man har fästat mycken vikt vid Trafikstyrelsens utlåtande i denna fråga, men deremot mycket ringa afseende vid Väg- och vattenbyggnads-styrelsens, som blott en gång fått yttra sig om saken, ehuru Trafikstyrelsen fått yttra sig tvenne gånger, och sista gången rätt skarpt, att icke säga något värre, öfver Väg- och vattenbyggnads-styrelsens utlåtande. Att den senare styrelsen icke fick svara derpå, har förefallit mig ganska besynnerligt.

Om inköpan-
de af Halls-
berg—Motala
—Mjölby
jernväg.
(Forts.)

Först afgaf Trafikstyrelsen ett utlåtande, hvaröfver Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hördes och dervid sistbemälda Styrelse, såsom mig synes, med mycken klarhet vederlade den förras utlåtande. Derpå anbefaldes Trafikstyrelsen att ytterligare inkomma med påminnelser öfver Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utlåtande och herrarne torde hafva sig bekant, hvad som dervid skrefs. Enligt hvad från åtskilliga håll uppgafs, har äfven chefen för Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen yttrat sig öfver Trafikstyrelsens senast afgifna utlåtande, hvilket skall hafva skett uti en inlaga eller promemoria till Civildepartementet eller till Herr Civilministern. Man lät ifrån Stats-Utskottet höra efter, huru härmed sig förehölle och begärde att få del af promemorian, men erhöll det svar, att det endast varit en promemoria af helt och hållet enskild beskaffenhet, hvadan man ej kunde få del deraf; och sålunda vet man ej hvad chefen yttrat med anledning af Trafikstyrelsens sista gången afgifna utlåtande. Jag hade under tiden förfrågat mig i Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, om promemorian der kunde fås, men fick der äfven samma svar: att yttrandet varit af enskild natur och att man ej kunde få del deraf. Vi hafva likväl sett, att man ibland får del äfven af enskilda promemior. Det är nemligen icke längre än sedan i fjor, då det gällde en million till norrländska stambanan. Då var det visserligen icke Stats-Utskottet, men en af dess enskilde ledamöter, som begärde att få taga del af eller få en promemoria af Chefen för statens jernvägsbyggnader och det fick han också. Vi se sålunda, att dylika promemior stundom tyckas vara tillgängliga, men stundom icke. Jag tror mig emellertid i hvad som sålunda förelupit hafva funnit skäl för min förundran öfver, att icke chefens för Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen påminnelser eller promemoria, blifvit Utskottet delgifna. Det har måhända icke ansetts passande att framlägga den vederläggning, som af Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen afgifvits öfver Trafikstyrelsens senaste utlåtande, eller ock var denna vederläggning af den beskaffenhet, att den icke förtjenade att komma fram till Utskottet. Vidare säger man, att det är alldeles nödvändigt, att staten köper ifrågavarande bana, ty först i statens händer kan den lemna inkomst, derigenom att staten kan höja trafiktaxan sedan konkurrensen upphört. För närvarande är taxan för låg — säger man — och detta är anledningen, hvarför banan ej bär sig. Jag skall med afseende härå erinra, huru det lät till exempel 1871, då de första anslagen åt enskilda jernvägsanläggningar af Riksdagen beviljades. Jag ifrågasatte då, att man skulle bevilja understöd och lån företrädesvis åt sådana banor, som icke konkurrera med statsbanorna, men man svarade mig, att det var det galnaste förslag att ställa så till, att det ej skulle blifva konkurrens. Ty, sade man, konkurrens och låga trafiktaxor är just hvad som skall komma vår industri att blomstra. Nåväl, efter som industriens blomstring ej infunnit sig genom billiga taxor och stor konkurrens, så skall man nu frankalla samma blomstring genom höga trafiktaxor och ingen konkurrens, jag kan ej mer än önska lycka till!! Tankarne voro emellertid sådana den tiden och det är lyckligt, att dessa uttalanden finnas i tryck och kunna läsas i protokolken, så att man ej glömmet bort allt som passerat förut.

Detta är hvad jag i korthet velat säga i saken. Jag nämnde i början af mitt anförande, att med det yrkande jag ämnade göra, borde jag ej inlåta mig på någon utredning i anledning af hvad i saken yttrats, men ämnets vikt har manat mig dertill.

Mitt yrkande går nemligen ut på att anhålla, det Kammaren måtte helt enkelt lägga den nu föredragna punkten till handlingarne. För min del har jag förut antydtt, att ifrågavarande motion icke synes mig vara i grundlagsenlig ordning väckt. Andra Kammaren har genom afslag på begärd remiss till vederbörligt Utskott af Herr Linds motion angående inköp af Rosendals fabriker med mera för statens räkning med öfverväldigande majoritet förklaradt, att "inträffad konkurs" icke är en sådan "händelse" som berättigar enskild riksdagsman att efter den lagliga motionstidens slut väcka motion. Nu invändes, att Friherre af Ugglas motion blifvit remitterad till Stats-Utskottet och der behandlad. Jag vill dock erinra derom, att Stats-Utskottet icke har grundlagsenlig rätt att ingå i pröfning, huruvida dit remitterade motioner äro i grundlagsenlig form tillkomna eller ej. Då invändes ytterligare, att Andra Kammaren väl ej kan sätta sig till doms öfver Första Kammarens åtgörande i denna sak. Jag kan verkligen ej inse, hvarföre man finner skäl att taga saken från den sidan. Förhållandet är helt enkelt, att Första Kammaren ansåg föreliggande motion väckt i grundlagsenlig ordning; Andra Kammaren åter har genom sitt vägrande af remiss i en likartad motion visat sin åsigt vara, att motioner, som efter den lagliga motionstidens utgång blifvit väckta under sådana omständigheter, som föranledt såväl Friherre af Ugglas som Herr Linds förslag, icke af Kammaren anses i grundlagsenlig ordning framställda. Då den nu föreliggande motionen, genom att hafva passerat Stats-Utskottet, ej heller kan anses hafva blifvit grundlagsenlig, så kan jag för min del ej annat än hålla på min åsigt, att Kammaren nu endast bör lägga motionen till handlingarna. Eljest skulle man nödgas komma till den slutsatsen, att, när Friherre af Ugglas väcker motion, då är den grundlagsenlig, men om hemmansegaren Lind väcker motion under fullkomligt enahanda omständigheter, då är den icke grundlagsenlig. För min del vet jag ej af någon skilnad i det afseendet. Alla riksdagsmän stå lika inför grundlagen.

Då jag således anser, att Kammaren endast bör fatta beslut att lägga utlåtandet till handlingarna, så yrkar jag alltså för min del, att betänkandet måtte läggas till handlingarne.

Herr Östling: Jag kan ej dela den förvåning, som den siste talaren uttryckte deröfver, att Regeringen ändrat åsigt — om detta uttryck här får begagnas — i föreliggande fråga. För min del anser jag, att förhållandena kunna förändras på sådant sätt, att en förändrad uppfattning af saken också deraf blir en nödvändig följd, och om talaren, såsom det tycktes, hyser mera benägenhet att understödja en Regering, som visar sig oemottaglig för skäl — de må vara än så starka — så anser jag för min del, att den Regering snarare förtjenar understöd, som visar sig förstå och akta omständigheternas kraf.

*Om inköpande
af Halls-
berg—Motala
—Mjölby
jernväg.
(Forts.)*

Om inköpanie
af Halls-
berg—Motala
—Mjölby
jernväg.
(Forts.)

Flere talare hafva påstått, att inga skäl tala för det föreslagna inköpet för statens räkning af Hallsberg—Motala—Mjölby—banan, men med all aktning för dessa uttalanden, ber jag att få fästa uppmärksamheten derpå, att — såsom flere talare redan framhållit — här föreliggande omdömen, uttalade af personer och myndigheter, hvilka åtminstone äro lika kompetente att bedöma saker, som de talare, hvilka motsatt sig förslaget. Jernvägstrafikstyrelsen har uti två utlåtanden temligen starkt betonat, att det skulle vara för staten af stor nytta att ega ifrågarande bana, emedan den är en oeftergiftig länk i stambanesystemet. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen deremot har visserligen uti sitt utlåtande gjort åtskilliga anmärkningar, ehuru äfven denna myndighet i hufvudsak erkänner nyttan af denna banas sammanslagning med de af staten trafikerade banor. De, som här beklaga, att icke tillräckligt afseende fästas vid detta Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utlåtande, synas mig hafva förbisett vigten af Jernvägstrafikstyrelsens sist afgifna yttrande. Vidare har Herr Statsrådet och Chefen för Civildepartementet anført så talande skäl för dessa inköp, att de svårligen af någon kunna jäfvas. Herr Statsrådet framhöll, att denna bana, om den inköptes till det pris, som nu är föreslaget, icke skulle blifva till någon förlust för staten, utan tvärtom inom kort blifva för staten en ekonomisk fördel att ega, och jag har icke hört några skäl anföras, som i verkligheten kunna förringa denna Herr Statsrådets uppfattning. Det har många gånger och äfven nu här framstälts klander dels mot Regeringen, som stadfäst en sådan bolagsordning, som den för ifrågavarande bolag gällande, dels ock mot de personer, som varit nog obetänksamma att ingå i företaget och tecknat sig såsom delegare i ett bolag med så beskaffad bolagsordning. Jag skall icke inlåta mig på något klander eller något beklagande i detta hänseende, ty dermed blifva de olyckliga iaktiska förhållandena icke afhjelpade, men jag håller före, att det skulle vara staten värdigt att, om ett fel blifvit begånget, söka förekomma följderna deraf, i synnerhet då det kan ske utan någon risk för staten.

Man har äfven framhållit, att det vore ett farligt prejudikat, som skulle gifvas genom inköpaniet af denna bana, och att derigenom staten, såsom en talare yttrade, "skulle tvingas att inköpa alla enskilda jernvägar." Men om man håller sig till sjelfva saken och icke går utom densamma, torde det falla sig litet svårt att med fog kunna framställa ett sådant påstående, och jag vill instämma med den talare, som på förmiddagen under diskussionen rörande en föregående punkt yttrade, "att en dörr skulle öppnas för dylika anspråk *endast* i det fallet, att dessa anspråk äro *lika berättigade*" som de, hvilka den nu ifrågavarande banan har. Dessutom gäller hvad en talare i går yttrade, att "hvad man beslutar vid en riksdag gäller icke vid en annan", och detta helt enkelt och naturligt af det skälet, att Riksdagen i hvarje fall pröfvar de grunder, som tala för eller emot en sak.

Här har också framhållits och temligen skarpt betonats, att medlidsamhetskänslan icke bör göra sig gällande och icke får vara afgörande för denna fråga, och samma tanke förekommer äfven i Ut-

skottets afstyrkande förslag, deri det heter: "de förhållanden af enskild beskaffenhet, hvilka, på sätt motionären omförmålt, kunna beröra ifrågavarande bolags aktieegare och obligationsinnehafvare, torde ej i och för sig innefatta giltig anledning till statens mellankomst genom banans inköpande." Ja väl! I och för sig innebära dessa skäl icke giltig anledning för staten att träda emellan. Men då det finnes *andra* goda skäl, som tillräckligt tala för ett bifall till inköpet af banan, så böra väl icke dessa olyckliga förhållanden af enskild natur verka derhän, att de skola förringa eller nedsätta vigten af de *öfriga* skäl, som ensamt för sig böra tala för inköpet.

Det har redan yttrats så mycket i denna fråga både för och emot och jag tror icke, att min stämman kan på något sätt bidra till att åstadkomma en lyckligare lösning af denna fråga. Derföre inskränker jag mig till att förorda inköpet af denna bana på det sätt, som i den af Herr Hederstjerna m. fl. afgifna reservationen framställles.

I detta yttrande instämde friherre *Koskull*.

Herr Abr. Rundbäck: Då jag på grund af min öfvertygelse måste vara motståndare mot förslaget att inköpa Hallsberg—Motala—Mjölby jernväg och jag sålunda i denna fråga har obehaget att uppträda mot flertalet af mina vanliga meningsfränder, har jag åtminstone tröstat mig med, att jag skulle hafva ett godt sällskap i Regeringen. Och, Herr Talman, jag hemställer, om jag icke haft en god grund för en sådan förhoppning. Sistlidne höst gick styrelsen för Hallsberg—Motala—Mjölbybanan in till Regeringen med anhållan att Regeringen måtte ingå till Riksdagen med proposition att inköpa banan på uppgifna vilkor, hvarjemte styrelsen anhöll, att, om Regeringen icke kunde godkänna dessa vilkor, Regeringen måtte sjelf utfinna andra vilkor och bestämmelser och blott bereda styrelsen tillfälle att deröfver yttra sig. Men Regeringen aktade icke nödigt att fästa afseende å någon af dessa framställningar, utan förklarade sig afslå dem; och då Regeringens beslut omförmdes i Posttidningen, utan att något motiv för afslaget anfördes, hade man deri en god anledning att tro, det *Regeringen* åtminstone icke var någon vän till inlösen af denna bana. I dag hafva vi emellertid fått höra, att vid detta tillfälle funnits giltiga skäl för Regeringen att säga nej, men att dessa skäl bortfallit, med detsamma bolaget gjort konkurs. Nåväl! Hvad hindrade Regeringen, som i dag ganska varmt framträdte till förmån för denna bana, att eiter denna katastrof komma in till Riksdagen med en proposition i ämnet? Det hade bort vara lika lätt för Regeringen med sitt skrivmaskineri att åstadkomma en proposition, som för Överståthållaren af Ugglas att åstadkomma en motion i ämnet. Men äfven en sådan proposition uteblef vid tillfället; och deri hade man en ytterligare anledning att anse, det Regeringen icke ville göra något i frågan. När så motionären framställde förslaget om banans inköpande, genom hvilket förslag motionären i mina ögon öfverklagade Kongl. Maj:ts nådiga beslut, så hade Regeringen icke ett ord att säga vid remissen

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

Om inköpande
af Halls-
berg—Motala
--Mjölby
jernväg.
(Forts.)

af samma motion, och det stärkte mig ytterligare i den tron, att man här icke skulle stå emot Regeringen. Dömen då om min öfverraskning, när jag i går fann, att en af Regeringens ledamöter hade i Första Kammaren på det varmaste uppträdt för ett förslag, som, på sätt jag nyss nämde, egentligen synes icke vara något annat än ett vädjande mot Regeringen till Riksdagen. Nå, får jag icke gå med Regeringen, kan jag gå min egen väg; och saknar jag nu dess sällskap, torde det hända, att Regeringen hädanefter kommer att sakna sällskapet af åtskilliga, med hvilka den hittills brukat gå.

Hvad nu själfva saken angår, så får jag genast säga, att det väsentligaste motivet för mig att vara emot inlösen af denna bana, är detsamma, som af flere föregående talare framhållits, det nemligen att jag i detta steg ser det första steget i den olyckliga riktningen att inköpa den ena bankruttmessiga banan efter den andra. Att ingå på en sådan väg, der jag icke kan se följderna af mina steg, eller det mål, till hvilket jag skall komma, deremot uppreser sig min känsla, min instinkt och mitt förstånd. Der jag kan beräkna den risk jag kan löpa, der kan jag framgå, men för det jag icke kan se, bäfvar jag tillbaka.

Hittills, mine Herrar, har staten i afseende på upptagande af utländska lån alltid följt den sunda, goda och lyckliga grundsatsen, att vi icke skulle låna för något annat än för byggande af jernvägar. Vi skulle för hvarje nytt lån, vi togo in, skaffa landet en ny egendom, som i framtiden skulle blifva en equivalent valuta för vårt lån. Men hvarom är nu fråga? Jo, om att upptaga ett lån, icke för att skaffa landet en ny egendom, utan blott för att skaffa en gammal jernväg en ny egare, för att omflytta kapital på det sätt, att de enskilda få sina kapitaler lösgjorda mot det, att staten betalar dem med utifrån lånta penningar. Derom är nu frågan. Nu är jag i allmänhet ingen vän af att svika en princip, en grundsats, som man till lycka för landet i många år följt. Att svika en sådan grundsats är för mig detsamma, som att svika en gammal bepröfvad vän, och det gör man icke utan efteråt följande ånger och skada. Och visserligen, mine Herrar, skall af detta frånträdande af ofta nämnda grundsats följa både ånger och skada. Ty för det första skola vi, derigenom att vi nu öppna den grind, hvarigenom först en af de enskilda jernvägarne skall komma igenom in på stateus mark och sedan andra skola komma att följa efter i långa banor, åter få fram vid riksdagarne dessa olycksbringande och demoraliserande strider mellan statens intresse, å ena sidan, och det enskilda intresset å den andra, samt mellan de enskilda intressena inbördes — strider som vi känna från fordom och hvarom vår riksdagshistoria redan har många mörka blad — och jag frågar eder, mine Herrar, om I skolen vara benägne att åter införa dessa strider, som kanske skola komma att beherska Riksdagen och hafva oberäkneliga följder icke blott i ekonomiskt, utan äfven i politiskt hänseende? Nu kommer emellertid en Östgöte eller Motalavän och säger: "Här är icke fråga om sådant; här är ett sär- eget fall, ett enstaka förhållande, och det kommer icke att hafva sådana följder med sig som I befaren." Härvid ber jag dock få er-

inra om hvad här blifvit påvisadt från hallandsbänken och från dala-bänken, huruledes Trafikstyrelsen yttrat sig i annan riktning. Jag påpekar ytterligare Herr Hammarhjelm's motion i fjor och i år, hvilken sistnämnde Herr Dickson biträdt; jag hänvisar till Första Kammarens protokoll i fjor; jag hänvisar till reservationen i år i afseende på Herr Hedins motion från Första Kammarens ledamöter. Nej! Tron icke, att vi få invagga oss i den tillförsigten, att vi hafva slutat med inköp af enskilda banor då vi inköpt denna! Nej. Försättning skall utan tvifvel inom kort följa. Här finnas nemligen så många inom Riksdagen och — jag säger det med ledsnad — särskildt bland dem, som företrädesvis borde representera den större förmögenheten och den större industrien, hvilka synnerligen gerna önska att få in penningar i landet för att upphjelpa den klena affärsställningen och lösgöra de nu bundna kapitalen, personer som visserligen icke skola sakna utvägar att riksdag efter riksdag drifva igenom nya planer i samma syfte, som den nu föreliggande. Det är så lätt att finna strategiska anordningar i detta afseende. Man kombinerar till exempel en afsigkommen Södermanlandsbana med en afsigkommen Vermlandsbana, en afsigkommen Smålandsbana, en afsigkommen Vestmanlandsbana och så vidare. Och sedan man samlat ihop dessa olika provinsintressen, har man ytterligare nämnda starka och inflytelserika stamtrupp, för att drifva igenom sådana frågor i Kamrarne. Detta är, mine Herrar, något, som jag är bestämdt öfvertygad om; och för den skull vill jag hellre stämma i bäcken, innan vi komma i ån, ja, till och med innan vi komma i bäcken.

Vidare, när man så börjat med att inköpa afsigkomna jernvägar och gärdet en gång är uppgifvet, då skall säkerligen hvar och en försöka att för sin ort och sina intressen vinna fördelar på statens bekostnad, och sedan man väl kommit så der in på lånevägen, skall man troligen lika litet som slösaren genera sig för att taga upp nya lån, det ena efter det andra, ofta rent af i onödan, blott för att dermed hålla uppe de dåliga affärerna och mata näringarne. — Men att uppehålla tynande näringar och dåliga affärer med utländska lån, det går icke i längden. Ju längre man dermed fortsätter, dess sorgligare blir slutet. — Och hvad som gör detta lånesystem ännu mera förderligt, det är att man alltmer glömmer, att sparsamhet och klok hushållning inom gränserna af ens tillgångar samt inskränkandet af stora affärer under dåliga konjunkturer är det bästa sättet att afveckla ledsamma ekonomiska förhållanden och att åter komma på grön qvist. Men om man blott lånar och med utländska penningar söker att hålla ett ruttet och undergräft affärslif uppe i en tillkonstlad blomstring, så narrar man blott nationen att tro, att man har en god ställning, oakadt den är allt annat än sådan. — Man går dervid till väga på samma sätt, som om man sminkar en sjuk för att inbilla honom och andra, att helsan blomstrar på hans kinder.

I sammanhang härmed ber jag att få påpeka något, som för mig skulle blifva mycket smärtsamt att se, i fall staten skulle börja att lösa sig till den ena afsigkomne privatbanan efter den andra. Under de goda åren, som vi haft, och genom hvilka, om vi hade begagnat

*Om inköpande
af Halls-
berg — Motala
— Mjölby
jernväg.
(Forts.)*

Om inköpande
af Halls-
berg—Motala
—Mjälby
jernväg.
(Forts).

lyckans häfvor rätt, vi skulle hafva blifvit ett af Europas lyckligaste folk i ekonomiskt hänseende, hafva vi lånat upp betydliga summor i utlandet, och för dessa lån satt våra efterkommande i beroende. Men det har funnits en ljuspunkt i allt detta och den har varit, att hvad vi sålunda lånat upp eller förtjenat har den närvarande generationen till en del lagt ned i jernvägar, hvilka ju skulle blifva vinstgifvande för våra efterkommande. På detta sätt skulle man hafva gifvit dem en sparpennning till gengäld därför, att vi tagit upp lån, hufvudsakligen mot deras borgen och betalningsskyldighet. Men nu, då första motvind möter, är man genast färdig att återtaga dessa penningar, som man till fromma för barn och barnbarn nedlagt i våra jernvägsbankar, nu vill man genast lösgöra dessa framtida besparingar för att få lefva upp dem. — Men huru få dem loss, då inga enskilda eller penningeinstitutioner vilja lemna lån mot säkerhet i bankruttmässiga jernvägar? Jo, då skall staten träda emellan, då skall han på sin kredit taga upp utländska lån för att dermed bereda de enskilda, som nedlagt penningar i jernvägar, tillfälle att få dem tillbaka för att lefva upp dem. Och sålunda går sista återstoden, sista sparpennningen från de goda tiderna sin kos, och i stället få vi en allt odrägligare skatt i form af räntor och annuiter att årligen erlægga till utlänningen!

Detta leder mig att tänka på en annan följd, som nödvändigt skall framträda, i samma mån som vi fortgå på skuldsättningsbanan för inköp af enskilda jernvägar. Vår budget skall nemligen komma att svälla ut på ett sätt som vi icke kunna nu beräkna. Och när så inkomsterna i denna budget blifva vida mer än nu beroende af jernvägstrafiken, så kommer åter, liksom nu inträffat, en mycket dålig tid, hvarunder trafikafkastningen kommer att nedgå kanske med många millioner. Och hvarmed skall detta godtgöras? Jo, med ökad beskattning. Den erfarenhet vi emellertid i år gjort rörande svårigheterna att betäcka den jernförelsevis mindre betydliga statsbrist, med hvilken vi nu laborera, borde dock göra oss betänksamme att tillskapa, på sätt jag visat, nya anledningar och möjligheter till vida vådligare statsbrister.

En annan följd af detta förslag, som särskildt torde förtjena att begrundas af de norra provinsernas målsmän, är, att genom att köpa in den ena bankruttrade bibanan efter den andra i södra eller mellersta Sverige förryckes lätt den jemna utvecklingen af statsbanesystemet. Här äro för många intressen, som kunna kombineras, och om så sker, kan statsbanesystemet lätt komma till korta, så vida man icke gör en kompromiss till förmån för begge parterna, hvilket dock är lätt att förutsätta, därför att, om man lånar till både enskilda banor och statsbanor, så får man in så mycket mera lånta penningar i landet, hvilket ju synes för många vara hufvudsaken. Ytterligare ännu en sak. Genom inköp af bana efter bana öfverlastar man Trafikstyrelsen med en förvaltning, som småningom kommer att öfverstiga alla naturliga gränser med afseende på förhållandena i vårt land och med våra resurser. Redan nu har denna styrelse under sin vård en förvaltning, som hvarken statsmakterna eller Riksdagens revisorer kunna öfverblicka, hvilket gör att vi årligen måste hafva en särskild

revision för jernvägstrafiken och ändock klaga revisorerne, att de icke begripa mycket af densamma. Jag skulle vara glad, om Styrelsen redan nu hade reda på allt.

Dessa äro mina principiella skäl, hvarför jag icke kunnat fästa afseende vid hvad som hittills sagts till förmån för inköp af Motala—Mjölby-banan.

Jag vill nu söka att utransaka hvad vinst staten skulle hafva på inköpet af denna bana, och dervid ber jag att hufvudsakligen få hålla mig till hvad Herr Statsrådet och Chefen för Civildepartementet i dag anfört, emedan det väl skulle vara gräddan af gräddan af alla de skäl om andragits, hvilket jag är desto mer berättigad att antaga, som jag tyckt mig finna, att de, som efter honom hafva yttrat sig i frågan, dels hafva refererat sig till hans yttrande och dels sjelfva punkt efter punkt derpå gjort uppkok.

Civilministern yttrade först och främst, att denna bana är den rakaste föreningslinien emellan mellersta och södra Sverige och en talare på göteborgsbänken utsträckte det derhän, att den skulle vara den kortaste förbindelsen emellan Haparanda och Ystad, likasom om vi hade någon bana till Haparanda. Detta vore allt godt och väl, om Stockholm, Sveriges hufvudstad, eller Göteborg, Sveriges förnämsta handelstad, läge der Örebro ligger. Då skulle jag anse, att en sådan bana borde vara en statsbana, men så länge icke så är förhållandet, vet jag icke ringaste skäl att tala härom, ty de provinser, som genom denna bana förenas, nemligen bergslagen å ena sidan samt Småland och Skåne å den andra, hafva knappast någon beröring med hvarandra. Icke köper bergslagen spanmål ifrån Skåne, ty dertill skulle frakten blifva alltför dyr, utan de taga sitt behof antingen från Östersjöhamnar eller från Göteborg. Hela bergslagen ligger ju inklämd mellan Hallsbergsbanan och Stora Bergslagsbanan; dess trafik och rörelse gå därför till hamnar vid Östersjön och till hamnar vid Vesterhavet. På dessa kommunikationslinier har den äfven alla sina traditioner och sin framtid byggd. Aldrig fråga bergslagsboarne efter oss småländingar, och varen lika försäkrade om att vi fråga icke ett dugg efter dem — i afseende å samfärdseln menar jag naturligtvis.

Låt för öfrigt banan vara den rakaste, som finnes, till och med så rak som en matematisk linie, icke kan den förändra sin natur, därför att *staten* icke eger den? Icke lär den bli krokig derigenom att någon annan än staten öfvertager henne! I det hänseendet förstår jag sålunda verkligen icke, huru Herr Civilministern kunde påstå, att detta skulle vara ett särskildt bevekande skäl att göra denna jernväg till statsbana.

Vidare yttrade Herr Civilministern, att det fans 402 stationer, som öfver denna bana till andra stationer skulle få en genväg på sju, ända till nio mil. Låt det vara 402 eller till och med 40,200 sådana stationer och låt det vara i stället för 7 å 9 mil 70 eller 90 mils genväg, så gör det aldeles detsamma, ty den fördelen har banan precis lika bra hvem helst som eger den.

Sedermåra kommer det tredje skälet, som äfven lätt berördes af Civilministern, men ännu mera af min ärade granne, Generalen här

*Om inköpande
af Halls-
berg—Motala
—Mjölby
jernväg.
(Forts.)*

Om inköpande
af Halls-
berg—Motala
—Mjölby
jernväg.
(Forts.)

bakom mig, hvilken naturligtvis i tanke på krig och örlig måste fästa särskild vikt vid banans strategiska betydelse. Hvad denna strategiska betydelse angår, veta vi, att hvarje bana, äfven om den ginge till månen, nödvändigt måste hafva en sådan svans efter sig, då för henne fordras statshjelp; men denna strategiska betydelse har banan likaväl i en annans hand, som om den kommer att öfvergå i statens ego.

Vidare framhöll Herr Civilministern, att trafiken på denna bana skulle komma att ökas högst betydligt, om den komme i statens ego, och till bevis härför anförde han, att det nu kostar lika mycket eller till och med mindre att frakta gods från Hallsberg till Mjölby eller tvärtom öfver Katriueholm som att frakta det på ifrågavarande bibana, ehuru lion är nära dubbelt så kort. Härvid får jag dock först och främst erinra derom, att, om Hallsberg—Mjölby-banan öfver Motala skall få nämnda ökade trafik, så måste frakttaxan nedsättas till hälften, och sålunda fordras dubbelt så mycket gods och trafik som nu för att få blott samma inkomst af banan som hittills. Vidare tillåter jag mig fråga, hvarifrån denna ökade trafik skulle tagas? Jo, säger han, från de nuvarande stambanorna? Men hvad skulle staten då vinna derpå? Naturligtvis ingenting. Tvärtom blefve det förlust. Slutligen, för att visa huru god afkastning banan skulle komma att i framtiden gifva, gör Herr Civilministeren en jemförelse med Jönköping—Elmhultsbanan, och sedan han omnämmt, hurusom denna bana under de första åtta åren efter sin anläggning lemnade icke mera i afkastning än 13,000 kronor per bannil, men under de sista sex åren haft sina inkomster nästan fördubblade, drager Herr Civilministern deraf den slutsats, att inkomsterna af Motala—Mjölbybanan också skola fördubblas. Men han glömde dervid att upplysa Kammaren om en sak, som jag skall be att få framhålla. Under de första åren af Jönköping—Elmhultsbanus tillvaro gick det endast en väg mellan Jönköping och Malmö, nemligen förbi Elmhult. Sedan dess hafva vi åter fått Östgötabanen, som för hela den nordliga trafiken in på nyssnämnda bana. Vidare den 14 mil långa Oskarshamn—Nässjöbanan, som för hela sin rayon leder trafiken likaledes in på Jönköping—Elmhultsbanan. Dessutom hafva vi Wexjö—Alfvesta-banan med sina utmynningar till Karlskrona och Kalmar samt slutligen Wieslanda—Karlshamn-banan, så att, med ett ord, tusentals geografiska mil på senare tiden blifvit indragna inom Jönköping—Elmhultsbanans område, och då är det väl icke heller underligt om den börjat gifva betydligt ökade inkomster. Men hvar vill Herr Civilministern finna så många banor sammanbundna med Motala—Mjölby-banan? Skola de kanske komma att dragas från Vettern? Genom hvad jag nu visat torde Herr Civilministerns yttrande om den stora vinst, denna bana skulle tillskynda staten, kunna anses reduceradt till sin rätta halt.

Hvad härefter angår priset på banan, så får jag säga att det är för mig af så underordnad betydelse, att, hade jag icke mina andra principiella betänkligheter mot banans inköpande, det skulle qvitta mig lika, huru mycket banan komme att kosta. Jag skall dock be att få i detta afseende säga att, då man nedprutar köpesumman till

4 millioner kronor, blir dock detta med 5 procents ränta ett vida dyrare pris, än det som motionären föreslagit, eller 5 millioner kronor med 3 procents ränta. Upptages nemligen ett lån på 40 års tid för att amortera köpesumman, så blir ett lån på 4 millioner med 5 procents ränta bortåt 12 millioner dyrare än ett lån på 5 millioner med endast 3 procents ränta. Följaktligen borde vi, om vi ville se på billigheten, föredraga att betala det belopp, som motionären föreslagit. Detta har jag dock endast i förbigående velat påpeka.

För öfrigt ber jag att få fästa uppmärksamheten på hvad en af reservanterne vid Utskottets förslag, Herr Nordenfelt, yttrat om de betydliga utgifter för staten, som skulle blifva en följd af Motala—Mjölby-banans apterande till statsbana, och jag skall dessutom sjelf anföra en omständighet, som förtjenar att härvid tagas i betraktande. Det förhåller sig nemligen så, att de skenor, som inköptes vid banans anläggning, befunnits vara så dåliga, att de dels redan på andra trafikåret måste repareras, och dels på det fjerde året eller 1877 måste till någon del omläggas. Detta gälde dock endast ungefär *en* banmil och följaktligen återstå åtta mil, på hvilka skenorna fortfarande äro af nyssnämnda dåliga beskaffenhet. Häraf kunna Herrarne finna att, då dessa skenor måste ersättas med nya, inköpspriset nog kommer att så småningom höjas. Men allt detta är dock på det hela blott en bagatell. Jag vill emellertid i sammanhang härmed säga, att det billigaste för staten vore att någon annan öfvertog banan. Man talar visserligen om att det skulle vara så förskräckligt om den komme i utländingars händer. För min del ser jag dock ingen våda deri, ty derigenom finge vi utländska penningar in i landet utan att behöfva låna.

En talare nämnde något om den bekymmersamma ställning, hvaruti det bolag skulle befinna sig, som för närvarande eger banan. Jag skall icke, då styrelsen för detta bolag redan varit utsatt för mycket obehag, lägga sten på börda, men vill dock erinra om en sak, som i fjor, då denna fråga förevar till behandling i Första Kammararen, omnämndes af en person, hvilken under de första åren af banans tillvaro var ordförande i bolagets styrelse, nemligen Kammarherren Reuterskiöld. Han omtalade, att han redan år 1873 sökt förmå bolaget att hembjuda banan till staten för anläggningskostnaden. Då var man emellertid ännu så allmänt af den öfvertygelsen, att denna bana var den yppersta i Europa, att bolaget icke ville göra sig af med denna guldgrufva.

Jag öfvergår nu att tala litet om Kammararens ställning till denna fråga. I likhet med flera föregående talare får jag säga, att det är knapt något som under flera år upprört mig så mycket, som att en, två eller tre maktegende inom en kommun kunnat, då det gällt att skuldsätta densamma, icke för stunden utan för långliga tider, öfverrösta en ganska manstark minoritet, och skulle man kunna undandrödja en sådan orättvisa genom att för statens räkning inköpa Motala—Mjölby-banan, skulle jag icke sätta mig deremot. Men här har af flera talare sagts, att samma orättvisa gör sig gällande öfver allt i landet, och i de enskilda jernvägsanläggningarnes historia gifvas flera

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

*Om inköpande
af Halls-
berg—Motala
—Mjölby
jernväg.
(Forts.)*

vida svårare exempel på, huru den stora massan inom kommunerna får gifva vika för de maktegandes intresse, så att Motala kommun i detta hänseende icke torde vara att beklaga så mycket som en mängd andra kommuner. Jag kan dessutom bestyrka hvad representanten från Dalarne nämnde om Motala landskommun, nemligen att den år 1873 vägrade att ingå på ett af en enskild person gjordt anbud, att öfvertaga alla kommunens aktier i banan till pari emot jernvägsobligationer i banan, hvarigenom aktieinnehafvarne skulle komma att förvandlas från ansvarige gäldenärer till oansvarige fordringsegare.

I sammanhang härmed skall jag be att få yttra något om aktieegarnes ansvarighet, och jag skall i detta hänseende vända mig icke blott emot Herr Civilministern, utan äfven och i synnerhet emot representanten från Göteborg, som framhöll det behjertansvärda uti att bolagsordningen för ifrågavarande bolag skulle stå i strid med 1848 års förordning angående aktiebolag, och att således staten har, genom att icke respektera landets lagar, inlockat en hop enskilda personer i ett rättslöshetstillstånd, som börjat blifva odrägligt. Hela detta påstående anser jag sakna all grund. Uti nyssnämnda förordning heter det nemligen, att ingen behöfver ansvara för större belopp än det för hvilket han tecknat sig, så vida icke någon särskildt utfäst sig till större ansvarighet. Och det är just detta, som de första aktie-tecknarne uti detta bolag hafva gjort. Det förhåller sig nemligen så, att, då bolagsstyrelsen vid tiden för bolagets tillkomst hos bankirer här i Stockholm sökte att för bolagets räkning upptaga ett lån, och det visade sig att hela det tecknade aktiekapitalet icke uppgick till mera än 1,200,000 kronor, fingo de till svar att, derest icke detta belopp kunde ökas, det begärda lånet endast på det vilkor kunde beviljas, att aktieegarne förbundo sig till större ansvarighet. Härpå gingo ock de, som tecknat sig såsom aktieegare in, och Kongl. Maj:t har sålunda i 17 § af bolagsordningen endast gifvit laga helgd eller bekräftelse på hvad bolagsmännen förut frivilligt beslutat. Härvid är vidare att märka, att denna ansvarighet, hvartill aktieegarne sålunda sjelfve utfästa sig, icke är solidarisk, såsom somlige talare uppgifvit, utan endast medför förbindelse för dem att ansvara för bolagets skulder, i den mån hvar och en tecknat sig för aktier i bolaget.

Slutligen har man sagt, att denna ansvarighet åstadkommit ett rättslöshetstillstånd, som skulle komma att vålla trassel och rättgångar, och att till förekommande häraf staten nu borde inköpa banan. Nyss sade man att vi, för att godtgöra kommunala orättvisor, borde utgifva penningar, i stället för att gå den rätta vägen genom att ändra lagen om den kommunala rösträtten. Nu heter det att vi, för att förekomma utredning af tvistefrågor, också skola utgifva penningar. För min del får jag dock säga, att jag anser att det vore ofantligt mera nyttigt och helsosamt, om dessa tvistefrågor blefve dragna under domstols pröfning, så att man kunde få veta hvad som uti ifrågavarande hänseende är rätt och icke rätt. Vi hafva tre andra jernvägsbolag i Sverige, hvilkas bolagsordningar ålägga aktieegarne samma ansvarighet, som dem, hvartill aktieegarne uti ifrågavarande bolag äro förbundne, nemligen Pålshoda—Finspångs, Viken—Möckelns-

och Norsholm—Ristens. Intressenterna i dessa företag böra ju äfven få veta hvad som är deras rättigheter och skyldigheter, likasom i allmänhet de, hvilka kunna komma att framdeles inlåta sig på dylika företag, böra hafva klart för sig, hvilka förbindelser de i och med detsamma åtaga sig. Det vore en stor nationalvinst att få dessa frågor utredda, en vinst, från hvilken vi icke böra köpa oss frie med penningar.

Jag skall icke längre upptaga Kammarens tid. Af hvad jag nu yttrat finna herrarne, att jag kommer att rösta för bifall till Utskottets förslag.

Herr *Jöns Rundbäck* instämde med Herr Abr. Rundbäck.

Herr Danielsson: Jag skall börja med att säga, hvad som uttalats af en annan talare, nemligen att det icke torde tjena till mycket att yttra sig i jernvägsfrågor, emedan besluten säkerligen äro fattade på förhand. Jag skall derföre fatta mig helt kort.

En talare på göteborgsbanken framställde i dag för Kammaren en verklig blomstermålning i en syftning, som, enligt hvad vi veta, öfverensstämde med den Gripenstedtska finansläran. Vi hafva tyvärr sett, att den för närvarande icke är mycket lämplig. Han påstod att jernvägarne framgent skulle blifva statens domäner, som kunde gifva vårt land en riklig afkastning. Jag tror, att jernvägarne komma att förstöra vårt lands framtid, ty sedan våra skogar äro huggna, kunna jernvägarne icke längre bära sig:

Jag kunde hafva mycket att säga i detta ämne, men jag skall dock inskränka mig så mycket som möjligt. En ärad representant från den ort, der denna bana är belägen, sade bland annat att de kommuner, som tecknat sig för denna bana, hade blifvit öfverröstade på kommunalstämmorna, och han tillade, att det icke vore staten värdigt, att nu vägra sin mellankomst. Jag vill häremot erinra att sådant inträffar inom Riksdagen dagligen och stundligen och skulle äfven nu inträffa, om Riksdagen beslutade ifrågavarande jernbanas inköpande. Är det Riksdagen värdigt att påtvinga oss, sparsamhetsifrare, ett system, som icke är riktigt? Jag tror, att den ort, som har denna jernväg, har mer nytta af densamma än den stora allmänheten från skilda orter, hvilken man nu vill påtvinga densamma. Jernvägen finnes ju ändå kvar, och då böra ortens invånare hafva mer nytta af densamma än de, som bo på andra aflägsna orter. Dessutom finnas i denna trakt ytterligare två jernbanor, som bekostas af staten. Jag tror således, att de skäl, som anförts för inköp af ifrågavarande jernväg, icke hålla streck.

Då tiden är långt framskriden och ännu många talare begärt ordet, skall jag icke missbruka min yttranderätt, utan inskränker mig till att yrka bifall till Utskottets förslag.

Herr O. B. Olsson: Till hvad flere af de siste talarne yttrat har jag icke något synnerligt tillägg att göra. Jag vill derför icke störa det goda intryck, som deras sakrika anföranden böra hafva gjort på Kammarens ledamöter, utan inskränker mig till att yrka bifall till

Om inköpande
af Halls-
berg—Motala
—Mjölby
jernväg.
(Forts.)

Utskottets förslag. Jag skulle önska, att de talare, som nu få orde. efter mig, också ville fatta sig så kort som möjligt, då intet tal numera kan öfvertygga och Kammarens ledamöter redan på förhand tyckas hafva fattat sina beslut. Derfor, ju förr man kan sluta denna diskussion, dessto bättre.

Herr Sam. Johnson: Jag har begärt ordet endast för att yrka bifall till Utskottets förslag och instämma med den ärade talaren på hallandsbänken, som yttrade, att några skäl numera tjenade till intet, då besluten redan tyckas vara fattade. Och antagligen blir det lika många röster för denna fråga, som det var på förmiddagen för de 3 millionerna. Då vi kunde fatta ett sådant beslut, som ovilkorligen måste uppmuntra skogssköfvingen, oaktadt denna Kammare alltid varit en varm vän af våra skogars bibehållande, skulle det icke så mycket förundra mig, om Kammaren äfven bifölle denna fråga, som är af ännu mer ömmande omständigheter för vissa personer, hvilka oskyldigt blifvit indragna i detta jernvägsföretag.

Jag skall, som sagdt, icke vidare uppehålla tiden utan endast yrka bifall till Utskottets förslag.

Herr Peyron: Då flere af Kammarens ledamöter ansett det lämpligt att uppehålla Kammaren i 60 à 70 minuter, hoppas jag att herrarna vilja lyssna på mig i åtminstone 5 eller 6. Jag ber, att med några få ord få tillkännagifva min ställning till denna fråga. Jag vill då säga, att jag hör till dem, som i regeln med motvilja betrakta hvarje statens hjälp eller ingripande i de enskildas ekonomiska angelägenheter, och fordras således för mig talande skäl för att vika derifrån. Jag hör deremot icke till dem, som synnerligen ömma för hvarken aktieegarne eller obligationsinnehafvarne i Motala—Mjölby-jernväg, ty den, som gifver sig i leken, får leken tåla, och dessa äro tyvärr icke de enda, som i närvarande stund bittert få sota för lättsinigt ingångna förbindelser. Många andre finnas, som med lika mycket skäl skulle kunna anropa staten om bistånd. Jag vet icke heller, om inköpanDET af denna bana skulle i strategiskt hänseende medföra så stora fördelar för staten, ty det förstår jag icke; och jag går så långt, att jag icke ens vet, om förvärfvandet af denna bana i ekonomiskt hänseende kommer att bereda staten några betydande fördelar. Men ett vet jag, och det vet jag så mycket bättre, och det är, att en lång sträcka af vårt land, der denna bana framgår och der förr välstånd och lycka rådde, nu är öfverfull af sorg och bekymmer och der en rättslöshet inträdt, som på ett störande sätt ingriper icke allenast i näringslifvet utan äfven i familjelifvet. Jag är öfvertygad om, att detta tillstånd kommer att fortfara minst ett fjerdedels sekel, såvida ingenting göres för att reda denna olycksaliga härfva. Då jag icke kunnat finna något sätt för en sådan lösning och jag icke heller hört någon annan hafva funnit det, tror jag, att det icke återstår oss någonting annat än att begagna oss af den Alexanderska metoden och hugga af den gordiska knuten. Det är därför, som jag yrkar bifall till Herr Hederstjernas med fleres reservation.

I detta yttrande förenade sig Herr *Arfvedson*.

Herr Granlund: Ja, mine herrar, dessa rop på proposition finner äfven jag utgöra ett bevis på, att I ären otåligen, men I hafven med ganska stort tålmod en längre stund afhört ett par af motsidans talare; och då anhåller jag, såsom representant för den ort, hvarom här närmast är fråga, att äfven få yttra några ord till vederläggande af det skefva i vissa talares yttranden och uppfattning af förhållandena, hvilka icke böra stå obesvarade.

Här har en talare, med anledning af det anförande vi hört från statsrådsbänken, förklarar, att om sådana argumenter anfördes för byggande af en ny jernväg, så skulle han troligen tillstyrka ett sådant förslag, men det nu föreliggande kunde han icke gilla. Men jag hemställer till en hvar, om icke det är bättre att få köpa en redan anlagd och i godt stånd varande jernväg för $\frac{2}{3}$ af dess anläggningskostnad än att bygga en ny, helst när den som denna i så många förhållanden står i samband med hela statsbanesystemet.

Det har sagts, att man icke fäst nog mycket afseende vid Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens afstyrkande förslag; och man har framhållit detta framför Trafikstyrelsens. Men om vi skola i en fråga sådan som denna fästa oss vid officiella utlåtanden, tror jag att här, der man har att bedöma en *trafik-fråga*, Trafikstyrelsen har mer erfarenhet och bör ega mera vitsord än Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Vore det deremot fråga om *byggandet* af en jernväg, då skulle jag för min del vilja sätta mera lit till den senare styrelsens omdöme. Trots allt afstyrkande och trots den mängd siffror, som Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anför emot denna bana, kommer dock styrelsen till ett ganska besynnerligt resultat. Den yttrar på sista sidan: "Styrelsen — som det här icke tillkommer att i denna fråga taga hänsyn till andra än rent ekonomiska skäl, men likväl till fulla erkänner behovet af bolagets understödande från statens sida och som för sin del icke vågar antaga, att de ifrågasatta anordningarne skulle inom kort framkalla en tillräckligt stor och vinstgivande trafik, då dertill erfordras tid för rörelsens naturliga utveckling — anser sig icke kunna i underdånighet tillstyrka inköp för statens räkning af ifrågavarande jernväg, utan håller före, att ett understöd under annan form, vare sig lån eller anslag, till sådant belopp och på sådana vilkor, att bolaget försattes i tillfälle att, utan att betungas af årliga tillskott, fortfarande handhafva banans förvaltning? Ja, det är just fråga om att bolaget skall slippa de årliga tillskotten, hvilka äro orättvisa och outhärdliga. Delegarne i bolaget efterskänka icke allenast hela aktiekapitalet utan äfven 84 procent utbetaldt tillskott. Och enligt den reservation, som föreligger och hvartill jag yrkar bifall, få ju äfven obligationsinnehafvarne efterskänka cirka 1,300,000 kronor. Således har Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i det stora hela med sitt förslag på sätt och vis gått längre, än nu är ifrågasatt, och utan att staten, som nu är föreslaget, skulle bli egare af banan.

Några talare hafva framhållit, att om banan inköpes, så får staten genast börja att reparera densamma. Dessa talare måste icke hafva läst Trafikstyrelsens beräkningar och uppgifter. Der äro in-

Om inköpande
af Halls-
berg—Motala
—Mjölby
jernväg.
(Forts.)

Om inköpande
af Halls-
berg - Motala
— Mjölby
jernväg.
(Forts.)

läggandet af en del nödiga nya skenor, slipers m. m., jemte öfrige erforderliga reparationer upptagna till allenast 330,000 kronor. I den beräkning, som uppgjorts af sakkunnige personer från Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, Trafikstyrelsen, Maskinafdelningen med flera, har banan åsatts ett bestämdt värde af närmast 5,000,000, men vid denna beräkning har *afdrag skett* för berörda 330,000 kronor.

Det har sagts att lån är en farlig sak; och "Gud vet hvart vi komma om vi fortgå" och så vidare, och en ärad talare har i mycket mörka färger skildrat den framtid man går till mötes, om detta system skall fortgå — ja, det kommer an på hvartill man lånar. Men när man tager upp lån för så produktiva ändamål som att uppköpa en jernväg, som kostat 7 och säljes för 4 millioner kronor, liggande i vårt lands bördigaste provins, hemställer jag om icke detta är lika klokt som, hvad vi fortfarande göra, taga upp lån för att bygga nya jernvägar, som kosta 1 million à 1,100,000 kronor per banmil.

Herr Liss Olof Larsson påstod att trafikkomkostnaderna på denna bana stigit högst betydligt under de senare åren. Han måste då icke hafva fäst sig vid uppgifterna för år 1878, hvaraf inhämtas, att minskningen i trafikkostnaden uppgått till mer än 30,000 kronor, under det att nettobehållningen stigit med nära 11,000 kronor. Således håller hans påstående icke streck.

Man har här talat om att man i denna Kammare icke finge vädja till känslan. Det må så vara beträffande rent ekonomiska frågor; men denna fråga får icke betraktas endast ur denna synpunkt. När man ser att hela kommuner fått för detta bolag betala belopp, öfverstigande det tecknade aktiekapitalet med 60 à 80 procent, och en liten obetydlig stad med 1300 à 1400 invånare fått betala öfver 82,000 kronor, då vårt lands största industrietablissemment, hvilket för sin verksamhet är en heder för vårt land och hvilket ger arbete åt flere tusende arbetare, gjort för denna bana en uppoffring af nära 1 million, hvilket ock visat sig högst betänkligt inverka på bolagets ställning, förefaller det mig, som om känsla och billighet skulle fordra, att man behjertar dylika förhållanden, tillkomna på ett sådant sätt, att de af många af de stackars aktieegarne inom kommunerne icke varit förstådda.

Man har under den långa diskussionen angående denna sak bland annat klandrat Regeringen därför att, då frågan om denna banas inlösen af staten först kom på tal, Regeringen icke derom framlagt proposition. Sedan dess hafva förhållandena gestaltat sig helt annorlunda. Det gälde då att betala fem millioner, nu deremot är det endast fråga om fyra millioner och dertill har bolaget nödgats göra cession; således föreligger nu frågan i ett helt annat skick.

Jag vidhåller det yrkande, jag förut haft äran framställa, om bifall till Herr Hederstjernas med fleras reservation.

Herr Sven Andersson: Herr Grefve och Talman, mine Herrar! Då jag i likhet med den föregående talaren anser att det icke skulle leda till något bättre resultat att förlänga denna redan långvariga diskussion, så vill jag inskränka mig till att helt enkelt, på grund af hvad under den nu förda diskussionen förekommit yrka bifall till Ut-

skottets förslag. Mycket vore visserligen att säga i denna viktiga fråga, men då redan så många allvarliga och högst behjertansvärda skäl blifvit af förre talare anförda återstår föga att tillägga.

Jag skulle på det högsta beklaga, om icke hvarje ledamot af denna Kammare satte fäderneslandets väl högre än egna eller enskildas intresse och således röstar jag för bifall till Utskottets förslag, ty ett afslag härå skall otvifvelaktigt draga öfver oss de mest olycksbringande vådor i finansielt hänseende, och derom vill jag icke vara med. Jag yrkar bifall till Utskottets förslag.

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

Herr Harald Eriksson: Då jag, den 34:de talaren i denna fråga, begärde ordet, gjorde jag det icke under förhoppning att kunna framkomma med några nya skäl eller motskäl, utan emedan jag, ehuru jag i allmänhet icke anser mig böra rätta mina vota efter mina kommittenters åsigt, dock i denna fråga ville låta dem veta, på hvilken sida jag står. Detta är anledningen, hvarföre jag på en kort stund vill göra anspråk på Kammarens uppmärksamhet.

En talare fälde från talarestolen några yttranden, som jag är nog lycklig att kunna visa vara alldeles ogrundade. Han sade, bland annat, att några affärsförbindelser sällan egde rum emellan Småland och Örebro län. Detta hans yttrande vågar jag beteckna såsom origtigt och icke grundadt på sanna förhållandet. Såsom disponent för ett jernverk inom Örebro bergslag får jag nämna, att detta verk under flera föregående år hemtat träkol ända från trakten af Wexjö och ännu i denna stund besitter flera så kallade kolbryggor för kols inlastning vid flera småländska jernvägsstationer. Sjelf har jag helt nyligen afsändt flera jernvägs-laster tackjern från min hemort till Lamhults station. Dessa transporter ske, i kraft af samtrafiksöfverenskommelse, öfver Motalabanan, men frakten fördyras ändock derigenom att effekterna icke gå hela vägen på statsbanan; och det märkliga inträffar härvid att till exempel en centner tackjern går för ett öre lägre pris, om den föres till Mjölby på omvägen öfver Katrineholt, än om den föres dit direkte öfver Motala. Vore Motalabanan deremot statens tillhörighet, så skulle frakten för en centner tackjern mellan Örebro och Lamhult efter nu gällande fraktbestämmelser å stambanorna nedgå med 7 öre — en icke obetydlig nedsättning på en slik vara och i sin mån bidragande till en ökad förbindelse mellan Nerike och Småland.

Vi känna alla att vårt lands största mekaniska verkstad är belägen invid Hallsberg—Motala—Mjölbybanan. Jag behöfver icke påpeka af huru stor betydelse banan är för denna verkstad. Den hemtar sina förnämligaste rudimaterier, nemligen tackjern och bessemerjern, från Bångbro i Nerike, hvilket verk i sin ordning hemtar större delen af sitt träkolsbehof ända från Dalarne.

Herr Abraham Rundbäck yttrade vidare, att det vore lika godt om denna bana fölle i engelsmännens hand eller om den blefve statens egendom. Det tror jag icke, och detta yttrande vill jag beteckna såsom i högsta grad *opatriotiskt*. Dessutom vill jag säga, att då man i fråga om frakter har att göra med statsbanorna, man åt-

Om inköpande
af Halls-
berg—Motala
—Mjölby
jernväg.
(Forts.)

minstone vet hvad man har att rätta sig efter. Der är nemligen en viss kontinuitet rådande. Detta är deremot icke förhållandet med de engelska jernvägarne i vårt land. Jag bor i närheten af sådana jernvägar och har derföre erfarenhet om huru ofta trafikförhållandena undergå förändringar och detta ingalunda till trafikanternas förmån. Dessa förändringar äro till stor del beroende af en ofta skeende förändring i styrelsens sammansättning.

För min del har jag många skäl att biträda reservanternas förslag, men jag anser mig icke behöfva framhålla mer än ett och detta är dikteradt af känslan af medlidande för dem som oförskyldt lida. Och såsom ett bevis på att uti frågor sådana som denna känslan af medlidande varit bestämmande vid fattandet af Kamrarnes beslut kan jag, som mycket sysselsatt mig med jernvägsfrågor, åberopa ett exempel från en föregående riksdag. Under den period jag förra gången hade äran att vara medlem af denna Kammare beviljade Riksdagen intressenterna i Nässjö—Oskarshamnsbanan *en skänk* af — *en million kronor*, som skulle utgå så snart banan blefve öppnad för allmän trafik. Motivet till denna frikostighet från Riksdagens sida var icke att söka uti banans behöflighet för statens ändamål, utan här var det *medlidandet*, som talade. Riksdagen ville nemligen genom denna banas bringande till stånd bereda arbetsförtjenst åt en stor befolkning, som var i saknad deraf och dymedelst bidraga till lindrandet af — *nöden i Småland*.

Jag fruktar att jag redan allt för länge upptagit Kammarens tid, och jag slutar derföre med att anbefalla Hallsberg—Motala—Mjölbybanans inköpande i Herrarnes goda minne.

Herr C. Aron Jönsson: Jag skall ställa mig Kammarens uppmaning till efterrättelse och derföre endast i korthet tillkännagifva, att jag kommer att rösta för bifall till Utskottets förslag. — Och hoppas jag att följande talare skola i likhet med mig söka att fatta sig så kort som möjligt.

Herr J. F. Carlsson: De många ropen på proposition föranleda mig till att helt enkelt yrka bifall till Utskottets förslag.

Herr Gustaf Eriksson: Då jag förut i dag haft äran instämman med en talare, utan att angifva några skäl för detta mitt instämmande, ber jag Kammaren godhetsfullt tillåta mig att angifva åtminstone ett par af dessa skäl. Här har mycket talats om att aktiegarne hafva sig sjelfve att skylla, om de ingått lättsinniga förbindelser.

Det är icke för de egentliga aktiegarne såsom sådana, eller för obligationsinnehafvarne, jag talar, utan jag ber att få erinra Kammarerna derom, att den i bolagsordningen inryckta 17:de §, som föreskrifver solidarisk ansvarighet för bolagets delegare, tillämpas icke allenast på dem, som varit fullt medvetna om de förbindelser de iklädt sig, då de tecknat sina aktier, utan äfven på dem, som mot sin vilja, i följd af kommunalstämmans beslut, blifvit tvingade att ikläda sig en sådan ansvarighet. Om de större röstegarne är ingenting att säga, men

i fråga om det stora antal små röstegare, som utgöra den stora massan af befolkningen, anser jag mig böra, å deras vägnar, säga några ord.

En talare från Malmö har med sin stora förmåga att yttra sig och sin lätthet att röra sig med fraser, framställt till Kammarrens besvarande den frågan: hvad skola vi göra med alla dessa enskilda jernvägar? För min del må jag säga, att, om ifrågavarande banas inlösen af staten skulle kunna betraktas såsom ett prejudikat, på grund af hvilket man vore tvungen att inlösa äfven öfriga enskilda jernvägar, så skulle jag icke med min röst vilja bidraga till ett sådant prejudikat, men jag hoppas och tror, att Kammarren har nog moralisk kraft att i hvarje särskildt fall pröfva de skäl, som tala för och emot ett förslag, och derefter rätta sitt votum.

Till de talare, som så ifrigt förfäkta en åsigt motsatt den jag i denna fråga hyser, ber jag att i min ordning få ställa den frågan: hvad gören I, mine Herrar, för att afvärja det onda, som uppstått af den orättvisa, som ligger i de nu gällande bestämmelserna angående den kommunala rösträtten, en orättvisa, som gjort att för närvarande en hel provins, snart sagdt, lider nöd.

Hafva de inflytelserika och tongifvande af denna Kammares ledamöter begagnat all sin kraft och energi för att åstadkomma en ändring i den nuvarande lagstiftningen i det syfte, att alla fingo lika del i den kommunala och politiska rösträtten, och att icke ett fåtal skall kunna genom en orättvis röstskala utöfva våld på flertalet?

Det har äfven af åtskilliga här blifvit taladt om den rättslöshet, som inträdt i ortens förhållanden genom det nuvarande tillståndets införande, och detta är också för mig ett kraftigt motiv att söka undanröjda anledningen till detta tillstånd. Jag hoppas också, att Kongl. Maj:ts regering måtte gå till väga med mera varsamhet än hittills vid stadfästande af dylika bolagsordningar och kommunalstämmobeslut, på det icke de större röstegarne inom kommunen skola kunna mot flertalets vilja bindas vid dylika enskilda angelägenheter, på samma gång jag uppmanar denna Kammares ledamöter att framdeles i de nämnda röstfrågorna hylla rättvisans grundsatser, så att icke sådana orättvisor, som de nu omnämnda, må få komma till stånd. Jag har skäl dertill, emedan jag icke är så sangvinisk som en annan ledamot i Kammarren vid ett föregående tillfälle visade sig vara, utan tror, att penningen icke alltid medför det goda utan äfven och ej sällan ett ondt.

Jag yrkar bifall till Herr Hederstjernas med fleras reservation.

Herr Bäckström: Jag ber endast att få tillkännagifva, att jag yrkar bifall till Utskottets förslag. Jag tror icke att någon skall förtänka mig, som tillhör en ort, som har 70 mil till närmaste jernväg, att jag icke vill vara med om att inköpa för statens räkning ytterligare jernvägar i det södra landet. Hade jag intet annat skäl, skulle det vara tillräckligt för mig att yrka bifall till Utskottets afstyrkande af ett förslag, som enligt mitt förmenande på sidan af grundlagen kommit under Riksdagens behandling.

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

Om inköpande
af Halls-
berg—Motala
—Mjölby
jernväg.
(Forts.)

Herr Bergström instämde med Herr Bäckström.

Herr Gunnar Eriksson: Jag afstår från att vidare yttra mig och vill endast tillkännagifva, att jag yrkar bifall till Utskottets förslag.

Herr A. Svensson i Lösen: Jag skall bedja att få till alla delar instämma i det yttrande Herr Herslow förut i afton afgifvit, och skall för egen del endast tillägga några få ord.

Då frågan om de enskilda bankernas sedlar behandlades, yttrade en inflytelserik medlem af Kammaren, att det var fara, att målsmännen för dessa enskilda banker skulle blifva så mäktige, att de komme att bilda en stat i staten. Första Kammaren har nu ansett rådligt att bifalla det nu förevarande förslaget om inköp af en enskild jernväg, och hvad utgången i denna Kammare kan blifva är icke lätt att säga, ehuru jag tror, att denna Kammare kommer att afslå framställningen, hvarigenom alltså frågan komme att afgöras genom gemensam votering. Då är det som man får se, om de enskilda intressena äro så mäktiga, att man kan hysa farhåga för att de skola bilda en stat i staten. Skulle så vara, då kan man på dem tillämpa skaldens ord: »De mäktige herrar, hur ofta man fann det! Mer tänkte på sig än på fäderneslandet.» Jag yrkar bifall till Utskottets förslag.

Herr Ola Månsson i Jemshög: Att döma efter den diskussion, som både under för- och eftermiddagen egt rum, synes det väl temligen sannolikt, att Utskottets förslag i denna Kammare kommer att bifallas, och vid sådant förhållande skulle jag för min enskilda del icke begärt ordet i frågan, derest icke särskilda omständigheter under diskussionen förekommit, som dertill gifva mig anledning. Det har nemligen visat sig, att i denna fråga mäktiga ortintressen innästlat sig i den svenska Riksdagen. För att freda mitt namn, måste jag då öppet uttala, att jag icke vill vara med om att bifalla ett så hänsynslöst förslag som detta är. Må vi besinna, att detta förslag genom en bakport inkommit i Första Kammaren, der det också med detsamma bifallits. Man kan verkligen undra öfver huru något dylikt kunnat ske. Bifaller nu också denna Kammare förslaget, må jag uppriktigt säga, att vi lefva i ett tidehvarf, som är för svenska Riksdagen ganska betänkligt. För min del har jag alltid ansett, att hvarje representant borde representera hela svenska folket, men icke egna intressen. Jag lägger eder, östgötar, på hjertat att icke låta edra egna intressen i denna fråga uedtynga vågskålen; jag tror, att I derigenom fören frågan in på ett fält, dit kanske i en framtid vi skulle önska oss icke hafva kommit.

Jag skall emelleltid ställa mig uppmaningen att yttra mig kort till efterrättelse och slutar med att yrka bifall till Utskottets afstyrkande förslag.

Herr P. Larsson: Jag vill blott tillkännagifva, att jag kommer att rösta för bifall till Utskottets förslag.

Herr Johan Jönsson: Under den sakrika diskussion, som här egt rum, har jag stadgat min öfvertygelse i denna fråga, hvilken i korthet är, att jag, med hufvudsakligt instämmande i hvad Herr Abraham Rundbäck yttrat, yrkar bifall till Utskottets förslag.

*Om inköpare
af Halls-
berg—Motala
—Mjölby
jernväg.
(Forts.)*

Grefve Björnstjerna: Det är några yttranden af ett par representanter på blekingebänken, som uppkallat mig. Jag finner det ganska naturligt, att man har olika tankar i en så vigtig sak, men jag finner det minst sagdt ganska besynnerligt, att man beskyller motståndarne att endast tänka på enskilda intressen, ja att icke vara fosterlandsvänner. Jag vet icke, att jag har något enskildt intresse i denna sak, och anser mig vara minst sagdt en lika god fosterlandsvän som desse herrar. Jag förbehåller mig således, att man här icke framkommer med sådana oparlamentariska beskyllningar.

Tiden är långt framskriden. Jag vill därför icke besvara åtskilliga här fälda yttranden, endast det vill jag säga, att om man än kan tvista om behovet af denna bana, förstår jag dock icke att, då banan finnes, man anser det ligkiltigt, om den är i statens eller enskildes, måhända utländingars händer. Hvad särskildt vigten af denna bana i militäriskt hänseende beträffar, är det gifvet, att om den kommer i ett enskildt bolags hand, kan man icke veta, hvarken huru den skötes eller underhålles, hvarken huru dess öfverbyggnad är beskaffad eller huru stor dess materiel är. Det kan då lätt hända, att när banan behöfves, är den icke i det tillstånd, att den kan begagnas. Jag yrkar fortfarande bifall till reservanternes förslag.

Herr Asklöf: Jag ber att få yrka bifall till Utskottets förslag.

Herr A. Fr. Petersson: Jag vill endast tillkännagifva, att jag kommer att rösta för bifall till Utskottets förslag.

Herr Jöns Persson: Jag ber blott att få tillkännagifva att jag kommer att rösta för bifall till Utskottets förslag.

Herr J. Jonasson i Rassebygd: Herr Talman! Jag ber att få instämma med Herr Jöns Persson.

Herr Örvall: Äfven med fara att blifva ansedd för en fosterlandets ovän, ber jag att få nämna, att jag kommer att rösta för bifall till reservanternes förslag.

Herr A. Börjesson: Jag ber att få till protokollet antecknad, att jag kommer att rösta för bifall till Utskottets förslag.

Herr Magni: Jag ber att få gifva tillkänna, att jag kommer att rösta för bifall till Utskottets förslag.

Herr Axell: Jag ber blott att få till protokollet antecknad, att jag kommer att rösta för bifall till reservanternes förslag.

Om inköpande
af Halls-
berg—Motala
—Mjölby
jernväg.
(Forts.)

Herr Giöbel: Jag ber att få tillkännagifva, att jag kommer att rösta för reservanternes förslag. Jag hade äfven tänkt, att en talare till från nerikesbänken borde uttala några ord för att bemöta yttrandena af dels en talare från Malmö och dels en från Wexiö, hvilka så talangfullt fört deras talan, som här varit emot min åsigt. Representanten från Malmö sade, att han för sin del icke kunde vara med om att taga från sparsamma och besinningsfulla medborgare för att godtgöra de missgrepp, som andra låtit komma sig till last, då de kastat sig in i dessa företag; men om staten inlåter sig på en för sig fördelaktig och nödig affär, så är väl sådant icke att betrakta från en sådan synpunkt, som den häröfvan af den ärade talaren från malmöbänken angifna. Det förefaller mig besynnerligt, att man här så mycket strider mot inköpet af denna bana, då det dock bör för hvar och en vara klart, att man förr eller senare måste förena densamma med stambanenätet, ty den har en sträckning, som gör att dess inköpande icke kan åsidosättas för någon längre framtid. Jag ser saken i och för sig sjelf, och jag hyser icke någon farhåga för att häri ligger ett prejudikat. Jag ber att få till protokollet antecknad, att, då jag instämmer i deras åsigt, som önska bifall till reservanternes förslag, jag dervid fritager mig och anser mig fri från att hafva deltagit i ett beslut, som under några förhållanden kan betraktas som ett prejudikat för att staten skulle inlösa andra enskilda jernvägar; enär det är min bestämda öfvertygelse, att det icke finnes någon annan bana af dem, som hittills blifvit byggda, som kan ställas i paritet med denna, med afseende på lämpligheten att inköpas för statens räkning. Herrarnes tålmod har redan blifvit satt på ett så hårdt prof, att jag icke vidare skall taga detsamma i anspråk. Jag ber emellertid att få instämma med dem, som yrka bifall till reservanternes förslag.

Herr C. A. Larsson: Jag ber att i en talares på skånebänken minne få återföra en händelse, som inträffade under min första riksdagstid i bondeståndet. Det var, då det föreslogs, att man skulle lemna medel till byggande af fem jernbanor i Skåne på en gång, en stambana och fyra bibanor. Jag var då den ende från Östergötland, som yttrade mig bestämdt mot en så hastig utveckling af bibanenätet i Skåne, och jag sade, att jag förutsåg att, när Skåne blifvit försejt med jernvägar till hvarje stad eller nästan hvarje by, vi då skulle få skåningarne till motståndare för vårt intresse att få jernvägar i Östergötland, men då försäkrade samtliga skåningarne i bondeståndet att så icke skulle komma att inträffa, utan att, när det blefve fråga om att bygga jernvägar i Östergötland, vi kunde vara öfvertygade, att vi då skulle få det understöd vi önskade. Min förutsägelse har äfven nu blifvit bekräftad, ity att icke en enda skåning uppstått och understödt inköpandet af denna bana.

En talare på wexiöbänken klagade öfver de svårigheter, hvilka skulle uppstå, om man beviljade allt för stora anslag, men vid de många tillfällen, då fråga varit om att anslå millioner till löner och liknande ändamål, som på långt när icke hafva den produktiva kraft som en jernväg, har jag icke hört honom framkomma med något ytt-

rande i afsigt att försöka hålla anslagsgifvaren tillbaka. Då jag icke inom Kammaren vunnit något understöd för min plan att tillvinna staten denna bana utan någon uppoffring, hafva herrarne derigenom tvungit mig att äfven förena mig i den reservation, som af Herr Hederstjerna m. fl. ledamöter i Första Kammaren blifvit afgifven.

*Om inköpande
af Halls-
berg—Motala
—Mjölby
jernväg.
(Forts.)*

Herr Nils Nilsson: Jag skall bedja att få tillkännagifva, att jag röstar för bifall till Utskottets förslag.

Herr J. Andersson i Knarrevik: Äfven jag yrkar bifall till Utskottets hemställan i denna punkt

Herr Anders Persson: Jag hade icke tänkt begära ordet i denna fråga, men då yttrandena mot slutet närmat sig till öppen omröstning, anser jag mig böra tillkännagifva min mening i frågan, som är att jag kommer att rösta för bifall till Utskottets förslag.

Med anledning af hvad Herr C. A. Larsson yttrat, ber jag dessutom att få bemärka, att Skåne icke eger mer än 12 mil stambana, under det att samma landskap betalar mellan en sjundedel och en åttendedel af hela Sveriges bevillning. I afseende på stambanans längd tror jag emellertid att Östergötland är lyckligare lottadt än Skåne.

Sedan öfverläggningen härmed förklarats slutad, upptog Herr Talmannen först det yrkande, som blifvit framställt af Herr Liss Olof Larsson, och som afsåg att den förevarande punkten skulle läggas till handlingarne; och efter att hafva låtit uppläsa första stycket i 59 § Riksdagsordningen, förklarade Herr Talmannen, det han, med afseende å innehållet af nämnda grundlagsstadgande, funne sig förhindrad framställa proposition å Herr Liss Olof Larssons ofvanberörda yrkande.

Derpå gaf Herr Talmannen propositioner, enligt de öfriga meningar som förekommit, dels på bifall till Utskottets hemställan och dels på afslag derå samt bifall i stället till det förslag, Herr Hederstjerna i sin vid punkten fogade reservation framställt; och fann Herr Talmannen den förra propositionen vara med öfvervägande ja besvarad. Votering blef begärd, hvadan en omröstningsproposition af följande lydelse uppsattes, justerades och anslogs:

Den, som bifaller hvad Stats-Utskottet hemställt i 4:de punkten af Utlåtandet N:o 46, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner nej, har Kammaren, med afslag å Utskottets förevarande

Om inköpande
af Holls-
berg—Motala
—Mjölby
jernväg.
(Forts.)

hemställan, antagit det förslag. som uti den af Herr Hederstjerna med flere emot samma hemställan afgifna, vid Utlåtandet fogade reservation framstälts.

Omröstningen, i vanlig ordning företagen, visade 118 ja mot 71 nej; och hade alltså Utskottets hemställan bifallits.

Punkten 5:

Bifölls.

§ 2.

Justerades protokollsutdrag.

§ 3.

Till bordläggning anmälades:

Konstitutions-Utskottets Utlåtande N:o 8, i anledning af väckt motion om ändring af 30 § Regeringsformen; samt

Första Kammarens Protokolls-Utdrag N:o 133, med delgifvande af Kammarens beslut öfver dess Tillfälliga Utskotts Utlåtande N:o 4, i anledning af väckt motion om aflåtande af underdånig skrifvelse till Kongl. Maj:t med anhållan om utarbetande af särskilda läroplaner för den klassiska och den reala linien vid rikets allmänna läroverk.

På framställning af Herr vice Talmannen *Wijk* beslöts, att dessa ärenden skulle uppföras främst å föredragningslistan för nästa sammanträde.

Kammarens ledamöter åtskildes kl. $\frac{3}{4}$ 11 e. m.

In fidem
H. A. Kolmodin.