

N:o 28.

Ank. till Riksd. Kansli den 7 April 1880, kl. 5 e. m.

Utlåtande, med anledning af väckta motioner om försträckningar åt enskilda jernvägsbolag samt om beviljande af räntegaranti för amorteringsobligationer, utfärdade af svenska jernvägsaktiebolag.

(R. A.)

I en inom Första Kammaren väckt och till Stats-Utskottet remitterad motion (N:o 43) har Herr C. A. Mannerskantz föreslagit, att Riksdagen måtte bemyndiga Riksgäldskontoret att emot stäld fullgod säkerhet uti — i förhållande till deras beräknade årliga medelafkastning till bestämdt värde uppskattade — jernvägsanläggningar, men inom ett belopp, som för hvarje jernväg icke finge öfverstiga hälften af dess hela anläggningskostnad, antingen lemna direkt försträckning till enskilda jernvägsbolag, eller ock belåna, inköpa eller garantera af sådana bolag utgifna obligationer, hvori nyssnämnda slags säkerhet blifvit förskrifven, samt att för det sålunda angifna ändamål använda ett belopp af högst 17 millioner, som genom upplåning inom eller utom landet borde anskaffas, med bibehållande i öfrigt af de villkor och den form, som vid förra riksdagen för försträckningar ifrån den då bildade jernvägshypoteksfonden bestämdes.

Vidare har Herr A. O. Wallenberg i en inom Första Kammaren väckt och till Stats-Utskottet remitterad motion (N:o 31) föreslagit, att Riksdagen behagade för sin del besluta, att öfverlemna till Kongl. Maj:t att i de fall, han funne lämpligt, för en tid af högst tjugu år bevilja räntegaranti för amorteringsobligationer, utfärdade af de svenska jern-

vägsaktiebolag, som derom gjorde underdånig anhållan; och borde bland villkoren, som Kongl. Maj:t skulle ega att närmare bestämma, ingå:

a) att räntegarantien för hvarje år begränsades till skillnaden mellan jernvägens nettobehållning af trafiken och jernvägsbolagets uti obligationerna förskrifna ränta till högst fem procent;

b) att så väl jernvägsaktiebolaget som obligationsinnehafvarne tillerkände staten, för dess med anledning af räntegarantien gjorda utlägg, första in-teckning i jernvägen såsom säkerhet framför redan upptagna obligationslån; hvaremot staten icke skulle beräkna ränta på sina utlägg i och för den lemnade garantien;

c) att det eller de jernvägsaktiebolag, som komme i åtnjutande af denna fördel, skulle vara underkastade den särskilda kontroll å trafiken, som Kongl. Maj:t kunde finna nödig, och skulle jemväl förbehållas Kongl. Maj:t rättighet att, med jernvägsaktiebolagets uteslutande under den tid räntegarantien fortfore, genom Kongl. Trafikstyrelsen låta besörja trafiken å sådan jernväg; och skulle

d) till bestridande af kostnaderna för ifrågakommande utgifter med anledning af den räntegaranti, Kongl. Maj:t kunde finna för godt att bevilja, Riksdagen bemyndiga Riksgäldskontoret att såsom tillfälligt lån mot obligationer på fem och tio år upptaga och på Kongl. Maj:ts requisition tillhandahålla erforderliga belopp.

Beträffande de motiv, motionärerne för berörda förslag anfört, tillåter sig Utskottet att hänvisa till motionerna.

Då dessa motioner hafva ett gemensamt syfte och i dem båda föreslås räntegaranti å enskilda jernvägsbolags obligationer, har Utskottet ansett dem böra i ett sammanhang behandlas.

Äfven vid sistlidne års riksdag väcktes af samma motionärer liknande förslag. I sitt öfver dem afgifna utlåtande (N:o 46, sid. 22) yttrade Utskottet, att, då Utskottet, med tillstyrkande af Kongl. Maj:ts förslag om bildande af en jernvägshypoteksfond, föreslagit vidtagande af en åtgärd, hvarigenom den allmänna rörelsen komme att underlättas och det till grund för motionerna liggande syfte således i väsentlig mån uppnås, följde redan häraf, att Utskottet saknade skäl att tillika förorda bifall till berörda motioner. Härtill komme, att de af motionärerne framlagda förslag vore synnerligen vidtgående, nästan helt och hållet saknade nödig utredning och långt ifrån innebure någon visshet, att deras genomförande kunde utan ganska stora äfventyr och uppoffringar för staten ega rum. Genomförandet af förslaget om en räntegaranti skulle tvifvelsutan bidra att betydligt höja värdet af de jernvägsobligationer, å hvilka enligt detsamma ränta för en lång tid blefve af staten garanterad, men jemväl i en för det dåvarande knappt beräkne-

lig grad öka statens af skattemedel utgående, redan stora utgifter; hvar-till komme att äfven i andra afseenden verkningarne af ett bifall till berörda förslag, i det skick hvari frågan förelåg, ej kunde beräknas.

Utskottets sålunda uttalade åsikter vunno Riksdagens bifall, och om förhållandena sedermera undergått förändring, torde detta åtminstone ej hafva skett i en sådan rigtning, som mera nu än under sistlidna år påkallar bifall till de väckta motionerna. Då dessa förslag vid sistlidne riksdag förkastades, skedde detta hufvudsakligen därför att den enda synpunkt, hvarur Riksdagen ansåg frågan kunna och böra betraktas, var den *allmänna rörelsens*. Häraf härrörde den form, Riksdagen gaf åt sitt beslut om bildande af en jernvägshypoteksfond och Utskottet kan ingalunda tillstyrka Riksdagen att öfvergifva detta åskådningssätt för att i stället inslå på en bana, som, till förmån för åtskilliga enskilda personer och bolag, inleder staten i förvecklingar, hvilkas följder ej kunna beräknas. Den allmänna rörelsen torde numera så mycket mindre påkalla nya åtgärder från statens sida, som brist på rörelse-medel ingalunda förefinnes, under det å andra sidan just statens egen ställning måste mana till varsamhet och ingalunda inbjuder till bifallande af de väckta förslagen.

Om det alltid måste vara af synnerlig vigt att staten undviker all inblandning i enskilda angelägenheter, lär ett afvikande från denna grundsats allra minst böra ifrågakomma, då konsekvenserna af en dylik inblandning kunna blifva ganska omfattande och med stora uppoffringar förenade samt då en dylik inblandning ej heller kan ur något den *allmänna rörelsens* behof härledas.

I förhållande till enskilda jernvägsföretag har staten hitintills, och med rätta, begränsat sitt understöd derhän, att staten med anslag eller lån befrämjat anläggande eller fullbordande af sådana enskilda banor, hvilkas byggande staten funnit vara af allmän vigt. Att dervid ingalunda förfarits med njugghet, utvisas deraf, att statens fordringar för i dylikt afseende från Riksgäldskontoret utgifna låneunderstöd vid 1879 års slut utgjorde ej mindre än 33,785,844 kronor 83 öre. En väsentlig skilnad förefinnes mellan dylika statens åtgärder och en mellankomst, som afsåge och ledde dertill att, på de skattdragandes bekostnad, det vill säga med uppoffring af *allas* berättigade intressen, ett antal enskilde tillgodosåges, som af egen fri vilja ingått i företag eller iklädt sig förbindelser, der det berott uteslutande på dem sjelfva att beräkna den risk de löpte, den uppoffring hvartill de voro villiga, och hvarvid de alldeles icke haft någon anledning att vänta ett statens ingripande till deras förmån.

Nu anföres visserligen från motionärernes sida, att statens under-

stöd skulle lemnas endast på sådant sätt, att staten betryggades mot förlust; men äfven om så vore — hvilket dock ej lär kunna med säkerhet antagas blifva händelsen — torde det obestridligen ligga en synnerlig vikt derpå, att statens upplåning och statens mellankomst medgifvas endast för befrämjande af statsändamål.

Utskottet hemställer,

1:o.

att Herr Mannerskantz' ifrågavarande motion ej må till någon Riksdagens åtgärd föranleda; och

2:o.

att Herr Wallenbergs ifrågavarande motion ej må af Riksdagen bifallas.

Stockholm den 5 April 1880.

På Stats-Utskottets vägnar:

CARL EKMAN.

Reservationer:

1:o af Herrar *C. Ekman, L. M. Nordenfelt, C. M. Hammar* och *K. O. Ljungqvist*, hvilka ansett, att Utskottets yttrande och förslag bort hafva följande lydelse och innehåll:

“Utskottet får till en början i minnet återkalla, att sistlidne års Riksdag för att bereda tillfälle till belåning på drägliga villkor af jernvägsbolags obligationer och skuldförbindelser och derigenom lätta det tryck, dessa utöfva på den allmänna rörelsen, beslöt bildande af en fond å 23,000,000 kronor samt att från denna fond, hvars utlåning enligt sistlidna års Riksdags beslut den 1 Juni innevarande år kom-

mer att upphöra, utgått lån till belopp af endast omkring 6,500,000 kronor. Då man, till öfvervinnande af de olägenheter för näringslivet, som uppkommit derigenom, att allt för stora kapital fastlästs vid de enskilda jernvägsanläggningarne, beslutar bilda en jernvägshypoteks-fond af det slag, som den nyss omförmälda och bestämmer beloppet af denna fond till högst 23 millioner, men fonden i sjelfva verket icke uppnår högre belopp än omkring 6½ millioner, så synes obestriddt att ett af två fall måste vara för handen: *antingen* har man öfverskattat storleken af den olägenhet, man velat afhjelpa, *eller* har man för detta afhjelpande valt en väg, som icke ledt till det åsyftade målet eller åtminstone icke varit den enda, som borde leda till samma mål.

Svårigen lär kunna sägas, att den antydda olägenheten varit öfverskattad. De anseliga summor, som vid 1878 års slut voro nedlagda i enskilda jernvägar, hafva under 1879 ytterligare ökats och ännu äro dylika jernvägar under byggnad, hvilkas utförande beslutats under den tidsperiod, då de alltför stora kapitalen fastlästes. Enligt uppgift i nu under tryckning varande »Allmän svensk jernvägsstatistik» förhåller sig saken så, att med frånräkning af det belopp, hvarmed den under året af staten inköpta Hallsberg—Motala—Mjölby jernväg tillförening ingick i den bundna kapitalsumman, ökningen under 1879 kan uppskattas till högst 18,400,000 kronor och att, då till sammanräknade byggnadskapitalet lägges det kapital, som bundits i de för trafikens bedrivande nödiga förlag, äfvensom den penningekostnad eller den kapitalrabatt, som varit förknippad med anskaffningen af upplånta medel, men utan afseende på de sväfvande skulderna, det vid 1879 års slut i enskilda, *trafikerade* jernvägar bundna kapital kan anslås till ett minimum af 226 millioner kronor. Härvid bör dock tagas i särskildt öfvervägande, huruvida hela detta belopp kan anses draget ur den inhemska penningrörelsen. En del af samma belopp motsvaras nemligen af statsbidrag, lån eller skänk, hvilka bidrag väl för det mesta representera i utlandet upplånta medel, och en annan del motsvaras af de utländska kapital, hvarmed några få bland de enskilda jernvägarne hufvudsakligen utförts. Men deremot bör å andra sidan ihåggas, att i totalbeloppet, 226 millioner kronor, ingå hvarken de medel, som äro bundna i nu under byggnad varande banor, ej heller bolagens sväfvande skulder, hvilka, enligt chefens för Finansdepartementet uppgift till statsrådsprotokollet den 24 Februari 1879, utgjorde, för de under perioden 1870—1878 tillkomna jernvägarne, omkring 11,5 millioner, ett belopp, som säkerligen icke minskats under det sist förflutna året. Vågas de till hvardera sidan hänförliga beloppen mot hvarandra, så torde måhända kunna sägas, att det ur den inhemska

penningarörelsen dragna belopp är något mindre än det såsom bundet angifna totalbeloppet, men i alla fall, och med hänsyn dertill att det ojemförligt största fastläsandet skett under senast förflutna tioårsperiod, står det qvar, att under denna period, till förmån för anläggning af enskilda jernvägar, fästats ett kapital af inemot 200 millioner kronor, eller i medeltal inemot 20 millioner om året, hvilka medel icke återkomma i den allmänna rörelsen, annat än i den mån netto-behållningarne å jernvägstrafiken motsvara räntor och amorteringar å skulder samt utdelningar å aktiekapitalen.

Alltså då man genom bildandet af jernvägshypoteksfonden ville, till förmån för näringslivet utanför jernvägarne, införa 23 millioner i allmänna rörelsen, så betydde detta detsamma som att man i denna rörelse ville återföra omkring en *tiondedel* af det fastlästa kapitalet, hvilket icke torde böra anses som ett öfverskattande af den olägenhet man ville afhjelpa.

Det återstår derföre att se, huruvida icke det åsyftade målet kunde fullständigare, än som skett, vinnas, derest man beträdde, förutom den redan valda vägen, äfven en annan. En sådan väg är icke svår att finna. Det är den af staten mångfaldiga gånger tillförene och med framgång följda, eller lån till sjelfva jernvägsbolagen. Ser man noga till hvar den grund är till finnandes, hvarpå staten bör bygga sitt uppträdande i frågor af nu föreliggande art, fäster man tilbörlig vikt vid de gemensamma intressen, som förena statens jernvägar med de enskilda, och vid nödvändigheten att dessa senare kunna, fria från ekonomiska faror, hålla sin transportförmåga vid makt, till utförande af det arbete i det allmännas tjänst, hvilket de tillsammans med statsbanorna hafva till uppgift, och ställer man den allmänna samfärdselns ostörda och väl ordnade gång såsom ett mål att eftersträfvä, icke mindre viktigt, än penningarörelsens underlåtande, så synes den antydda vägen erbjuda fördelar, som det kan vara skäl för staten att taga vara på, allt under förutsättning att sådana lånevilkor uppställas, att statens säkerhet icke varder äfventyrad.

Jernvägarne måste lefva af sin trafik. Denna åter kan icke frodas och växa till, annat än i bredd med välbefinnandet och utvecklingen hos det näringslif, som rör sig utanför dessa vägar. Men detta lif hämmas af de till ett oproportionerligt mått i jernvägsföretagen bundna kapital. För stora kapital äro nedlagda i jernvägarne och för små i de näringslivets öfriga grenar, som med trafik skola förse dessa vägar. Att nu genom statslån på drägliga villkor sätta jernvägsbolagen i stånd att befria sig från sina sväfvande och för öfrigt

mest tryckande skulder och dymedelst förflytta häremot svarande medel från jernvägarne till de näringsgrenar, der trafikledningarne äro att finna, det betyder icke blott att med återställande af en bruten jemnvigt höja näringslifvet i allmänhet, det betyder på samma gång att höja jernvägarnes transportförmåga och trafikrörelse, det vill säga detsamma som att stärka just den grund, som ovilkorligen är den enda, hvarpå en betryggad ekonomisk ställning för jernvägarne kan hvila.

Den nu föreslagna vägen synes derföre leda till ett mål af vida större betydelse än det man från början föresatt sig, och detta på en metod som rättvisligen må kallas sund och staten värdig, och det torde vara öfverflödigt tillägga, att, då man vid sidan af ett i allmänhet stegradt näringslif höjer de enskilda jernvägarnes trafikrörelse, så fyller man på samma gång källorna till rörelsen å statens egna jernvägar, med ett ord, man befordrar det allmännas bästa.

I afseende å jernvägsbolagens ställning till sina fordringsegare är det att beklaga, att en lag om inteckning i jernväg icke förefans vid den tid, då de ansenliga jernvägsanläggningar kommo till stånd, hvilka nu binda de stora kapitalen. Men äfven om en dylik lag numera blefve utfärdad, skulle svårigheter möta för staten, att såsom säkerhet för i fråga varande lån erhålla den första inteckningen, enär sådant skulle förutsätta, att de obligationshafvare, hvilka på grund af aftal eljest komme att för sina fordringar med sådan inteckning förnötjas, läte dem tillkommande inteckningssäkerhet postponeras. Den frågan bör alltså uppställas, huruvida garantier af annat slag än inteckning, men i afseende å tryggheten jemförliga med detta senare slag kunna beredas. Vid besvarandet af denna fråga anmärkes till en början, att de enskilda jernvägsanläggningarne i allmänhet kommit till stånd med för små aktiekapital och att deras lån stälts på för hastig amortering.

Att öka aktiekapitalen vore derföre en åtgärd som enklast och säkrast ledde till konsolidering af den ekonomiska ställningen, men det torde icke behöfva sägas, att en dylik åtgärd i de flesta fall vore svår att genomföra, bland annat derföre, att man hyser för litet förtroende till möjligheten att, lemnad helt och hållet åt egna krafter, gå i land med den uppgift man föresatt sig, och hellre eftersätter vidmakthållandet af jernvägens förmåga att uppfylla sin bestämmelse, än vedervågar att ånyo binda kapital, som, derest det nya aktiekapitalet icke kunde bringas till ett opåräknadt stort belopp, icke skulle medföra den åsyftade konsolideringen.

Helt annat vore förhållandet, om staten, genom att biträda med

sin kredit, uppmuntrade de i jernvägsanläggningen intresserade till ansträngningar för bildandet af nytt aktiekapital. Staten kunde dervid, utgående från medeltalet af de nettobehållningar, som under redan tilländalupen trafiktid årligen uppkommit, samt beräknande det maximum af skuldsumma som finge förefinnas, för att räntan och amorteringen derå betäcktes af nämnda medeltal, bestämma det nya aktiekapitalets storlek sålunda, att förut befintliga skulder kunde reduceras och den återstående skuldsumman, skulden till staten inräknad, icke öfverstege nyss nämnda maximum och att nödigt förlagskapital derjemte bereddes, på det att bolaget icke för det nödiga förlagets skull måste ingå i nya skuldförbindelser.

Vidare borde staten förbehålla sig, att Kongl. Maj:t egde insätta en ledamot i bolagsstyrelsen och utse en revisor att deltaga i granskningen af bolagets förvaltning och räkenskaper äfvensom att bolaget i öfrigt skulle vara underkastadt alla de villkor och kontroller, som Kongl. Maj:t till bibehållande af statens säkerhet för det utgifna lånet pröfvade nödiga.

Beträffande villkoren för amorteringen är en vigtig omständighet att taga i betraktande, nemligen den, att i många fall en ganska dryg tid kommer att åtgå innan trafiken vunnit det omfång och den stadga, att deraf betingade nettobehållningar tillåta en regelbunden utbetalning af räntor och amorteringar och att i dessa fall ingen låneförsträckning uppfyller sitt ändamål, som icke medgifver att, under ett visst antal år, densamma får åtnjutas utan skyldighet till amortering. Ett dylikt uppskof med påbörjandet af amorteringen är naturligtvis mer nödvändigt för den ena jernvägen än för den andra, men med hänsyn till såväl de jämförelsevis ringa inkomster, en jernväg i de flesta fall har att påräkna under den första tioårsperioden af sin tillvaro, som graden af den tillväxt i trafik, som i allmänhet förekommer, synes det vara ändamålsenligt att ifrågavarande uppskof kan, derest Kongl. Maj:t så skulle pröfva nödigt, utsträckas till tio år.

I anledning af det missförhållande mellan anläggningskostnad och nettoinkomster, som antagligen egde rum vid den jernväg, hvarifrån låneansökan vore att förvänta, torde, vid bestämmande af ett låns storlek, afseende böra fästas icke blott, såsom vanligen sker, vid anläggningskostnaden, utan derjemte vid de årliga netto-inkomsterna, samt föreskrifvas, att lånebeloppet icke finge öfverstiga hälften af den förra och ej heller det belopp som uppkomme, då medeltalet af de senare kapitaliserades efter en räntefot af 5 för hundra, hvarjemte billigheten synes fordra att, om bolaget redan erhållit statsunderstöd, vare sig i

form af lån eller anslag, beloppet af sådant understöd borde afdragas från det belopp, som eljest blefve det högsta.

En försigtighetsåtgärd från statens sida borde äfven vara den, att bolaget icke finge utan Kongl. Maj:ts tillstånd ikläda sig ny skuld, utan att statens säkerhet för utgifvet lån vore på grund af lag om in-teckning i jernväg bevarad, från hvilken bestämmelse dock undantag nödvändigtvis måste göras i fråga om den löpande driftkostnaden.

Då, såsom ofvan förutsatts, konsolideringen af bolagets ställning skulle byggas, bland annat, derpå, att årliga annuiteter betäcktes af endast så pass stora belopp, som motsvarade årliga medelnettobehållningen *före* lånets utbekommande, men, till följd af trafikens enligt naturliga lagar skeende tillväxt, nettobehållningarne, öfver hufvud taget, årligen måste stiga, så synes det obestriddligt, att äfven statens säkerhet efter hand måste tillväxa, och att denna säkerhet i sjelfva verket måste blifva lika betryggande som den på in-teckning hvilande, ja, till och med hade en fördel framför det senare slaget derutinnan, att någon tvångsförsäljning af jernvägen icke borde kunna ifrågakomma, hvilket deremot kunde inträffa med en sådan jernväg, hvari staten hade in-teckning, hvilket åter kunde nödga staten att inköpa en jernväg, som icke stode i samband med statsbanorna eller uppfylde dessas egentliga ändamål, att vara stambanor.

Det är sant, att genom nu ifrågasatta åtgärder kapital skulle ånyo bindas, men om detta, under nuvarande omständigheter, kunde an-ses som en olägenhet för den allmänna penningarörelsen, så kunde å andra sidan med fog sägas, att kursen å de konsoliderade bolagens obligationer blefve fastare och att begärliga bytesmedel sålunda in-komme i penningemarknaden. Men framför allt betvingades den osä-kerhet inom affärslifvet, som ännu måste vara rådande till följd af många jernvägsbolags sväfvande ställning, och trygghet vunnes, att den allmänna samfärdseln icke stördes genom bolagens oförmåga att på tillfredsställande sätt uppfylla sina förbindelser mot denna sam-färdsel.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt, föreslår Utskottet,

1:o

att Herr Mannerskantz' motion må på det sätt bifallas, att Riksdagen ställer till Kongl. Maj:ts för-fogande det belopp, som den 1 Juni 1880 återstår obegagnadt af den vid 1879 års riksdag beslutade

jernvägshypoteksfond å 23,000,000 kronor, att utlemnas såsom amorteringslån till enskilda jernvägsbolag, hvilka derom göra ansökan före den 1:sta Juni 1881 och vid tidpunkten för sådan ansökan trafikerat sin jernväg i minst 3 år, allt enligt nedanstående grunder:

a) Lånebeloppet får icke öfverstiga hälften af bokförda anläggningskostnaden, enligt räkenskap, som Kongl. Maj:t godkänt, icke heller det belopp, som uppkommer, då medeltalet af bolagets årliga nettoinkomster från jernvägstrafiken under föregående trafiktid kapitaliseras efter en räntefot af 5 för hundra; skolande för hvaritdera fallet med lånebeloppet förstås, icke blott det lån, som är i fråga att upptagas, utan derjemte ursprungliga beloppet af möjligen redan beviljadt statslån, äfvensom statsanslag, derest sådant utgått, således summan af samtliga statsbidragen.

b) Jernvägen med dertill hörande fast och lös egendom skall utgöra säkerhet för lånet, med förmansrätt för staten framför öfriga fordringsegare. Kan sådan säkerhet icke erhållas, må det ankomma på Kongl. Maj:t att ändock bevilja det sökta lånet, eller del deraf, under förbehåll, bland andra,

att nytt aktiekapital inbetalas till sådant belopp, att genom detta aktiekapital, tillsammans med det af Kongl. Maj:t beviljade lånebeloppet, bolagets skuldsumma nedsättes och konverteras så, att dädanefter förfallande räntor och amorteringar icke öfverstiga nettobehållningarne å jernvägstrafiken, sådana dessa behållningar visat sig under redan tilländalupen trafiktid; och

att bolaget, sedan skuldsumman blifvit sålunda förminskad, ändock har i behåll nödigt driftkapital.

c) Bolaget skall före lånets utbekommande förbinda sig att, intill dess statens säkerhet varder på grund af lag om inteckning i jernväg bevarad, icke ikläda sig ny skuld annat än för löpande driftkostnad, så framt ej Kongl. Maj:t sådant medgifvit.

d) Amortering af lånet må, derest Kongl. Maj:t pröfvar skäligt, uppskjutas högst tio år.

e) Lånetiden bestämmes till 40 år, den tid oräk-

nad, under hvilken uppskof med amorteringen skall ega rum. Räntor och annuiteter bestämmas af Fullmäktige i Riksgäldskontoret så, att staten erhåller full ersättning för de ränte- och öfriga utgifter, som statens för ifrågavarande ändamål gjorda upplåning medför.

f) Är icke derom redan förordnad — i anledning af förut beviljad statsunderstöd — insätter Kongl. Maj:t en ledamot i direktionen för hvarje jernvägsbolag, som undfått lån af nu ifrågavarande beskaffenhet, och utser en revisor att deltaga i granskningen af bolagets förvaltning. Arfvode till sålunda utsedd direktör och revisor skall bestridas af bolaget, hvilket för öfrigt är underkastadt alla de villkor och kontroller, som af Kongl. Maj:t, till bibehållande af statens säkerhet för det utgifna lånet, pröfvas nödiga.

Herr Wallenberg har i sin motion förmält, att den ställning, i hvilken många af våra jernvägsaktiebolag befunne sig, vore sådan att den måste påkalla någon uppmärksamhet från statsmakternas sida. Dessa bolags betryck har han ansett härröra af ett alltför hastigt jernvägsbyggande och missgynnande konjunkturer, men derjemte väsentligen äfven deraf att bolagen äro i besittning af ett alltför ringa eget kapital och upptagit sina lån med en alltför kort återbetalningstid, hvarigenom annuiteten blifvit tryckande. Hans här ofvan omförmälda förslag afser därför att betrygga de jernvägsbolags ställning, hvilka Kongl. Maj:t kunde finna vara förtjenta af en dylik handräckning.

Såsom synes, har Utskottet här ofvan beaktat de af nämnde motionär omförmälda förhållanden och framlagt ett förslag till jernvägsbolagens understödjande i den mån och på det sätt, Utskottet ansett nu skäligen böra ifrågasättas. Utskottet kan så mycket mindre förorda bifall äfven till Herr Wallenbergs förslag, som all utredning saknas om de verkningar, den af honom ifrågasatta räntegaranti skulle på statens finansiella ställning utöfva.

Utskottet hemställer alltså,

2:o

att Herr Wallenbergs ifrågavarande motion ej må af Riksdagen bifallas.“

2:o af Herr *E. Key*;

3:o af Herr Grefve *N. G. A. Sparre*; och

4:o af Herr *F. L. S. Hederstjerna*, med hvilken instämt Herrar Grefve *C. Beck-Friis* och Grefve *C. S. A. Lagerberg*:

”Vid sistlidne års riksdags Stats-Utskotts Utlåtande n:o 46, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående bildande af en jernvägshypoteksfond m. m., anmälde jag jemte två andra af Utskottets ledamöter en så lydande reservation:

»Vi anse för vår del Utskottet hafva bort föreslå, att rättigheten till låns erhållande ur det ifrågavarande anslaget må utsträckas jemväl till en annan klass af låntagare, än den, Kongl. Maj:t närmast afsett. Såsom bekant är, häfta åtskilliga jernvägsbolag i en ganska betydlig sväfvande skuld till enskilda banker, för hvilken skuld de hafva pantsatt egna obligationer, som de ej lyckats afyttra. Om nu dessa obligationer ur det ifrågavarande anslaget belånas af jernvägsbolagen omedelbart eller af bankerna, synes vara för staten såsom långifvare ligkiltigt, om blott i båda fallen lånevilkoren bestämmas så, att statens säkerhet blir fullt betryggande. Deremot måste det för jernvägsbolagen vara allt annat än ligkiltigt, om åt dem lemnas tillfälle att sjelfva, på drägliga villkor, belåna dessa obligationer eller om en sådan belåning måste ske genom bankerna såsom mellanhand. I senare fallet nödgas nemligen jernvägsbolagen att fortfarande, kanske i stegrad grad, vidkännas lånevilkor, som äro för dess existens betungande, i vissa fall kanske vådliga. Ur statens synpunkt torde det vara högeligen önskvärdt, att jernvägsbolagens existens genom drägliga lånevilkor underlättas, och vi hafva därför hållit före, att äfven jernvägsbolag böra inbegripas bland de låntagare, hvilka skulle ega att ur ifrågavarande anslag undfå lån.

Vi yrka fördenskull,

att i klämman, punkten 1:o, mom. a) efter ordet ”kreditanstalter” må tilläggas orden: ”äfvensom med af Kongl. Maj:t fastställd bolagsordning försedda jernvägsbolag“.

Beklagande att detta förslag då ej vann Riksdagens bifall, i hvilket fall de olägenheter, som i Herr Mannerskantz' motion och förestående reservation finnas omnämnda, sannolikt nu varit undanröjda, och vidhållande min då uttalade mening, får jag härmed förnya mitt förslag, att Riksdagen må besluta att i det bemyndigande, som sistlidne Riks-

dag lemnade fullmäktige i Riksgäldskontoret att, i den mån ansöknin-
gar derom inkomme, mot förbindelser af allmänna inrättningar, ban-
ker och andra med af Kongl. Maj:t fastställd bolagsordning försedda
kreditanstalter, mot pant af obligationer eller skuldförbindelser, ut-
färdade af svenska jernvägsbolag, som före utgången af 1878 undfått
koncession, utlemna lån på viss tid, dock ej längre än till slutet af
år 1893, och till sammanräknadt belopp af högst tjugutre millioner
kronor, må efter ordet "kreditanstalter" tilläggas "äfvensom med af
Kongl. Maj:t fastställd bolagsordning försedda jernvägsbolag" samt att,
med bibehållande i öfrigt af de för fondens utlåning stadgade grunder,
tiden för ingifvande af ansökning om lån ur omförmälda fond må ut-
sträckas till den 1 Juni 1881."