

# RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1881.            Andra Kammaren.            N:o 33.

Onsdagen den 30 Mars.

Kl. 7 e. m.

## § 1.

Herr Statsrådet m. m. O. F. Taube aflemnade följande Kongl. Maj:ts propositioner till Riksdagen:

1:o) angående afsättande af räntebärande obligationer till nominelt belopp af tre millioner kronor till en garantifond för aktiebolaget Sägverkeägarnes garantiförening;

2:o) angående ändring i lagen om rikets mynt den 30 Maj 1873;

3:o) angående byte af mark emellan Kongl. Maj:t och kronan samt Göteborgs stad.

Herr Talmannen mottog dessa nådiga propositioner med förklarande att Kammaren skulle egna dem grundlagsenlig behandling; hvarefter samma propositioner bordlades.

## § 2.

Herr Talmannen tillkännagaf att, enligt mellan Herrar Talmän träffad öfverenskommelse, gemensamma omröstningar komme att anställas nästa onsdag den 6 instundande April.

## § 3.

Fortsattes föredragningen af Stats-Utskottets Utlåtande N:o 40, i anledning af väckta förslag dels om jernvägsbyggnader för statens räkning och dels om anvisande af statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar; hvarvid i ordningen förekom

### *Punkten III:*

Utskottet hade i denna punkt utlätit sig öfver de vid innevarande riksmöte inom Kamrarne väckta motioner om anvisande af anslag till anläggning för statens räkning af en stambana genom Halland (ledamoten af Första Kammaren Herr *A. Th. Carlheim-Gyllenskölds* motion N:o 17, deruti Herrar Friherre *C. I. O. Alströmer*, *P. von Möller*

*Om anslag till  
en stambana  
genom Hal-  
land.*

Om anslag tilloch *I. Wallberg* instämt, samt ledamöterna af Andra Kammaren  
 en stambana Herrar *Carl Ifvarssons, I. Lyttkens', A. M. Culins, L. P. Anders-*  
 genom Hal- ssons, *C. A. Jönssons, Joh. Bengtssons* och *Lars Börjessons* motion  
 land. N:o 34); och hade Utskottet hemställt,  
 (Forts.)

att berörda motioner ej måtte af Riksdagen bifallas.

Herr vice Talmannen *Ifvarsson*, hvilken inom Utskottet reserverade sig vid ifrågavarande punkt, yttrade: Herr Talman! Mine Herrar! Jag har, innan jag begärde ordet, frågat mig sjelf, om jag skulle tiga eller tala vid denna punkt; men då pligten bjuder mig att tala, kan jag icke låta frågan alldeles med tystnad förbigås. Jag vill likväl förutskicka det tillkännagifvande, att jag icke ämnar besvara Kammaren med något yrkande i densamma; och det är således icke med afseende på frågans utgång för närvarande, som jag ämnar yttra mig. Det är fast mer med hänsyn till dess vikt för framtiden, som jag ber att ett ögonblick få taga Kammarens tid i anspråk. Då frågan hvarken har för sig någon Kongl. Maj:ts proposition eller vunnit understöd från Stats-Utskottets sida, så vore det förmätet att vänta bifall till motionen, och att nu begära en återremiss af frågan torde vara ändamålstöst i det stadium densamma nu kommit. Det är således endast med hänsyn till framtiden jag ber att få rekommendera frågan till det bästa.

Jag vill i detta hänseende anhålla att få fästa Kammarens uppmärksamhet på åtskilliga med denna fråga förknippade omständigheter. Den ifrågasatta vestkustbanan har intresse icke blott för Halland — jag medgifver, att den har stort intresse för denna del af landet, och detta har också länets landsting visat genom det bidrag, hvartill det förbundit sig — utan den bör hafva ännu större intresse för det allmänna. Dit räknar jag såväl banans betydelse för en bekvämare postforsling som dess vikt i militäriskt hänseende; och då dessutom genom densamma icke allenast förbindelsen med grannländerna Norge och Danmark för en betydande del af landet skulle underlättas, utan äfven en högre trafikinkomst för staten kunde påräknas, hvarförutom väsentliga fördelar för det allmänna i öfrigt af denna bana kunde påräknas, torde man icke sakna anledning att påstå, att banan har ett öfvervägande statsintresse. Beträffande länets åtgöranden i frågan behöfver jag icke säga mycket, ty jag förmodar, att Herrarne hvar i sin stad läst den skrifvelse, som från landstinget ingått till Kongl. Maj:t, och som finnes bifogad den inom denna Kammare väckta motionen. I denna skrifvelse är omförmäldt, hurusom frågan under ett tiotal af år ständigt varit föremål för landstingets behandling, och huruledes landstinget bekostat förberedande undersökningar och utredningar i ämnet samt förut i skrivelser till Kongl. Maj:t anhållit om proposition till Riksdagen om erhållande af understöd för banan, enär det varit meningen att ett bolag skulle bildas för byggande af denna jernväg. Att denna anhållan hos Kongl. Maj:t icke ledt till något resultat, det känna vi alla. Det synes också, att landstinget förberedt sig på de utgifter, som från länets sida skulle utgå för detta ändamål, ty man har afsatt en fond, för att i sinom tid användas dertill. Intresset

från landstingets sida har således, såsom jag nyss sade, varit stort, men de krafter, som varit att tillgå för frågans lösning, hafva varit för svaga i mera än ett hänseende. De hafva varit för svaga först och främst i det afseendet, att icke tillräckliga medel funnits att inom trafikområdet tillgå för banans åstadkommande på enskildes bekostnad, — ty i annat fall tror jag nog att banan kommit till stånd, utan att staten behöfde komma emellan — och för det andra att de krafter, som inom Riksdagen intresserat sig för företaget, också varit för svaga; och då det sålunda icke hittills lyckats och icke heller vid detta tillfälle kan lyckas att vinna några nya krafter för det allmänna intresse, som frågan rör, återstår för närvarande ingenting annat än att, såsom jag sagt, rekommendera frågan för framtiden. Jag är ock förvissad derom, att den kommer att åter och åter uppstå så ofta, till dess banan kommit till stånd. Jag är förvissad derom af det skäl, att, såsom jag nämnde, det allmännas intresse är dermed förknippadt. Jag vill emellertid nu endast uttala den förhoppningen, att den tid icke må vara allt för aflägsen, då frågan vinner en tillfredsställande lösning, nyttig såväl för det allmänna som ock för den ort jag tillhör.

Jag skall icke längre upptaga Kammarens tid. Jag slutar endast med att uppmana de herrar, som i framtiden komma att deltaga i Kammarens förhandlingar, att välvilligt tänka på denna betydelsefulla fråga, om den icke kommer till lösning så länge den, som nu talar derför, har stämna i denna församling. Att lösningen kommer, derom är jag dock, såsom jag redan sagt, förvissad, äfven om det icke sker förr än talarens ben multnat i grafven.

Häruti instående Herrar *Carl Aron Jönsson* och *Olof Andersson* i Lyckorna.

Herr Lyttkens: Då utgången af förniddagens omröstning tydligen visat, att Riksdagen icke ämnar upphöra med byggande af stambanor för statens räkning, utan tänker dermed fortsätta, och då båda Kamrarne hvar för sig visat majoritet för detsamma och det alltså är att förutse att stambanebyggandet länge skall komma att fortfara, så synes det mig vara både rättvist, billigt och klokt, att äfven vestra Sverige dervid kommer i åtanke, så att dess behof af lättade kommunikationer också en gång måtte varda tillgodosedda.

Halland är en provins, som i alla tider varit utsatt för misshandling. Under de forna krigstiderna var det gång på gång utsatt för svenskarnes plundringar, dess skogar och gårdar nedbrändes, dess fält förhärjades. Sedan det derefter blifvit förenadt med Sverige, upphörde väl härjnings- och bränningstågen, och Halland har sedan dess fått i fred och ro utveckla sig så godt det med egna medel och egna krafter kunnat, men provinsen har dock alltid, i jmförelse med det öfriga Sverige, varit ringaktad, och det rikliga flöde af bidrag från det allmännas sida, som kommit det öfriga landet till del, har aldrig förirrat sig dit. Halland har fått deltaga med ej obetydliga bidrag till alla med statsunderstöd företagna storverk och till alla på statens bekostnad byggda landsvägar, kanaler, jernvägar och dylikt; men af landsvägar äro högst få inom provinsen byggda med statsunderstöd och

*Om anslag till  
en stambana  
genom Halland.  
(Forts.)*

Om anslag tillaf kanaler och jernvägar aldeles inga. Hallands invånare hafva likväl, oaktadt ringa understöd från statens och det allmännas sida och oaktadt landets karga natur, genom dess invånares otroliga flit, arbetssamhet och sparsamhet dock uppodlat stora landsträckor, så att denna provins nu längs kusten kan i afseende å åkerbruk täfla med rikare landskap i vårt land. Men oss felas nutidens snabba och lätta kommunikationer för att till alla delar kunna tillgodogöra och begagna de förmåner, provinsen har att erbjuda. Vi hafva länge väntat att äfven till oss skulle regeringens och Riksdags omtanke i detta hänseende sträcka sig, men hitintills hafva vi förgäfvets väntat. Länets landsting har derfor nu erbjudit en för våra förhållanden så stor summa som en million såsom bidrag till jernväg genom länet, i fall staten vill bygga en sådan, men hvarken regering eller Riksdag tyckes vilja fästa uppmärksamhet vid detta frikostiga anbud. Kanske det varit bättre och för vår sak gynsammare, om vi kunnat tillställa några fest- och triumftåg för att skaffa oss vänner. Inom Riksdagen äro vi för fataliga att imponera, och derfor hafva också Hallands intressen alltid varit tillbakasatta. Men manne ej det nu kunde vara på tiden, att äfven vestra Sveriges billiga och rättvisa anspråk på kommunikationer blefvo tillgodosedda, helst då vi vilja sjelfva bidraga med så mycket som det vi nu erbjudit?

Jag vill nu icke framställa något yrkande, emedan jag vet, att bifall dertill i detta nu är omöjligt och ej kan påräknas, men jag har velat hafva dessa ord till protokollet antecknade och under förhoppning att regering och Riksdag förr eller senare fästa afseende å Hallands behof lika väl om ej framför sådana orters och traktens som, fastän de sjelfva ingenting vilja göra, dock fordra allt af staten.

Herrar *Lars Börjesson* och *L. P. Andersson* i Halmstad för-  
enade sig med Herr Lyttkens.

Härmed var öfverläggningen slutad. Utskottets hemställan bifölls.

#### *Punkten IV:*

*Ang. anslag till undersökningar rörande lämpligaste sträckningen för stambanegrenar till Söderhamn och Huddiksvall.*

Herr *W. A. Söderhjelm* hade inom Första Kammaren (motion N:o 18) och Herr *W. von Rehausen* inom Andra Kammaren (motion N:o 61) föreslagit, att Riksdagen ville besluta en skrifvelse till Kongl. Maj:t med underdånig anhållan, det Kongl. Maj:t täcktes låta genom vederbörande myndighet verkställa undersökningar rörande lämpligaste sträckningen af en stambanegren till Söderhamns stad och förbereda uppgörelse med Söderhamns jernvägsaktiebolag om afträdande till staten af bolagets jernväg samt med de förslag, som häraf kunde blifva en följd, till 1882 års Riksdag inkomma; samt att Riksdagen ville anslå för nämnda åtgärders vidtagande nödiga medel; hvarjemte bemälde motionärer, för den händelse att denna deras hemställan icke komme att bifallas, föreslagit, att Riksdagen för anläggande af en normalspårig jernväg från Kilaforss station på statsbanan till Bergviks station på Söderhamns jernväg ville såsom lån anvisa ett belopp till  $\frac{2}{3}$  af anläggningskostnaden, 1,446,000 kronor, på de vilkor, som för beviljande af lån till jernvägsanläggningar komme att bestämmas.

Härjemte hade Herrar *C. O. Widmark* (motion inom Första Kammararen N:o 16) och *W. von Rehausen* (motion inom Andra Kammararen N:o 60) hemställt, att Riksdagen ville till Kongl. Maj:ts disposition ställa en summa af 5,000 kronor, dels för verkställande af förberedande undersökningar om lämpligaste sträckningen för en jernvägsanläggning för statens räkning från Hudiksvall till norra stambanan i Ljusdal och dels för träffande af öfverenskommelse med Hudiksvalls jernvägsaktiebolag om öfverlåtelse till staten af dess jernväg; hvarjemte sistnämnde motionärer, för det fall att denna deras hemställan ej bifölles, föreslagit, att Riksdagen behagade till det bolag, som kunde komma att bildas för inköp af Hudiksvall—Näsvikens jernväg och byggnad af normalsparig jernbana från Norra stambanan vid Ljusdal till Hudiksvall, lemna ett statsunderstöd af 3,000,000 kronor, deraf 1,000,000 kronor såsom anslag utan återbetalningsskyldighet och 2,000,000 kronor såsom lån.

*Ang. anslag till undersökningar rörande lämpligaste sträckningen för stambanegrenar till Söderhamn och Hudiksvall.*

(Forts.)

I anledning af nämnda motioner hade Utskottet, som förklarar sig skola i punkten VI återkomma till samma motioner, i hvad de afsåge statsläns erhållande, uti förevarande punkt gjort följande hemställan:

»att Herrar Söderhjelm, Widmarks och von Rehausens förevarande motioner, för så vidt de afse anställande af undersökningar rörande lämpligaste sträckningen af stambanegrenar till dels Söderhamn, dels Hudiksvall samt uppgörelse med Söderhamns jernvägsaktiebolag och Hudiksvalls jernvägsaktiebolag om öfverlåtelse till staten af dessa bolags jernvägar, äfvensom Herrar Widmarks och von Rehausens ifrågasvarande motion i hvad den afser beviljande af anslag utan återbetalningsskyldighet till åstadkommande af jernvägsförbindelse mellan norra stambanan och Hudiksvall må af Riksdagen lemnas utan afseende».

Herr von Rehausen anförde: Måhända kunna åtskilliga af Kammararens ledamöter anse det förnätet och fruktlöst att påkalla Kammararens uppmärksamhet för förevarande förslag om anläggande af stambanegrenar emellan Söderhamn och Hudiksvall samt Norra stambanan; men jag vill dock bedja att få framhålla några af de skäl, som ligga till grund för de motioner jag i ämnet afgifvit samt gendrifva några af de skäl, som mot dem anförts.

Skälen till dessa kuststäders förening med stambanan genom utgreningar af densamma äro för begge städerna hufvudsakligen lika samt i motionerna framhållna; och då kärnpunkterna af dessa skäl derjemte äro med sanningens styrka anförda i Kongl. Jernvägstrafikstyrelsens under den 16 December sistlidet år afgifna utlåtande, hvilket utlåtande finnes intaget i de broschyrer rörande ifrågasvarande jernvägar, som vid innevarande riksdag utdelats till Kammararens ledamöter, så torde jag få åberopa några af dem. Der säger Trafikstyrelsen bland annat: »första villkoret att blifva delaktig af den förtjenst trävarurörelsen i dessa trakter nödvändigtvis skulle bringa jernvägar, anlagda i de riktningar rörelsens natur fordrar, vore alltså att, såsom ofvan antyds, anlägga utfartsvägar till Hudiksvall och Söderhamn.

Ang. anslag till undersökningar rörande lämpligaste sträckningen för stambanegre- nar till Söderhamn och Hudiksvall.

Sker detta genom statens försorg, så varder ett stort steg taget mot det mål, att för transport å statens jernvägar vinna nästan allt det virke, som skeppas från nämnda hamnar. Stambana och utfartsvägar komplettera i detta afseende hvarandra.»

»För statens räkning anlagda utfartsvägar från stambanan till Hudiksvall och Söderhamn skulle följaktligen icke blott såsom utfartsvägar i allmänhet, enligt hvad nyss är visadt, gifva större inkomster än nuvarande stambanedel från Storvik norr ut, utan derjemte, och hvad viktigare är, verka dertill att statens jernvägar trädde i tjänst hos det omgifvande landets hufvudnäring, trävarurörelsen, och dymedelst icke blott gagnade denna näring, utan derjemte höjde den svaga trafik och de svaga inkomster, som hittills varit för handen å de norr-ländska statsbanorna.»

Detta är bland annat hvad Trafikstyrelsen yttrat och det vore för vidlyftigt att upprepa *alla* de talande skäl och faktiska uppgifter, som i öfrigt af styrelsen anförts, såsom att dessa redan nu befintliga jernvägsbitar vid Söderhamn och Hudiksvall, af hvilka Söderhamnsjernvägen endast sommartiden har en med flera omlastningar förenad och föga tidsenlig förbindelse med stambanan och Hudiksvallsjernvägen alldeles saknar en sådan förbindelse, uppvisa en trafik af respektive 4½ och 2½ millioner centner-mil per bannmil. Jag vill endast tillägga, hurusom en högst betydlig tillökning i trafiken å statens banor nödvändigt måste uppkomma, om emellan stambanan och dessa kustorter bekväma förbindelser funnes — en tillökning icke allenast för grenbanorna hvar för sig, utan ock i väsentlig grad för stambanan, om man tager i betraktande att trävaror, åtminstone sågadt virke, då skulle kunna föras på stambanan norr och söderifrån till Kilaforss och vidare till Söderhamn, samt till Ljusdal att vidare afgå till Hudiksvall ända från Ramsjö i norr och delvis från Jerfsö i söder, oberäknadt en stor mängd annat gods.

Jag ber äfven få påvisa, hvad Hudiksvallsbanan särskildt beträffar, att såväl trävarubolaget som Saltviks och Arnö sågverksbolag förklarar sig finna en gifven fördel vid att föra sina trävaror på jernvägen i stället för att flotta timret och att trävarumängden endast från dessa bolag motsvarar omkring 3½ millioner centner enligt den af Kongl. Trafikstyrelsen vanligen beräknade vikt å timmer och sågadt virke, hvartill kommer allt det trävirke, som tillföres från stambanan, och allt öfrigt gods, som går till eller ifrån inre landet samt den mängd träkol, som antagligen kommer att föras på stambanan söder ut, hvilket allt säkerligen kan uppskattas till ytterligare nära en million centner, oberäknadt persontrafiken.

I motsats mot jernvägstrafikstyrelsen synes byggnadsstyrelsen, ehuru den i öfrigt erkänner denna grenbanas stora vikt, icke tillmätta densamma hela den betydelse, den förtjenar. Jag måste i detta fall beklaga, att af denna senare styrelse skäl anförts *emot* denna grenbanas byggande af staten, som, enligt min åsigt, alldeles icke hålla streck eller åtminstone behöfva högst betydligt modifieras. I Stats-Utskottets utlåtande pag. 16 upptages nemligen jernvägsbyggnadsstyrelsens argumentation, »att den ifrågavarande jernvägens förmåga att gifva ränta komme att nästan uteslutande bero derpå, huru-

vida densamma kunde uthålla täflan med den redan befintliga flottleden emellan Hybo och Hudiksvall, hvars egare alltid hade i sina länder ett kraftigt medel att nedtvinga transportafgifterna på banan och hvilken flottled alltså ej mindre än jernvägen Hudiksvall—Näs-viken måste af staten inlösas sannolikt med betydliga kostnader.» Men aldrig har flottningsbolaget ifrågasatt någon inlösning af flottleden eller en sådan kostnad för staten, som här lägges så tungt i vågskålen, och hvad nu vidare beträffar den täflan, hvarigenom flottningsledens egare skulle nedtvinga transportafgifterna på jernvägen, så hade varit önskligt, att en enkel beräkning gjorts, innan ett sådant påstående yttrats. Det finner man lätt vid en jämförelse mellan hvad transporten enligt gällande flottningstaxa å flottleden kostar och hvad kostnaden för densamma skulle utgöra å den blifvande jernvägen. Salunda utgör flottnings- och transportkostnaden för en sågtimmerstock från Hybo till Hudiksvall  $82\frac{1}{2}$  öre per stock enligt den uppgift, som, undertecknad af flottningsbolagets disponent, finnes intagen uti den utdelade broschyren rörande jernvägen Hybo—Hudiksvall. Beräknas nu till hvilket pris en sågtimmerstock kan föras på den 5 mil långa, ifrågasatta jernvägen efter den taxa, som på statens jernvägar vanligen tillämpas eller i 10:de klassen, så finnes att frakten utgör 20 öre per 100 kilogram och 50 kilometer eller lika med 1,76 öre per centner och mil, så att en timmerstock om 7 centners vikt, fraktad 5 mils väg, skulle kosta i rundt tal 62 öre. Det befines vid en jämförelse mellan dessa sifferuppgifter, som ju voro  $82\frac{1}{2}$  öre efter flottleden och 62 öre efter jernvägen, att en skilnad uppkommer af  $20\frac{1}{2}$  öre till jernvägens favör, och någon täflan af sådan beskaffenhet att transportafgifterna på jernvägen skulle kunna nedtvingas, synes salunda icke möjlig. Gent emot en så framkastad uppgift om en farlig täflan kan jag icke undertrycka min fulla öfvertygelse om det stora företrädet uti Kongl. Trafikstyrelsens bevisföring för att dessa grenbanor skulle byggas för statens räkning. Det synes mig att de fördelar äro alldeles för litet beaktade, som genom ifrågavarande grenbanor skulle tillskyndas vidsträckta delar af landet, som hittills varit i saknad af för deras framåtskridande och utveckling nödiga kommunikationer, och hvilka genom grenbanorna skulle erhålla åtminstone betydligt lättad förbindelse med deras naturliga utfartsorter, likasom ock den för skogs-handteringen eftersträfvansvärda fördelen att mindre skogsegare skulle kunna från anlagda sågar på lämpliga ställen utmed stambanan föra de förädlade skogsprodukterna genaste vägen till utskeppningsorterna, som för trakterna från Jerfsö ända norr om Ramsjö är Hudiksvall, samt för södra och en del af vestra Helsingland Söderhamn.

Hvad jag begärt uti de motioner jag tagit mig friheten afgifva och hvarom Utskottets utlåtande i denna punkt hufvudsakligen handlar, afser endast anställande af undersökningar rörande lämpligaste sträckningen af stambanegrenar till Söderhamn och Hudiksvall samt uppgörelse med Söderhamns och Hudiksvalls jernvägsaktiebolag om öfverlåtelse till staten af dessa bolags jernvägar — jag ber få lägga märke till att det således endast är fråga om undersökningar och en högst obetydlig kostnad. Och hvad beträffar öfverlåtelsen af de olika bolagens jernvägar, så är jag öfvertygad att aktieegarne skola tillmötes-

*Ang. anslag till undersökningar rörande lämpligaste sträckningen för stambanegrenar till Söderhamn och Hudiksvall.*

(Forts.)

gå alla billiga fordringar. I sådant afseende har Hudiksvalls jernvägsaktiebolag redan gjort erbjudande att öfverlåta jernvägen emot öfvertagandet af dess skulder och 50 kronor per aktie, ehuru derå inbetalts 80 kronor; och jag tror mig kunna försäkra, att så väl staden som jernvägsbolaget skola finnas villiga till de ytterligare uppförfningar, som rimligen kunna fordras och som de kunna uthärda.

Mycket kunde vara att ytterligare tillägga; men jag skall icke längre upptaga Kammarens tid. Jag tillåter mig endast, på grund af hvad jag anfört, värdsamt yrka återremiss af den föredragna punkten i Utskottets betänkande.

Herr Liss Olof Larsson: Jag skall taga mig friheten att, endast med åberopande af Utskottets motivering, yrka bifall till dess afgifna utlåtande.

Herr Hammarberg: Väl vetande, att ingenting står att vinna med något längre anförande i denna fråga, skall jag inskränka mig till att få till protokollet yttradt, att jag för min del hyser ganska varma sympatier för det förslag här föreligger, och hade önskat, det Stats-Utskottet kommit till annat resultat än hvad som nu föreligger. Ty att dessa föreslagna bibanor skulle kunna lämpligen anläggas och förbindas med stambanan anser jag vara väl ådagalagdt ej allenast af motionerna i ämnet, utan äfven af den berättelse från Trafikstyrelsen, som här utdelats.

Jag har blott önskat att få detta för min del anfördt och beklagar, att ingen utsigt nu finnes att kunna få saken genomförd. På grund af de åsikter, jag här uttalat, skall jag emellertid förena mig i det af Öfverste Rehausen framställda yrkandet om återremiss.

Sedan öfverläggningen förklarats slutad och propositioner gifvits enligt de gjorda yrkandena, biföll Kammaren Utskottets hemställan.

Om anslag till  
fullbordande  
af Halmstad  
—Jönköpings  
jernväg.

I punkten V hade Utskottet hemställt:

att Riksdagen, med anledning af derom utaf Kongl. Maj:t framlagdt förslag, måtte till fullbordande af Halmstad—Jönköpings jernvägsaktiebolags jernväg mellan Halmstad och Nässjö bevilja ett anslag utan återbetalningsskyldighet till belopp af femhundra tusen kronor, att, sedan hela jernvägen blifvit färdigbyggd och med allt hvad dertill hörer afsynad och godkänd samt till allmän trafik upplåten, till utgående med halfva beloppet tidigast år 1882 och återstoden å tid, Kongl. Maj:t bestämmer, tilldelas ifrågavarande bolag, emot vilkor att bolaget skulle vara skyldigt underkasta sig de bestämmelser, såväl i fråga om samtrafik med statens jernvägar som i öfrigt, hvilka Kongl. Maj:t för statsbidragets erhållande kunde finna lämpligt att i nader föreskrifva.

Sedan föredragning skett af denna hemställan, mot hvilken dels Herr L. M. Nordenfelt, dels Herr Liss Olof Larsson, dels ock Herr Nils Petersson inom Utskottet reserverat sig, anförde



Herr Dickson: Herr Talman! Det är visserligen icke min af-  
sigt att vid detta tillfälle begära afslag på den gjorda framställningen  
om understöd till ifrågavarande bana, men då jag verkligen i Utskot-  
tets betänkande icke kan finna ringaste orsak, hvarför Utskottet i sitt  
tillstyrkande i väsentlig mån afvikit från Kongl. Maj:ts förslag, så  
skulle det vara för mig rätt angenämt att, innan jag lemnar min röst  
för Utskottets förslag, få veta motiven till denna afvikelse. Kongl.  
Maj:t hade begärt ett anslag på 500,000 kronor till fullbordande af  
jernvägen mellan Halmstad och Nässjö, under vilkor att dessa pennin-  
gar icke skulle utbetalas förr än jernvägen var fullt färdig och afsyn-  
ad och icke i något fall före år 1883. Nu är det mycket sannolikt  
och ganska troligt, att denna jernväg icke i något fall kan blifva färdig  
före år 1883, och att således icke medlen kunna dessförinnan ut-  
betalas. Utskottet har likväl afvikit från Kongl. Maj:ts förslag, i det  
Utskottet tillstyrkt beviljandet af anslaget å 500,000 kronor, men före-  
slagit, att hälften deraf eller 250,000 kronor skulle uppföras i 1882  
års budget och det öfriga deremot utbetalas 1883. Något motiv för  
denna Utskottets hemställan är det alldeles omöjligt att i betänkandet  
finna, ty Utskottet säger helt enkelt: »Enligt Utskottets åsigt bör an-  
slaget å riksstaten anvisas, vid hvilket förhållande det lämpligen torde  
böra på tvenne år fördelas; och föreslår Utskottet fördenskull, att hälft-  
en deraf eller 250,000 kronor må i 1882 års riksstat uppföras». Här  
finnes således ett tillstyrkande af Stats-Utskottet, att oaktadt det af  
Kongl. Maj:t begärda anslaget af 500,000 kronor icke under något vilkor  
borde utanordnas förr än 1883, hälften deraf likväl skulle uppföras  
i 1882 års budget. Någon orsak till denna från Kongl. Maj:ts  
proposition afvikande framställning kan jag icke finna. Men då jag  
ser, att den ärade ordföranden i Stats-Utskottet är nu här närvarande  
i Kammaren, så tager jag mig friheten att vända mig till honom för  
att erhålla någon upplysning om det för mig fullkomligt okända moti-  
vet till en sådan framställning. Det har verkligen förefallit mig  
möjligt, att det spöke, som flera gånger framträdt under denna riks-  
dag, också spökat i Stats-Utskottet. Jag menar tilläggsbevillningen.  
Genom att uppföra detta belopp i 1882 års budget, efter det man  
slopat åtskilliga anslag, skulle man kanhända anse sig ändtligen hafva  
erhållit ett sorts handtag för att kunna föreslå Riksdagen en tilläggs-  
bevillning för 1882. Derom känner jag ingenting. Men då Stats-  
Utskottet framställt detta förslag utan den ringaste motivering, så får  
jag för det närvarande inskränka mig till att begära afslag å Utskot-  
tets hemställan och bifall till Kongl. Maj:ts proposition i ämnet.

Herr Ola Andersson i Burlöf: Den föregående talaren har be-  
gärt upplysning om anledningen till, att Stats-Utskottet så till vida  
afvikit från Kongl. Maj:ts proposition, att Utskottet tillstyrkt, att en  
del af det ifrågavarande beloppet, 500,000 kronor, skulle kunna utgå  
redan under år 1882, då deremot Kongl. Maj:t föreslagit, att ingen  
utbetalning af det begärda anslaget skulle ske förr än efter utgången  
af samma år. Jag skall be att få meddela upplysning i detta hän-  
seende, men jag ber på samma gång få försäkra den ärade talaren  
att det spöke, hvarom han talat, icke framträdt inom Stats-Utskottet,

*Om anslag till  
fullbordande  
af Halmstad  
— Jönköpings  
jernväg.  
(Forts.)*

Om anslag till  
fullbordande  
af Halmstad  
—Jönköpings  
jernväg.  
(Forts.)

utan jag tror att, såvidt jag kunnat se, det endast är till finnandes hos talaren sjelf och flera med honom liktänkande.

När Kongl. Maj:t framlade den ifrågavarande propositionen strax efter statsverkspropositionens aflemnande och innan ännu Riksdagen gjort någon förändring vare sig i de beräknade inkomsterna eller i fråga om de begärda anslagen, så kunde Kongl. Maj:t icke gerna — föreställer jag mig — göra någon ändring i det förslag till statsreglering, som Kongl. Maj:t nyss framlagt, och således icke heller begära, att dessa 500,000 kronor skulle kunna utgå under 1882, emedan derigenom den föreslagna statsregleringen skulle blifva af Kongl. Maj:t sjelf rubbad, innan ännu Riksdagen hunnit att derom något besluta. Nu har Kongl. Maj:t icke föreslagit, huruvida det ifrågavarande anslaget skall utgå af upplånade medel eller anvisas å riksstaten. De anslag, som förut beviljats till Dalslandsbanan och Nässjö—Oskarshamns jernväg, hafva utgått af statsmedel och anvisats å riksstaten. Utskottet har ansett det vara riktigt att *uttryckligen säga*, att så äfven skulle blifva förhållandet med nu ifrågavarande anslag, på det att en hvar, som ville vara med om att bevilja anslaget, skulle veta, att det icke skulle komma att utgå af upplånade medel. Nu har, såvidt Stats-Utskottet uttrönt, något så beskaffadt anslag, då det bestämts att utgå af skattemedel, icke anvisats att utgå längre fram i tiden, utan har alltid åtminstone en del af anslaget anvisats å den riksstat, som den pågående Riksdagen skulle uppgöra. Och när man nu vill anvisa detta belopp af sådana statsmedel, hvilket jag anser vara riktigt, så skulle man, om man tillvägagått på annat sätt än Utskottet gjort, hafva inslagit på en mycket farlig väg, hvilket jag icke kan tillstyrka, ty jag tror, att det är lättare att skänka bort medel, om man bestämmer att de skola utgå längre fram, än om de intagas i den statsreglering, som man är sysselsatt med att uppgöra. Detta är skälet hvarföre Utskottets utlåtande har den form jag nu anført. Det ligger för öfrigt visst icke utom möjlighetens gräns, att ifrågavarande jernväg kan blifva färdig år 1882, och att således någon del af anslaget kan komma att utbetalas redan år 1882. Vägen att anvisa medel att utgå längre fram anser jag i allt fall icke lycklig; och då jag för min del icke vill vara med om att tillstyrka något sådant, anhåller jag om bifall till Utskottets förslag.

Herr Nils Petersson: Då jag har reserverat mig mot Utskottets hemställan i denna punkt, beder jag att med några få ord få redogöra för skälen dertill.

Jag tycker för min del, att dessa nådegåfvor, hvarmed jag skulle vilja benämna detta och dylika anslag, utdelas alltför mycket på slump. Det finnes ingen princip för utdelande af dessa summor, utan den ena jernvägen får det ena beloppet och den andra det andra, allt efter som det faller sig. Hvad beträffar detta anslag på en half million, så är detsamma både för litet och för stort. Är detta anslag beräknadt för hela den ifrågavarande jernvägen, så är det för litet, och är det blott beräknadt för den nu återstående väglängden af omkring 3 mil, så är det för stort. Då detta anslag således icke kan anses vara beräknadt efter en gifven princip, kan jag icke vara med om att bifalla det-

samma. Derjemte vill jag att man gör rättvisa mellan de olika orterna, så att den ena icke får större fördelar än den andra. Jag har derföre trott den utväg skulle nu kunna begagnas, såsom förut, att orten finge det lån, som kunde anses lämpligt, ty derigenom kunde man hafva gjort lika mot den ena orten som mot den andra. Är det så, att vi skola lemna detta anslag derföre, att den byggda delen af jernvägen icke kommer att bära sig, så borde man gifva anslag till alla enskilda jernvägar, som icke bära sig, och tyvärr finnes det i Sverige många sådana. Det är icke konsekvent att handla på annat sätt; en princip bör alltid följas. För öfrigt lär det icke vara obekant att den ort, hvarigenom denna jernväg af 18 mils längd skulle gå, har gjort ganska litet för denna jernväg; och säkert är, att, om dessa orter uppoffrat lika mycket som andra orter fått göra i dylika fall, så skulle man icke hafva begärt detta anslag. Detta är äfven ett viktigt skäl för afslag.

Jag tror äfven, att denna fråga bör tagas i öfvervägande jemväl ur en annan synpunkt. Jag tror nemligen att det kan sägas, att det är orätt att lemna ett så stort anslag till utländingar. Man skulle nemligen kunna tänka sig att en svensk kommer till det engelska parlamentet och begär understöd, derföre att han gjort förlust på en anläggning af jernväg. Jag är viss på, att parlamentet skulle i sådant fall afslå hvarje framställning. Samma grund skall väl gälla, då det är fråga om en engelsman, som byggt en jernväg i Sverige. Har staten råd till att i allmänhet upphjelpa dåliga jernvägsaffärer, så finnes nog tillfälle dertill hos svenska medborgare, hvilket torde böra ske i främsta rummet.

På detta och öfriga nu af nio anförda skäl får jag yrka afslag å denna punkt.

Herr Liss Olof Larsson: Jag har begärt ordet icke för att svara Herr Dickson på hans anmärkningar mot Utskottets betänkande, utan för att yrka afslag å Utskottets förslag. Frågan föreligger nemligen nu, efter mitt sätt att se saken, i samma skick, som den förekom vid sista riksdagen; endast den skilnad förefinnes, att den då kom fram på grund af en enskild motion, men nu deremot framlagts genom en Kongl. proposition. Någon vidare utredning af frågan har jag icke heller i år kunnat finna. Motionen vid förra riksdagen afstyrktes af Stats-Utskottet, och den motivering, Utskottet för sitt afstyrkande anförde, blef äfven af Kamrarne godkänd, åtminstone antager jag det, emedan Utskottets utlåtande bifölls; och bland skälen hvarföre motionen afstyrktes var, att man i Utskottet ansåg att den ort, der jernvägen skall gå fram, hade gjort för litet för densamma, hvartill kom att man icke visste, hvilket inflytande jernvägen kunde hafva på statens stambana, när den blefve färdig till Nässjö. Någon sådan utredning föreligger icke heller nu, och de af Utskottet förra året anförda samt af Kamraren då godkända skälen qvarstå således ännu oförändrade.

För min del är jag icke emot att understödja denna jernväg, men det förefaller mig, som om en half million vore för mycket att skänka bort för en jernväg på blott 3 mil. Man säger visserligen, att jern-

*Om anslag till  
fullbordande  
af Halmstad  
—Jönköpings  
jernväg.  
(Forts.)*

Om anslag till  
fullbordande  
af Halmstad  
— Jönköpings  
jernväg.  
(Forts.)

vägen är 18 mil lång, men härpå svarades redan i fjor, att femton mil redan äro färdiga, och att till anläggande af en liten banstump på  $3\frac{2}{10}$  mil vid pass skänka bort en half million, derom vill jag icke vara med, så mycket mindre som, på sätt jag förut påpekat, mot ett sådant beslut qvarstår det skälet, att denna ort gjort mindre för saken än andra orter, hvilka erhållit understöd för jernvägsanläggningar. Den har visserligen tecknat omkring en half million tillsammans på det sätt hufvudsakligen, att den släppt till nödig jord och för den erhållit aktier i företaget; men om jag minnes rätt, har staden Halmstad släppt till det mesta och orten således för banans tillkomst gjort nästan intet, hvadan man borde kunna vara berättigad att fordra, det den nu ville göra något för banan, så att dessa återstående tre mil kunde fullbordas med mindre understöd än en half million.

På dessa skäl och då frågan nu icke föreligger i annat skick än i fjor, kan jag icke frångå den åsigt jag då hyste, utan förenar mig i det af Herr Nils Petersson framställda yrkandet.

Herr Dickson: Jag har begärt ordet egentligen för att besvara den ärade talaren, som hade ordet näst efter mig.

Jag ingår helt och hållet på hans åsigt, att anslaget till Halmstad—Nässjöbanan bör utgå icke af lånade medel utan af statsmedel, och att de skattdragande böra bidraga dertill. Derom är jag med honom fullkomligt ense. Men deremot kan jag icke medgifva, att de af honom framdragna prejudikat, nemligen förhållandena vid beviljande af understöd till Dalslandsbanan och Nässjö—Oskarshamnsbanan, gifva stöd åt Utskottets förfarande i förevarande fall, ty, om han drager sig till minnes, var förhållandet med anslagen till nämnda banor precis det samma som vid nu ifrågavarande, nemligen ett löfte, att de skulle erhålla understöden under vissa vilkor. Nu har ju också Kongl. Maj:t föreslagit, att Halmstad—Nässjöbanan skulle erhålla en half million under vissa vilkor; och innan dessa vilkor blifvit uppfyllda, är det fullkomligt oegentligt att i budgeten utföra och utdebitera en afgift, som man ännu icke vet eller har visshet om, att den skall utgå. Så skedde åtminstone icke — såvidt jag kan erinra mig — vid de två föregående tillfällen hvarom här talats; och jag tror vid sådant förhållande icke, att de af talaren åberopade prejudikaten här hafva tillämplighet. Jag anser mig i frågan stå på formenlig grund; Kongl. Maj:t har framställt sitt förslag på formenligt sätt; men Utskottet har gjort frågan formvidrig, då det tillstyrkt Riksdagen att utanordna medel under år 1882, utan att man har visshet om, att dessa medel någonsin komma att utbetalas.

Det är på grund häraf som jag motsätter mig Utskottets förslag och finner mig fortfarande böra yrka bifall till Kongl. Maj:ts i ämnet afgifna proposition.

Herr Ola Andersson i Burlöf: Den siste talaren har icke citerat mitt yttrande rätt; ty jag åberopade Riksdagens beslut om beviljande af statsbidrag till Nässjö—Oskarshamnsjernvägen och Dalslandsbanan såsom stöd för att nu ifrågavarande anslag, om det beviljas, skall utgå af statsmedel, d. v. s. ej af lånta medel. Det var endast i

detta hänseende som jag åberopade de två föregående besluten. För *Om anslag till fullbordande af Halmstad — Jönköpings jernväg.* öfrigt tillgick det vid de föregående tillfällena något olika, såsom det kunde blifva så tidigt färdiga, som förhållandet skulle vara med denna, men bolagen behöfde löfte om statsunderstöd för att på grund af ett sådant löfte kunna förskaffa sig penningar under byggnadstiden. Till följd af detta förhållande bestämde Riksdagen icke samtidigt med beslutets fattande om anslagens beviljande någonting om, huruvida anslagen skulle utgå af statsmedel eller upplånade medel; och af samma skäl uppfördes anslagen icke i den budget, som samtidigt uppgjordes. Emellertid, då dessa jernvägar först längre fram i tiden skulle fullbordas, i följd hvaraf ingenting om deras behof förekom i Kongl. Maj:ts proposition, ingick likväl, vid en senare riksdag, sedan det blifvit känt, att åtminstone den ena skulle blifva färdig under löpande året, en skrivelse från Civildepartementet till Stats-Utskottet, i hvilken tillkännagafs, att den ena jernvägen under året blefve färdig, och att således anslaget till densamma kunde utgå; och i följd deraf hemställde då Utskottet, att anslaget skulle utgå af statsmedel och uppföras i budgeten för det år, för hvilket man uppgjorde riksstaten. På det sättet tillgick det då. Nu är frågan att besluta, det detta anslag skulle utgå af statsmedel, och Utskottet har tillstyrkt det. Men bifalles denna hemställan, bör också åtminstone en del upptagas i denna Riksdags budget; ty jag vidhåller mitt påstående, att man icke någon gång hittills beviljat anslag af statsmedel och anvisat dem till utgående längre fram i tiden, utan att man tagit åtminstone någon del under det år, för hvilket man samtidigt uppgjort riksstaten. Så har det för öfrigt tillgått med alla byggnadsanslag, som utgått icke under ett utan under flera på hvarandra följande år; och i öfverensstämmelse med denna praxis har Utskottets hemställan blifvit sådan den nu föreligger.

Beträffande yrkandet på afslag af Utskottets hemställan, så vill jag blott nämna, att jag undrar, om för den jernvägsfråga, som på förmiddagen afgjordes — det gälde der blott 13½ mils jernväg — det föreslagits att bevilja en half million mot vilkor, att orten sjelf skulle bygga jernvägen, Riksdagen icke med större skäl skulle bifallit ett sådant förslag i stället för att åtaga sig risken att bygga jernvägen för statens räkning. För mig är det emellertid likgiltigt, *huru* detta jernvägsföretag kommit till stånd. Mera viktigt är det för mig, att en jernväg på 18 mil är lagd i landet, och staten kan icke skäligen komma ifrån att till dess fullbordande bevilja en half million enligt Utskottets förslag, hvartill jag alltså fortfarande yrkar bifall.

Häruti förenade sig Herr *L. J. Larsson*.

Grefve Sparre: Lika obenägen, som jag är, för att staten bygger jernvägar åt orter, som sjelfva icke vilja göra något för att få en jernväg till stånd, lika benägen är jag att med min röst bidraga till att understöd lemnas en ort, hvilken i så hög grad som den ifrågasvarande gjort uppföringar för att åstadkomma en jernvägsanläggning. Jag kan således icke instämma med den ärade talaren på dalabänken

Om anslag till  
fullbordande  
af Halmstad  
—Jönköpings  
jernväg.  
(Forts.)

deri, att det här endast skulle vara fråga om en tre mil lång jernväg, eftersom de öfriga femton milen redan äro färdigbyggda. För min del deremot tror jag, att frågan gäller att fullborda en aderton mil lång jernväg, så att den blir sammanbunden med stambanan, och så att det öfriga landet blifver satt i förbindelse med en ort, för hvilken staten gjort så jemförelsevis litet som för Halland. Det vore således, efter mitt förmenande, i högsta måtto orättvist, om Riksdagen icke beviljade det nu begärda anslaget, och då man har all anledning att antaga, att den ännu icke afslutade jernvägen skulle blifva fullbordad med tillhjälp af detta jemförelsevis lilla anslag, så synes det mig icke finnas någon orsak till tvekan om det bör beviljas eller ej, hvarför jag också anhåller om proposition på bifall till Utskottets förslag.

Herr *Lyth* instämde med Grefve Sparre.

Herr Herslow: Jag trodde ett ögonblick att jag hörde orätt, då den siste talaren anförde såsom skäl för beviljande af detta anslag, att denna ort tillhörde de trakter, som gjort ofantligt mycket för sig själfva, och att den i det fallet utgjorde en motsats till Norrland. Jag vet icke, om Stats-Utskottet, som till min stora förvåning i år uttalar en mening alldeles motsatt den det hyste i fjor, och detta på grunder, som Utskottet synes göra sig all möda att för andra dödliga fördölja — jag vet icke, säger jag, om Utskottet bland dessa hemliga skäl äfven har att inberäkna upplysningar, som i väsentlig grad skilja sig från dem, vi alle fingo i fjor. Men i fjor fingo vi höra, att detta bolag, som tagit sig för att bygga en 18 mil lång jernväg, hade till sitt föfogande den ståtliga summan af 531,000 kronor 69 öre, denna dock ej, så vidt jag rätt minnes, i sin helhet kontant inbetald, utan till en del, om jag så får säga, levererad in natura, i det aktierna liqviderats medelst afstående af jord, hvilken dervid uppskattats, mossar och utmarker inberäknade, till ett värde af 400 kronor per tunnland, hvartill dock jemväl kommit förmånen af »fri stängsel», som det heter i betänkandet. Dock, jag vill ej återkomma till den ledsamma historien om detta bolags tillkomst. Man bör kanske icke i frågans närvarande stadium göra det; säkert är att man framför allt icke får göra det, om man vill bifalla detta förslag. Ty till djerfvere spekulation har staten aldrig gifvit anslag; en mera svindlande Grundning, eller, låtom oss vara beskedliga och säga: en raskare entreprise har säkert aldrig erhållit premie ur statskassan; nog må det då anses förklarligt, om en och annan finner prejudikatet betänkligt och därför skulle vilja motsätta sig det. Men jag förmodar att det är gagnlöst, då Utskottet, med så få reservanter, nu tillstyrkt detta anslag.

Blott ett par frågor kan jag emellertid ändock ej undertrycka. Hvartill skall denna halfva million egentligen användas? Man säger att den skall betrygga banans färdigbyggande. Skall den då lemnas till den engelske entreprenören som en uppmantran att fullgöra sitt kontrakt? Jag medger att bolaget är skyldigt göra hvad det kan för mannen, dels därför att han, åtminstone som det uppgifves, ruinerats på affären, dels därför att det minsann ej är alla pappersbolag, som för öfvertagande af sina pappersfabrikat lyckas finna en så der snäll

och godtrogen entreprenör — godtrogen framför allt deruti, att han antog sig skola finna i sitt eget fädernesland en hel skara människor ännu godtrognare än han själf. Men när nu den spekulationen misslyckas — för bolaget såväl som för entreprenören — är det verkligen staten, som är skyldig att träda in och täcka bristen i de värda herrarnes beräkningar?

*Om anslag till  
fullbordande  
af Halmstad  
— Jönköpings  
jernväg.  
(Forts.)*

En annan fråga! Hvarifrån har Trafikstyrelsen och hvarifrån har Stats-Utskottet i år erhållit de ljusa framtidsutsigtterna i fråga om denna banas blifvande trafik? Hvar hafva de lyckats uppsåra de rika »trafikanledningarna» — så lyder ju den lärda tekniska termen — i en trakt, som i fjor af båda betecknades skiftesvis såsom »fattig och mager» och »mager och fattig»? Dock, det der tillhör väl ofvan ommämnda »hemliga upplysningar», och jag väntar mig därför intet svar derå.

En af mina ärade grannar på skånebänken antydde, att då vi förut i dag, mot hvad klokhet och rättvisa kräfde, beviljat anslaget till Norrlands-banan, vore ej skäl att nu afslå detta anslag till Halmstad—Näs-sjö-banan. Men, i Herrans namn, om man gjort en dårskap på förmiddagen, är det då alldeles nödigt att göra minst en till på eftermiddagen? Det slaget af logisk konsekvens kommer bestämdt att föra oss alldeles för långt.

Dock — hvarför mycket öfverflödigt tal? Jag begärde ordet, visst icke i förväntan att kunna ändra beslutet, som tydligen redan är fattadt, utan blott för att tillkännagifva att jag, som alldeles saknar det ärade Stats-Utskottets lyckliga lätthet att skifta meningar med årsskiptena, får finna mig i att i år hafva alldeles samma mening som i fjol, att i år göra alldeles samma yrkande som i fjor — och i fjor yrkade jag *afslag*.

Herr Ekenman: Jag skall icke upptaga till granskning den siste talarens i år som i fjor temligen starkt färglagda skildring af detta bolags tillkomst och åtgöranden, utan är det ett par andra under debatten fälda yttranden, som jag anser vara förtjenta af uppmärksamhet.

En talare sade, att man skulle akta sig att gifva nådegåfvor till jernvägsföretag, som bära sig illa. Jag tror dock icke, att denna benämning är lämplig på de understöd, som staten anser sig böra lenna till enskilda jernvägsanläggningar, vare sig i form af lån eller såsom anslag, emedan det ju naturligtvis sker för att lika mycket tillgodose statens eget intresse. För öfrigt är här icke fråga om eu jernväg, som icke bär sig, utan om en, som icke är fullbordad, men som skulle bli det, i fall Riksdagen beviljade det här begärda anslaget.

En annan talare yttrade, att förhållandet med afseende å ifrågasvarande jernväg vore detsamma i år som i fjor, och att han icke kunde inse, hvilka de hemliga skäl vore, som förmätt Stats-Utskottet att i år föreslå Riksdagen något, som det ej ville tillstyrka i fjor. Dessa skäl äro ingalunda hemliga, ty olikheten i år mot i fjor består deri, att nu föreligger en Kongl. proposition i ämnet, grundad på uttalanden af såväl Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som Trafikstyrelsen, och hade den ärade talaren genomläst dessa uttalanden, så tror jag icke att han framkommit med sådana anmärkningar, som han nu gjort.

Frågan gäller här icke att anlägga en ny bana, utan att sammanbinda en redan befintlig femton mil lång bana med stambanan. Ge-

Om anslag till  
fullbordande  
af Halmstad  
—Jönköpings  
jernväg.  
(Forts.)

nom att bevilja anslag till fullbordande af den tre mil långa återstoden af banan, erhåller man sålunda en af våra största enskilda jernvägar i direkt förbindelse med stambanan.

För öfrigt och beträffande Utskottets betänkande, sådant det här föreligger, så har detsamma blifvit på ett, såsom mig synes, synnerligen utmärkt sätt försvaradt af Herr Ola Andersson, och jag får därför förena mig med honom uti det yrkande, han framställt.

Herr Dickson: Då jag sista gången hade ordet, tog jag mig friheten tillstyrka bifall till Kongl. Maj:ts proposition. Jag tillåter mig nu göra en modifikation uti detta yrkande, i det jag föreslår, att slutorden i Kongl. Maj:ts förslag utgå och i stället intagas de något strängare vilkor, som Utskottets förslag innehåller, så att den senare delen af Kongl. Maj:ts förslag skulle komma att erhålla följande lydelse: »emot vilkor att bolaget skall vara skyldigt underkasta sig de bestämmelser, såväl i fråga om samtrafik med statens jernvägar som i öfrigt, hvilka Kongl. Maj:t för statsbidragets erhållande kan finna lämpligt att i nåder föreskrifva».

Jag anholder hos Herr Talmannen om proposition på bifall till detta mitt yrkande.

Herr Lyttkens: Jag begärde ordet egentligen för att bemöta den ärade talaren på venersborgsbänken, hvilken påstod, att det här skulle vara fråga om ett uteslutande hallandsintresse. Den jernväg, hvarom nu är fråga, berör visserligen en af Hallands förnämsta städer, men för öfrigt är det endast till en jämförelsevis ringa del, som den berör Halland, utan största delen af jernvägen ligger redan nu inom vestra Småland. Dessutom är det väl här icke mindre fråga om ett statens intresse, ty nog måste det medgifvas, att, om en femton mil lång bana från en hamn å vestkusten, som med endast tre mil är skild från en af statens stambanor, blifver förenad med denna, och derigenom en del af Halland och en ännu större del af vestra Småland blifva satta i direkt förbindelse med det öfriga Sverige, detta är någonting, som måste ligga i det allmännas intresse.

Men äfven ur strategisk synpunkt bör det vara af vigt att denna bana blifver fullbordad, så att i fall af behof trupptransporter kunna utan afbrott ske till eller från dessa vidsträckta trakter, som icke på något annat vis stå i jernvägsförbindelse med det öfriga landet; äfvenså bör postbefordringen i icke ringa grad hafva fördel deraf. Man sluppe nemligen på denna långa sträcka låta posten föras på så obeqvämt sätt som på kärror, och äfven i fredstid är det vid trupptransporter en fördel, om de båda banorna vore sammanbundna, i synnerhet som mötesplatsen för Jönköpings regemente, Skillingaryd, är belägen invid den redan trafikerade delen af banan; men så länge banan icke är fullbordad, kan man ej med någon fördel begagna den i och för truppernas transporterande till eller från mötesplatsen. Jag anser därför att de fördelar, som vunnas genom banans sammanbindande med stambanan, skulle blifva så betydliga, att äfven staten skulle finna sig hafva god ränta på de penningar, som den dertill användt, om Kongl. Maj:ts proposition blifver bifallen.



Man har vidare sagt, att de orter, hvarigenom banan går fram, icke gjort något för dess åstadkommande. Dessa orter äro icke rika och kunna i bördighet icke jmföras allraminst med den rika malmöslätten; dess invånare äro i allmänhet fattiga och kunna därför ej tillskjuta stora summor. Dessutom skola vi ihågkomma, att denna trakt af Sverige, som ligger vester om stambanan, icke fått något understöd af staten, men mäst i alla de år, som förflutit, deltaga i att betala kostnaderna för öfriga statsbanorna, af hvilka de haft ringa eller ingen nytta. Sammanräknas dessa många års bidrag, torde de kanske uppgå till mer än det nu begärda bidraget. Dessa orter äro i behof af att komma i förbindelse med det öfriga Sverige, och då de sjelfva icke äro i stånd att ensamma åstadkomma en sådan förbindelse, så är det väl icke för mycket begärddt, att staten lemnar detta lilla understöd, då derigenom en 18 mils lång bana kan åstadkommas.

*Om anslag till  
fullbordande  
af Halmstad  
— Jönköpings  
jernväg.  
(Forts.)*

Hvad beträffar talet om, att det icke skulle vara någon skillnad mellan i år och i fjor med afseende å förhållandet med denna jernväg, så ber jag att få påpeka, att då frågan i fjor var före, den icke var det ringaste utredd, ej heller underkastad någon granskning af Kongl. Maj:t. I år deremot föreligger en Kongl. proposition, deri Kongl. Maj:t, som pröfvat frågan, förklarar sig anse saken vara förtjent af att understödjas af Riksdagen. Jag får därför yrka bifall till Kongl. Maj:ts proposition.

Herr *L. P. Andersson* i Halmstad instämde i Herr Lyttkens' anförande.

Herr *C. A. Larsson*: Jag uppkallades egentligen af Herr Dicksons anmärkning, att han i Stats-Utskottets föreliggande betänkande spårade en tendens till en ny tilläggsbevillning; men det spöket, som han trodde sig se, kom icke från det hållet, utan från ett helt annat håll, nemligen från en stats-utskottsledamot, som anses vara den klyftigaste att bedöma dylika saker. Han ville icke bifalla något anslag på en höft, som man säger, med mindre än att anslaget blefve bestämdt och uppfördes i riksstaten. Ty eljest skulle det kunna inträffa att anslaget icke blefve vid en följande statsreglering godkändt. Herrarne böra komma i häg, att i fjor yttrade halländingarne att banan i fråga icke skulle medföra någon egentlig nytta för Halland. Detta var anledningen, hvarföre man då icke ville anslå medel för banan. Nu deremot hafva de sjelfve understödt den Kongl. propositionen och de erkänna, att banan skall lända deras ort till nytta. Om vi nu få en bana på 18 mil för den jmförelsevis obetydliga uppoffringen från statens sida af 500,000 kronor, så anser jag att summan icke är illa använd; ty samtrafiken af de nuvarande enskilda banorna lemnar en inkomst af mera än 80,000 kronor om året. Läger man härtill den utvidgning af trafiken, som dessa enskilda banor tillföra stambanan, så bör man kunna hysa den förhoppningen, att det allmänna icke skall förlora särdeles mycket på den uppoffring, hvarom nu är fråga. Om deremot banan i sin helhet fortfarande blir stympad, så blifva halländingarne nödsakade att på betydliga omvägar medelst skjuts skaffa sig och sitt gods fram till stambanan.

Om anslag till  
fullbordande  
af Halmstad  
— Jönköpings  
jernväg.  
(Forts.)

Det klokaste, som vi under sådana förhållanden, enligt min åsigt, kunde göra, vore således att bifalla Utskottets förslag.

Chefen för Kongl. Civildepartementet Herr Statsrådet Hederstierna: Det är med en viss förvåning, som jag hört så lifviga uttalanden mot Kongl. Maj:ts förevarande förslag, hvilket jag tvärtom trodde skulle röna sympatier och understöd. Här har icke blifvit af Kongl. Maj:t åskadt annat, än att Riksdagen skulle anslå femhundra tusen kronor för att en nästan färdig jernväg skulle blifva sammanknuten med stambanan och staten således sjelf kunna draga fördel af en bana, som redan till största delen genom enskildes ansträngningar blifvit fullbordad. Här är icke fråga om att understödja en entreprise, om hvars beskaffenhet mera eller mindre ofördelaktiga omdömen här blifvit fälda, utan endast föreslaget att, då banan blifvit färdigbyggd, till bolaget lemna en half million, hvarigenom ju staten icke ingår i någon sorts medverkan till företagets fullbordande. Icke heller är meningen, att den entreprenör, hvilken åtagit sig banans fullbordande, skulle komma i åtnjutande af ifrågavarande belopp. Tvärtom har bolaget upplyst, att den tid, under hvilken han åtagit sig att fullborda arbetet, lupit till ända, utan att han sökt eller erhållit förlängning deraf. Hans pligt och rätt äro således undanskjutna. Det hvilat nu på bolaget sjelf att bringa banan till fullbordan, och det anser sig bolaget också kunna göra, om det får löfte om understöd från statens sida.

Då det således är förenligt med statens fördel att lemna det ifrågasatta understödet, så hemställer jag, huruvida Kammaren må finna lämpligt att motsätta sig dess beviljande.

Herr Herslow: Jag ber blott att få yttra två ord med anledning af Herr Civilministerns anförande.

Jag erkänner villigt, att ifrågavarande förslag kan från regeringens sida hafva hufvudsakligen tillkommit för att sammanknyta en i det närmaste färdig enskild jernväg med stambanenätet. Men då man deraf drar den konklusionen, att man på detta vis skall tillföra våra stambanor en värdefull trafik, ber jag att emot detta få sätta de klart uttalade förhoppningar bolaget sjelf gör sig att från statens banor kunna draga en värdefull trafik; och såväl af gods som anländer uppifrån som nedifrån kommer utan tvifvel att på denna bana föras till hafvet åtskilligt, som eljest skulle hafva forslats på statens banor.

Jag vill vidare nämna, att, så vidt jag sett, det icke är utredt, huruvida ifrågavarande banas fullbordande verkligen och uteslutande beror på beviljandet af detta anslag eller icke; och jag ber i sammanhang härmed få nämna, att i Stats-Utskottets betänkande i fjor angående denna fråga sades endast, att det »*icke vore osannolikt*», att banan kunde utan statens mellankomst af bolaget fullbordas; i år heter det — med en grads större tillförsigt, men ännu långt ifrån med visshet — att det »*synes vara osannolikt*» att bolaget kan sjelf färdigbygga banan. Jag har en annan mening. Hvad som i mina ögon icke är osannolikt, utan snarare går ett betydligt stycke väg närmare hvad som är absolut säkert, det är — och jag skulle i annat fall tvekat att

yrka afslag — att egaren af en bana af 18 mils längd, hvaraf 15 mil redan äro färdigbyggda och för hvars fullbordande i hela dess utsträckning endast erfordras 500,000 kronor, både *kan* skaffa och äfven *skaffar* sig detta anspråkslösa belopp, äfven om han icke får det till skänks af staten, när det för honom gäller något så viktigt som att sätta sin jernväg i förbindelse med statens stambanesystem och såmedelst göra det å jernvägen nedlagda kapitalet rentabelt.

*Om anslag till fullbordande af Halmstad — Jönköpings jernväg.*  
(Forts.)

Herr Key: Med anledning af den siste talarens yttrande ber jag att få nämna några ord.

Om Herrarne betrakta de jernvägskartor, som i Kammaren blifvit utdelade, skola Herrarne finna, att på hela vestra kusten, söder om Göteborg intill Engelholm, med undantag af Varberg—Borås—Herrljunga-banan, icke finnes någon jernvägsförbindelse med stambanan. Nu är fråga helt enkelt om en bana, sammanbindande vestkusten med stambanan vid Nässjö, som är i sin fullbordad ämnad att blifva 18 mil lång, af hvilken sträcka 15 mil redan äro mödosamt fullbordade.

Om bolagets uppkomst och om de svårigheter, hvarmed det haft att kämpa, vill jag icke yttra mig, detta torde nemligen vara bekant för litet hvar af Kammarens ledamöter. Att den utländske entreprenören blifvit duperad af det svenska bolaget, är också erkänt. Då är frågan: skall denna jernvägsförbindelse komma till stånd eller skall den tills vidare ligga ofullbordad, fastän man kan få en förbindelse emellan Halmstad vid vestkusten och Nässjö vid stambanan för en uppoffring af endast 500,000 kronor, att utbetalas sedan banan blifvit fullbordad, afsynad och godkänd; männe icke detta är ett så allmänt statsintresse, att man får anse det å statens sida för en god affär? Jag tror det åtminstone för min del. Då så är och då man icke kan förneka, att en så pass lång bana som denna skulle å ena sidan tillföra stambanan trafik och å andra sidan vara af gagn för provinsen Halland derigenom, att den mynnar ut vid hafvet, så anser jag för min del, att detta anslag, om det beviljas, kan anses såsom väl användna penningar.

Denna åsigt ledde Stats-Utskottet vid dess tillstyrkan; och i afseende å penningarnes utbetalande hyste man betänkligheter emot att undanskjuta betalningen, emedan detta framdeles skulle kunna tjena till prejudikat, som möjligen skulle blifva af betänkelig beskaffenhet. Derföre har Utskottet tillstyrkt, att halfva beloppet skulle utgå tidigast 1882 och återstoden ett kommande år.

Dessa skäl äro tillräckligt talande, men härtill kommer, att bolaget jemväl är skyldigt att underkasta sig de bestämmelser angående samtrafiken, som Kongl. Maj:t kan finna för godt att föreskrifva.

Öfverläggningen var slutad. Enligt de meningar, som förekommit, gaf Herr Talmannen propositioner dels på bifall till Utskottets hemställan, dels på antagande af det förslag, Herr Dickson framställt, dels ock på afslag å såväl Utskottets hemställan som Kongl. Maj:ts proposition i ämnet; och fann Herr Talmannen den förstnämnda propositionen vara med öfvervägande ja besvarad. Votering begärdes. I anledning häraf och för bestämmande af kontrapositionen upptog Herr

Om anslag till  
fullbordande  
af Halmstad  
—Jönköpings  
jernväg.  
(Forts.)

Talmannen ånyo de öfriga yrkandena, af hvilka det som afsåg afslag nu förklarades hafva flertalets mening för sig. Men äfven angående kontrapositionen äskades votering, hvadan en så lydande omröstningsproposition först uppsattes, justerades och anslogs:

Den, som till kontraposition i hufvudvoteringen antager yrkandet på afslag å såväl Stats-Utskottets förevarande hemställan som Kongl. Maj:ts i ämnet framlagda proposition,

röstas Ja;

Den, det ej vill,

röstas Nej;

Vinner Nej, har Kammaren till kontraposition i nämnda votering antagit yrkandet på bifall till Kongl. Maj:ts ifrågavarande framställning, med den ändring, att slutorden deri erhålla följande lydelse: emot vilkor att bolaget skall vara skyldigt underkasta sig de bestämmelser, såväl i fråga om samtrafik med statens jernvägar som i öfrigt, hvilka Kongl. Maj:t för statsbidragets erhållande kan finna lämpligt att i nåder föreskrifva.

Den omröstning, som företogs enligt denna proposition, visade 110 ja mot 73 nej; och erhöll alltså propositionen för hufvudvoteringen följande lydelse:

Den, som bifaller hvad Stats-Utskottet hemställt i punkten V af Utlåtandet N:o 40,

röstas Ja;

Den, det ej vill,

röstas Nej;

Vinner Nej, har Kammaren afslagit såväl Utskottets omförmälda hemställan, som Kongl. Maj:ts i ämnet framlagda proposition.

Den senare voteringen utföll med 144 ja mot 45 nej, i följd hvaraf Utskottets hemställan bifallits.

#### *Punkten VI.*

Om understöd  
för enskilda  
jernvägs-  
anläggningar.

Utskottet, som i denna punkt afgifvit utlåtande öfver samtliga vid innevarande riksdag väckta motioner om understödjande af enskilda jernvägsanläggningar, nemligen ledamöterna af Första Kammaren, Herrar *C. O. Widmarks* och *W. A. Söderhjelm*s motioner N:is 16 och 18 samt ledamöterna af Andra Kammaren, Herrar Grefve *E. Sparres*, *W. von Rehausens*, *C. J. Ödmans*, *W. T. Lundgrens*, *Sven Erssons*, *J. Örwalls*, *L. J. Larssons* m. fl:s, *P. Lindgrens*, *Liss Olof Larssons*, *S. Johnsons*, *Nils Peterssons*, *Ola Månssons* och *S. Ljunggrens* motioner N:is 56, 60, 61, 80, 82, 97, 112, 127, 145, 146, 151, 152, 157 och 161, hade, med anledning af nämnda motioner, hemställt i

*Mom. a):*

att Riksdagen måtte till låneunderstöd för enskilda jernvägar bevilja och ställa till Kongl. Maj:ts disposition ett extra anslag af 7,500,000 kronor, att utgå under fem år från och med år 1882 med 1,500,000 kronor årligen, dock så att belopp, som ej blifvit till utgående under ett af dessa år anvisadt, finge för ett efterföljande år af samma femårsperiod disponeras, egande Kongl. Maj:t att å detta anslag, till understödjande af nya, ännu ej påbörjade enskilda jernvägsanläggningar, anvisa af Kongl. Maj:t beviljade understödsbelopp, att utgå i enlighet med de vilkor och bestämmelser, som Utskottet i åtta särskilda, till det förevarande momentet hörande punkter föreslagit.

Efter uppläsning af denna hemställan, mot hvilken Herrar *F. von Strokirch* och *Liss Olof Larsson* inom Utskottet reserverat sig, uppstod öfverläggning, hvarunder anfördes af

*Om understöd  
för enskilda  
jernvägs-  
anläggningar.  
(Forts.)*

Herr Hedlund: Oaktadt jag vet, att många skäl kunna tala för rent afslag å denna hemställan, så har jag likväl icke kunnat förena mig med dem, som hylla en sådan mening, utan, trogen samma grundsats, som jag på förmiddagen uttalade i fråga om stambanebyggandet, anser jag, att man äfven i detta fall bör gå varsamt och endast gradvis till väga, hvarföre jag tager mig friheten att föreslå, att det af Stats-Utskottet föreslagna belopp måtte nedsättas till fem millioner, och att i konsekvens dermed den föreslagna summan af 1½ million om året måtte nedsättas till 1 million. För afslag kan visserligen tala det ofta i Kammaren hörda argument, att ingen proposition från Kongl. Maj:t i detta ämne föreligger. Vi veta, att detta argument har i fråga om ganska små anslag anförts af Stats-Utskottet såsom skäl för afstyrkande och af Kammaren såsom skäl för afslag. Man kan visserligen säga, att anslagen till de enskilda jernvägarne falla inom ett annat område, der sådana grundsatser icke kunna åberopas. Jag kan dock icke gå in derpå. Jag föreställer mig, att om någonsin en fråga erfordrar från regeringens sida en mångsidig, fullständig och oveldig pröfning, så är det väl frågan om det belopp, som bör ställas till regeringens förfogande för understödjande af de enskilda jernvägsanläggningarne.

Detta ämne sammanhänger för det närmaste med den viktiga frågan om riksvägar och privata vägar. Jag har från denna plats för några år sedan försökt utreda densamma, och jag sökte då göra gällande den grundsatsen, att de stora hufvudvägarne genom landet, de stora pulsådronna, om jag så får säga, böra finnas i statens hand, vare sig staten sjelf byggt dem eller tillöst sig dem, som redan blifvit af enskilde byggda. Jag ber nu att få anföra blott ett af de skäl, jag har för denna min åsigt, nemligen att befolkningen i åtskilliga andra länder haft stora olägenheter deraf, att dessa vägar ligga i enskilda personers händer, hvarigenom dessa på det betänkligaste sätt beskatta stora provinser genom sina höga afgifter och andra band på den allmänna rörelsen. Särskildt i Frankrike har detta system att understödja jernvägar med statsmedel och gifva dem koncession ledt till stora svårigheter och hvilat såsom en ond ande öfver hela landsdelar.

Om understöd  
för enskilda  
jernvägs-  
anläggningar.  
(Forts.)

Vi veta också, att man i åtskilliga länder uttalat sig i en motsatt riktning och att man i England ifrågasatt, att jernvägarne borde vara en statens egendom, lika väl som post- och telegrafverken äro det. För min del har jag sedan trettio år tillbaka intagit den ståndpunkten i denna fråga, att det visserligen bör lemnas fritt utrymme åt den enskilda företagsamheten i fråga om de lokala banorna eller, som jag kallar dem, de naturliga tillflödena till de stora pulsådorna. En utredning af detta förhållande, en begränsning af det ena och andra systemet tillkommer dock närmast regeringen; och jag föreställer mig således, att det är lika nödvändigt att få en Kongl. proposition i denna fråga som i många andra, hvadan hos mig finnes en verklig och icke endast en föregifven betänklighet att rösta för bifall till den nu föredragna punkten, då ingen sådan proposition nu föreligger, äfven då jag väl vet, att sådant förut skett. Då emellertid byggandet af enskilda jernvägar under en följd af år fortgått i en stor skala och det således vore betänkligt att göra ett alltför hastigt afbrott deri, föreställer jag mig att beviljandet af en million kronor om året, hvarigenom, om man beräknar dels ett motsvarande belopp af aktiebolagen sjelfva, dels ock de två millioner, som i dag beviljats till fortsättande af stambanan i Norrland, jernvägar fortfarande skulle byggas för 4 å 5 millioner kronor årligen. Detta vore ett moderat sätt att få denna rörelse att så småningom afstanna, ehuru jag vill tillägga, att jag hopas att vårt land skall så utvecklas, att många af de orter, der behöfvet af jernvägar ännu icke börjat framträda, en gång måtte känna ett sådant behof. Ty i de orter, der stora resurser finnas, der behöves också detta viktiga kommunikationsmedel. Jag vill således icke allt för hårdt betona detta argument. Deremot kan jag icke underlåta att mot dem, som här ifrå för enskilda jernvägar, och hvilka i dag deremot icke varit med om att besluta stambanans fortsättande i Norrland, vända deras egna vapen. De hafva, för att motverka detta fortsatta stambanebyggande, gjort upp ekonomiska kalkyler, hvilka jag dock icke nu vill upptaga till vederläggning, då de flere gånger förut blifvit vederladga och nu senast äfven i någon mån belysta af Hans Excellens Herr Statsministern; men jag vill åtminstone vidröra något deraf. Det har bland annat blifvit sagdt, att om vi vidare fortgå med denna ruinerande skuldsättning, så lägga vi derigenom på våra efterkommandes skuldror bördor, som blifva dem öfvermäktiga, och vi taga icke tillräckligt deraf på oss sjelfva. På samma gång man säger detta, visar man dock, att vi under de sistförflutna 20 å 30 åren tagit på oss i räntor och afbetalningar öfver 71 millioner kronor. Den nuvarande generationen har således ändock tagit på sina egna skuldror detta ganska betydliga belopp af 71 millioner, och ändå vill man här påstå, att den närvarande tiden icke tagit tillräckligt med af dessa bördor, och detta ehuru väl de fördelar, som med jernvägarne skola vinnas, komma väsentligast framtiden till godo. Är det för mycket att fordra, att våra efterkommande, som just få skörda frukterna af de nu ifrågavarande arbetena, också skola taga någon del af de dermed förenade bördorna på *sina* skuldror, då vi hjälpt dem till dessa hjälpmedel på sådana villkor. Är det brist på samvetsgrannhet från vår sida att lägga någon del af bördorna på våra efterkommande, då

vi derigenom skaffat dem stora förmåner? För min del tager jag detta lugnt på mitt samvete; och jag är väl öfvertygad om att, likasom jag anser oss stå i tacksamhetsskuld till de män, som för några och 20 år sedan först åtog sig den skuldsättning, hvaraf vi nu få skörda frukterna, likaså skola våra efterkommande vara tacksamma för den börda, som vi nu pålagt dem till deras eget gagn.

*Om understöd  
för enskilda  
jernvägs-  
anläggningar.  
(Forts.)*

Jag vill i förbigående säga, att hvad staten lemnar åt de enskilda jernvägarne, tillhör en helt annan kategori än de medel, hvarför staten själf bygger banor. Ty i förra fallet lånar staten upp medel och lånar sedan ut dem igen, samt får således en fordran emot sin egen skuld. Derom kan dock sägas åtskilligt. Staten har lemnat pennningar till enskilda låntagare med icke obetydliga eftergifter, och det är icke sagdt, att staten alltid fått så synnerligt god säkerhet för de utlånade penningarne. Staten har i alla fall icke den fördel af enskilda jernvägsföretag, som den har af sina egna banor, ty om dessas afkastning ökas, så ökas i samma mån statens inkomster, hvilket icke är fallet, då det är fråga om de enskilda jernvägarne.

Men jag har några andra och viktigare erinringar att framställa i fråga om det enskilda jernvägsbyggandet. Man har här talat om penningeskulder, men det finnes en annan sorts skuld, som heter syndaskuld och som nära sammanhänger med hvad man kallar »syndapeningar». Det är detta kapitel, jag nu något vill vidröra, ehuru det kanske icke kan vara så roligt att höra. Det har i afseende på Sveriges af staten subventionerade jernvägsföretag insmugit sig åtskilliga missbruk, hvilka i tid måste påvisas, på det icke den kräfte, som är värre än hvarje annan kräfte, nemligen opålitligheten, måtte insmyga sig hos vårt ärliga svenska folk. Här tecknas till exempel aktier i ett bolag till ett visst belopp, för att sedan få understöd af statsmedel; men undersöker man hvilka aktietecknarne äro, så finner man att de äro insolventa. Sedan dessa personer sålunda inbetalt tio procent af det tecknade beloppet, bry de sig icke om någon vidare inbetalning och aktierna återgå då till bolaget enligt bolagsordningen. Här har en enskild person tecknat ett stort belopp och iklädt sig förbindelser att utbetala detsamma, men då teckningen är slutad och Riksgäldskontoret utbetalat sista skillingen af det till bolaget anslagna låneunderstödet, så beslutar bolaget att återbetala den enskilde de af honom lemnade medlen — till exempel genom att inlösa den af honom som inbetalning utfärdade skuldsedel — och således minskas bolagskapitalet med motsvarande belopp, hvaraf vållas, utom andra olägenheter, uppskof med ränteliqviden till staten. Här kan inträffa, att framstående embetsmän sitta i ett sådant bolags styrelse och uppbära arfvoden därför, och detta äfven i sådana fall, der pröfningen af bolagets angelägenheter kunde falla inom deras egen embetsförvaltning. Här kan inträffa, att utländska leverantörer lemna lokomotiv eller materialier till ett visst pris åt ett sådant bolag, utan att man får reda på huru stor del af den kontraherade summan i form af provisioner går till enskilda personer, som äro med om inköpen. Allt detta, hvar till jag kunde lägga åtskilligt annat, kallar jag en samhällskrafta, och jag anser, att i de samhällen der sådant kan ega rum, äfven med högsta myndigheternas vetskap, der bör man tänka på att akta sig, på det

Om understöd man icke må komma in på det mycket omtalade ryska systemet. Vi  
 för enskilda böra enligt min tanke vara rädda om vårt folks heder och ärlighet.

jernvägs- Men icke nog härmed. Man har vidare framlagt lysande prospek-  
 anläggningar. ter, för att locka utländingar in i våra stora företag, och så har man,  
 (Forts.) då detta lyckats, tagit emot dem med öppna armar; men sedermera,  
 när prospekten blifvit närmare undersökta, kommer man till korta och  
 utländingen står der ruinerad. Vårt svenska folk kommer derigenom  
 att stå inför utlandet såsom det der svekfullt lockat in främmande ka-  
 pital, med den påföljd att dess egare blifvit ruinerade, och så kom-  
 mer det svenska namnet att framstå för utlandet i en dålig dager,  
 hvarigenom vår kredit kan komma att rubbas just i de länder, der  
 det är af högsta vigt att bibehålla den. Allt detta, har jag svarat  
 mera än en utländing, som talt med mig derom, får den enskilde  
 stå för, för såvidt det rör rent enskilda aftal; dermed har det all-  
 männa icke något att skaffa. Men om det enskilda företaget under-  
 stödjdes mera eller mindre af en offentlig embetsman, till exempel af  
 en landshöfding, som af nit och intresse för sitt län ställer sig i spet-  
 sen för dylika prospekt, då får frågan en annan karakter och då  
 kan det främmande landets regering få skäl att tänka på »skyddandet  
 af sina undersåtars intressen». Detta är faror, förbundna med det en-  
 skilda jernvägsbyggandet.

Det lider intet tvifvel, att det icke kan ligga åtskilliga förmåner  
 äfven uti det enskilda jernvägsbyggandet. Jag är Stats-Utskottet syn-  
 nerligen förbundet för de allvarliga vilkor Stats-Utskottet uppställt för  
 de enskilda banorna vid erhållande af låneunderstöd, och jag tror, att,  
 om dessa vilkor blifva iakttagna och regeringen derät egnar sin sorg-  
 fälliga pröfning samt kontrollen och revisionen icke stanna blott på  
 papperet utan verkligen komma att utföras, saken kan komma in på  
 en bättre väg, än den förut på vissa håll börjat inslä. Trots de be-  
 tänkligheter, jag sålunda uttalat, vill jag dock på dessa skäl vara med  
 om att tillstyrka bifall till Utskottets förevarande hemställan, som är  
 föranledd utaf en mängd enskilda motioner — dock med nedsättning  
 af anslaget från 7½ millioner till 5 millioner, att utgå med respektive  
 en million om året, hvarpå jag begär proposition.

Herr Helander: När det förra gången var fråga om att lemna  
 understöd åt enskilda jernvägsanläggningar, uttrade jag mig i det syfte,  
 att man borde upphöra att lemna vidare understöd åt dylika företag;  
 och mig synes det vara ännu mera skäl att vid denna tidpunkt så göra.  
 Det kan omöjligen blifva fallet annat än att, då man fortfar att an-  
 lägga den ena enskilda jernvägen efter den andra, de slutligen skola  
 taga trafiken från hvarannan och deras inkomster derigenom slutligen  
 blifva så ringa, att det till sist leder derhän, att staten nödgas öfver-  
 taga en eller flere af dem, som fått statsunderstöd. Men en dylik  
 händelse vill jag, såvidt möjligt är, söka förekomma. Jag medgifver  
 villigt, att en eller annan jernväg väl kan vara af beskaffenhet att  
 understöd åt densamma bör lemnas, och synnerligen torde detta kunna  
 blifva fallet i Norrland, men om så undantagsvis kan vara förhållan-  
 det, bör man allenast för hvarje särskildt sådant fall bevilja under-  
 stödet. Mig synes den nuvarande tidpunkten vara den allra tjenligaste



att ändra det gamla understödssystemet. Man finner af Utskottets be-  
 tänkande, att under det att år 1874 användes icke mindre än emellan  
 44 och 45 millioner kronor på enskilda jernvägsanläggningar, så har *Om understöd  
 för enskilda  
 jernvägs-  
 anläggningar.*  
 detta belopp nu nedgått, så att det år 1880 icke användes ens tre  
 millioner för samma ändamål. Endast på en enda jernväg nedlades  
 sistnämnda år något allvarligt dylikt arbete. Det synes mig sålunda,  
 att, i fall man ännu en gång lemnar anslag för sådana ändamål, detta  
 skall ytterligare uppmuntra nya jernvägsföretag och så skall det fortgå  
 alltjemt. Någon gång skall det dock taga slut, och jag ber derföre att  
 få yrka afslag på Utskottets hemställan i denna punkt jemte allt dess  
 bihang.

Häruti instämde Herr *Fredricson*.

Herr Wieselgren: Hade jag haft mig bekant, hvad den före-  
 gående talaren åsyftade, när han begärde ordet, skulle jag icke hafva  
 anmält mig till erhållande deraf; ty han framställde just det yrkande,  
 hvilket jag ämnat göra. Jag hade sannerligen knappt vågat tro, att  
 jag hade någon kamrat i Kammaren, så djerf att han skulle våga fram-  
 komma dermed.

I dag likasom några gånger förut har jag känt, att det ligger en  
 viss sanning i den farhåga en person vid ett tillfälle uttalade, då han  
 sade, att likasom det engelska underhuset ibland kan upphöra att vara  
 underhus för att i stället konstituera sig till komité, det ock kunde  
 gå derhän i Sverige, att Riksdagen upphörde att vara Riksdag och i  
 stället förvandlar sig till — bolagsstämma. Jag tror det vara en farlig  
 väg, vi slå in på, när vi allt mera samla de lokala affärsintressena  
 liksom i en brännpunkt i våra Kamrar, och derigenom i allt högre  
 grad utsätta oss för äfventyret att de intressen, som vilja komma  
 fram, men icke kunna det utan hjälp af andra, med dessa bilda *koa-  
 litioner*, som genom sin samlade makt under vissa omständigheter  
 kunna blifva af ödesdiger beskaffenhet.

Om jag betraktar det förslag, som med anledning af en del en-  
 skilda motioner här af Utskottet framlagts, får jag säga, att, såvidt  
 min kunskap räcker till, jag icke kan finna att det, med undantag af  
 de två förstnämnda banorna, är någon, som kan göra anspråk på att  
 hafva ett allmännare intresse för landet; men båda de der två banorna  
 ligga inom en landsdel, som genom voteringen på förmiddagen i dag  
 blifvit så tillgodosedd, att jag anser oss icke behöfva särskildt taga  
 dess intresse i vidare beaktande. Utan att anses hjertlösa kunna vi  
 allt hänvisa den till de enskilda krafter, som icke torde saknas i den  
 landsändan, om den verkligen vill göra allvar af att realisera sina här  
 framlagda planer. De öfriga förslagen äro deremot af så lokalt in-  
 tresse, att jag tror, det sjelfva de respektive motionärerna böra med-  
 gifva, att deras realiserande icke kan vara så maktpåliggande, att *staten*  
 bör medverka dertill. Då nu emellertid Stats-Utskottet tillstyrkt be-  
 viljandet af ett anslag på 7½ millioner att ställas till Kongl. Maj:ts  
 disposition för att utdelas till understöd af de enskilda jernvägsanlägg-  
 ningar, som skulle kunna finnas så kvalificerade, att de böra af an-  
 slaget få någon del, så är jag visserligen skyldig att erkänna, att Ut-

Om understödskottet tillika fastställt strängare vilkor än förr för medlens utlånande. Men Utskottet hade efter min tanke kunnat göra något ännu bättre; för enskilda jernvägsanläggningar. vilkoren äro visserligen försvårade, men jag tror det hade varit mest betryggande, om Utskottet tillstyrkt — rent afslag.

(Forts.)

I likhet med den förste talaren tror jag, att det ligger inkonsekvens uti att, då enskilda motionärer kunna komma med förslag sådana som t. ex. om byggnadsanslag till Karolinska institutet och Serafimerlasarettet eller andra ändamål, som Stats-Utskottet sjelft anser behjertansvärda och med afseende å hvilka anslag från regeringsbanken förklaras, att Kongl. Maj:t gerna skulle se att de beviljades, men till hvilka Stats-Utskottets män likväl anse sig böra afstyrka bifall och vidhålla sitt afstyrkande, »derför, att proposition i ämnet icke blifvit af Kongl. Maj:t framlemnad», att, säger jag, Utskottet icke jemväl i närvarande fall funnit sig af principiella skäl förhindradt tillstyrka utanordnande af ett så stort belopp som 7½ million på enskilda motionärers framställningar.

Hvilka vilkor än kunna stipuleras för tillgodonjutande af dessa medel, måste alltid inträffa, att endast sjelfva förhoppningen om, att man kan få någon del deraf, skall verka stimulerande för spekulationslusten och kanske mångenstädes väcka en annars tillbakahållen jernvägsfantasi; och det torde icke kunna bestridas, att dylika fantasier, glömska af andras rätt bittra erfarenheter, åter börja dyka upp i landet, med en spänstighet och till ett antal, som visa att någon vidare stimulus icke behöfves. För min del tror jag, att svenska folket behöfver *lugn* en tid. Vi hafva visserligen på förmiddagen fått höra talas om det lysande tillståndet i landet, och att vi derför hafva jernvägarne att tacka, men jag skulle tro, att jemte jernvägarne står en annan faktor, som möjligen också har någon del i det lysande tillståndet, nemligen den stora upplåningen. Staten, kommunerna och de enskilde äro i närvarande stund ganska betydligt skuldsatta; och det har väl just icke varit någon konst att åstadkomma en ganska liflig uppbloomstring af rörelsen, då man dragit in hundradetals millioner från utlandet i form af lån. Det är naturligt att våra yttre vilkor deraf påverkats, ty penningarne skola användas, och vi hafva också, tack vare den rika tillgången på lånta penningar, fått en ganska vacker taffa att betrakta; men den har dock alltid en baksida, nemligen återbetalningsskyldigheten! Vi böra icke alldeles lemna den ur räkningen, och vi torde särskildt böra beakta den, då det gäller att ånyo beträda en väg, som under de närmaste åren väl åter skall föra oss in i en måhända allt mera brusande jernvägssvindel, för att en vacker dag återigen låta oss stå der såsom år 1879 med bekymradt mod och ganska ruinerade finanser. Då skall Kammaren väl åter få mottaga den ena motionen efter den andra om hjälp till eller inlösen af enskilda jernvägar; den skall åtminstone alltid på något sätt få betala hvad vi i dag komma att förskylla. För min del vill jag icke vara med om att bryta mot skyldig försigtighet i så vanskliga stycken, och derför yrkar jag *afslag* å den föredragna punkten.

Herr Ola Månsson: Det förefaller, som om de föregående talarne gjort en ganska hastig vändning, ty de motsatte sig icke, mig

veterligen, på förmiddagen beviljandet af de mångdubbelt flere millio-<sup>Om understöd</sup> ner, som skulle gå till banan i Norrland, utan all återbetalning. Det <sup>för enskilda</sup> gälde då, att staten sjelf skulle bygga för egen räkning. Nu har lik-<sup>jernvägs-</sup> väl sparsamheten kommit dem så in på lifvet, att de icke ens vilja låna <sup>anläggningar.</sup> ut statens penningar till dem, som sjelfva vilja kosta på sina banor. Skada att icke något af detta förut uttalats, så att man egt någon känning deraf i förmiddags. Då hade det kanske kunnat vara bättre tillfälle än nu att uttala sådana fraser, som att vi skola akta oss för svindelaffärer och så vidare.

Jag tror icke det är för mycket begärdt af de orter i landet, hvilka ännu icke fått vare sig stambanor eller jernvägslån, men likväl på egen hand byggt sina 15 å 20 mil jernväg, att nu få statsunderstöd att komplettera sina bansystem. Här och der erfordras tyvärr ännu en eller annan anknytningspunkt för att tillfredsställa sanfärdselns behof; och det är för sådant ändamål ifrågavarande 7½ millioner skulle utlånas till enskilda jernvägsbolag mot en ränta, som mer än väl motsvarar hvad penningarne kosta staten.

Ett sådant tillvägagående, som vissa talare ådagalagt, visar allt annat än en stadig hållning; och jag tror att de borde akta sig för sådana omkastningar. För min del kan jag icke annat än på det varmaste önska bifall till det förslag, som föreligger till afgörande, ty säkert är, att med de försigtighetsmått, hvilka här äro föreslagna, ingen förlust för staten bör ifrågakomma; och jag säger ännu en gång, att det icke är för mycket att staten hjälper åtskilliga provinser med lån mot säkerhet, då andra provinser erhållit betydliga belopp till skäuks.

I den provins, jag tillhör, är förhållandet likadant som det omtalas från hallandsbänken. Det är visserligen sant, att i orten finnes en bana, nemligen Karlskrona-Vexjöbanan, till hvars byggande staten lemnade en million i understöd, men under hvilka vilkor? Statens intresse fordrade, att denna bana byggdes bredspårig, och det var af strategiska skäl, för att trupper vid fredsbrott hastigt skulle kunna föras till och från Karlskrona, som banan byggdes dyrare än den eljest behöft blifva. Detta gjorde, att bolaget fick en million i understöd, men jag försäkrar, att bolaget förlorade betydligt på den affären, så att i den delen orten icke har mycket att tacka staten för.

Emellertid skall jag icke längre upptaga Kammarens tid och slutar men en anhållan om bifall till Utskottets förslag.

Herr Liss Olof Larsson: Den bör vara klokare än jag, som skall förstå de herrar, hvilka i förmiddags icke hade ett ord att yttra mot fortsättandet af stambanebyggandet, men likväl nu uppträda mot hvad Utskottet här föreslagit. Naturligtvis måste det finnas någon tankegång därför; men man bör vara bra mycket klokare än jag för att förstå den. Jag får också säga, att jag har litet svårt att fatta tankegången hos t. ex. den ärade göteborgstalaren, hvilken för få år sedan icke hade ett ord att säga emot ett regeringens förslag att staten skulle köpa obligationer till 90 procent för att hjälpa en jernväg, som slutar i Göteborg; nu, då frågan gäller en utlåning, på hvilken staten icke kan förlora ett öre, motsätter han sig statens inblandning i en-

*Om understöd för enskilda jernvägsanläggningar.*  
(Forts.)

skilda jernvägsföretag, men han nämnde icke ett ord, då frågan gälde att rent af skänka bort millioner till ett enskildt jernvägsföretag med Göteborg till slutpunkt. Herr Hedlund uppdrog en historik öfver jernvägarne, om hvilken man kan med Rydingen säga: det var hemskt. Han nämnde dervid embetsmän och särskildt en landshöfding; och om förhållandet är sådant, han nämnde, då är det ytterst farligt att lefva i Sverige; men det är väl ej så farligt, som han tycktes tro.

Hufvudargumentet hos den talare, som yrkade afslag, var den omständigheten, att här icke föreligger någon Kongl. proposition i ämnet. Nog förefaller denna invändning litet underlig, då förut 1871 års Riksdag ställt till Kongl. Maj:ts förfogande 10 millioner och 1876 års Riksdag likaledes 10 millioner, på grund af enskilda motionärers framställningar och utan att Kongl. propositioner i ämnet vid någotdera tillfället förekommit. 1876 föreslog Utskottet till och med, att Riksdagen skulle ställa till Kongl. Maj:ts förfogande 15 millioner, men Riksdagen nedsatte summan till 10 millioner; och jag tillhörde dem, som i denna Kammare röstade för det lägre beloppet. Således har man förut icke ansett, att Kongl. propositioner om sådana anslag yore alldeles nödvändiga; och alldenstund Riksdagen har bifallit sådana förslag två gånger förut, har Utskottet icke nu haft någon anledning att säga, att, efter som Kongl. Maj:t icke nu begärt något, så kan Utskottet icke tillstyrka något. Det förefaller mig också litet besynnerligt, att den ärade talaren här uppträdt och yrkat afslag, men icke hade något att säga, när 4:de punkten föredrogs. Der förekommer dock en hänvisning till hvad Utskottet hemställt i 6:te punkten; och man skulle derför tro, att den, som ogillade hvad Utskottet föreslagit i 6:te punkten, bort känna behof att säga något vid föredragningen af den 4:de punkten.

Nu torde det vara alldeles tydligt för den, som vill se saken sådan den föreligger, att, om de af Utskottet uppställda vilkor antagas, staten under inga förhållanden kan komma att förlora något större eller mindre belopp genom att med ifrågavarande  $7\frac{1}{2}$  million skulle göra, blefve ränta på ränta på de 3 års ränteuppskof, som kunde beviljas. Men denna förlust uppväges åtminstone till en del af den vinst, staten gör genom att penningarne icke kosta staten fullt  $4\frac{1}{2}$  procent. Ett viktigt faktum har sedan 1876 tillkommit, nemligen att man fått en lag om inteckning i jernväg, och att staten således under alla förhållanden kan betrygga sin fordringsrätt i de jernvägsföretag, som han understöder. Då nu härtill kommer, att lånen skulle beståmmas till högst hälften af anläggningskostnaden samt att minst hälften deraf skulle utgöras af aktier, så torde någon synnerlig fara för äfventyrliga företag icke vara för handen. Och när man uppställer sådana vilkor, som Stats-Utskottet här föreslagit, så lära de orter, som vilja hafva dylika låneunderstöd, nog se sig för innan de kasta sig in på oöfverlagda företag. Man brukar gifva stora anslag t. ex. till väganläggningar, hvilka man ju kan säga vara lika nödvändiga som jernvägar. Men under det anslag till väganläggningar lemnas till  $\frac{2}{3}$  af beräknade anläggningskostnaden såsom ren skänk, så får staten af det penningebidrag, hvarmed han understöder enskilda jernvägar, igen hvart

enda öre. Staten lemnar genom detta sitt understöd, så att säga, blott *Om understöd* ett förskott, låter endast de enskilda jernvägarne begagna hans bättre *för enskilda* kredit, hvarigenom på samma gång förekommes allt för vidsträckt upp- *jernvägs-* trädande af den enskilde på lånemarknaden, hvilket i viss mån kan *anläggningar.* inverka på statens upplåning. (Forts.)

Besynnerligt skulle det verkligen förefalla, om Andra Kammaren, sedan densamma åren 1871 och 1876 visat dåvarande regering förtroendet att lemna 10 millioner kronor till dess förfogande för understöd åt enskilda jernvägar, skulle hysa så litet förtroende till den nuvarande regeringen, att Kammaren icke vågade nu lemna dessa 7½ millioner kronor, i synnerhet med så skärpta villkor för låneunderstödens erhållande, som här äro föreslagna. För min del är jag fullt öfvertygad om, att den nuvarande regeringen skall lika samvetsgrant som de föregående fördela dessa medel. Af hvad jag nu yttrat framgår, att jag icke kan finna någon anledning att frågå Utskottets förslag, utan yrkar jag bifall till detsamma i oförändradt skick.

Herr Abr. Rundbäck: Jag skulle visserligen helst se, om statsunderstöd icke alls behöfde lemnas enskilda jernvägar, men då dels sådant måhända vore allt för radikalt och kanske äfven obilligt samt dels — och detta är för mig det viktigaste skälet — man bör så vidt möjligt är söka hindra dessa jernvägsstriders återkommande vid hvarje riksdag, så torde en dylik åtgärd, huru önskelig, jag upprepar det, den än är, icke vara fullt öfverensstämmande med statens bästa. År 1871 afklippes all jernvägsstrid för åtminstone fem år genom att Riksdagen stälde ett visst belopp till regeringens förfogande för att under nämnda period användas till låneunderstöd för enskilda jernvägar; och år 1876 upprepades samma kloka beslut, och jag skulle anse det mindre välbetänkt att i en tidpunkt som denna, då så stora politiska frågor stå på dagordningen, låta dessa gamla jernvägsstrider åter blossa upp och derigenom möjligen frankalla en förhatlig kompromiss mellan jernvägsintressen och politiska intressen.

Af dessa skäl kan jag icke vara med om ett obetingadt afslag å hvad Stats-Utskottet här hemställt. Men å andra sidan måste jag bekänna, att den förste talarens förslag om det nu ifrågavarande beloppets nedsättande till 5 millioner kronor tilltalar mig mycket. En sådan nedsättning kan vara så mycket mer befogad som de under senare åren för stambanors byggande beviljade anslagen nu blifvit nedprutade till  $\frac{1}{3}$  mot förut, och då synes konsekvensen bjuda att anslagen till enskilda banors understöd nedsättas till hälften af hvad de förut varit. En sådan anslaget nedsättning till hälften af det förra beloppet anser jag icke heller medföra någon våda i betraktande af de villkor, hvarunder understöd skulle lemnas och hvilka synas mig väl egnade att förekomma sådana lättsinniga företag som förut uppstått, exempelvis Motalabanan, sorglig i äminnelse. För dess anläggande tillsläppte aktieegarne icke mer än  $\frac{1}{6}$  af därför beräknad anläggningskostnad, och då vid sådant förhållande kapitalisterna icke ville släppa till penningar utan ytterligare säkerhet, hittade man på den nödfallsvägen att bestämma solidarisk ansvarighet för ränta och amortering af de upptagna obligationslånen, hvaraf följden blef, att staten fick

Om understöd  
för enskilda  
jernvägs-  
anläggningar.  
(Forts.)

inlösa dessa obligationer. Men med de af Stats-Utskottet nu föreslagna villkoren, för hvilka jag är Utskottet synnerligt tacksam, hoppas jag, såsom sagdt, att dylika eller andra äfventyrligheter icke skola vidare uppkomma. Och då, hvad beloppet beträffar, jag anser att 5 millioner kronor böra vara fullt tillräckliga för ändamålet, så instämmer jag med den förste talaren och yrkar bifall till hans förslag, nemligen om sammans nedsättande till 5 millioner kronor, att utgå under fem år från och med år 1882 med 1 million kronor årligen.

Grefve Sparre: Man har under denna diskussion kunnat något samant märka, hvilka orter de särskilda talarne tillhöra. Alla de, som här yttrat sig emot Utskottets förslag, tillhöra nemligen sådana orter, som redan fått hvad de behöfva i denna väg, och därför tycka att det nu kan vara nog. Såsom medlem af ett statssamhälle, tillkomme det likväl medborgaren att se litet grand längre än till sitt eget intresse, att icke helt och hållet åsidosätta andras behof. Den som, mine Herrar, har någon erfarenhet om huru ofantligt de orter stå tillbaka, huru de i ordets egentligaste bemärkelse lida, hvilka icke hafva jernvägar, den skulle i sanning icke falla sådana yttranden som här förekommit.

Det är alldeles uppenbart, att så länge ett land i allmänhet icke eger några jernvägar, går saken sin jemna gång, den ena orten är icke bättre lottad än den andra. Endast de orter, som hafva naturliga kommunikationer, njuta ett dem af naturen sjelf beredt företräde. Men då jernvägar uppstå i den ena orten efter den andra, blir förhållandet i de orter, som sakna kommunikationer, alldeles outhärdligt. Följden blir, att de dugligaste, driftigaste och verksamaste män i dessa orter flytta derifrån, ty de inse att de icke kunna bedrifva sina näringar utan denna viktiga häfstång för näringslivet. De taga sina kapital med sig, och den återstående delen af befolkningen befinner sig redlös, arbetslös och så småningom utfattig. Man kan icke, mine Herrar, förbise denna omständighet, man kan icke hjertlost säga: nej, vi skola icke hjälpa ens de orter, som anstränga sig sjelfva för att få detta kommunikationsmedel, under det man vråker ut penningar till andra orter, som icke vilja göra något. Jag frågar, mine Herrar, kan detta vara rättvist, kan detta vara klokt i en stat, som vill följa med civilisationens och industriens utveckling i allmänhet? Det kan icke vara Herrarnes allvar att nu säga: vi skola icke mera gifva något understöd åt jernvägar. Det är omöjligt. Jag tror, att det blott är ett löst ord, som man framkastat för att för tillfället komma ifrån saken så lätt som möjligt. Det har deremot blifvit sagdt här på förmiddagen och detta med rätta, att jernvägsbyggandet i landet aldrig någonsin kommer att upphöra. Det kommer icke att sluta, förrän jernvägarne äro nästan lika allmänna som större landsvägar. Jernvägarne skola så småningom intaga åtminstone de större landsvägarne plats. Det har gått så långt, att mången större industriidkare anlagt jernväg på egen bekostnad, ty han har icke kunnat drifva sin näring den förutan. Hårtill kommer, då här är fråga om statslån till enskilda banor, att den uppoffring, som staten gör för de enskilda jernvägsanläggningarne, alldeles icke är någon. Jag hörde i dag en talare uppdraga en längre historik om jernvägarne, och han yttrade, att de skulle komma att blifva

en kräfte för landet. Han framkastade dervid, enligt ett visst slag af författares vana, så många insinuationer, att jag tillstår att jag icke kunde följa med hela ramsan. Säkert är likväl att, såvidt jag känner, staten icke förlorat ett enda öre på de enskilda jernvägar, till hvilka, staten utlemnat medel. Det är visserligen sant, att staten efterskänker några års räntor. Men hvilka förmåner har icke staten af dessa enskilda jernvägar! Fråga Trafikstyrelsen, mine Herrar, huruvida stambanorna skulle utan de enskilda banorna hafva den trafik, som de för närvarande ega. Fråga Trafikstyrelsen, om icke en så väsentlig tillökning i trafiken genom de enskilda jernvägarne tillföres stambanorna, att trafiken å dem utan detta bidrag skulle vara jemförelsevis obetydlig. I den jernvägsstatistik, som jag en gång förut i dag citerat, finnas uppgifter om antalet resande personer och centner gods, som tillförts stambanorna genom de privata banorna. Af dessa uppgifter inhämtas, att antalet resande, som tillförts statsbanorna, utgjort t. ex. från Landskrona—Helsingborgsbanan 33,636 år 1878 och 32,542 år 1879, från Gefle—Dalabanan 36,045 år 1878 och 32,027 år 1879, från Ystad—Eslöfsbanan 32,004 år 1878 och 29,651 år 1879. Vidare inhämtas af samma uppgifter, att antalet centner gods, som genom privatbanorna tillflödat statsbanorna, utgjort: från Stockholm—Vesterås—Bergslagens bana 631,000 år 1878 och 733,000 år 1879, från Frövi—Ludvikabanen 458,000 år 1878 och 712,000 år 1879 o. s. v. Tager man i betraktande det centnertal gods, som förts på statsbanorna till de enskilda jernvägarne, så befinnes det att detta utgjort t. ex. vid Gefle—Dalabanan 1,548,000 år 1878 och 1,508,000 år 1879.

När staten lemnat enskilda jernvägar låneunderstöd, får staten först och främst ränta på sina penningar, med undantag af de år, för hvilka räntefrihet beviljas. Staten erhåller, för det andra, den förmånen, att en så ofantlig trafik tillföres statsbanorna, att inkomsterna å dem ökas högst betydligt, jag vill påstå till nära hälften. För det tredje får staten den fördelen, att utgifterna för postverket högst betydligt minskas, ty enligt koncessionsvilkoren skola nemligen de enskilda jernvägarne föra posten efter af staten bestämd taxa; och för det fjerde har staten fördelen af trupptransporter, efter en viss lägre taxa. Med alla dessa förmåner och då slutligen genom de enskilda jernvägarne skapas för så väl samfärdseln i sin helhet som för de särskilda orterna vigtiga kommunikationer, är det då icke allt skäl för staten att understödja dylika företag, allra helst då sådant kan ske och utan någon uppoffring? Skulle verkligen representationen, sedan den förut i dag voterat ansenliga summor åt jernvägar, som, enligt hvad jernvägstrafikstyrelsens egna utlåtanden tyckas utvisa, icke komma att inbringa något, stå till svars för att nu vägra understöd till jernvägar, som, långt ifrån att kosta staten något, i stället skola bereda densamma högst betydliga inkomster? Skulle detta vara konsekvent handladt?

Man har här ordat om de svårigheter, för hvilka vissa jernvägsbolag varit utsatta, och i detta afseende särskildt nämnt Motala—Mjölbybanan. Jag kan nämna flera andra exempel, såsom Halmstad—Nässjöbanan, Nässjö—Oskarshamnsbanan samt Oxelösund—Flensbanan. Men, mine Herrar, man må komma ihåg, att dessa jernvägsbolag icke haft något understöd af staten, hvilket dock kunnat gifvas dem utan

*Om understöd  
för enskilda  
jernvägs-  
anläggningar.*  
(Forts.)

*Om understöd  
för enskilda  
jernvägs-  
anläggningar.*  
(Forts.)

den ringaste uppföring, endast genom att staten lemnat dem sin kredit; och det är just därför att bolagen måst vända sig åt annat håll för att förskaffa sig de nödiga medlen, som de råkat i olycka. Regeringen har icke gerna kunnat neka dem koncession, då vederbörande orter sjelfva velat förskaffa sig jernvägar. Herrarne skola finna, att de olyckor, för hvilka åtskilliga jernvägsbolag varit utsatta, endast inträffat med sådana bolag, som icke fått hjälp af staten, under det att intet enda bolag, som haft statsunderstöd, ramlat, utan tvärtom alla betalt sina räntor. Kan det under sådana förhållanden verkligen vara rätt och klokt att säga: nu är det stopp! Kan man verkligen vilja neka anslag åt jernvägar, hvarigenom statssamhället icke allenast har den indirekta fördelen af lättad tillförsel och utvidgad rörelse i orterna, utan äfven den direkta fördelen af de inkomster, privatjernvägarne inbringa åt stambanorna?

Man har talat om jernvägsfantasier och brusande jernvägssvindel. Icke tycker jag just, att det kan betraktas såsom någon »brusande jernvägssvindel», om en eller annan ort begär statsunderstöd för att tillfredsställa ett behof, som blir så mycket mera kämbart i samma mån som andra orter genom statens försorg blifvit hjälpta i detta hänseende. Men jag tror att det skulle leda till förekommande af svindel, om möjlighet finnes att få understöd af staten och att regeringen sattes i tillfälle att pröfva soliditeten och hållbarheten hos de bolag, som begära dylika understöd. Just derigenom är det som jernvägsfantasier och »brusande svindel» kunna förekommas.

Hvad angår den gjorda invändningen att icke någon Kongl. proposition här föreligger, är jag förekommen af talaren på dalabänken. Skulle Herrarne verkligen vilja att regeringen begärde det förtroendevotum af Riksdagen att få ett belopp af vare sig  $7\frac{1}{2}$  eller 10 millioner kronor till sitt förfogande att efter godtfinnande använda till jernvägsbyggnader? Regeringen har förut, åren 1871 och 1876, af grannlagenhet hällit sig tillbaka i detta afseende och skall sannolikt äfven göra det hädanefter. Ett sådant förtroendevotum måste komma sjelfmant från representationen; af regeringen sjelf kan det omöjligen begäras. Riksdagen har nu, sedan erfarenheten visat huru demoraliserande, huru allt upplösande dessa jernvägsstrider äro, påfunnit denna utväg att ställa ett visst belopp till regeringens förfogande för ändamålet, och jag får säga, att, efter den erfarenhet vi hittills gjort, representationen har all anledning att vara belåten med detta beslut.

Hvarföre Stats-Utskottet nu föreslagit det här ifrågavarande beloppets nedsättande från 10 millioner till  $7\frac{1}{2}$  millioner kronor, kan jag icke begripa.

Det förekommer mig som om den massa af motioner, som till denna Riksdag blifvit anmälda och af hvilka företrädesvis de två jernvägarne till Hudiksvall och Söderhamn blifvit förordade af Styrelsen för statens jernvägstrafik, skulle hafva föranledt Utskottet att föreslå en högre summa. Dessa två bolag skulle ju komma att behöfva en stor del af det föreslagna beloppet, om det blifver beviljad. Jag kan därför icke fatta, hvarför summan blifvit nedsatt. Jag upprepar hvad jag sade på förmiddagen, att lika bestämdt som jag då motsatte mig ett fortsatt byggande af stambanor i Norrland, lika litet betänklighet



har jag att bifalla de nu framställda förslagen till understödjande af de enskilda bibanor, som af trafikstyrelsen blifvit tillstyrkta. Och då, såsom jag nämnde, dessa två banor skulle på en gång tagas en betydlig andel af ifrågavarande anslag samt derefter allenast 3 millioner skulle komma att återstå, så skulle sistnämnda summa blifva allt för ringa för hela det öfriga landet. Jag har icke kunnat se att i de orter, till hvilka anslag lemnats, dessa anslag varit annat än högst behöfliga, och regeringen har mycket väl fördelat dem. Då man har för afsigt att minska stambanebyggandet, så är det väl icke skäl att söka åstadkomma en inskränkning i jemväl det privata jernvägsbyggandet. Jag anhåller fördenskull om den ändring i Utskottets förslag, att beloppet bestämmes såsom motionärerna föreslagit det, eller till 10 millioner, och anhåller hos Herr Talmannen om proposition å detta yrkande.

Om understöd  
för enskilda  
jernvägs-  
anläggningar.  
(Forts.)

Herr Wieselgren: En föregående talare, den på blekingsbänken, har emot mig rigtat den anmärkning att jag i jernvägsfrågan icke skulle hafva visat »någon stadig hållning». Det vore mycket ledsam, om jag skulle hafva gifvit skäl för en sådan anklagelse, men jag frågar honom dock: huru vet han det? Huru vet han att jag icke visat en »stadig hållning»? Jag skall anhålla få meddela honom, att jag tvärtom tror mig hafva iakttagit den betviflade hållningen, då jag nemligen hörde till minoriteten i förmiddags, och det tvifvelsutän är på den saken han syftar.

Derjemte har samme talare — och en annan har dervid supplerat honom — uttalat sitt ogillande deraf att »man» icke »talade» under förmiddagens öfverläggning. Hvarenda ledamot af Kammaren skulle dock kunna svara att det talades så förtvifadt, att vi sannolikt voro ganska många som kände oss frestade att rent af gå vår väg. Man hade kunnat vänta sig en *diskussion* i en så vigtig fråga som den då föreliggande; men i stället fick man höra långa och lärda föredrag, som icke kunde förlikas vid annat än akademiska föreläsningar. Jag frågar: hvilken skulle väl under sådana förhållanden vilja begära ordet? Två talare yttrade sig under sammanlagdt 2 $\frac{1}{4}$  timme, och jag tror att Kammaren hade nog af dem. Långt ifrån att anklaga mig eller någon annan derföre att icke äfven vi talade, borde anmärkaren hafva varit oss tacksam derföre att vi visste *tiga*.

En talare på dalabänken har ansett det vara högst besynnerligt af en göteborgare att kunna framställa ett sådant yrkande, som jag gjort, emedan man då kunde tro att jag glömt Kongl. Maj:ts proposition om inköpande af Stora Bergslagsbanans obligationer. Jag svarar derpå, att jag *icke* glömt den saken, och det är *just derför att jag icke glömt den*, som jag framställt mitt yrkande i denna punkt. Jag har nemligen från sagda tid lärt mig att om man har sagt a, så måste man också i jernvägsfrågor i sinom tid underkasta sig att säga b; och det, ehuru man kanske icke ens varit med om att säga det förra. Jag var icke med om sakens början, men jag böjde mig för den nödvändighet, som fick sitt uttryck i antyddas propositionen, och detta gjorde jag, emedan jag såg mig tvungen dertill. Det är emellertid för att

Om understöd förekomma det något dylikt må hända en gång till, som jag nu, me-  
för enskilda dan än är tid, framställt mitt afslagsyrkande.

jernvägs-  
anläggningar.  
(Forts.)

Samme talare nämnde, att vid 1871 och 1876 årens riksdagar ingen Kongl. proposition förelåg, och ändock ansåg Stats-Utskottet sig då kunna framlägga förslag till Riksdagen att 10 millioner skulle ställas till Kongl. Maj:ts disposition. Det är sant, men jag ber likväl att få påminna derom, att Stats-Utskottet då ännu icke hade proklamerat den princip, hvilken Utskottet vid denna riksdag *med synnerligt eftertryck* betonat, den, att det icke bör tillkomma Stats-Utskottet tillstyrka bifall till en utgift, hvilken icke blifvit af Kongl. Maj:t föreslagen. Det är så nyligen Utskottet uppställt denna grundsats, att jag ansåg mig ovilkorligen hafva rätt att anmärka den bristande konsekvensen i Stats-Utskottets nu skedda tillstyrkande, fullkomligt oberoende af nämnda princip.

Jag ber att från talarens på vaxiöbanken yttrande få hemta ett stöd för hvad jag nyss vågade antyda. Han uttalade såsom en sanning, hvilken icke torde af någon kunna jäfvas, att derest man nu vägrade bifall till millionförslaget, skulle deraf vållas verkliga faror för de väntade stora frågornas behandling under nästföljande riksdag. Är icke härmed styrkt, att man rent utaf i följd af *fruktan* för den demoraliserande inverkan jernvägsfrågorna vid riksdagen visat sig ega, uppmannar representationen att köpa sig fri med en tribut till fridstörarne af 5 till 10 millioner hvar femte år? Jag tror, att med detta obestridda yttrande *nog* är sagdt.

En talare på elfsborgsbänken sade, att han såg i mitt yrkande en antydning om att vi i Göteborg fått nog af jernvägar. Nej, det hafva vi icke; jag är tvärtom öfvertygad, att Göteborg har behof af ytterligare sådana och att det ligger i vår stads stora intresse, att t. ex. den af Herr vice Talmannen förordade jernvägen kommer till stånd. Men jag tror, att man bör göra göteborgarne den rättvisa, att de — åtminstone någon gång! — förstå att underordna de lokala intressena under de allmänna, och detta var det sannolikt som gjorde, att ingen göteborgsrepresentant ansåg sig böra förorda sistberörda förslag, om än derigenom »göteborgsintresset» skulle tillgodosetts i ej ringa mån.

Vidare ber jag få påpeka, att det *icke* varit min mening att påstå, att från denna stund något enskildt jernvägsbyggande icke bör i vårt land ifrågakomma. Något så orimligt har jag icke uttalat, och jag tror icke heller att någon tänkande man kan hysa en sådan åsigt. Men detta är *en* sak. En *annan* är den, huruvida staten *just nu* bör rent af uppmuntra till fortsatt byggande af enskilda jernvägar och fortsatt fastläsande af ledigt kapital. Jag vill med afseende härå endast erinra om hvad som allmänt omtalas såsom grundadt på officiella siffror, nemligen att i denna stund en summa af icke mindre än 108,000,000 kronor ligger fastläst i enskilda jernvägsbyggnader *utan att lemna någon ränta*. Så har åtminstone för mig uppgifvits, och jag har intet skäl att betvivla beräkningens riktighet. Under sådana förhållanden anser jag vara klokt att vi taga oss en liten väntetid, och jag tror jemväl att vi böra det, såvida vi icke vilja allt fortfarande gifva skäl för det gamla tillmålet att vi äro ett *trögt* folk, men ändå ett folk »fullt af *hetsigheter*».

Herr P. Pehrsson i Törneryd: För min del kommer jag att yrka afslag å denna punkt. Jag gör det på den grund, att ett bifall till Utskottets förslag skulle nödga oss att låna upp ytterligare medel till jernvägsanläggningar och således öka vår skuldsättning. Litet hvar hafva vi oss bekant å hvilken brydsam ställning Riksdagen befann sig år 1879. Det fans då ej andra medel till statsbristens betäckande än upplåning eller tilläggsbevillning. Den senare utvägen tillgreps och den kvarstår ännu. Att under sådana förhållanden nu ytterligare öka statens skuld anser jag icke välbetänt, och yrkar jag derföre afslag å Utskottets hemställan i denna punkt.

*Om understöd  
för enskilda  
jernvägs-  
anläggningar.  
(Forts.)*

Herr Hedlund: Jag begärde ordet egentligen för att yttra några ord om de fem millionerna, som staten en gång gaf såsom lån åt Bergslagerernas jernväg, men jag har häruti blifvit förekommen af Herr Wieselgren, som mycket riktigt påpekade, att sannolikt ganska många göteborgare skulle vara glade, om aldrig dessa fem millioner kommit denna jernväg till del, emedan i sådant fall sannolikt hade besparats många millioner för Göteborg äfvensom många bekymmer, hvilka med dessa millioner ådragits vårt samhälle. Jag tror för öfrigt, att det finnes äfven andra orter, som laborera med jernvägar, hvilka hafva dålig trafik och icke gifva någon afkastning att tala om, och att detta aldrig skulle hafva inträffat, om icke de genom statsbidrag blifvit lockade att bygga dessa jernvägar. Härom är emellertid förut så tillräckligt taladt, att jag icke vidare behöfver orda derom.

Jag ber nu att få vända mig till den ärade representanten för Venersborg och Åmål. Jag var nemligen nog olycklig, då jag förra gången hade ordet, att tala en »så lång ramsa», att han icke kunde följa med hvad jag yttrade. Jag beklagar att han icke kunde det, ty i fråga om åtskilligt af hvad jag anförde gäller det: »de te fabula narratur», Grefve Sparre. Jag skall nu, för bättre minnes skull, sammanfatta mina betänkligheter mot det enskilda jernvägsbyggandet, som jag då uttalade, uti fyra punkter, på hvilka jag ber att få fästa hans uppmärksamhet. De skola icke bilda någon »lang ramsa» och äro följande: *missledande prospekter, opålitliga aktieteckningar, icke legitima provisioner och obehöriga direktionsarfvoden.*

Herr Ahlin: Det lär ej kunna nekas, att vid ett eller annat jernvägsföretag tillräckligt noggranna beräkningar icke på förhand blifvit uppgjorda, hvarför ock bolag och kommuner dyrt fått plikta. Å andra sidan skulle nog kommuner, i synnerhet städer, som få vidkännas de största uppoffringar för sina jernvägar, i allmänhet ej vilja blifva af med desamma, om sådant skulle kunna komma i fråga; och vidare kan det ej påstås, att så många jernvägar redan blifvit byggda, att ej ännu flere äro behöfliga. Man må härvid exempelvis fästa uppmärksamheten vid bibanorna till Söderhamn och Hudiksvall. Vid sådant förhållande torde ej vara rädligt att nu slå in på något strypsystem eller vilja tillegna sig något förmynderskap öfver den enskilda företagsamheten. Det starkaste skälet emot ansländet af det begärda beloppet har af en talare anförts, nemligen utländsk skuldsättning. Men denna olägenhet lär nog icke genom afslag kunna undvikas, då

Om understöd det är att antaga, att bolagen, om lån ej erhållas af staten, sjelfva för enskilda komma att förskaffa sig penningar i utlandet. Dessutom äro de af jernvägs- Utskottet föreslagna villkor så stränga, att man ej behöfver befara, att anläggningar. län lemnas för företag, som ej kunna anses i allo önskvärda och fotade på fasta grunder; äfvensom full garanti derigenom gifves, att staten icke kan komma att göra någon förlust.

På grund häraf och då det föreslagna beloppet icke kan anses vara för högt tilltaget, vill jag tillstyrka bifall till Utskottets förslag.

Herr Lundgren: Då de åsigter, jag hyser i denna fråga, blifvit väsentligen framhållna af talaren på dalabänken, så kan jag fatta mig kort. Jag anser mig likväl skyldig att i min egenskap af motionär för en af de banor, om hvilka blifvit yttradt att de icke skulle komma att medföra någon direkt fördel för de orter, de komma att beröra, för Kammaren påpeka, att det torde vara svårt för de utom en viss ort boende att kunna med säkerhet bedöma denna orts behof af en jernbana, likasom ock att bedöma hvilka ansträngningar som denna ort måste underkasta sig för att anskaffa det för ifrågavarande ändamål erforderliga stora penningebelopp.

Vid sådant förhållande och då genom den utredning, som åstadkommits, behofvet af denna bana väl torde få anses vara lika mycket ådagalagdt som det är allmänt erkändt, så vill jag, med jemväl fäst afseende på den långt framskridna timmen, icke upptaga Kammarens tid, utan förenar mig med dem, som yrkat bifall till Utskottets hemställan.

Herr Sven Nilsson: Stats-Utskottet har af ett par talare klanderats derföre, att Utskottet denna gång tillstyrkt ett förslag på enskild motionärs framställning. Detta klander har visserligen redan blifvit af ett par andra talare bemött, men jag ber dock att få hänvisa till hvad som inträffade vid behandlingen för kort tid sedan af Åttonde hufvudtiteln. Stats-Utskottet hade äfven der gjort en framställning om anslag på enskild motionärs förslag, hvilket ock af Kammararen bifölls. Det är således icke någonting nytt hvad som nu förekommit. Det har äfven inträffat vid två föregående riksdagar i den särskilda fråga, hvarmed vi nu sysselsätta oss. Jag tror således att från denna synpunkt Stats-Utskottet haft tillräckliga skäl för sin framställning.

En ärad talare på göteborgsbänken, Herr Hedlund, har gjort åtskilliga erinringar mot förslaget. Han framlade mot de enskilda jernvägarne fyra särskilda skäl, som jag dock ej hann med att anteckna eller kunnat behålla i minnet, hvarför jag icke heller kan återgifva dem. Och en annan ärad talare, äfven från Göteborg, Herr Wieselgren, anmärkte, att han, med Bergslagernas jernvägsaktiebolag för ögonen och med det sätt samt under de villkor detta bolag af staten erhållit läneunderstöd, fann ett ytterligare skäl att rösta för afslag på det föreliggande förslaget. Men jag hemställer till dessa båda ärade talare, huruvida icke, derest *de villkor*, som Stats-Utskottet *nu* föreslagit, funnits *då*, när Bergslagsbanan fick sina 6 millioner, eller när andra jernvägsbolag erhållit lån af staten, de ledsamma följder, som dessa

talare framhållit, med all säkerhet skulle uteblifvit. För min del är jag åtminstone öfvertygad derom. Eller tro verkligen de ärade talarne, att Bergslagerernas jernvägsbolag skulle kunnat erhålla lån af staten, om de nu föreslagna vilkoren för ett sådant låns erhållande då varit bestämda?

*Om understöd  
för enskilda  
jernvägs-  
anläggningar.  
(Forts.)*

Stats-Utskottet har föreslagit att bolag, som önska få statslån, skall teckna halfva beloppet af anläggningskostnaden i aktier, innan låneunderstödet lemnas, och icke nog dermed, utan det tecknade kapitalet skall äfven vara inbetaldt i samma proportion som lånet erhålles och innan lånet får uppbäras, och således torde såväl Herr Hedlunds som Herr Wieselgrens uttalade farhågor vara utan betydelse, ty om de nu föreslagna vilkoren funnits förut, skulle de säkerligen ej haft skäl till några klagomål öfver inträffade missförhållanden vid enskilda jernvägsbolag.

Jag hade således för min del trott att icke några anmärkingar i oförmälda hänseende skulle kunnat framställas mot Utskottets förslag, då det väl rimligtvis ej kan anses innebära den ringaste fara för staten att låna ut penningar på sådana vilkor som Utskottet föreslagit. För min del anser jag dem så betryggande, att jag omöjligen kan se deri någon våda för statsverket.

Deremot lider det intet tvifvel att åtskilliga landsdelar behöfva ännu mera utsträckta jernvägsförbindelser än som nu finnas, och tro Herrarne att de gifva sig, förr än de få dessa behof af jernvägar fyllda? Visst icke; få de ej penningar af staten, så tvingas de att kasta sig i armarna på enskilda kapitalister och banker, och detta sätt att afhjelpa behofvet blir bestämdt icke det bästa. Vilja Herrarne se ruinerade jernvägsbolag, så vägra dem låneunderstöd af staten, och jag är alldeles öfvertygad att det då skall gå den vägen; men det är hvad jag icke vill. Ingen kan väl annat än erkänna, att de enskilda jernvägarne gjort icke blott de särskilda orterna, utan äfven staten stor nytta dels sasom ett billigt och bekvämt fortskaffningsmedel och dels derigenom att de tillföra statens jernvägar resande och gods och således ökade inkomster, och jag tror alltså, att staten har en skyldighet att tillgodose de enskilda jernvägsintressena i sådant fall som detta, då det kan ske utan risk. Nu har Stats-Utskottet föreslagit lånefondens belopp till 7,500,000 i stället för af motionärerna begärda 10 millioner kronor, eller minskat det belopp, som Riksdagen hittills bestämt för sådant ändamål, med 2,500,000 kronor. Skälet härtill ligger nära till hands. Man ansåg nemligen att med de stränga vilkor, Utskottet uppställt, anspråken å statsbidrag icke skulle blifva så många eller stora som förut, då det troligen skall blifva ganska svårt för många bolag att få upp aktieteckningen till halfva anläggningskostnaden. Men å andra sidan kan ej nekas att om, som jag tror, de nyare jernvägssystem, som redan användas i främmande länder, hvilka icke allenast betinga en billig anläggningskostnad, utan framför allt betinga en högst billig trafik-kostnad, komma att allmänna äro än som redan egt rum bana sig väg äfven till vårt land, icke så ringa anspråk på understöd af statsmedel komma att göras, som mängden föreställer sig, och att det således skulle vara mindre välbetänt att nedsätta summan mer än Utskottet föreslagit.

Om understöd  
för enskilda  
jernvägs-  
anläggningar.  
(Forts.)

På grund af hvad jag anfördt, anhåller jag att få förorda bifall till Stats-Utskottets förslag sådant det här föreligger.

Herr Aug. Peterson: I likhet med föregående talare anser jag att man icke kan komma till annat resultat, än det hvartill Utskottet kommit. Men jag vill fästa deras uppmärksamhet, som yrkat afslag å punkten, derå, att någon fara icke föreligger vid att antaga Utskottets hemställan; ty genom de af Utskottet uppställda föreskrifter och genom de skärpta villkoren för understöds erhållande anser jag statens säkerhet vederbörligen skyddad. Jag hörde också inom Utskottet en framstående ledamot af Första Kammaren yttra, att som han icke ville vara med om att bevilja understöd åt enskilda jernvägar, han ansåge att de i detta betänkande uppställda villkor vore fullkomligt i sin ordning, emedan de voro af den beskaffenhet att de sannolikt icke skulle fresta någon att begagna sig af det erbjudna understödet. Jag har endast velat nämna detta, och har icke något yrkande att framställa.

Grefve Sparre: Det är endast med anledning af den värde talarens på göteborgsbänken senaste yttrande, som jag begärde ordet. Han bad mig visserligen höra på hvad han fann lämpligt att slunga ut, men, trogen min och de fleste kammarledamöternes vana, att aldrig höra på hvad den talaren har att säga, gjorde jag det icke heller nu. Jag hemställer emellertid till Kammaren, huruvida det kan anses lämpligt och parlamentariskt att — ty så mycket hörde jag dock — slunga ut sådana invektiv, som den värde talaren behagade begagna, och som man visserligen kan få läsa i en och annan känd skandaltidning!

Herr Ekenman: Jag ber få försäkra Kammaren att jag af grannlagenhet för dess önskan att på denna sena timme snart få frågan afgjord, skall yttra mig i största möjliga korthet.

En föregående talare yttrade, att affärskrisen för ett par år sedan väsentligen varit förorsakad af öfverdrifvet jernvägsbyggande, hvarigenom allt för stora kapital blifvit undandragna allmänna rörelsen och att man derföre borde akta sig att genom fortsatt jernvägsbyggande förnya detta fel. Jag tror väl att han riktigt angifvit orsaken till förberörda kris; men om man tilltror sig kunna genom ett afslag å Utskottets föreliggande betänkande inskränka spekulationen i afseende på jernvägsbyggandet, så begår man helt visst ett misstag. Ty enda följden blefve helt naturligt den, att *frågan om statsanslag* för enskilda jernvägsföretag fortfarande hölles öppen, och derom vill jag icke vara med.

Man talade på förmiddagen från statsrådsbänken derom, att man vid nästa riksdag hade att förvänta de stora frågorna, skattereglerings- och försvarsfrågorna, och att man derföre borde akta sig att hålla öppen frågan om byggande af jernväg i Norrland, när man lätteligen kunde göra den till en politisk fråga och derigenom menligt inverka på lösningen af de frågor, hvilka verkligen voro af politisk natur. Jag tror att samma skäl föreligger här vid frågan om anslag till enskilda jernvägar. Den kan ju äfven genom ett undanskjutande *nu* förvandlas

till en politisk fråga. Man kan dessutom genom afslag å Utskottets betänkande till en annan riksdag framkalla ett sådant sammanknipande af de olika ortintressena, att man derigenom skulle kunna ådraga staten vida större kostnader än de, om hvilka här är fråga. Jag kan således icke annat än biträda Utskottets betänkande och ber särskildt för min enskilda del få uttala min tacksamhet mot Utskottet för de i allmänhet synnerligen välbetänkta reglementariska föreskrifter, som Utskottet har framlagt; och då man sålunda finner att sakens slutliga afgörande är öfverlemnadt till Kongl. Maj:t, som eger tillämpa förberörda föreskrifter vid anslagens lemmande, så synes mig, som om man borde vara belåten med Utskottets förslag; och anhåller jag hos Herr Talmannen om proposition på bifall till detsamma.

Herr Key: Då man af detta Stats-Utskottets betänkande ser, att hopsummeringen af alla de vid denna riksdag begärda lån och anslag till enskilda jernvägsanläggningar visar ett belopp af 17,838,073 kronor 33 öre, och man i afton hört talas om anslag till låneunderstöd åt dessa jernvägar af dels 10 och dels 5 millioner, så lärer man väl få medgifva, att Stats-Utskottet sökt tillämpa det gamla ordspråket att »ställa kyrkan midt i byn». Mellan 10 millioner och 5 millioner ligger  $7\frac{1}{2}$  millioner, hvilket i allt fall är betydligt mindre än det belopp, hvartill de i samtliga motionerna begärda anslagen uppgå eller, som jag nyss nämnde, öfver 17 millioner.

År 1871 beviljades på grund af enskild motion i låneunderstöd till de enskilda jernvägarne 10 millioner för fem års tid. Man ville nemligen köpa sig en frist från de ständigt återkommande påträngande önskingarne om understöd till de enskilda jernvägarne, och man gjorde det på det sätt, att man anslog en rund summa af 10 millioner, som ställdes till regeringens förfogande att utdelas under loppet af fem år. Detta vapenstillestånd utföll så väl, att år 1876 förnyades saken och åter ställdes till regeringens förfogande 10 millioner, att utdelas under ytterligare 5 år. Nu är samma fråga å nyo å bane för en ny 5-årsperiod; men man har föreslagit att nedsätta beloppet till  $7\frac{1}{2}$  millioner, som, äfven de, skulle ställas till den nuvarande regeringens förfogande att utdelas under 5 år.

Nedsätter man beloppet till 5 millioner, så, med afseende på de behof af ökade kommunikationer, som öfver allt inom orterna göra sig gällande, fruktar jag verkligen, att man måhända mindre än förut skall respektera den nya tidsperioden af 5 år och icke låta den förflyta, innan nya ansträngningar göras; sättes summan deremot till  $7\frac{1}{2}$  millioner, som Utskottet föreslagit, kan Riksdagen mera hoppas att under loppet af 5 år få vara i fred för sådana anspråk. På samma gång man tillgodoser orternas behof, är det således äfven statsklokt handladt, om man genom ett anslag till sistnämnda belopp söker få denna tidsperiod af 5 år verkligen faststald och respekterad.

Den siste ärade talaren påpekade dessutom en annan omständighet, som också för mig är af vikt. Äfven jag vill, framför allt, att jernvägsfrågorna skola vara alldeles undångjorda till nästa riksdag, vid hvilken det blir ytterst angeläget att få vara i fred för alla sådana enskilda påtryckningar och — förryckningar af ärendena, som af dy-

Om understödlika frågor lätteligen föränledas. Den, som då är här, torde minsann få tillräcklig sysselsättning med de stora reformfrågor, som då skola förekomma till behandling och afgörande.

Jernvägs-  
anläggningar.

(Forts.)

Jag anhåller om bifall till Utskottets förslag.

Herr J. E. Johansson instämde med Herr Key.

Herr Hedlund: Jag ber få nämna, att, då jag talat om de olägenheter, som kunna vara förbundna med det enskilda jernvägsbyggandet, och ställt detsamma såsom motsats till *statens* jernvägsbyggande, har jag hufvudsakligen velat tala om de olika *systemen*.

Jag vänder mig nu åter, om också med ledsnad, mot den värde talaren på venersborgsbänken. Han förklarade, att han icke hörde hvad jag yttrade, men ändå påstod han, att jag utkastat invektiv, sådana man endast finner i skandaltidningar. Jag vill upplysa om, att af hvad jag omtalat står en god del att läsa i jernvägsbolags protokoll.

Härmed var öfverläggningen slutad. Herr Talmannen gaf propositioner, i öfverensstämmelse med de gjorda yrkandena, dels på bifall till Utskottets hemställan, dels på antagande af de särskilda ändringsförslag, som blifvit framställda af Herrar Hedlund och Grefve Sparre, dels ock slutligen på afslag å Utskottets hemställan; och fann Herr Talmannen svaren hafva utfallit med öfvervägande ja för den förstnämnda meningen. Som votering likväl begärdes, upptog Herr Talmannen — för bestämmande af kontrapositionen — ånyo de öfriga yrkandena, af hvilka det på afslag nu förklarades hafva flertalets röster för sig. Men jemväl rörande kontrapositionen äskades votering, i följd hvaraf, och sedan till kontraposition i denna votering antagits yrkandet på bifall till Herr Hedlunds ändringsförslag, en så lydande omröstningsproposition först uppsattes, justerades och anslogs:

Den, som till kontraposition i hufvudvoteringen antager yrkandet på afslag å Stats-Utskottets förevarande hemställan,

röstar Ja;

Den, det ej vill,

röstar Nej;

Vinner Nej, har Kammaren till kontraposition i nämnda votering antagit yrkandet, att Utskottets hemställan må bifallas med den förändring, att ifrågavarande extra anslag bestämmes till belopp af 5 millioner kronor att utgå under fem år från och med år 1882 med 1 million kronor årligen.

Den votering, som anställdes enligt denna proposition, utföll med 86 ja mot 93 nej, hvadan propositionen för hufvudvoteringen erhöll denna lydelse:

Den, som bifaller i oförändradt skick hvad Stats-Utskottet hem-



ställt uti inledningen under punkten VI a) af Utskottets Utlåtande N:o 40,

röstas Ja;

Den, det ej vill,

röstas Nej;

*Om understöd  
för enskilda  
jernvägs-  
anläggningar.  
(Forts.)*

Vinner Nej, har Kammaren bifallit Utskottets hemställan med den förändring att ifrågavarande extra anslag bestämmes till ett belopp af 5 millioner kronor, att utgå under fem år från och med år 1882 med 1 million kronor årligen.

I den senare voteringen röstade 86 ledamöter ja och 92 ledamöter nej; varande således beslut fattadt i enlighet med nej-propositionen.

Derefter föredrogos punktvis de vid förevarande moment fogade vilkor och bestämmelser:

*Punkterna 1—4.*

Biföllos.

*Punkten 5* innehöll följande bestämmelse:

»att jernvägsanläggningen med alla dertill hörande byggnader och materiel, äfvensom all bolagets öfriga egendom, skall utgöra säkerhet för den af staten lemnade försträckning, och staten till säkerhet för sin fordrans utbekommande erhålla inteckning med förmånsrätt framför hvarje annan fordran i den jernväg, för hvars anläggning den ifrågavarande försträckningen beviljats; börande ej mindre, såsom vilkor för statslåns erhållande och tillgodonjutande, i bolagsordningen intagas stadgande om bolagets skyldighet att till säkerhet för statens fordran inteckna bolagets jernväg med förmånsrätt för samma fordran framför hvarje annan fordran hos bolaget, än ock en tredjedel af det beviljade statslånet innestå till dess inteckning med ofvan stadgad förmånsrätt i bolagets jernväg meddelats för förut lyftade andelar af lånet; hvarjente ofvanberörda sista tredjedel ej må utbekommas förr än inteckning för dess belopp med förmånsrätt framför hvarje annan fordran än statens blifvit i bolagets jernväg behörigen meddelad.»

Beträffande denna punkt anförde

Herr Liss Olof Larsson: Jag har låtit anteckna mig såsom reservant emot Utskottets betänkande i detta moment, ehuru min reservation egentligen gäller det 7:de momentet. Jag har nemligen för min del icke kunnat biträda Utskottets förslag för så vidt det afser att en tredjedel af statslånet skall innestå till dess inteckning meddelats etc. Jag är visserligen för min del lika angelägen som någon annan, att statens rätt icke må äfventyras, men jag anser äfven att man icke bör betunga de lånesökande mera än som erfordras för ett

Om understöd  
för enskilda  
jernvägs-  
anläggningar.  
(Forts.)

fullständigt betryggande af statens rätt och sålunda icke gifva bestämmelser, som kunna lända till onödigt hinder för de lånesökande. Det kan t. ex. lätt hända, att en inteckning i en jernväg icke hinner beviljas till dess jernvägen blir färdig, och i sådant fall skulle ändock en tredjedel af det erhållna lånet innestå. Jernvägsbolagets styrelse har måhända vidtagit alla åtgärder, som på densamma ankommer, för att vinna inteckning, men på grund af omständigheter, som det icke stått i bolagets makt att afhjelpa, såsom t. ex. om rättegång uppstått, hvilken, med det i vårt land rådande rättegångssättet, kan draga länge ut på tiden, torde det lätt kunna hända, att jernvägen ganska länge kan hafva varit för trafik upplåten, innan inteckningen hinner meddelas, och det oaktadt skall fortfarande en tredjedel af låneunderstödet innestå. Härom vore nu intet att säga, om denna bestämmelse verkligen vore för statens säkerhet behöflig. Men i 5 momentet föreskrives tillika att, »såsom vilkor för statslåns erhållande och tillgodonjutande, i bolagsordningen bör intagas stadgande om bolagets skyldighet att till säkerhet för statens fordran inteckna bolagets jernväg med förmånsrätt för samma fordran framför hvarje annan fordran hos bolaget».

När man sålunda fordrar, att sådana bestämmelser skola finnas i bolagsordningen, att någon annan fordringsägare icke får finnas med förmånsrätt framför staten, och jag föreställer mig, att en fordran, derför bolaget må hafva medgifvit förmånsrätt framför statens fordringar, icke i strid mot bolagsordningen kan göras gällande med förmånsrätt, synes mig statens rätt vara derigenom fullständigt tryggad. Jag har därför trott, att, på det jernvägsbolaget emellertid må göra allt hvad på det ankommer för att få inteckningen så fort ske kan meddelad, det skulle vara tillräckligt om det bestämdes att  $\frac{1}{10}$ -del af låneunderstödet skulle innestå, till dess inteckningen blefve beviljad. Alltså yrkar jag för min del den förändring i mom. 5, att på de två ställen, hvarest det nämnes »en tredjedel» detta måtte ändras till *en tiondedel*. Enär, såsom jag redan nämnt, jag icke kan finna att denna strängare föreskrift gagnar staten, utan deremot jernvägsbolagen på sådant sätt skulle kunna åsamkas förluster, utan någon motsvarande vinst för staten, tror jag att ändring härutinnan bör ske, och tager mig sålunda friheten att anhålla om proposition på detta mitt ändringsförslag.

Herr Ola Andersson i Burlöf: I min tanke kan det lätteligen inträffa, att staten skulle förlora, om man blott fäste en så ytterst lindrig föreskrift för lånets utbekommande, som Herr Liss Olof Larsson föreslagit. Det kan nemligen hända, att ett jernvägsbolag blir insolvent, *innan inteckningen hinner meddelas*. Har bolaget då utfärdat obligationer, veta vi alla, att dessa ega samma rätt i konkursen som statens fordringar, hvilka ännu ej vunnit inteckning, och därför har man velat meddela denna föreskrift, att en tredjedel af låneunderstödet skall innestå till dess inteckningen blifvit beviljad.

Jag anhåller om bifall till Utskottets förslag.

Herr Liss Olof Larsson: Jag vill endast inlägga en liten gensaga emot det som yttrades af den siste ärade talaren. Han sade nem-

ligen, att om bolaget utfärdar obligationer, så skulle dessa löpa med samma rätt som statens fordran. Deremot ber jag dock få erinra att, så vidt jag vet, bolaget icke får utfärda obligationer utan Kongl. Maj:ts tillstånd, och om en sådan anhållan göres hos Kongl. Maj:t, så läser väl icke Kongl. Maj:t underlåta att se till, att obligationerna icke utfärdas, innan staten fått in-teckning med förmånsrätt framför hvarje annan fordran i jernvägen.

*Om understöd  
för enskilda  
jernvägs-  
anläggningar.  
(Forts.)*

Jag vidhåller således mitt förra yrkande.

Herr Ola Andersson i Burlöf: Om också bolaget, såsom den siste talaren nämnde, icke kan utfärda obligationer utan Kongl. Maj:ts tillstånd och sådant ej skulle hafva erhållits, så kan dock bolaget, utan att höra Kongl. Maj:t, utfärda en mängd andra skuldförbindelser, hvilka då naturligtvis löpa med samma rätt som statens ännu ej in-tecknade fordran, så att jag tror i alla fall att mitt förra påstående var riktigt, och därför fortsätter jag också mitt yrkande.

Sedan öfverläggningen förklarats slutad och Herr Talmannen gifvit propositioner i enlighet med de gjorda yrkandena, biföll Kammaren Utskottets förslag oförändradt.

#### *Punkten 6:*

Bifölls.

Uti *punkten 7* hade Utskottet föreslagit en så lydande bestämmelse:

»att hvarje jernvägsbolag, som erhållit statsunderstöd, skall vara skyldigt underkasta sig så väl de bestämmelser i fråga om samtrafik, hvilka Kongl. Maj:t kan finna godt för bolaget bestämma, som ock i öfrigt alla de vilkor och kontroller, som af Kongl. Maj:t prövas lämpliga och nödiga».

I afseende på detta förslag yttrade

Herr Liss Olof Larsson: Äfven i afseende på denna punkt har jag varit af skiljaktig åsigt mot Utskottet. Jag kan nemligen icke finna annat än att, om Utskottets förslag bifalles, blir det så att säga tårta på tårta. Utskottet säger nemligen, »att bolaget skall vara skyldigt underkasta sig så väl de bestämmelser i fråga om samtrafik, hvilka Kongl. Maj:t kan finna godt för bolaget bestämma, som ock i öfrigt alla de vilkor och kontroller, som af Kongl. Maj:t prövas lämpliga och nödiga». Denna bestämmelse har förut motsvarats af hvad 1876 års Riksdag föreskref i samma sak, eller »att hvarje jernvägsbolag, som erhållit statsunderstöd, i öfrigt skall underkastas alla de vilkor och kontroller, som af Kongl. Maj:t prövas lämpliga och nödiga. Kongl. Maj:t har också för sådana bolag förbehållit sig rätt att fastställa alla taxor för trafiken. Då nu Kongl. Maj:t redan har denna

Om understöd för enskilda jernvägsanläggningar. (Forts.) rättighet, kan jag icke förstå hvarför man i förevarande punkt skall tala särskildt om samtrafiken. Kongl. Maj:t läser nog ändå, när Kongl. Maj:t så finner lämpligt eller behöfligt, vid taxornas pröfning ställa så till, att desamma öfverensstämma med villkoren för samtrafik. Om det nu är meningen att vi skola utöfva ett tryck på den nuvarande regeringen, hvilket vi icke förut i dylika frågor gjort, derigenom att vi uppdraga åt regeringen att bestämma att taxorna skola vara lika höga för alla enskilda jernvägar och att dessa taxor icke få vara högre än de för statens jernvägar gällande, så tror jag att deri skulle ligga en stor obillighet. Det kan nemligen icke vara annat än obilligt att de enskilda jernvägsbolagen måste hafva samma taxa för sina banor som staten har för sina.

Det är den skillnaden mellan staten såsom jernvägsbyggare och de enskilda jernvägsbolagen, att statens jernvägstrafikstyrelse icke behöfver bekymra sig om att få inkomster för att betala räntan på skuldbeloppet. Räntan på statens jernvägslån betalas nemligen med statsmedel, men för de enskilda jernvägsbolagen gäller det i första rummet att betala ränta och amortering på jernvägens skuld. Att under sådana omständigheter påtvinga enskilda jernvägar en taxa, som står i full öfverensstämmelse med statens, utan afseende på huruvida de kunna fullgöra sina förbindelser till staten och de enskilde, kan jag för min del ej anse ändamålsenligt. Jag vet därför ej hvad det skall tjena till att göra ett sådant tillägg utöfver de bestämmelser, hvarmed man förut varit nöjd. Jag yrkar således den förändring i det föredragna momentet att den del, som börjar med orden »så väl de bestämmelser» etc. och slutar med orden »som ock i öfrigt» måtte uteslutas, hvarigenom momentet får samma lydelse som motsvarande del af bestämmelserna för 1871 och 1876 årens lånesummor.

Herr Ola Andersson i Burlöf: Äfven i denna del tillåter jag mig vidhålla Utskottets förslag. Om det vore så, att redan i orden »alla de villkor och kontroller» etc. skulle kunna innefattas jemväl hvad Utskottet föreslagit om samtrafik uti den del af momentet, hvilken reservanten vill stryka, då är det ju icke heller farligt att låta denna del af bestämmelserna stå kvar, ty den innefattar alldeles icke att Kongl. Maj:t skall bestämma *samma* trafiktaxa för enskilda jernvägar, som är gällande för statens stambanor. Ingenting hindrar att taxorna för enskilda banor sättas högre än för statsbanorna. Med samtrafiktaxa afses endast transitogods. För närvarande är det så bedröfligt stäldt, att en afsändare icke kan beräkna fraktkostnaden på förhand, emedan godset skall föras på flera olika banor med olika taxor, andra olägenheter att förtiga. Det är endast för att möjliggöra ett ordnande af detta förhållande som Riksdagen bland bestämmelserna skulle särskildt intaga ifrågavarande stadgande om samtrafik. En ordnad transitotrafik läser väl ej kunna föranleda förlust för de enskilda jernvägsbolagen, då ju för många jernväg skulle inträffa att der komme att föras gods, som icke skulle tillföras banan, i händelse någon samtrafik ej vore ordnad. För min del håller jag särdeles på att det blir ordning och reda med frakterna, så att fraktkostnaden icke är olika på olika bitar af den väg, godset har att passera.

Jag anhåller om bifall till det föredragna momentet af Utskottets förslag.

*Om understöd  
för enskilda  
jernvägs-  
anläggningar.*

(Forts.)

Grefve Sparre: För min del ber jag att få instämma med Herr Liss Olof Larsson. Stadgarne om samtrafik äro just för närvarande under behandling i ett sammanträde mellan jernvägstrafikstyrelsen och åtskilliga stambanechefer, men någon öfverenskommelse lärer icke ännu rörande denna sak hafva kommit till stånd.

Jag tycker det är bra hårdt att Riksdagen skall vid beviljandet af ett sådant lån, som numera endast utgår med halfva anläggningsbeloppet, foga sådana bestämmelser, hvarigenom det kan blifva alldeles omöjligt för bolagen att fullgöra sina förbindelser. Kongl. Maj:t lärer icke underlåta att taga sådant i betraktande, men Riksdagen behöfver icke på förhand bestämma, hvilka särskilda vilkor skola fästas vid meddelandet af koncession. Kommer samtrafik i fråga, då är tiden inne för Kongl. Maj:t att bestämma vilkoren, men intill dess förefaller det mig onödigt.

Lika med Herr Liss Olof Larsson yrkar jag således att de ifrågasvarande orden måtte utgå ur Utskottets förslag.

Herr Wieselgren: Jag ber att få påpeka för den siste ärade talaren att i punkten *a*), som redan blifvit af Kammaren bifallen, slutorden lyda: »att utgå i enlighet med följande vilkor och bestämmelser». Således har man, så att säga, redan gifvit på hand att man skall komma att godkänna dessa »följande» bestämmelser. Jag vill också erinra om att de personer, som röstat för bifall till punkten *a*), sannolikt gjort det under förutsättning af att alla de vilkor, som vid densamma fästats, jemväl bifallas, och jag anser därför icke vara grannlaga att bringa denna sak till votering.

Eller skulle verkligen ett sådant sätt att tillvägagå vara lämpligt?

Öfverläggningen förklarades slutad. Kammaren biföll Utskottets hemställan i oförändradt skick.

*Punkten 8:*

Bifölls.

Den vidare föredragningen af Stats-Utskottets föreliggande Utlåtande uppskötts till nästa sammanträde.

#### § 4.

Till bordläggning anmälades följande inkomna ärenden:

Konstitutions-Utskottets utlåtanden:

N:o 9, i anledning af motion om ändring af § 72 Regeringsformen och § 71 Riksdagsordningen; och

N:o 10, i anledning af motion om ändring af § 69 Regeringsformen och § 65 Riksdagsordningen;

Stats-Utskottets Utlåtanden och Memorial:

N:o 41, i anledning af Kongl. Maj:ts nådiga proposition angående beviljande af vissa förmåner för enskilda jernvägsanläggningar;

N:o 42, med förslag till voteringspropositioner i anledning af Kamrarnes skiljaktiga beslut i frågor rörande anslag under riksstatens Åttonde hufvudtitel;

N:o 43, i anledning af nådig remiss med öfverlemnande af uppgift å de under år 1880 inträffade förändringar i statsverkets inkomster af för dess räkning utarrenderade kronoegendomar;

N:o 44, i anledning af Kongl. Maj:ts nådiga proposition angående afsöndring af jord från indragna militiebostället Hilleshög N:is 3 och 10 i Malmöhus län för uppförande af en småskola för Hilleshögs by;

N:o 45, i anledning af Kongl. Maj:ts nådiga proposition angående försäljning af två Axevalla mötesfält tillhörande skogslotter;

N:o 46, i anledning af väckt motion i fråga om sättet för framtida utarrenderandet af statens domäner;

N:o 47, angående föreslagna statsbidrag till vägars anläggning och förbättring, hamn- och brobyggnader samt vattenkommunikationer äfvensom sjösänkningar och andra vattenaftappningsföretag; och

N:o 48, i anledning af väckt motion om förhöjning i det till Riksdagsbibliotekarien utgående arfvode;

Sammansatta Stats- och Lag-Utskottets Utlåtande N:o 1, med anledning af väckt motion om ändring af 4 § 2 mom. i Kongl. Kungörelsen den 30 December 1863, angående kostnadsersättning till militäre, civile och ecklesiastike tjänstemän för en del resor inom tjänstgöringsdistrikten;

Bevillnings-Utskottets Betänkande N:o 8, angående villkoren för tillverkning och försäljning af bränvin;

Sammansatta Bevillnings- och Lag-Utskottets Betänkande N:o 1, rörande ändring i Kongl. Kungörelsen den 5 December 1873 angående bevillningsafgift för spelkort samt kortstämplingens verkställande; samt

Lag-Utskottets Utlåtanden:

N:o 43, i anledning af Kongl. Maj:ts nådiga proposition angående författning om kyrkofullmäktige och kyrkonämnd i Göteborg;

N:o 44, i anledning af väckt motion om upphäfvande af förordningen den 16 November 1863 angående allmänt kyrkomöte;

N:o 45, i anledning af väckt motion om åläggande för utvandrare att ställa borgen för underhållet af deras vid utvandringen kvarlemnade familjer;

N:o 46, i anledning af väckt motion om tillägg till 50 § Konkurslagen; och

N:o 47, i anledning af väckt motion med förslag till förändrade bestämmelser rörande klockares aflöning.

Dessa ärenden skulle uppföras främst å den föredragningslista, som för nästa sammanträde komme att upprättas.

Kammarens ledamöter åtskildes kl.  $\frac{1}{2}$ 12 på natten.

In fidem

*H. A. Kolmodin.*

---