

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1881. Första Kammaren. N:o 25.

Onsdagen den 30 Mars.

Kammaren sammanträdde kl. 7 e. m.

Herr Statsrådet *Taube* aflennade Kongl. Maj:ts nådiga propositioner till Riksdagen:

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

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

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

Herr Grefven och Talmannen mottog dessa propositioner med förklarande att de skulle af Kammaren i grundlagsenlig ordning behandlas.

Propositionerna blefvo härpå föredragna och bordlagda.

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.

Punkten 3:

Bifölls.

Första Kammarrens Prot. 1881. N:o 25.

Undersökningar rör. lämpligaste sträckningen för stambanegrenar till Söderhamn och Hudiksvall.

Punkten 4:

Herr Widmark: I det jag erkänner, att Utskottet på ett mildt sätt afvisat det förslag, jag tillåtit mig att framställa, borde jag väl kunna vara nöjd med det resultat, som är lemnadt med hänvisning till den allmänna lånefonden, men då det enligt mitt förmenande här icke är fråga om ortsintressen, utan om ett statsintresse, har jag önskat, att den fråga, jag framställt, här verkligen måtte hafva kunnat få ett nöjaktigt svar. Det är den frågan, huruvida dessa stambanegrenar, så nödvändiga för stambanan sjelf, skola öfverlemnas åt den enskilda företagsamheten att byggas eller böra af staten bekostas.

Det är sant, att ortsintressena fullkomligt tillgodoses, om banan bygges af enskildt bolag, det är till och med all anledning att antaga, att det för de industriella anläggningarne inom orten vore fördelaktigare, om dessa stambanegrenar utfördes af enskildt bolag, men mig synes, att Trafikstyrelsen i sitt till Kongl. Maj:t afgifna memorial rörande dessa jernvägsanläggningar framlagt så talande skäl för att dessa banor böra blifva statsbanor, att ortens enskilda intressen måste vika för det statsintresse, som i sjelfva verket är förbundet med dessa banor. Åtminstone böra dessa frågor få en fullständig utredning, så att, om det skulle vara något misstag i den logiska konklusion, som Trafikstyrelsen dragit, detta måtte blifva uttrönt, så att saken kommer på det klara.

Utskottet synes i sin framställning om dessa förhållanden liksom med en viss förkärlek tala om möjligheten af att Söderhamn skulle kunna framför Hudiksvall ifrågakomma, och det påstår, att en jernväg mellan Hudiksvall och Ljusdal icke skulle framkalla någon väsentlig trafik på stambanan, utan de trafikledningarna, som der förekomma, skulle egentligen stöta till vid ändpunkten och icke komma att medföras af stambanan. Jag vill deremot anmärka, att detta först och främst icke är fullkomligt sant, ty på de stora skogarne mellan Medelpads gräns och Ljusdal finnes det stora skogstillgångar, hvarifrån, ehuru de till en stor del egas af söderhamnsboar, afverkningen dock kommer att taga den naturliga och kortaste vägen till hafvet.

Sålunda är det klart, att den bana, som ligger precis midtför de stora skogstillgångarne, får de största trafikledningarna, så vida det blir två utfartsvägar. men blir det endast en utfartsväg, nemligen till Söderhamn, då medgifver jag, att den ensam gifver anledning till större trafik på stambanan.

Vidare är föreburet, att den redan befintliga flottleden vid sidan af den tilltänkta jernvägen till Hudiksvall skulle blifva en farlig konkurrent för blifvande stambanegrenar, detta i afseende på fraktande af virke. Så kan emellertid icke blifva förhållandet, ty det är, enligt hvad en ärad talare i dag på förmiddagen ganska tydligt ådagalagt, alldeles omöjligt för en flottled att konkurrera

med en jernväg, äfven om priset för frakt blefve det samma, ty fördelarne af att begagna jernväg äro så öfvervägande stora; och då nu förhållandet är, att kostnaden för timmers frakt efter flottleden till Hudiksvalls hamn utgör 82 öre per timmerstock, under det att den gällande trafiktaxan för frakt på statens jernvägar blott är 62 öre, så synes det ju, att så betydlig nedsättning i afgiften för begagnande af denna flottled icke kan ske, att flottleden i någon mån kan konkurrera med den blifvande jernvägen.

Undersökningar rör. lämpigaste sträckningen för stambanegrenar till Söderhamn och Hudiksvall.
(Forts.)

Dessutom synes det mig vara af den största vigt för staten att man gör klart för sig, huruvida man bör öfverlåta åt den enskilda företagsamheten byggandet af dessa bigrenar eller om det icke är alldeles nödvändigt och med statens eget intresse öfverensstämmande att behålla dem för egen räkning. Det är nemligen så att säga till att taga på, och man behöfver deröfver icke göra några sannolikhetsberäkningar, att dessa stambanegrenar blifva renderande, och dessutom är det min öfvertygelse, att, om en utredning blir besluten, sjelfva jernvägen kan öfverlåtas för vida bättre pris än om denna begäran afslås. Kan hända ock, att orten är villig att på något sätt bidraga. Jag anser, att detta sätt att gå till väga är att befordra, fullborda, stadga och göra fruktbärande hvad man redan har begynt, eller med andra ord utföra ett af omständigheterna i högsta grad förestafvadt kompletteringsarbete.

På grund af hvad jag nu haft äran anföra, får jag vördsamt anhålla om bifall till den första delen af min motion, som afser en skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om en utredning af alla de förhållanden, som på denna frågas bedömande hafva inflytande.

Herr Nordenfelt: Naturligen vore det för staten en stor fördel att ega de föreslagna jernvägarne, om det kunde ske utan någon ränteförlust, men det är just det, som här är i fråga, att staten skulle åtaga sig risken för ränteförlust.

Om enskilde vilja bygga jernvägarne, så kunna de taga högre taxa för lokaltrafiken och sköta trafiken med mindre anspråk samt derföre vinna större nettobehållning. Staten kan lätt binda dessa enskilda jernvägar till samtrafiktaxa för det gods, som kommer ifrån eller öfvergår till statens jernvägar, och således åtnjuta nästan alla fördelarne af att jernvägarne finnas utan att behöfva underkasta sig risken att förlora i ränta.

En utredning kan visserligen icke skada, men Kongl. Maj:t lärer hvarken sakna krafter eller vilja att verkställa en sådan utredning, om det skulle behöfvas, och Trafikstyrelsen lär icke underlåta att fortsätta sina yrkanden i denna riktning, hvarför jag anser, att Riksdagen icke behöfver besvära Kongl. Maj:t med någon skrifvelse i detta afseende. Det har blifvit sagdt, att Utskottet velat framhålla Söderhamn såsom mera lämpligt till en stambanans ändpunkt vid hafvet än Hudiksvall. Ja, det har verkligan varit Utskottets mening, ty en bana till Söderhamn kostar mindre än en

*Undersökningar rör. lämpligaste sträckningen för stambanegre-
nar till Söderhamn och Hudiksvall.
(Forts.)*

bana till Hudiksvall, och banan till Söderhamn ligger mera centralt mellan Gefle och Sundsvall.

Dessutom kan man med någon nedsättning i frakten föra det virke till Söderhamn, som eljes skulle hafva gått till Hudiksvall. Denna bana till Hudiksvall skulle i visst fall blifva en konkurrent till den uppåt gående stambanan, på det sätt nemligen, att nu går en stor del importgods från Gefle och Stockholm och följer sedan stambanan längs efter till Ljusdal, hvaremot, om det vore stambana till Hudiksvall, större delen af detta gods skulle gå tvärt öfver och alls icke följa den uppåtgående stambanan. Det är otvifvelaktigt, att det mesta virket kommer att följa flottleden i alla händelser. Det har blifvit uppgifvet, att flottleden till Hudiksvall är något dyrare än jernvägsfrakt i allmänhet, men härvid äro två omständigheter att märka. Den ena är, att flottleden till Söderhamn är billigare och den andra åter är den, att på flottleden till Hudiksvall kan kostnaden säkerligen *nedsättas*, utan att hela det i flottleden nedlagda kapitalet går förloradt. Man löper otvifvelaktigt stor risk, när man försöker att medelst jernväg konkurrera med en flottled, och jag anser för min del, att detta är något, som staten icke bör inlåta sig på utan bestämda garantier.

Skogarne utefter stambanan norr om Ljusdal egas dessutom till största delen af de stora bolagen i närheten af Söderhamn, och virket från dessa skogar skulle fördenskull endast undantagsvis komma att föras till Hudiksvall.

Jag yrkar bifall till Utskottets förslag.

Efter härmed slutad öfverläggning yttrade Herr Grefven och Talmannen, att derunder yrkats dels bifall till förevarande punkt, dels ock af Herr *Widmark*, att Kammaren måtte besluta, att Riksdagen skulle 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.

Härefter gjordes propositioner på dessa yrkanden, och förklarades propositionen på bifall till punkten vara med ja besvarad.

Anslag till fullbordande af jernvägen mellan Halmstad och Nässjö.

Punkten 5:

Herr Ekman, Carl: Redan vid föregående riksdag hade jag tillfälle att uttala den åsigten, att det bolag, som har företagit sig att anlägga en jernväg mellan Halmstad och Nässjö och hvilket bolag har blifvit utsatt för åtskilliga svårigheter, som vid detta företags början icke kunde beräknas, vore förtjent af att erhålla något understöd af staten för fullbordandet af denna jernvägsanläggning, hvilken utan tvifvel för landet är af stor nytta och bör komma att

tillföra statens jernvägar en icke obetydlig tillökning i deras trafik. Jag skall således icke tillåta mig att nu åter upprepa de skäl, som jag vid föregående riksdag för denna min mening hade tillfälle att anföra, men deremot måste jag mot det förslag, som Stats-Utskottet nu har framlagt till understöd åt detta jernvägsbolag, göra ett par anmärkningar. Stats-Utskottets förslag skiljer sig icke oväsentligt från Kongl. Maj:ts proposition. Halmstad-Nässjö jernvägsaktiebolag har genom sin styrelse anført, att, derest detta bolag skulle af staten erhålla en subvention af 500,000 kronor, detta antagligen skulle leda dertill, att bolaget skulle kunna fullborda sin jernvägsanläggning, på hvilken det nu återstår, såsom jag tror, $3\frac{1}{2}$ mil.

Någon fullkomlig visshet om att detta skall lyckas finnes således icke, men bolaget har uttalat den förhoppningen, att ett bifall från Riksdagens sida till styrelsens framställning om denna subvention skulle i väsentlig mån bidraga att underlätta bolagets låntransaktioner, hvarigenom det skulle blifva möjligt att upplåna de medel, som erfordras för jernvägens fullbordande. Kongl. Maj:t har också i sin nådiga proposition yttrat, att det icke vore lämpligt att uti en budget upptaga detta belopp, förr än man hade någon visshet om, att utbetalningen af denna summa verkligen skulle ifrågakomma.

Stats-Utskottet har emellertid föreslagit, att af det ifrågavarande beloppet eller 500,000 kronor skulle i 1882 års budget upptagas halfva beloppet eller 250,000 kronor. Detta är således ett förslag af Stats-Utskottet, som helt och hållet står i strid med det yttrande, som förekommer i den Kongl. propositionen.

För mig vill det synas vara temligen oförmligt, att man i en statsreglering upptager ett belopp, om hvilket man icke vet, huruvida det skall komma att utgå under det år, för hvilket man verkställer statsregleringen eller först senare. Det har dessutom icke häfd för sig att tillvägagå på detta sätt, ty Riksdagen har förut genom löfte att understödja jernvägsanläggningar befordrat framgången af sådana företag, och först när det visat sig, att företagen kommit till stånd och alla de vilkor blifvit uppfyllda, som blifvit bestämda för statsunderstödet utgående, först då hafva beloppen i ett följande års budget blifvit upptagna. Det synes mig också vara det naturligaste för framtiden, att, i fall Riksdagen nu, såsom jag hoppas, bifaller det ifrågasatta statsunderstödet af 500,000 kronor till Halmstad-Nässjö jernväg, det förfares på samma sätt. Detta är den ena anmärkningen jag har att göra mot Stats-Utskottets förslag. Den andra anmärkningen består deri, att Stats-Utskottet yttrat, att, då denna jernväg skall anknyta sig till statsbanesystemet, borde det såsom vilkor fordras, att bolaget skall underkasta sig samtrafik med statsbanorna. Hvad menas då dermed? Jo, att samma taxa, som gäller för statsbanorna, äfven skall tillämpas på de enskilda banorna. Det är helt naturligt, att det måste vara ett önskningsmål för detta enskilda bolag att till underlättande af trafiken på dess bana kunna hålla en samtrafiktaxa med statsbanorna, men det

Anslag till fullbordande af jernvägen mellan Halmstad och Nässjö.

(Forts.)

Anslag till fullbordande af jernvägen mellan Halmstad och Nässjö.

(Forts.)

är icke alldeles sagdt att så kan ske, ty det bolag, som har ingått åtskilliga förbindelser för de lån, som bolaget behöft upptaga till fullbordandet af sin bana, kan mången gång icke, utan att riskera att svika sina förbindelser till långifvarne, underkasta sig att tilllämpa samma taxa på sin bana, som staten kan hålla på statsbanorna, och det skulle tilläfventyrs kunna inträffa, i fall detta göres till ett oeftergifligt vilkor för bifall till understöd åt jernvägen, att detta bolag derigenom kan blifva urståndsatt att fullgöra sina förbindelser mot långifvarne, under det att bolaget eljest, i fall det finge fritt bestämma sin taxa — så fritt nemligen som ett enskildt bolag kan göra det, då ju dess taxa alltid skall underställas Kongl. Maj:ts granskning och godkännande — skulle kunna fullgöra dessa förbindelser. Detta vilkor förekommer sedermera i en af de följande punkterna, och jag anser, att det är ett sådant vilkor, som Riksdagen icke oeftergifligen bör fordra, ty dessa vilkor äro af sådan beskaffenhet, att de i många fall göra det understöd, som man har velat gifva ett enskildt bolag, helt och hållet illusoriskt. Ett bolag, som är angeläget att kunna fullgöra sina åtagna förbindelser, skulle nemligen genom fasthållande af detta vilkor i många fall vara nödsakadt att afsäga sig den fördel, som de personer, som hafva bifallit en sådan framställning, hafva velat bereda jernvägsbolaget.

Det är dessa två anmärkingar, som jag har att göra mot det förslag, med hvilket Stats-Utskottet har framkommit, och då jag anser dessa båda vilkor vara af en särdeles stor vikt och betydelse, kan jag således icke för min del, just därför att jag lifligt intresserar mig för att Halmstad-Nässjö jernvägsaktiebolag måtte erhålla något understöd af staten, bifalla hvad Stats-Utskottet i denna punkt har föreslagit, utan tager jag mig friheten att hos Herr Talmannen anhålla om proposition på afslag å Stats-Utskottets framställning i denna punkt och deremot rent bifall till Kongl. Maj:ts proposition.

Grefve Sparre: Den förre talaren anmärkte mot det anslag, som Utskottet har föreslagit Riksdagen att bevilja, att Utskottet dervid fäst tvenne vilkor, hvarigenom förslaget icke oväsentligt skiljer sig från Kongl. Maj:ts proposition. Hans första anmärkning gälde, att Utskottet föreslagit att af det begärda beloppet eller 500,000 kronor skulle i 1882 års riksstat uppföras hälften eller 250,000 kronor. Enda skälet till Utskottets hemställan är, att det synts Utskottet vida lämpligare att, när man anslår ett anslag, genast låta en del deraf utgå än att endast draga en vaxel på framtiden genom att utlofva ett visst belopp, och då riksstaten i år synes lemna full tillgång att utbetala halfva anslagsbeloppet, så ansåg Utskottet sig böra vidtaga en sådan åtgärd. Jag skall be att i det hänseendet få lemna några upplysningar, som icke torde vara utan intresse.

I afseende på statsverkets inkomster vill jag då erinra, att

bankovinsten är uppförd med 50,000 kronors högre belopp, än som Kongl. Maj:t i sin proposition har beräknat. Vidare äro jernvägs-^{Anslag till full-}trafikmedlen upptagna en half million högre än Kongl. Maj:t föreslagit. Ser jag sedan på hufvudtitlarne, så finner jag, att på dem en besparing redan är vunnen af 150,211 kronor och på gemensamma voteringar är på åttonde hufvudtiteln beroende sammanlagdt en summa af 157,361 kronor. Skulle nu alla dessa voteringar utfalla för den högre summan, så återstår i allt fall dock ett belopp af 542,850 kronor såsom besparingar. Om jag nu i riksstaten uppför Halmstad-Nässjö jernväg med 250,000 kronor samt beräknar ett af Kongl. Maj:t föreslaget ännu ej afgjordt anslagsbelopp 120,000, så återstå ändå 172,850 kronor. Men härtill kommer en afsevärd post, nemligen den minskning i annuiteter, som kommer att ega rum i följd af sista konverteringen och som förslagsvis är beräknad till cirka 1,030,000 kronor. Jag får då en siffra af cirka 1,200,000 kronor utöfver hvad Kongl. Maj:t beräknat. Vid sådant förhållande ansåg Utskottet lämpligt att icke draga för stor vaxel på framtiden, utan att redan nu på 1882 års budget uppföra halfva beloppet af anslaget eller 250,000 kronor. Den andra anmärkningen gälde det föreslagna villkoret eller skyldigheten att underkasta sig samtrafik. Ja, jag måste bekänna, att jag i Utskottet icke delade dess mening i det afseendet. Jag ville nemligen att dylikt villkor skulle intagas för de *nya* bolagen, men för *detta* gamla bolag ansåg jag det öfverflödigt, då jag erfarit, att i alla de taxor, som Kongl. Maj:t sistlidne höst sanktionerat, ett sådant villkor är intaget. Det står nemligen i en dylik taxa, som jag håller i min hand, att »dena taxa kommer att blifva gällande intill utgången af år 1885, derest icke Kongl. Maj:t före denna tids förlopp finner skäl att fastställa särskilda afgifter för transporten af gods, som öfvergår emellan Kristianstad-Hessleholms jernväg och statsbanan eller annan enskild jernväg, med hvilken samfärdseln förmedlas genom statsbanan, i hvilket fall Kristianstad-Hessleholms jernvägsaktiebolag åligger att ställa sig sådana gifna särskilda taxebestämmelser till efterrättelse från den tidpunkt Kongl. Maj:t bestämmer». Dylikt stadgande ingår i *alla* de nya taxor för enskilda jernvägar, som på sista tiden blifvit af Kongl. Maj:t sanktionerade. Vid sådant förhållande, och då taxan för Halmstad-Nässjö jernväg under innevarande år skall äno sanktioneras, föreställer jag mig, att dylikt stadgande äfven i den taxan kommer att inflyta. Jag anser således detta af Utskottet gjorda tillägg visserligen vara onödigt, men oskadligt och anhåller emellertid om bifall till den föredragna punkten.

Friherre von Kræmer: Må det tillåtas mig att vända om ordningen af de anmärkningar, som af en talare mot Utskottets betänkande blifvit gjorda, enär de punkter i utskottsbetänkandet, som af dessa anmärkningar drabbas, stå i en annan ordning i motiveringen. Jag vill då först tala om hans anmärkning angående den

Anslag till full-
bordande af
jernvägen mel-
lan Halmstad
och Nässjö.
(Forts.)

i Utskottets förslag intagna föreskrift att Halmstad-Jönköpings jernvägsaktiebolag skulle vara skyldigt att underkasta sig de bestämmelser »så väl i fråga om samtrafik med statens jernvägar som i öfrigt, hvilka Kongl. Maj:t för statsbidragets erhållande kan finna lämpligt att i nåder föreskrifva». Detta stöder Utskottet på det föregående resonemanget i motiveringen.

Det förefaller mig nästan — ehuru jag tvekar att säga det till en person, som sjelf har erfarenhet om enskilda jernvägar — som om den ärade talaren skulle hafva misstagit sig om begreppet af samtrafiktaxa; ty om jag uppfattar det uttrycket rätt, menas dermed en taxa för den trafik, som går öfver *båda* banorna, och icke en taxa för den trafik, som går blott öfver den enskilda banan. Jag tror derföre, att den enskilda banan kan, så vida Kongl. Maj:t har stadfäst dess taxa, taga hvilka afgifter som helst, som med dess taxa är förenligt, på dess egen bana. Här åter menas med samtrafik blott den trafik, som går öfver båda banorna, och det kan väl icke nekas, att det har varit ett bland de största hinder att ordna samtrafiken, att öfverensstämmelse i taxor saknats. När ett jernvägsnät finnes, såsom i vårt land, bestående till en stor del af enskilda banor, fordras för öfverensstämmelse och likformighet, att banorna hafva liknande bestämmelser i fråga om den trafik, som skall gå både öfver den enskilda banan och statsbanan. Dessutom hafva redan föregående talare anmärkt, att numera vid stadfästelse af taxor ett sådant förbehåll göres. Jag kan derföre icke annat än för min del söka försvara Stats-Utskottets ändring af Kongl. Maj:ts proposition i denna del och detta så mycket mera som samma föreskrift sedermera har aktats nödig att intaga i de särskilda villkoren för låneunderstöd, som Kongl. Maj:t skulle kunna bevilja enskilda banor i allmänhet.

Hvad deremot angår den andra anmärkningen, som samme ärade talare gjort, eller att 250,000 kronor skulle uppföras redan på 1882 års riksstat, har jag en bekännelse att afgifva, nemligen den att jag i Utskottet i det allra längsta dref den satsen, att Kongl. propositionens förslag i det fallet, eller att hela summan 500,000 kronor skulle anvisas till utgående, dock icke före 1882 års utgång, vore att föredraga, ehuru jag, för att icke splittra meningarne och vedervåga sjelfva saken, eller att banan skulle få det begärda understödet, slutligen afstod från yrkandet. Men då det nu i allt fall är upptaget af en reservant, kan jag icke annat än anse mig, om icke formelt, dock i sak berättigad att häri instämma med samme reservant, Herr Nordenfelt. Det förefaller mig nemligen högst eget, då Stats-Utskottet säger: »till utgående med halfva beloppet *tidigast* år 1882». Det ligger deri en bekännelse, att anslaget sannolikt icke skall utgå år 1882. Hvertill skall det då tjena att försvåra budgetens uppgörande för det året genom att der uppföra beloppet? Jag vet mer än väl, att, om man i budgeten uppföra ett belopp, som icke utgår, man derigenom indirekt förstärker statsverkets grund-

fond genom att anslaget icke går ut, och således tills vidare blir tillgängligt för löpande utgifter; men blifva några medel öfver, skulle jag gerna se, att de äfven till namnet öfverfördes till nämnda fond, statsverkets grundfond. Sant är ock, att icke obetydlig minskning i utgifts- och ökning i inkomstberäkningen har af Riksdagen vidtagits, mot hvad Kongl. Maj:t beräknat, och om jag icke misstager mig — jag vill icke besvära med att upprepa alla siffror — skulle det stå så till, att vi för närvarande anvisat 687,600 kronor mindre, än Kongl. Maj:t i sin proposition begärt; men dervid böra vi också komma i håg, att Kongl. Maj:ts finansplan slutar med en brist af 531,300 kronor. Vidare är det en så att säga offentlig hemlighet, att en del anslag, som eljest plägat utgå af lånade medel, äro afsedda och troligen komma att af Stats-Utskottet tillstyrkas till utgående af statens inkomster, såsom till exempel anslaget till byggnader för jernvägarne, äfvensom till byggnaden i kvarteret Svanen. Det gör 550,000 kronor. Läggas dertill dessa 250,000 kronor, som här äro föreslagna, och vidare ökningen på apanaget 120,000 kronor, som måste räknas dubbelt, emedan det skall utgå redan för innevarande år, så hafva vi en summa af 1,040,000 kronor, då de besparingar, vi hittills åstadkommit, icke utgöra mera än 687,600 kronor. Således hafva vi en brist af 352,400 kronor, hvartill kommer den af Kongl. Maj:t beräknade bristen 531,300 kronor, eller tillhoppa 883,700 kronor. Nu vet jag visserligen också, att, såsom den siste talaren anförde, en vinst göres genom konverteringen, i det en minskning derigenom uppstår i annuiteter, som skola utgå från Riksgäldskontoret, och till följd deraf ett minskadt belopp behöfver i riksstaten upptagas såsom utgående till Riksgäldskontoret. Denna vinst torde borttaga bristen, men något egentligt öfver att lägga till statsverkets grundfond blir det efter all sannolikhet icke, hvarförutom det icke är någon säkerhet att ytterligare en eller annan anslagspost kan komma i fråga att uppföras på budgeten. — Allt detta under förutsättning att tilläggsbevillningen icke skall utgå. Men skall den åter utgå, må det i min tanke ske för ett så stort ändamål, som att så vidt möjligt orörd läggas till grundfonden, men icke må den användas att dermed bestrida statsverkets onödigtvis uppförda direkta utgifter. Detta är för mig åtminstone ett önskningsmål. Derfor anhåller jag om bifall till Stats-Utskottets förslag i den föredragna punkten, dock med den ändring i öfverensstämmelse med Kongl. Maj:ts proposition, att det skulle heta: »till utgående å tid, Kongl. Maj:t bestämmer, dock icke före utgången af år 1882.»

Hvad slutligen angår sjelfva anslaget och det berättigade i det understöd, som denna jernväg skulle få, och de fördelar, som skulle tillskyndas staten genom att göra en jernvägsförbindelse om 18 mil till verklighet, anser jag mig icke behöfva upptaga tiden i denna Kammare med att derom tala, ty i det afseendet anser jag utgången säker.

Anslag till fullbordande af jernvägen mellan Halmstad och Nässjö.
(Forts.)

Anslag till full-
bordande af
jernvägen mel-
lan Halmstad
och Nässjö.
(Forts.)

Friherre Klinckowström: Den utredning, som gjorts rörande statsverkets tillstånd, och den sannolikhet, som skulle möta oss, i fall detta anslag beviljades, på sätt Stats-Utskottet har föreslagit, låter mig icke på något sätt tvifla derom, att ett bifall till detta anslag skulle blifva ett bifall till tilläggsbevilningens utgående för år 1882. Om det vore en stor fosterländsk fråga, som vore före och för hvilken ett dylikt anslag begärdes, skulle jag sannolikt icke vara den siste att dertill gifva min röst för bifall, men så vidt man kan bedöma frågan af den utredning, som har skett öfver densamma i så väl Kongl. Maj:ts särskilda proposition, som äfven i Stats-Utskottets betänkande N:o 40, synes mig denna fråga på långt när icke hafva den betydelse, som man velat tillerkänna densamma. För det första är det för mig främmande, att ett bolag, som, om jag icke mycket bedrager mig, icke är svenskt, utan till sin hufvudsakliga beståndsdel engelskt, skulle af den fattiga svenska staten erhålla en så betydlig gifva som 500,000 kronor för att afsluta en jernväg, som, om alla märken icke bedraga, kommer att blifva till föga nytta för statsbanorna och ökande af trafikinkomsterna. Ty det kan icke vara obekant för någon, som har den minsta lokal-kännedom rörande de trakter, hvarigenom den ifrågavarande jernvägen löper, att hufvudsakliga orsaken till dess anläggning af engelskt bolag har varit den att sedermera kalhugga vårt arma staccars Småland på dess återstående skog och transportera densamma öfver Halmstad till främmande land. Ty hvad skall väl egentligen denna bana tillföra *statsbanorna* för stor trafik? Jag skulle vara ytterst tillfredsstäld, om jag finge ett svar derpå, ty den hufvudsakliga exporten från Småland går till Halmstad, som är Smålands utfartsväg, och alla de behof, Halland har, får det tillfredsstälda genom ångbåtsfarten, som från Göteborg går längs efter kusten till Halmstad. Jag vet derföre icke hvad stambanan skulle få för en ökad trafik genom denna så kallade pulsåder, om icke den, att transportera några riksdagsmän och andra passagerare, som önska besöka det öfre Sverige, för att roa sig under sommarmånaderna. Det har af en talare från östgötabänken, mycket riktigt synes det mig, blifvit anmärkt, att det icke är någon *visshet*, att denna bana skall blifva fullbordad, om staten lemnar dessa 500,000 kronors anslag dertill; det är sannolikhet derför, men någon tillräcklig visshet derom finnes icke, och hvad hindrar detta engelska bolag att återkomma nästa riksdag och ånyo begära en skänk på en half million, som Första Kammaren då icke heller lärer ämna tveka att bevilja. Samme talare har äfven ganska riktigt anmärkt, att det är orätt af en Riksdag att upptaga ett anslag, som man icke är säker på skall komma att utgå under den statsregleringsperiod, för hvilken riksstaten då uppgöres. Så synes också mig vara förhållandet, men det är väl ändå sannolikt, att detta bolag, hänfördt af en sådan vacker gifva, utan att med densamma är förenad någon annan skyldighet än att bygga de återstående tre milen färdiga till Nässjö, skall göra

sitt bästa för att få banan färdig, och således skall väl budgeten tyngas med detta icke obetydliga belopp, hvilket, sammanlagdt med det öfriga, som oss återstår att bestämma och reglera, sannolikt kommer att göra budgeten så betydlig, att tilläggsbevillnings utgörande bestämdt kommer att fordras för det ifrågavarande året 1882.

Jag vill icke förlänga diskussionen i denna fråga. Jag förutser visserligen på förhand utgången af saken, men jag är van att osminskadt säga min tanke i hvarje fråga, som intresserar mig beträffande fäderneslandets väl och bästa, och därför vågar jag vördsamt hos Herr Talmannen anhålla om proposition på afslag å den ifrågavarande punkten.

Anslag till fullbordande af jernvägen mellan Halmstad och Nässjö.
(Forts.)

Herr Nordenfelt: Mot den siste talaren ber jag få anföra, att denna jernväg dock kommer att göra nytta för en stor del af vårt land. Att han icke kan se annat ändamål för resor än för att roa sig, är en egendomlighet för honom, men nog finner jag afgjort att förflyttning af människor uppfyller andra viktiga och goda ändamål för vårt land, än att blott vara till ett nöje. Han klagade också öfver, att Smålands skogar skola komma att på den jernbanan föras ut ur landet, men han glömmet, att guld eller varor komma in i stället och att skogen åter växer till och således äfven i framtiden bör gifva skälig afkastning åt egaren af skogsmarken. Frågan är här att få en jernväg fullbordad, som redan till en större del är färdig, hvilket är viktigt, emedan den dessförinnan icke kan göra den nytta för landet, man väntar af densamma, och då det kan ske med en så jemförelsevis ringa uppoffring i förhållande till jernvägens hela längd, synes det mig vara otvivelaktigt, att anslaget bör bifallas, likasom det förra året bifölls af denna Kammare.

Jag har reserverat mig mot den form och det sätt, hvarpå beloppet skulle utgå. Jag tror det nemligen vara obefogadt och origtigt att föra en summa på 1882 års budget, då all anledning förefinnes att antaga, att den icke under nämnda år bör eller behöfver utgifvas. Det finnes visserligen tillgångar, men också brister. En post är dervid af en föregående talare förbigången; det är bristen i förslagsanslagen. Vi hafva fäfanget sökt att få beväringens anslaget höjdt. Det belopp, som der brister, 350,000 kronor, skall således betäckas af öfverskjutande inkomster. Äfven andra poster såsom anslaget till jernvägstrafikens byggnader, 550,000 kronor, eller en del deraf, eller ännu icke beslutade anslag såsom till Kongl. teatern eller nytit riksdagshus kunna ännu komma att uppföras på riksstaten för år 1882 — kan det då vara skäl att redan nu försvåra riksstatens uppgörande utan att uppföra tilläggsbevillning? Mig synes vida bättre att öka grundfonden med det belopp, som eljest här skulle komma att gå ut, om något öfverskott skulle uppstå. Jag tror att man bör om möjligt undvika att upptaga tilläggsbevillningen, och då jag icke anser det vara formelt berättigadt att bestämma ett anslag att utgå på riksstaten, långt innan det behöfver användas, yrkar jag bifall till Kongl. Maj:ts proposition i ämnet.

Anslag till full-
bordande af
jernvägen mel-
lan Halmstad
och Nässjö.

(Forts.)

Herr Wallberg: I likhet med de två förste talarne och den siste ber jag att få yrka bifall till Kongl. Maj:ts proposition.

En ärad talare på elfsborgsbänken uttalade tvifvel, huruvida detta bolag vore svenskt eller engelskt. Jag kan försäkra honom och Kammararens samtliga ledamöter, att det är ett fullkomligt *svenskt* bolag och någon engelsman har aldrig varit ledamot af dess styrelse. Det enda är, att det är en engelsk entreprenör, som har byggt jernvägen, men denne entreprenör är för längesedan skild från arbetet för kontraktsbrotts skull, så att den återstående delen af jernvägen måste kompletteras sannolikt genom en annan entreprenör, ty den förre entreprenören tror jag icke är förmögen att kunna fullborda företaget. Emellertid är det min öfvertygelse, att denna jernväg bör kunna få tillräcklig trafik, särskildt en icke obetydlig transitotrafik från Östergötland till vestkusten.

Jag ber att få sluta med att instämma med de Herrar, som yrka bifall till Kongl. Maj:ts proposition och afslag å Utskottets hemställan.

Herr Carlson: I sjelfva hufvudsaken eller huruvida den ifrågavarande banan är förtjent af understöd med ett sådant belopp, som Kongl. Maj:t föreslagit, torde jag icke behöfva yttra mig, emedan flere talare före mig i det afseendet hafva förordat banan på ett sätt, som jag tror vara giltigt. Det är endast i afseende på de två anmärkningar, som blifvit gjorda, som jag anhåller att få yttra några ord.

Den första anmärkningen är den, om det är rätt och nödigt att uppföra det nu föreslagna halfva beloppet på budgeten, och den andra anmärkningen är om villkoret af samtrafik.

Hvad den första af dessa anmärkningar beträffar, får jag erkänna, att, så vidt jag kunnat erfaras, hittills icke något fall förekommit, i hvilket Riksdagen har beviljat ett bestämdt belopp, med tillägg af en föreskrift att detta belopp icke får under statsregleringsperioden utgå. Hvarje beslutad utgift har blifvit anvisad och i budgeten upptagen, om än i vissa fall med ett minskadt belopp, för att under ett följande fyllas. Det finnes visserligen ett par exempel på anslag, såsom till exempel till Oskarshamns-Nässjö banan eller till Dalslands-banan, hvilka blifvit beslutade, utan att tiden för deras utgående varit bestämd. Om dessa stora jernvägsföretag kunde man nemligen med säkerhet veta, att de icke kunde förr än efter flera års förlopp blifva fullbordade. I sådana fall har här föredraganden sedermera tillkännagifvit för Riksdagen, när villkoren blifvit fullgjorda och understödet alltså bort utgå. Men här är icke samma fall. Här är fråga om ett jernvägsstycke på något öfver tre mil. Vi äro nu i slutet af Mars månad 1881. Jag tror då, att det icke kan bestridas, att det ligger inom möjlighetens gräns, att före 1882 års utgång denna jernväg kan vara fullbordad och afsynad. När staten beviljat ett anslag och fäst vissa vilkor

vid sitt anslag, synes det vara allt skäl för staten att, när dessa villkor äro uppfyllda, det ifrågavarande beloppet äfven finnes att tillgå. Men det kraftigaste skälet för att uppföra beloppet på budgeten synes mig vara det, att eljest ett prejudikat gifves, som enligt min uppfattning skulle vara ganska olyckligt, nemligen det att en Riksdag, med förutseende deraf att ett anslag kan blifva behöfligt under statsregleringsperioden, ändock föreskrifver, att det icke må utgå förr än efter statsregleringsperiodens slut. Hvad skulle följden blifva, om detta bruk sedermera efterföljdes? Hvad vore lättare för en Riksdag än att bevilja det ena anslaget efter det andra, men fastställa det vilkor, att de icke fingo gå ut under den statsreglering, som Riksdagen då uppgjorde. Då komme den derpå följande Riksdagen att finna måhända ganska betydliga belopp redan beviljade, sjelf få endast en ofullständig pröfning af den budget, den eger att uppgöra, och derigenom mängen svårighet att uppgöra statsregleringen. Jag tror det derföre vara alldeles nödvändigt att uppföra på statsregleringen de belopp, som äro beslutade. Detta blir en ganska nyttig och nödvändig hållhake på Riksdagen sjelf, ty derigenom blir den satt i nödvändighet att, när den beslutar ett anslag, beräkna, huru det hela går ihop.

Hvad tilläggsbevillningen beträffar, tror jag för min del, att den icke här behöfver komma i fråga, emedan den är helt och hållet oberoende af dessa 250,000 kronor. Det är hufvudsakligen för det betänkliga prejudikatets skull som jag anser Utskottet handlat rätt, då det uppfört en del af det gifna anslaget på statsregleringen för ifrågavarande år.

Hvad åter den andra anmärkningen beträffar, får jag instämma med den talare, som yrkat afslag i denna del, och jag vill tillägga till hvad som redan blifvit anfördt, att genom ett bifall till Utskottets förslag Kammaren skulle på förhand binda sig i afseende å den viktiga bestämmelse i fråga om samtrafik, som är intagen bland vilkoren för låneunderstöd till de enskilda jernvägsanläggningarne — i punkten 7, om jag minnes rätt — och det torde väl vara skäl att grundligt pröfva en så viktig fråga, innan man fattar sitt beslut.

Sant är väl, att icke heller Kongl. Maj:t har föreslagit att uppföra beloppet på statsregleringen, men jag anhåller få fästa uppmärksamheten derpå att, när Kongl. Maj:t beslöt denna proposition till Riksdagen, propositionen om statsverkets tillstånd och behof redan var afläten, och det har vid sådant förhållande antagligen funnits mindre lämpligt att föreslå en rubbning i staten. Riksdagen åter är i en helt annan ställning. Den har ännu icke uppgjort statsregleringen och den har gjort betydliga besparingar, hvilka medföra, att det ifrågavarande beloppet icke kan blifva af någon synnerligen besvärande beskaffenhet.

Jag anhåller derföre att de båda väckta förslagen om ändring af Utskottets hemställan måtte skiljas i särskilda propositioner, så att proposition särskildt göres om, huruvida bifall skall lemnas

Anslag till fullbordande af jernvägen mellan Halmstad och Nässjö.

(Forts.)

Anslag till fullbordande af jernvägen mellan Halmstad och Nässjö.

(Forts.)

till Stats-Utskottets förslag om de 250,000 kronorna, och särskildt rörande bifall till de af Utskottet uppställda villkor. För min del tillstyrker jag bifall till den förra propositionen, men afslag å den senare.

Grefve Beck-Friis: I hufvudsak har jag ingenting att invända mot hvad Utskottet här föreslagit; och då utgången af frågan i den delen synes vara gifven, skall jag icke vidare orda derom. Jag är öfvertygad om, att de medel, staten här nedlägger, äro väl använda. Men en punkt i Utskottets förslag har jag icke kunnat gilla, nemligen att halfva anslaget eller 250,000 kronor skulle uppföras på nästa års statsreglering. Mig synes, såsom om det skäl, Utskottet härför anført, icke vore riktigt. Utskottet anser att anslaget lämpligen bör fördelas på två år; och fördenskull föreslår Utskottet att hälften deraf må i 1882 års riksstat uppföras. Detta är egentligen icke något skäl, hvarför halfva anslaget skall ingå i nästa års statsbudget; och under diskussionen har jag icke heller hört något egentligt skäl derfor anföras. Det kan icke heller enligt min åsigt vara lämpligt att belasta 1882 års statsreglering med dessa 250,000 kronor; och jag vågar påstå, att denna min åsigt kan vara lika god som Stats-Utskottets. Ty jag har försökt att gifva skäl för min åsigt, men det har icke Utskottet gjort i afseende å sitt förslag i denna del.

Hvad deremot beträffar föreskriften om samtrafiken, anser jag densamma vara mycket välbetänkt. Och jag tror att liknande föreskrifter återfinnas i alla koncessioner, som på senare tider meddelats, helst som dessa föreskrifter äro alldeles nödvändiga, om de enskilda jernvägsbolagen skola kunna uppfylla sitt hufvudsakliga ändamål, hvilket ju är trafikens befrämjande. Jag anhåller därför värdigt om bifall till Kongl. Maj:ts proposition med det tillägg dertill, som Herr Friherre Kræmer föreslagit.

Herr Ekström: Då vid förra riksdagen denna Kammare understödde det af enskilda motionärer framställda förslaget om anslag till fullbordande af ifrågavarande bana, och Kongl. Maj:t nu vid denna riksdag framlagt ett lika lydande förslag, eller om anvisande af 500,000 kronor för detta ändamål, så trodde jag mig kunna antaga att denna Kammare skulle utan meningsskiljaktighet understödja och bifalla detta förslag. Men då jag af en ledamots på elfsborgsbänken yttrande funnit, att åtminstone hos en af Kammarens ledamöter råder tvekan eller till och med motvilja att bifalla förslaget, och denna ledamot till följd af denna sin motvilja begärt upplysning, huruvida något annat på denna bana kunde komma att blifva föremål för trafik än »riksdagsmän och andra passagerare», så ber jag att få yttra några ord, samt dervid hänvisa honom till den af Trafikstyrelsen utgifna Allmänna Svenska Jernvägsstatistik för år 1879, hvarest under rubrik »nettobehållning» äfven Halm-

stad—Nässjö-banan finnes upptagen. Af denna redogörelse framgår, att icke mindre än 21 banor stå sämre till boks i afseende på netto-behållningen än denna bana och att bland dessa 21 banor finnas till och med tre stambanor. Häraf torde vara klart att på denna bana transporteras något mer än *»riksdagsmän och andra passagerare»*. Att skogseffekter utgöra en hufvudsaklig del af godstrafiken derstädes är naturligt och framgår för öfrigt deraf, att banan genomlöper en skogsbygd. Jag tror icke, att jag behöfver orda vidare för bifall till Kongl. Maj:ts förslag att understödja ifrågavarande företag, som genom enskilda personer med högst betydliga uppoffringar redan blifvit till stor del åstadkommet.

Anslag till fullbordande af jernvägen mellan Halmstad och Nässjö.
(Forts.)

Deremot ber jag att få instämma med de talare, som framställt anmärkning mot Stats-Utskottets förslag att 250,000 kronor af anslaget skola uppföras på nästa års stat, hvilket icke erfordras, enär icke någon utsigt förefinnes att få den återstående delen af banan färdig under loppet af nästföljande år. Då bolaget hos Kongl. Maj:t uttryckligen anmält, att bolaget icke ser sig i stånd att angifva tidpunkten, då banan kan blifva färdig att afsynas, och detta följaktligen med säkerhet icke lär komma att inträffa före 1882 års utgång, synes det mig oegentligt att uppföra någon del af anslaget på budgeten för år 1882. När 1869 års Riksdag anvisade åt Nässjö-Oskarshamns-banan en million kronor, fattades beslutet helt enkelt på det sätt, att Riksdagen anvisade nämnda belopp att, sedan banan blifvit färdig, afsynad och godkänd, tilldelas det för jernvägens anläggande bildade bolag, så snart det visat sig hafva uppfyllt de vilkor Kongl. Maj:t för understödets erhållande kunde finna godt föreskrifva; men beloppet upptogs ej å riksstaten för år 1870. Först år 1872, sedan i en till Stats-Utskottet stäld skrifvelse Chefen för Civildepartementet tillkännagifvit, att bolaget hos Kongl. Maj:t anmält, att bolaget såge sig i stånd att fullborda företaget under loppet af 1873, blef vid 1872 års riksdag, på grund af detta meddelande, till Kongl. Maj:ts disposition under år 1873 till utgående från Statskontoret anvisadt en million kronor att till bolaget utbetalas, så snart jernvägen blifvit behörigen afsynad och godkänd. Men, mine Herrar, den jernvägen blef icke färdig under år 1873 utan först i sista månaden af år 1874. Således reserverades denna million under år 1873 och qvarstod till slutet af år 1874, då deraf utbetaltes 920,000 kronor. Men jernvägen var icke ens då i det fullständiga skick, att bolaget kunde få ut de återstående 80,000 kronorna. Åtskilliga anmärkningar hade nemligen gjorts vid afsyningen, och först 1877 blef den sista återstoden af anslaget, 11,500 kronor, utanordnad till bolaget. Då nu förhållandet i förevarande fall är alldeles enahanda, kan jag icke finna något skäl, hvarföre Riksdagen nu skulle förfara på ett annat sätt och besluta det en del af anslaget skall uppföras på budgeten för nästa år. Jag yrkar derföre afslag å Stats-Utskottets förslag i denna del och bifall till Friherre von Kræmers hemställan.

*Anslag till full-
bordande af
jernvägen mel-
lan Halmstad
och Nässjö.*

(Forts.)

Herr Rylander: Då landet kan få 18 mil jernväg för en så ringa uppoffring, tror jag icke att det är skäl att försvåra saken genom att uppställa hårda vilkor. Jag har icke sett jernvägen; men jag har mycket hört talas om den. Detta bolag har svåra finanser och rätt betygliga skulder. Det är ju då obilligt att föreskrifva detsamma en trafiktaxa, som kanske har till påföljd, att bolaget icke kan nyttja sin jernväg och betala sina skulder, helst som bolagets penningar stå mycket dyrare än statens. Jag kan för min del icke annat än instämma med den förste talaren och yrka bifall till Kongl. Maj:ts förslag.

Herr vice Talmannen: Äfven jag anhåller att få förena mig med de talare, som yrkat bifall till Kongl. Maj:ts proposition. Då det icke är sannolikt, att ifrågavarande belopp, 250,000 kronor, skulle komma att utgå under år 1882, synes det mig äfven vara olämpligt att uppföra det i budgeten för det året. Och hvad prejudikatet beträffar, så skulle det i alla fall qvarstå, enär man i annat fall rätteligen bort uppföra hela beloppet, 500,000 kronor, på 1882 års stat, hvilket icke blifvit ifrågasatt. Det återstående halftva beloppet skulle, äfven ifall Utskottets betänkande bifalles, uppföras först på ett senare år. Men hvad som framför allt synes mig vara önskligt att få uteslutet ur Stats-Utskottets förslag, är vilkoret, att bolaget skulle vara skyldigt att underkasta sig de bestämmelser i afseende å samtrafiken, som Kongl. Maj:t kan stadga. För mig synes det vara uppenbart, att om en jernväg tillkommit genom enskildas ansträngningar och med stor kostnad, måste det i första rummet vara önskvärdt, att jernvägen bär sig och kan ordentligt betala sina annuiteter. Om det icke kan ske, derföre att staten är i stånd att trafikera för billigare pris än ett enskildt bolag, skall då icke bolaget få vara berättigadt att taga den högre trafikafgift, som är behöflig för att jernvägen skall bära sig? Man har hört den satsen uppställas, att skjutsen skall betala, hvad den verkligen kostar; och om den satsen har någon sanning, inser jag icke, hvarföre ej afgifterna vid en jernväg äfven skola ställas efter trafik kostnaderna.

Herr Forssell, Hans: Skilnaden mellan Kongl. Maj:ts förslag och Utskottets förslag i afseende på medlens utgående synes mig vara aldeles densamma som emellan att besluta, att en vara skall betalas kontant eller tagas på räkning. Då Kongl. Maj:t föreslog den senare utvägen, skedde det uppenbarligen derföre, att kassan vid det tillfället var temligen tom. Medlen voro tagna i anspråk för statsregleringen, då propositionen afgafs. Men sedan dess har ställningen förändrats; och behållningen har blifvit så riklig, att jag för min del icke skulle hafva något emot att på året 1882 anvisa hela beloppet 500,000 kronor. Så mycket mer måste jag dock påyrka, att åtminstone den af Stats-Utskottet föreslagna åtgärden att uppföra halftva anslagsbeloppet på nästa års stat vidtages. Stats-

Utskottet har, såsom Herrarne behagade finna, helt och hållet frånträdt Kongl. Maj:ts förslag, hvilket går ut derpå, att beloppet icke skulle utbetalas under 1882. Det är ju möjligt, att jernvägen kommer i tillfälle att begagna anslaget under år 1882, och då är det äfven rätt att uppföra detsamma för det året. Härigenom har Riksdagen naturligtvis befriat 1883 års statsreglering från en motsvarande utgift och sålunda försatt en kommande budget i en bättre ställning. Detta måste vara för Riksdagen likasom för Kongl. Maj:t önskvärdt. Och jag kan icke tänka mig annat än att regeringen skulle med tillfredsställelse se, att medel, som finnas tillgängliga, på detta sätt begagnades.

Hvad beträffar bestämmelserna om samtrafik, tillåter jag mig icke att nu ingå i någon diskussion om den frågan i dess allmänhet. Derom kommer möjligen att talas vidare vid en följande punkt i betänkanDET angående enskilda jernvägsanläggningars understödjande. Men jag vill nu fästa Kammarens uppmärksamhet derpå, att här är fråga om ett understödjande medelst en skänk till betydligt belopp. Och vid sådant förhållande torde anspråket, att jernvägen skall underkasta sig samtrafiktaxa med statens jernvägar, icke vara obefogadt. Jag yrkar derföre bifall till Utskottets förslag.

Grefve Posse, Knut: Jag hade visserligen helst önskat att i år likasom i fjor yrka afslag å föreliggande fråga. Men då jag inser, huru ringa utsigt det är att här i Kammaren vinna något dermed, skall jag inskränka mig till att yrka bifall till Utskottets förslag. Jag kan så mycket hellre göra det, som detta förslag innehåller bestämmelser, hvilka modifiera frågan, och Kammaren möjligen gör väl i att lemna något understöd åt bolaget. För min del tycker jag, att det vore egendomligt, om Riksdagen icke skulle kunna få hafva fordran på samtrafik hos en bana, hvilken utan alla andra villkor får ett stort anslag i ren present. För andra banor, dem man lemnat låneunderstöd, har man uppställt ganska hårda och tryckande villkor i afseende å deras begagnande. Således tycker jag att detta villkor om samtrafik är det minsta man kan begära.

Dessutom är nu en fördel vunnen, som i fjor icke förefans, nemligen att det år är bestämdt, på hvilket anslagets första hälft anvisas. För min del kan jag icke nog framhålla vådan af att reglera stater i förskott det ena året för det andra. Och detta var ett bland motiven, hvarföre jag i fjor yrkade afslag å en liknande fråga. Nu skall jag, såsom sagdt, inskränka mig till att yrka bifall till Stats-Utskottets förslag.

Herr Ekman: Jag ber Kammaren benäget ursäkta, att jag åter begärt ordet i denna fråga. Men en af de föregående talarne, hvilkens ord böra väga tungt i denna Kammare, har yttrat åtskilligt, som jag icke kan underlåta att försöka att något bemöta.

Anslag till full-
bordande af
jernvägen mel-
lan Halmstad
och Nässjö.

(Forts.)

Han sade, att den skilnad, som förefinnes mellan Kongl. Maj:ts proposition och Stats-Utskottets förslag i afseende på uppförandet af det begärda anslaget i budgeten, närmast kunde förliknas med att antingen betala en sak kontant eller också betala den på räkning. Men jag tager mig friheten att hemställa, huruvida någon affärsman vill föra upp i sin budget en utgift förr än han vet, att den skall komma i fråga. Här gäller förslaget att, genom ett löfte från statens sida att under vissa förhållanden understödja denna jernväg, göra det möjligt för jernvägsbolagets styrelse att kunna sälja den återstående delen af sina obligationer och derigenom få de medel, som långt mer än detta lilla belopp, som staten lemnar, fordras för att kunna fullborda jernvägen. Derjemte tager jag mig friheten ytterligare erinra, hvad jag förut har sagt, nemligen att i likartade fall har icke Riksdagen så förfarit, att den i budgeten upptagit sådana löften om understöd, som här äro i fråga att lemnas, förr än det har visat sig, att den, som har fått detta löfte, har uppfyllt alla de vilkor, som varit fastställda å Riksdagens sida för att anslaget skulle komma att utgå. Jag tror således, att man ingalunda kan säga, att här är fråga om i det ena fallet att betala en sak kontant och i andra fallet att betala den på räkning, utan man endast gifver ett löfte att, om vissa vilkor blifva uppfyllda af dem, som få detta löfte, då skall man betala ut det ifrågavarande beloppet. Detta såsom ett svar på hvad den ärade talaren yttrade i fråga om uppförande på 1882 års budget af ett belopp af 250,000 kronor.

I afseende på det andra vilkoret om samtrafiken yttrades det, att, om ett bolag får såsom skänk 500,000 kronor, borde väl detta bolag vara underkastadt vissa vilkor. Ja, det är mycket sant. Men om nu dessa vilkor äro af den beskaffenhet, att bolaget icke kan begagna sig af löftet, då är ju det gifna löftet alldeles illusoriskt. Dessutom bör man ihågkomma hvad den jernväg kostar, som det nu är fråga om att bringa till sin fullbordan. Det är icke mindre än omkring 12 millioner kronor, som denna jernväg skall kosta, när den blir färdig. Det belopp, som staten skulle gifva, är således $\frac{1}{24}$ af hela den summa som jernvägen kostar. Nu tillåter jag mig fråga eder, mine Herrar, huruvida, i fall Ni hade att bevaka detta jernvägsbolags intresse och de vilkor, som här fästas vid att bolaget skall få ett understöd af $\frac{1}{24}$ af hvad hela jernvägen skulle kosta, Ni skulle underkasta eder vilkor, som till äfventyrs göra det omöjligt för bolaget att gent emot sina långgifvare fullgöra sina förbindelser i afseende på räntor och annuiteter. Jag skulle anse det mycket sannolikt, att bolaget skall förklara, att det under sådana vilkor icke kan begagna sig af denna hjälp, och hvartill gagnar det då, att vi visat oss frikostiga och erbjudit ett understöd, då vi dervid fästa vilkor af beskaffenhet, att det i sjelfva verket icke blir något understöd. Jag ber att få förklara, att ett af de hårdaste vilkor, man kan uppställa vid ett understöd åt ett enskildt jernvägsbolag, är det, att detta bolag skall vara underkastadt de bestäm-

melser i afseende på samtrafiken, som statens Trafikstyrelse kan komma att uppgöra. Det är mångfaldiga jernvägar, som blifvit anlagda på orter, der trafiken icke kan få någon tillökning, derfore att det blifvit en samtrafiktaxa gällande för trafiken på denna bana.

Anslag till fullbordande af jernvägen mellan Halmstad och Nässjö.

(Forts.)

En gifven följd af detta vilkor är att inkomsterna komma att minskas. Om nu detta bolag till största delen genom aktieteckning och utsläppande af obligationer har skaffat de medel, som erfordras för anläggningen, så är det ifrågavarande vilkoret, enligt min öfvertygelse, det obilligaste, som kan uppställas för ett understöd, som staten vill lemua för banans fullbordande. Jag måste således vidhålla det yrkande jag gjort i detta fall om rent bifall till Kongl. Maj:ts proposition.

Herr Rylander: Då jag hade ordet för en stund sedan, kom jag icke ihåg att nämna något särskildt angående samtrafiken. Här framför mig fäldes ett yttrande, som om det skulle vara nödvändigt att, i händelse af samtrafik med statens jernvägar, äfven hafva samma taxa som de. Det behöfves visst icke. Jag vet jernvägsbolag, som i många år hafva haft samtrafik med statens banor, men *olika* taxa. Och det har gått galant. Likhet i taxan kunde visst för jernvägstjenstemännen vara bekvämare och lättare, det vill jag icke bestrida, men att för deras skull införa den, anser jag icke lämpligt. Jag har begärt ordet för att säga detta, att det är icke nödvändigt för samtrafiken med statens jernvägar att hafva samma taxa, utan den kan mycket väl vara olika.

Herr Forssell, Hans: Till svar på den näst siste ärade talarrens anförande ber jag, att, då han jemförde staten med en affärsman, få erinra honom derom, att en affärsman, som accepterat en vaxel att utbetalas på en viss gifven tid, troligen gör sig beredd till att betala den med att hålla sin kassa redo och fylld till samma tid. Om nu staten lofvar bolaget att få ut medel under år 1882, hvilket jag antager vara för bolaget en fördel, som Stats-Utskottet har erbjudit utöfver Kongl. Maj:t, då synes mig också staten böra tillse, att medlen finnas tillgängliga för att fullgöra detta löfte. Huru jag än betraktar saken, synes det mig således öfverensstämma äfven med god affärspraxis att här göra den anvisning på staten, som Stats-Utskottet nu har föreslagit.

Hvad beträffar samtrafiktaxan, vill jag icke heller denna gång gå in på frågan i dess allmänhet, men då talaren framhöll, att det understöd, som gifves bolaget, endast skulle utgöra $\frac{1}{24}$ af anläggningsskostnaden, ber jag få erinra derom, att beviljandet af denna tjugufjerdedel dock flera gånger blifvit framhållet såsom ett oeftergiftigt vilkor för bolagets existens och jernvägens utveckling och upparbetande till verklig trafik. För bolaget måste således denna förmån vara högst betydlig, och jag vågar antaga, att bolaget icke skulle afböja densamma, om den erbjödes under vilkor af ett underkastande under statens samtrafiktaxa, så mycket mer som det lär

Anslag till full- vara förhållandet, att de flesta enskilda jernvägar godvilligt ingått
 bordande af på den samtrafiktaxa, som för närvarande är under utarbetning.
 jernvägen mel- Jag yrkar derföre fortfarande bifall till Utskottets förslag.
 lan Halmstad
 och Nässjö.

(Forts.)

Herr Ekman, Carl: Jag måste, med anledning af den siste ärade talarens yttrande, åter begära ordet. Jag ber att få fästa Kammararens uppmärksamhet derpå, att det bolag, som det är fråga om att här understödja, ingalunda har begärt att år 1882 få påräkna någon del af detta understöd. Bolaget har sagt, att ett löfte från statens sida att erhålla ett understöd af 500,000 kronor vore redan för bolaget af den stora vigt, att det derigenom sannolikt skulle lyckas bolaget att kunna sälja de obligationer, som en kreditanstalt en gång öfvertagit, men som denna anstalt icke sedermera varit i tillfälle att kunna betala, och hvilka obligationer således befinna sig i bolagets egna händer. Här gäller således ingalunda hvad den högt ärade talaren nyss nämnde, eller att, när man åtager sig förbindelser på viss dag, hålla kassan redo för att på den dagen kunna infria sina förbindelser. Det erkänner jag visserligen vara ett åliggande, som en affärsman måste finna för sig angeläget att kunna fullgöra. Men frågan befinner sig icke i det skick, att här är bestämd den tid, när betalningen skulle komma i fråga, utan bolaget har sagt, »om vi få ett sådant löfte, då är det sannolikt — det säger icke, att det är bestämdt —, att bolaget skulle kunna sälja sina obligationer.» Följaktligen tror jag, att liknelsen om en affärsman, som, när han accepterat en vaxel, skulle vara beredd att på dagen infria den, icke i detta fall låter tillämpa sig. Detta i fråga om den saken.

I afseende på samtrafiken har bolaget ju framhållit, att det skulle vara af stor vigt för den allmänna samfärdseln i landet, om detta stora jernvägsföretag icke behöfde afstanna; men bolaget har icke, såvidt jag kunnat läsa i handlingarne, på något ställe förklarar, att, om det ställdes upp ett sådant vilkor, som här är i fråga, bolaget i alla fall med tacksamhet skulle emottaga ett understöd sådant som detta, och jag skulle högeligen betvifla, att bolagets styrelse skall gå in på ett sådant vilkor, ty bolaget har bakom sig alla sina långgifvare, som fordra, att styrelsen skall bevaka bolagets intresse så, att äfven deras intresse blir tillgodosedt.

Herr Jöns Perhsson: Vid sistlidne riksdag var det jag som förordade redan då, att detta bolag skulle få det begärda anslaget, och det lyckades äfven i denna Kammarare. Vill nu denna Kammarare vara liberal och gifva detta bolag dessa penningar, må det ske på sätt Kongl. Maj:t och icke såsom Utskottet föreslagit. Jag ser här i nästa punkt, der det blir fråga om enskilda jernvägsanläggningar, huru Utskottet har lyckats uppställa sådana vilkor, som kunna vara så godt som afslag. Jag tror derföre, att, då Kammararen ville lemna detta bolag dessa 500,000 kronor, hvilket jag, för min del anser

vara skäl att göra, det likväl bör ske på sätt Kongl. Maj:ts har be- *Anslag till full-*
gärt. Jag yrkar således i likhet med Herr Ekman rent bifall till *bordande af*
Kongl. Maj:ts förslag. *jernvägen mel-*
lan Halmstad
och Nässjö.

Friherre Åkerhielm: Jag anhåller allenast att med några få ord få tillkännagifva, att jag efter åhörandet af de olika meningar, som blifvit framhållna af Herrar Forssell och Ekman, för min del icke kan förstå annat än att, då det är stor sannolikhet för att det ifrågakomma halfva anslagsbeloppet eller 250,000 kronor kan komma att behöfva utbetalas år 1882, klokheten bjuder att uppföra det på sätt Utskottet här föreslagit. Det finnes full tillgång till att göra en sådan beräkning, och jag kan icke bättre förstå än att Kammaren i denna del bör bifalla Utskottets förslag.

(Forts.)

Herr Ekström: De både sista talarne hafva utgått från den förutsättningen att det skulle vara sannolikt, att en del af anslaget skulle komma att utgå år 1882. Men denna sannolikhet förefinnes alldeles icke. Går man till handlingarne, så utvisa dessa, på sätt Herr Ekman nyss påpekat, att styrelsen för bolaget icke utsatt någon tid, då det skulle kunna se sig i stånd att bringa denna jernväg till fullbordan. Tvärtom har styrelsen, med anledning af Herr Chefens för Civildepartementet gjorda förfrågan, huruvida det vore utsigt att denna bana skulle blifva färdig så tidigt, att anslaget skulle kunna ifrågakomma att utgå år 1882, uttryckligen förklarat, att den icke såg sig i tillfälle att angifva någon viss tidpunkt för banans fullbordande. Som jag närmare känner till lokalen för denna bana och förhållandena i öfrigt derstädes, kan jag med full trygghet säga, att det icke låter sig göra för bolaget att kunna få banan färdig, afsynad och för allmän trafik öpnad så tidigt, att någon den ringaste del af anslaget kan komma att utgå 1882. Det återstår nemligen för bolaget att anlägga en sträcka af något öfver 3 mil från Lindefors till Nässjö, öfver Almesåkrahöjden, och det är icke mindre än 6 à 700 fot som marken höjer sig på denna sträcka, hvadan ganska stora svårigheter ännu återstå att öfvervinna. Jag förenar mig i yrkandet om bifall till Kongl. Maj:ts proposition.

Sedan Öfverläggningen förklarats härmed slutad, yttrade Herr Grefven och Talmannen, att derunder blifvit framställda följande yrkanden: 1:o att Utskottets förevarande hemställan måtte bifallas; 2:o af Herr *Ekman, Carl*, att Kammaren, med afslag å Utskottets hemställan i hvad den skilde sig från Kongl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning, måtte bifalla samma nådiga framställning oförändrad; 3:o af Friherre *von Kræmer*, att Kammaren skulle besluta: att Riksdagen, med bifall till Kongl. Maj:ts förevarande förslag, må till fullbordande af Halmstad—Jönköpings jernvägsaktiebolags jernväg mellan Halmstad och Nässjö bevilja ett anslag utan återbetalnings-skyldighet till belopp af femhundredrusen kronor, att, sedan hela

Anslag till full-
bordande af
jernvägen mel-
lan Halmstad
och Nässjö.
(Forts.)

jernvägen blifvit färdigbyggd och med allt hvad dertill hörer afsynad och godkänd samt till allmän trafik upplåten, till utgående å tid. Kongl. Maj:t bestämmer, dock ej före utgången af år 1882, tilldelas ifrågavarande bolag, emot vilkor etc. (lika med Utskottets förslag); 4:o af Herr *Carlson*, att Kammaren måtte bifalla Utskottets hemställan med undantag af slutmeningen: »emot vilkor» etc.; samt 5:o att Utskottets hemställan skulle af Kammaren afslås.

Härefter gjorde Herr Grefven och Talmannen propositioner på dessa yrkanden och förklarade sig anse propositionen på bifall till det af Herr *Ekman* framställda yrkandet vara med öfvervägande ja besvarad.

Flere ledamöter begärde votering.

Efter förmälan att Kammaren egde bestämma, hvilket af de öfriga yrkandena skulle antagas till kontraposition vid den begärda voteringen, gjorde Herr Grefven och Talmannen proposition derpå, att kontrapositionen skulle innefatta bifall till Utskottets hemställan, och förklarade sig finna de härå afgifna svaren hafva utfallit med öfvervägande ja.

Då Grefve *Beck-Friis* äskade votering om kontrapositionens innehåll, uppsattes justerades och anslogs följande voteringsproposition:

»Den, som vill, att, vid blifvande votering om bifall till Herr *Ekmans* i anledning af punkten V i Stats-Utskottets Utlåtande N:o 40 framställda förslag, kontrapositionen skall innehålla bifall till punkten, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, kommer annan kontraposition att bestämmas.»

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

Ja — 81;
Nej — 24.

I följd häraf uppsattes, justerades och anslogs för hufvudvoteringen en omröstningsproposition af denna lydelse:

»Den, som afslår punkten V i Stats-Utskottets Utlåtande N:o 40, i hvad den skiljer sig från Kongl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning, och bifaller samma nådiga framställning oförändrad, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, bifalles punkten.»

Vid denna omröstnings utgång befunnos rösterna hafva utfallit sålunda:

Ja — 71;
Nej — 34.

Punkten 6:

Afdelningen a)

Första stycket.

*Statsbidrag till
enskilda jern-
vägsanlägg-
ningar.*

Herr von Strokirch: Kammaren behagade finna, att Stats-Utskottet i den föreliggande punkten föreslår, att Riksdagen måtte bevilja 7,500,000 kronor att under de fem närmast följande åren utgå i form af understöd till byggande af enskilda jernvägar. Utskottet stöder denna sin tillstyrkan allenast på det gagn, som de enskilda jernvägsanläggningarne medföra såväl för statens stambanor som för hela landet. Att förneka ett sådant förhållande kan naturligtvis icke komma i fråga, allra minst tillkommer det mig, som vid hvarje tillfälle, som erbjudit sig, röstat för åstadkommande deraf, men det har varit under helt andra omständigheter, än de som nu föreligga. Sedan 1879, då man vid årets slut hade fastläst i enskilda jernvägsföretag en summa af nära 217 millioner kronor, som ansågs alltför hög i förhållande till vårt lands penningtillgångar, och då Riksdagen till följd deraf sökte lösgöra en del, så har landet visserligen under en tid åtnjutit fördelen af att få nöjaktigt betaldt för sina exportartiklar och derigenom tillvunnit sig nya tillgångar, hvilka dock efter mitt förmenande icke förslå att på en gång fylla de gamla behoven och tillika lemna tillräckligt förlagskapital, såväl för nya jernvägsföretag, hvilka vanligen först efter många år gifva någon nämnvärd ränta, som till näringarnes jemna utveckling. Under sådana förhållanden har jag inom Utskottet ansett att det för landet vore lyckligt, om dessa tillgångar, under den närmaste framtiden, finge i förening med andra medel, som genom Riksgäldskontoret

Statsbidrag till
enskilda jern-
vägsanlägg-
ningar.
(Forts.)

och Riksbanken blifvit indragna i landet, lugnt och fritt söka sin användning, såsom det kan falla sig, utan att Riksdagen deråt gifver någon häntydning. Af dessa enkla och allmänna skäl har jag inom Utskottet afstyrkt alla anslag till enskilda jernvägar och förnyar detta yrkande med anhållan om afslag å Utskottets förslag.

Herr Jöns Pehrsson: Jag tror att detta Utskottets förslag är i sjelfva verket liktydigt med rent afslag, emedan man, efter mitt förmenande, föreskrifvit sådana vilkor för låns åtnjutande, att det skall höra till sällsyntheterna, om något bolag kan begagna sig af detta erbjudande. Det står i punktens senare del, att länen skola utgå med nedanskrifne vilkor och i 3:dje mom. af dessa vilkor, att bolaget skall hafva tecknat och inbetalt hälften af anläggningskostnaden eller hafva dertill gjort tillskott, som icke får återbetalas. Det innefattar att bolaget skall teckna och inbetala hälften af anläggningskostnaden. Af alla de enskilda jernvägar, som finnas, är det blott två, som lyckats att teckna och betala hälften af nämnda kostnad, nemligen Bolmen—Vislanda och Visby—Hemsö jernvägar. Det fins icke flera, om jag rätt minnes. Skulle denna punkt bifallas, så biföllos med detsamma alla de efterskrifna momenten, hvilket, efter min åsigt, vore detsamma som att rent afslå understöd till de enskilda jernvägarne. Med hänsyn till hvad som förut blifvit Riksdagens beslut angående fortsättning af norrländska stambanan, tror jag, att det icke skulle skada, om Riksdagen afslog denna punkt och väntade med beviljande af dessa penningar till en kommande eller nästa riksdag, emedan jag tror, att, om de beviljas, blir det en rusning i jernvägsbyggande och skuldsättning, som kan vara olämplig. Ehuru man icke långt från min trakt har auspråk på lån till en jernväg, hindrar det mig icke att yrka, att Kammaren ville afslå denna punkt för att vid en kommande riksdag se till, huru sakerna gestalta sig. Jag tror, att då Norrland nu skall få jernväg, klokheten bjuder att der lägga sin kraft och bygga den fortare än hvad Stats-Utskottet försigtigt föreslagit, helst man hör, att de redan färdigbyggda banorna icke få trafik, förrän det blir nya banor, som stöta till. Jag tror derföre att det vore skäl att koncentrera sin kraft der och derefter tillgodose enskilda jernvägsföretag, som ännu återstå. Jag yrkar, att Kammaren ville afslå denna punkt.

Herr vice Talmannen: Kammaren står, efter min mening, inför Riksdagens viktigaste fråga. Det gäller nemligen, om Riksdagen åter skall uppmuntra enskilda att företaga jernvägsbyggnader i en icke ringa utsträckning, oaktadt den sista tidens erfarenhet så bjert har visat, att de jernvägsföretag, som hittills blifvit fullbordade, i icke ringa mån öfverskridit de lediga kapital, som för ändamålet funnits och att resultatet af deras ekonomiska verksamhet i ganska många fall varit allt annat än tillfredsställande. Efter min uppfattning ligger det en särskild vikt på att kapital och arbete

under de närmaste åren måtte användas till att bereda produkter att föras å de jernvägar, vi redan hafva, hellre än att nedlägga dem i nya jernvägsföretag, hvilka icke komma att bära sig och, om de ock kunna medföra medelbar nytta, likväl icke göra det i den utsträckning, som om kapitalet användes på annat sätt i industriens tjenst. Nu föreställer sig visserligen Stats-Utskottet, att de vilkor, Utskottet bestämt, äro så stränga, att de jernvägsbolag, som kunna uppfylla dem, icke skola äfventyra att icke kunna fullgöra sina låneförbindelser, men den saken kan man icke vara så viss på, ty erfarenheten har stundom visat motsatsen, och vi hafva sett i tidningarne i dessa dagar ett jernvägsbolag, som har halfva sitt aktiekapital inbetaldt, tillkännagifva att det nu den 30 i denna månad är i tillfälle att inlösa hälften af den räntekupong, som förföll den 15 December 1879. Om ett annat bolag är äfvenledes väl bekant, att det lyckats betala en och tre åttendedels procent ränta å sina obligationer, ehuru äfven detta bolag har hälften af anläggningskostnaden i eget kapital. Denna omständighet innebär icke någon garanti. Dessutom ligger det efter min tanke en ganska stor fara i att i sådan aktie-teckning indraga så betydligt kapital, som här är fråga om och om hvilket man måste säga att det endast får ett latent värde, ty det kapital kommer utan tvifvel icke att på länge gifva någon afkastning, som nedlägges i de jernvägar, som skulle med nu ifrågasatta millionerna understödjas. Det synes mig att under sådana förhållanden det för hvar och en, som nitälskar för att landets ekonomiska utveckling må få bibehålla det lugn, som nu inträdt, och fortgå till stadig förbättring, bör vara af högsta vigt att icke nu uppmuntra till företag af denna beskaffenhet, och får jag derföre anhålla om afslag å punkten.

*Statsbidrag till
enskilda jern-
vägsanlägg-
ningar.
(Forts.)*

Herr Stjernspetz: Då vi nu stå inför ett så viktigt förslag som det föreliggande, torde det ursäktas mig, om jag ej kan nedtyta de betänkligheter, som jag hyser deröfver, att staten skulle på nytt åtaga sig det största ansvar genom att befordra uppkomsten af omogna och förlustbringande jernvägsföretag och deraf i framtiden alstrade ekonomiska svårigheter.

Erfarenheten från de senast förflutna tio åren borde sannerligen icke locka någon att biträda hvad Stats-Utskottet nu föreslagit. Det kan väl knappast inom denne Kammare finnas en enda representant, som ej har i lifligt minne den svåra penninge- och affärsställningen i hela landet för ej fullt två år sedan, *hufvudsakligast* förorsakad genom det i enskilda jernvägar åren förut nedlagda och bundna kapital, hvarigenom en mängd obligationer och andra papper upptogo och tryckte penningemarknaden. Vi veta också huru staten måste på ett utomordentligt sätt träda emellan för att rädda ställningen. Det kan vidare ej gerna undgå någon att den för närvarande rika penningetillgången uppkommit *uteslutande* genom utländska penningars indragande i landet och *allddeles icke* genom nå-

Statsbidrag till gon ökad produktion eller genom något högre pris för våra varor,
enskilda jern- eller, med andra ord, genom någon kapitalbildning.
vägsanlägg-
ningar.

(Forts.)

Tvärtom har det i sistnämnda afseenden med temlig visshet gått baklänges. Orsakerna till de svårigheter, som i affärlifvet yppade sig åren 1878 och 1879, förefinnas ännu nästan orubbade, fast de ej synas för den ytlige betraktaren till följd af den konstlade penningetillgången, som säkerligen kommer att försvinna lika hastigt som den uppstått. Den närvarande ställningen synes mig derföre bjuda den allra största varsamhet, så väl af den enskilde, hvilket också ännu iakttages, som af staten och kommuner.

Penningetillgången före den sista krisen var icke, såsom nu, konstlad, utan hade uppkommit genom en hastigt ökad och vinstgivande produktion inom *alla* våra näringsgrenar, och likväl tog den ända med förskräckelse. Skulle ställningen nu kanske vara mera trygg eller gynsam och således leda till bättre resultat? Härtill måste jag svara ett bestämdt nej, äfven om företagen kunde hållas inom de gränser, som Stats-Utskottet föreslagit. Stora kapital komma derigenom ytterligare att bindas i ränte- och värdelösa papper och öka dessas befintliga antal, hvilket inom få år skulle bringa oss i samma, om ej ännu värre ekonomiska olyckor än dem, som vi nyss, åtminstone för en tid, undslupit. Vi behöfva hvila i jernvägsbyggnadsraseriet och i stället rigta våra krafter på att öka vår varuproduktion och dymedelst göra våra befintliga jernvägar mera fruktbarande.

En jämförelse med andra länders jernvägar kan ej skada. Enligt Almanach de Gotha kommer:

i Sverige.....	1	kilometer jernväg på hvarje	768	invånare,
Norge	1	d:o	d:o	1,490 d:o,
Danmark	1	d:o	d:o	1,540 d:o,
Belgien	1	d:o	d:o	1,380 d:o,
England	1	d:o	d:o	1,170 d:o,
Frankrike	1	d:o	d:o	1,480 d:o,
Tyskland.....	1	d:o	d:o	1,270 d:o,
etc. etc.				

Det visar sig sålunda att af *alla* Europas länder har Sverige det största antalet jernvägar i förhållande till folkmängden. Danmark, Norge och Frankrike, ja äfven Belgien hafva blott ungefär hälften så mycket jernvägar som Sverige. Männe ej detta förhållande borde verka någon besinning?

Ett annat skäl emot att nu i klump uppmuntra löst framkastade jernvägsförslag finner jag deruti, att vid 1879 års riksdag starkt framhölls den *blifvande nödvändigheten* för staten att inlösa större delen af de enskilda jernvägarne, hvilket för ögonblicket då afvärjdes genom andra åtgärder. Kan det nu vara skäl uti att ytterligare öka antalet af sådana jernvägar, som staten kanske framdeles blefve *nödsakad* inlösa?

De jernvägar, som nu motionerats, hafva dessutom för landet i

sin helhet en försvinnande obetydlig vigt emot dem, som vi redan byggt. Deras nytta, om en del ens har någon, är uteslutande af en inskränkt lokal natur. De bästa linierna äro redan byggda och huru slå de sig ut? De som nu föreslagits, komma till en stor del att dessutom konkurrera med dem vi förut hafva, och resultatet måste derföre blifva betydligt sämre, så väl för de gamla som de nya vägarne.

Jag vill nu öfvergå till en kortfattad granskning af de motionerade jernvägslinierna, som föranledt Utskottets förslag.

Det må då först tillåtas mig att loforda Stats-Utskottet för dess afstyrkande af banan genom Halland. Denna provins är i anseende till kommunikationsmedel en af de bäst lottade i hela vårt land och har för öfrigt obetydligt med varor att transportera i den föreslagna leden. Som dessutom ändpunkterna för densamma redan äro sammanbundna genom statens banor, skulle den föreslagna banan komma att konkurrera med dessa, liksom med ångbåtsleden längs kusten, hvarigenom endast mycket dåliga resultat skulle uppstå för så väl den nya banan som de redan befintliga lederna.

Utom denna hade det allt funnits flere andra projekterade banor, som Utskottet skulle kunna hafva på samma sätt strukit. Deremot torde möjligen följande banor hafva något skäl för sig, nemligen: Strömstad—Mon, Uddevalla—hafskusten, Sölvesborg—Karlshamn, Säfsjö—Hvetlanda, Finspong—Norsholm, Domnarfvet—Siljan samt utfartsbanorna till hafskusten i Norrland. Som emellertid ingen utredning om nyttan och behofvet af dessa banor förefinnes och några bolag icke ens äro bildade, hvarför det icke heller ännu finnes några målsmän, som skulle kunna taga emot de summor, som Utskottet föreslagit, så synas mig icke heller några slags hållbara skäl för handen att antaga Utskottets förslag.

Derjemte vill jag fästa uppmärksamheten på en annan bana, som man nu börjat starkt agitera för, nemlingen den från Kongsvinger till Söderhamn. Skulle den banan få del af det anslag, som här är i fråga att beviljas, får jag säga, att Riksdagen hade mycket illa bevakat fäderneslandets intressen. Ändamålet med denna bana kan ej vara något annat än att hastigt påskynda afverkningen af de skogar, som ännu finnas delvis fredade i norra Vermland och Dalarne och hvilka vi så väl behöfva reservera åt våra egna sågverk och åt vårt bergsbruk, hvars utveckling är af dem i högsta grad beroende.

Samma jernväg skulle dessutom taga trafik ifrån våra egna banor, såsom stora Bergslagsbanan, Norra stambanan och de banor, som säkerligen komma att anläggas från vår hafskust till dessa trakter.

Vi gå sjelfva ganska raskt tillväga i Norrland med att förminska vårt skogskapital och behöfva derför ej göra uppoffringar för att få normmännen att hjälpa oss i samma verksamhet.

Jag kan nu ej underlåta att vända mig litet emot Utskottet i denna fråga.

Statsbidrag till
enskilda jern-
vägsanlägg-
ningar.
(Forts.)

Statsbidrag till
enskilda jern-
vägsanlägg-
ningar.
(Forts.)

Under hela riksdagen har jag hört Stats-Utskottets ledamöter förklara att Utskottet hvarken vill eller grundlagsenligen kan på enskilda motionärers förslag bevilja medel till huru påtagligt nyttiga, ja, trängande ändamål som helst, emedan man vid hvarje anslagsfråga måste fordra en allsidig och grundlig utredning af alla omständigheter, som på frågan kunna hafva inflytande. Men huru har Utskottet handlat i den föreliggande frågan? Det har, utan att den ringaste utredning föregått och utan att det ens funnits några bolag bildade för de föreslagna jernvägslinierna — med undantag af ett enda — eller målsmän för emottagandet af de beviljade anslagen, på blott och bart löst framkastade motioner, i klump tillstyrkt understöd för företag, som ännu sväfva fullkomligt i molnen.

Detta sätt att gå till väga synes mig blott som en uppmuntran till kapplöpning för obetänksamma projekter att komma i delaktighet af statens medel.

Visserligen har Utskottet stadgat åtskilliga vilkor vid lånens beviljande, hvilka dock kunna kringgås, och öfverlemnad åt regeringen att pröfva hvarje särskildt förslag, men likväl nu *på förhand* tillstyrkt beviljandet af medel till dessa företag, hvarigenom det synes mig som om regeringen skulle nästan vara tvungen att bevilja en hel hop anspråk, äfven om den skulle hysa betänkligheter emot att bevilja dem. Stats-Utskottet synes, utan att hafva ingått i någon närmare pröfning deraf, hafva på förhand tagit för gifvet att de föreslagna jernvägarne skulle vara de lämpligaste, nödvändigaste och nyttigaste för staten. Detta är dock ingalunda förhållandet. Jag kan här nämna t. ex. en bana från Liljeholmens eller Huddinge station till Vitså hamn, den bästa och lämpligaste uthamn för Stockholm och belägen blott 2 mil från Huddinge. En bana Göteborg—Marstrand, der hamnen aldrig fryser; en bana Hudiksvall—Härjedalen, Gotlandsbanans fullbordande till Rone m. fl., som alla synas hafva större intresse för staten än de motionerade banorna. Eller också har Utskottet ej trott sig böra mota de anlopp, som nu riktas mot statskassan, men om så skulle vara förhållandet, hoppas jag att Kammaren är af motsatt mening mot Utskottet.

Jag anser att vårt jernvägsnät redan vunnit den utveckling, att Riksdagen nu bör återtaga *sin grundlagsenliga rätt och pligt* att pröfva hvarje jernvägsförslag och tillse att det ej skadar statens stora intressen eller de redan byggda jernvägarne, innan den beviljar medel dertill. Detta *kan* äfven Riksdagen numera göra och det är så mycket nödvändigare som genom ett bifall till Stats-Utskottets förslag regeringen skulle tvingas att använda denna summa, äfven om den skulle finna en del bolag och föreslagna linier icke vara af den nytta, som kunde fordras.

Jag anser derföre, att hädanefter alla anslag till enskilda jernvägar måtte gå i den ordning, att först ett bolag bildas, som undersöker frågan och den ifrågasatta linien, och detta sedan ingår till

regeringen, som alltid har den största förmågan att slutligen pröfva de föreslagna jernvägslinierna, hvarefter frågan får komma för Riksdagen. Detta är den enda rätta vägen. Att den icke alltid blifvit trampad, kan hafva en del orsaker för sig, men dessa orsaker tror jag nu kunna anses öfvervunna och Riksdagen sålunda kunna behandla dessa frågor såsom hvarje annan anslagsfråga. Jag yrkar afslag å Stats-Utskottets förslag.

*Statsbidrag till
enskilda jern-
vägsanlägg-
ningar.
(Forts.)*

Friherre Klinckowström: Jag har mycket tvekat, huruvida jag skulle uppträda i denna fråga. Jag märker, att det blåser en stark jernvägsvind genom Kammaren, och det är ju naturligt, att de flesta önska segla med förlig vind, och att det är svårt för dem, som vilja kryssa mot densamma. Men det fins en grupp af riksdagsmän, som bestämt sig *antingen* — eller. Vi vilja antingen anslag till stambanor eller anslag till enskilda jernvägar eller lån till dem, och då, till följd af stambanefrågans utgång i Andra Kammaren, anslag till stambana i Norrland är beviljadt, så är det måhända någon förhoppning, att denna grupp skall sluta sig till min och flere ledamöters i Kammaren åsigt och afslå alla dessa bidrag till enskilda jernvägar. Det är icke ensamt en finansiell fråga, ty jag tror, att, om vi bevilja detta anslag, kommer det att inleda enskilda personer att åter börja på att bygga jernvägar, att uppoffra sina kanske med möda gjorda små besparingar på företag, som i de flesta fall gifva ytterst dålig reventy. Af den utredning, Stats-Utskottet i detta förevarande betänkande gjort, synes det, att denna feberpedemi att bygga enskilda jernvägar nådde sin högsta höjd 1875 och efter den tiden gått ned så, att under sista året endast 2,700,000 kronor utgifvits för dylika anläggningar. Skulle nu inom landet blifva känt, att Riksdagen åter gjort tillgängliga för jernvägsspekulationer sju och en half millioner under fem år, så är jag öfvertygad, att en mängd mera eller mindre kloka företag i den riktningen åter skulle se dagen till stort förderf för mångas hela ekonomiska välfärd. Om vi se på den sista utredningen rörande de enskilda jernvägarnes nettoreventy, som har stått i en offentliggjord berättelse från jernvägstrafikstyrelsen, finna vi med bedröfvelse att af de 64 enskilda jernvägar, som der upptagas, högst få i finansiell hänseende bära sig. Mine Herrar! Det är icke mer än tio enskilda jernvägsbolag, som haft en nettoinkomst af fem procent och deröfver, och jag är viss derom, att de bolag, som hafva mindre än fem procent, göra en väsentlig förlust på de penningar, de i dessa företag insatt, och, då antalet mindre procentutdelningar är ofantligt stort, förvånar man sig verkligen öfver, att dessa jernvägar kunnat bära sig och icke länge sedan nödgats inställa sin verksamhet. Vi hafva åtta jernvägar, som endast lemna mellan 4 och 5 procent. Elfva gifva mellan 3 och 4 procent. Fyra stycken gifva 2 à 3 procent. Nio mellan 1 och 2 procent och slutligen finnas tio jernvägar, der nettoreventyn icke uppgår till 1 procent. Man

Statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar.
(Forts.)

behöfver icke vara stor finansier för att inse, att detta förhållande är högst bedröfligt och icke länge kan så fortfara. Jag är visst icke någon fiende till de enskilda jernvägarne. Jag har genom ett förslag, jag efter bästa förmåga sökt motivera dels för att framvisa i allmänhet de enskilda jernvägarne ekonomiska ställning och huru bedröflig den är, dels för att framställa medel huru vi kraftigare och mera tillfyllestgörande än hittills skett kunna hjälpa de enskilda jernvägarne i deras bedröfliga ekonomiska tillstånd, visat, att jag vill dem väl. Jag har nemligen föreslagit ett inhemskt fondsystem och om Riksdagens ledamöter vilja, efter slutet af riksdagen och till början af nästa, genomläsa den redogörelse för ett sådant system, jag framlagt i den af mig vid innevarande riksdag ingifna motionen N:o 6, skola de finna, att endast på den vägen kan man på ett kraftigt och tillfyllestgörande sätt gagna de enskilda jernvägarne och befria dem från detta ekonomiska elände.

Stats-Utskottet har i denna punkt sagt något rörande landets förkofran och utveckling, som jag vore glad, om någon dess ledamot ville närmare förklara. På sidan 29 i betänkandet läses nemligen:

»Det gagn, som de enskilda jernvägsanläggningarne medföra såväl för statens stambanor, till hvilka många af dem föra en större trafik, som ock för landets hela utveckling, synes Utskottet vara allt för betydande för att icke staten skulle ännu under någon tid lenna sitt understöd till dylika arbetens utförande.»

Det vore intressant att veta, hvarifrån Utskottet inhemtat denna underrättelse om att landets hela utveckling skulle under den tid, enskilda jernvägar anlagts, varit så *betydande*. Jag tror snarare att Riksdagen skall vara upplyst och verkligen praktiskt upplyst derom, att denna så kallade ekonomiska utveckling ingalunda varit betydande inom landet. Jag har på förmiddagen redan nämnt, att den fernissa, som näringarne strukit på sig, är ett lån från främmande länder och heter *statsskuld*, och jag tror, att dessa betydliga summor, som enskilde hafva nedlagt i jernvägsföretag, skulle till stor båtnad för dem och landet hafva kunnat användas i andra brancher af ekonomisk verksamhet till näringarnes utveckling. Att så icke skett beklagar jag och hvarje fosterlandsvän med mig. När det är fråga om att åter genom dessa ökade och nya lånetillgångar inleda i nya jernvägsföretag, så kan jag icke instämna, utan får vördsamt anhålla om afslag å den ifrågavarande sjetten punkten, mom. a.

Herr Ekman, Carl: Då Stats-Utskottet har afstyrkt bifall till alla de motioner, som vid innevarande riksdag blifvit väckta om understöd åt vissa föreslagna enskilda jernvägar och i stället på samma sätt som skedde för fem år sedan, då tio millioner kronor för ändamålet anvisades, föreslagit att ett belopp af 7,500,000 kronor skulle ställas till Kongl. Maj:ts disposition för att efter den pröfning, som af Kongl. Maj:t verkställes, i form af lån tilldelas de jern-

vägsföretag som deraf kunde vara förtjenta, så anser jag mig i det skick frågan nu befinner sig kunna yttra mig i densamma, hvilket jag under andra förhållanden af skäl, som det för hvar och en af Kammarrens ledamöter bör vara ganska lätt att inse, hade ansett mig vara förhindrad att göra.

*Statsbidrag till
enskilda jern-
vägsanlägg-
ningar.
(Forts.)*

Den föregående talaren har yttrat, att det inom Riksdagen skulle finnas en grupp af ledamöter, som ville antingen bifalla denna punkt eller bifalla anslaget till de norrländska jernvägarne och som hade bestämt sig för att, i fall den ena frågan blefve af Riksdagen bifallen, då rösta för afslag å den andra. Då nu genom båda Kamrarnes sammanstämmande beslut ett bifall är lemnadt till fortsättning af de norrländska jernvägarne, följer deraf således, att denna grupp af riksdagsmän, som han talade om, redan har bestämt sig för att rösta för afslag å den nu föredragna punkten. När deras beslut är på förhand fattadt, lär det icke löna mödan att upptaga till besvarande de många yttranden, hvilka af den föregående talaren blifvit fälda och som eljest kunde ganska väl lämpa sig för ett genmäle; och detta så mycket mindre, som jag vågar tro, att flertalet af ledamöterna i denna Kammare icke hylla den åsigt han har uttalat, att Riksdagen bör söka att sätta sig till förmyndare för den enskildes fria handlingar. Jag skall i stället bedja att få bemöta några andra här afgifna yttranden. Först vill jag emellertid uttala den åsigten att hvad helst man må i anledning af den nu föredragna punkten besluta, så lærer det icke kunna blifva slut på det enskilda jernvägsbyggandet i landet. Och detta af det helt enkla skäl att man icke kan begära, att ledigt kapital skall nedläggas på ökandet af produktion, när förhållandet är sådant att produktion icke lönar sig och det just derföre att stora landsdelar ännu äro i saknad af de vilkor, som fordras för en lönande produktion.

Man har äfven sagt, att vi skulle försöka att nu bibehålla lugn och afvakta en stadigvarande förbättring. Jag tror, att just den nu innevarande Riksdagen bör anses för en lugn Riksdag, vid hvilken det kan vara lämpligt att behandla en fråga sådan som denna. Vi våga alla, såsom jag förmodar, hysa den förhoppning, att de nu nedsatta komitéerna, som arbeta på framläggande af förslag till lösning af åtskilliga i samhällslifvet djupt ingripande frågor, skola till nästa riksdag vara färdiga med sina utlåtanden, och jag hemställer, om det vare lämpligt att till en sådan riksdag uppskjuta äfven frågan om understöd åt enskilda jernvägar. Att den då skulle framkomma, men med ändå större kraft än nu, det tror jag vi kunna vara fullt förvissade om, ty det är många som gjort sig den förhoppningen att, när den femårsperiod, som slutar med detta år, skulle vara till ända, så skulle åter ett belopp af åtskilliga millioner blifva stäldt till regeringens disposition för understöd af enskilda jernvägar; och det är under förhoppning att blifva delaktige af sådant låneunderstöd från statens sida, som många eljest ifrigt åstundade och mycket starkt påfordrade jernvägsanläggningar hittills fått hvilat.

Statsbidrag till
enskilda jern-
vägsanlägg-
ningar.
(Forts.)

Man har framhållit såsom ett skäl, hvarför det icke skulle vara lämpligt att nu fortsätta med det enskilda jernvägsbyggandet, att det belöper sig på vårt lands folkmängd en större längd jernväg än i andra länder. Men det synes mig, att detta förhållande just är ett kraftigt skäl för bifall i stället för att det af den talare, som anförde detta, ansågs såsom skäl emot. Det visar, att vi arbeta under så svåra lokala förhållanden, att hos oss mera än i andra länder fordras jernvägar, emedan utan dem icke någon lönande produktion kan i många delar af landet åstadkommas.

Samma talare har framhållit, att om en sådan bana som den, hvilken från Kongsvinger skulle gå öfver Mora till Bollnäs, komme till stånd, blefve följderna stora skogar, som nu finnas i dessa trakter, skulle blifva utödda. Är det då en så stor lycka för landet att hafva stora skogar befintliga på sådana platser, der de icke äro åtkomliga och därför icke kunna lemna någon afkastning? Jag tror det icke. Säkert är också, att skogarne vårdas sämre i sådana delar af vårt land, der skogen icke har något värde, än i sådana trakter, der skogsalstren med förtjenst för skogsegaren kunna afsättas.

Slutligen har man äfven yttrat, att de vilkor, som blifvit uppställda af Stats-Utskottet för delaktighet i dessa län, vore så beskafade, att icke något bolag skulle kunna begagna sig af dem. Om man det tror, så vore det ju icke å deras sida, som önska en minskning i det enskilda jernvägsbyggandet, någon risk att gå in på antagandet af dessa vilkor, men jag är fullt öfvertygad, att det icke skall saknas jernvägsbolag, som vilja ingå på flertalet af dessa vilkor. Jag tror äfven, att om jernvägsbolagen vilja underkasta sig så mycket strängare vilkor, som nu blifvit uppställda från statens sida, än förut varit förhållandet, så ligger deri den bästa garanti för att icke andra jernvägsföretag komma i åtnjutande af detta understöd än sådana, hvilkas behof äro af den ort, i hvilken anläggningen skulle komma i fråga, allmänt erkända såsom ett nödvändigt vilkor för ortens höjande i ekonomiskt afseende.

Jag vågar således tro, att det finnes goda skäl för att bifalla hvad Stats-Utskottet har föreslagit i afseende på att fortfarande genom län understödja enskilda jernvägar och jag tror att den ned sättning i beloppet, som af Stats-Utskottet blifvit gjord från 10,000,000 till 7,500,000 kronor, är ganska riktig såsom utvisande från Riksdagens sida en önskan derom att så småningom dessa låneunderstöd till enskilda jernvägar skola blifva allt mindre och mindre.

Jag ber att få tillstyrka bifall till hvad Stats-Utskottet i nu föredragna moment föreslagit.

Herr Wennerberg: Med nöje instämmer jag i det anförande, som den siste talaren hade med afseende på ett af vår ärade vice Talman fäldt yttrande, att den tid nu borde vara inne, att man hvilade i landsorterna från detta myckna jernvägsbyggande och i stället tänkte på att öka sin produktion — ett yttrande, som han

efter mitt förmenande ganska riktigt sökte gendrifva dermed, att vissa orter äro så beskaffade, att om icke inom dem just kommunikationsleder öppnas, så blir det för framtiden, såsom det hittills i sekler för dem varit, omöjligt att i nämnvärd mån höja sin produktion. Men det förundrar mig att samme talare icke häraf drog konsekvensen längre. Finnas nemligen sådana orter i vårt land, så är det icke nog med att Riksdagen till understöd åt enskilda jernvägar bestämmer en viss summa, som denna gång för öfrigt ganska litet motsvarar de behof, som från många håll låtit höra sig, om Riksdagen på samma gång för åtnjutande af detta låneunderstöd föreskrifver sådana villkor, att åtminstone de fattigare trakterna omöjligen kunna få vara med om utdelningen af detsamma. Den första talaren, som här yttrade sig, och flere efter honom yrkade afslag. Om jag måste göra detsamma, sker det med sorg, ty jag hade helst önskat att bifalla en långt större summa och under billigare villkor, fullt öfvertygad som jag är, och det på goda statistiska grunder, att staten *icke* förlorar något vid den hjälp den gifver åt de delar af landet, der kapitalstyrkan icke varit så stor, att de kunnat sjelfva utveckla sitt näringsväsen. Ser man frågau från denna punkt och tror man, att de flesta jernvägsbolag, som kunna komma att begära en hjälpsam hand från statens sida, omöjligen eller svårigen under sådana villkor, som här äro föreslagna, kunna få vara med om denna utdelning, utan att densamma möjligen endast tillgodokommer ett och annat bolag, som kan komma att bildas just der kapitalstyrkan är större och behofvet af statshjelp mindre, så nödgas jag att, ehuru på helt andra grunder än en af mina grannar på denna bänk — då jag önskar, att enskilda jernvägar, liksom andra företag till landets förkofran, måtte af staten tillbörligen understödjas — yrka afslag, väl vetande, att antingen vi hafva stora eller små ärenden att vänta vid nästa riksdag, kommer helt visst begäran om hjälp för enskilda jernvägar äfven då att yppa sig.

*Statsbidrag till
enskilda jern-
vägsanlägg-
ningar.*
(Forts.)

Friherre von Essen: Jag kan icke neka, att den siste talarens argumentation förefaller mig högst märkvärdig. Derför att villkoren äro så uppställda, att icke alla jernvägsbolag kunna komma i åtnjutande af låneunderstöd, anser han, att icke något bolag bör få sådant understöd. Jag kan icke fatta ett sådant resonnement. Han yttrade sig med mycken värme för att detta viktiga medel för utvecklingen af vårt land måtte komma att tillämpas, att jernvägsbyggandet måtte komma att fortfara, men då icke alla jernvägsbolag kunde få understöd, ville han icke bevilja något sådant alls, blott derföre att man stälde det så att det blefve betryggande för staten. Jag kan, såsom sagdt, icke förstå detta.

Man har anfört, att de framställningar, som äro gjorda om understöd till enskilda jernvägar, skulle vara alltför ringa för att gifva anledning till det förslag, Stats-Utskottet här gjort. Det är visserligen sant, att en och annan af de jernvägar, för hvilka låneunder-

Statsbidrag till
enskilda jern-
vägsanlägg-
ningar.
(Forts.)

stöd här begärts, möjligtvis aldrig kan erhålla sådant understöd; men man har begärt öfver 15,000,000 till lån åt enskilda jernvägar och Utskottet har nedsatt summan till 7,500,000 kronor. Äfven ber jag att få nämna, att Utskottet har icke allenast tagit hänsyn till den omständigheten att ett visst antal banor nu blifvit föreslagna, utan Utskottet har med öppen blick för hvad vårt land kräfver sökt göra sig reda för den saken att det enskilda jernvägsbyggandet i landet icke kan upphöra, utan att det blir en nödvändighet att dermed fortsätta. Det kan visserligen framskjutas en och annan kortare tid, men då komma de orter att lida, som till följd af brist på kommunikationer icke kunna bestå i täflan med andra, i detta hänseende mera gynnade orter.

En talare har sagt att efter hans förmenande Stats-Utskottet icke kunde veta, att landet har nått en betydande utveckling genom vårt jernvägssystem. Utom det att jag tror, fastän jag nu icke har några sifferuppgifter till hands, som kunna bevisa det, att så väl export, bevillning som i synnerhet tullinkomster visat framsteg, om man ser till förhållandena under hela det senaste decenniet, torde det vara odisputabelt att, om man skulle fråga delegarne i de enskilda jernvägsbolagen, om de skulle vilja blifva af med sina jernvägar och få igen sina penningar för att, såsom man sagt, använda dem till näringarnes fromma, så skulle den frågan icke besvaras med ja af delegarne i många bolag. Jag föreställer mig, att Kammaren skall gifva mig rätt, då jag påstår, att delegarne äfven i de bolag, som få en dålig afkastning, skulle hellre behålla jernvägarne än afstå från dem och nödgas köra sina varor på vagn. Detta enda faktum, som jag tror icke kan bestridas, synes mig vara bevis nog för att belåtenheten är allmän öfver att vi hafva dessa kommunikationsmedel, trots det att man får lida af trycket utaf skuldsättningen. Och detta tryck har blifvit så hårdt utan tvifvel derföre, att det icke varit tillfälle beredt för dessa jernvägsbolag att upplåna nödiga medel till måttligt hög ränta. Staten har nekat att lemna sin kredit till dylika bolag och derigenom har alstrats den kris, som så många jernvägsbolag varit underkastade, då de fått betala 6 à 7 procent på sina lån. Staten skulle nu vara i tillfälle att lemna ut lån till 4 $\frac{1}{2}$ procent. Jag föreställer mig, att man genom att neka allt statsunderstöd till enskilda jernvägar skulle fortfarande framkalla de svårigheter, som jag nyss nämnde varit en följd af den höga ränta, som dessa bolag måst underkasta sig.

En talare har gjort en jmförelse mellan folkmängden i åtskilliga länder och i vårt land. En sådan jmförelse anser jag vara oriktig, derföre att hos oss är arealens förhållande till folkmängden motsatt mot hvad det är i andra länder. De stora arealerna kräfva framför allt lättare kommunikationsförbindelser.

Samme talare ansåg att det vore lämpligt att gå så till väga att efter utredning i hvarje särskild fråga Riksdagen skulle bestämman om understöd åt enskilda jernvägar. För min del tror jag

att man då först införde ett system, som skulle leda till politiska förvecklingar; och jag kan icke annat än finna att man i detta afseende bör lemna regeringen förtroende. Jag anhåller om bifall till Utskottets förslag.

*Statsbidrag till
enskilda jern-
vägsanlägg-
ningar.*

(Forts.)

Som tiden var långt framskriden och bland dem, som anmält sig för erhållande af ordet, tio ännu återstodo, uppsköts den vidare öfverläggningen till morgondagens sammanträde.

Herr Grefven och Talmannen tillkännagaf, att enligt mellan Talmännen träffad öfverenskommelse omröstningar jemlikt 65 § Riksdagsordningen komme att vid Kamrarnes sammanträden nästa Onsdag anställas öfver de af båda Kamrarne dessförinnan godkända voteringspropositioner, hvaröfver Kamrarne ännu icke gemensamt röstat.

Anmälde och bordlades följande ärenden:

Konstitutions-Utskottets Utlåtanden:

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

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

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

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

hvarrefter beslöts att på föredragningslistan för nästa sammanträde skulle uppföras främst de under dagens lopp första gången bordlagda ärendena och sist det under sammanträdet på förmiddagen andra gången bordlagda utlåtandet.

Kammaren åtskildes kl. 10 e. m.

In fidem
A. von Krusenstjerna.