

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1881.

Första Kammaren.

N:o 26.

Torsdagen den 31 Mars.

Kammaren sammanträdde kl. 11 f. m.

Justerades protokollen för den 24 innevarande månad.

Föredrogs å nyo och hänvisades till Stats-Utskottet Kongl. Maj:ts sistlidne dag bordlagda nådiga proposition till Riksdagen, angående afsättande af räntebärande obligationer till nominelt belopp af tre millioner kronor till en garantifond för aktiebolaget Sågverksegarnes garantiförening.

Föredrogs å nyo och hänvisades till Banko-Utskottet Kongl. Maj:ts under gårdagen bordlagda nådiga proposition till Riksdagen, angående ändring i lagen om rikets mynt den 30 Maj 1873.

Föredrogs å nyo och hänvisades till Stats-Utskottet Kongl. Maj:ts den 30 i denna månad bordlagda nådiga proposition till Riksdagen, angående byte af mark emellan Kongl. Maj:t och Kronan samt Göteborgs stad.

Föredrogs, men bordlades å nyo på flere ledamöters begäran Konstitutions-Utskottets sistlidne dag bordlagda Utlåtanden N:is 9 och 10 äfvensom Stats-Utskottets samma dag bordlagda utlåtande N:o 41.

Föredrogs Stats-Utskottets under gårdagen bordlagda Memorial: N:o 42, med förslag till voteringspropositioner i anledning af Kam-

rarnes skiljaktiga beslut i frågor rörande anslag under riksstatens Attonde huvudtitel.

De föreslagna voteringspropositionerna godkändes.

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

Lades till handlingarne.

Föredrogos, men bordlades å nyo på flere ledamöters begäran följande, sistlidne dag bordlagda ärenden, nemligen:

Stats-Utskottets Utlåtanden N:is 44—48, Sammansatta Stats- och Lag-Utskottets Utlåtande N:o 1, Bevillnings-Utskottets Betänkande N:o 8, Sammansatta Bevillnings- och Lag-Utskottets Betänkande N:o 1, Lag-Utskottets Utlåtanden N:is 43—47 samt Första Kammarens Tillfälliga Utskotts Utlåtande N:o 3.

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

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.

Grefve Sparre: Utskottet är här i den egendomliga belägenheten, att dess förslag möter motstånd från två skilda håll; icke blott från deras sida, hvilka önska ett afstannande af jernvägsbyggandet och som önska att staten icke vidare genom lån skall uppmuntra något dylikt, utan äfven från deras, som varmt nitälska för ett fortsatt jernvägsbyggande, men som yrka afslag, emedan de anse de föreslagna villkoren för lånens erhållande vara för stränga. Huru ledsamma dessa invändningar än äro för Utskottet, torde dock deraf framgå, att Utskottet sökt iakttaga all möjlig varsamhet, och hoppas jag därför, att Utskottet skall i stället för dem de förlora vinna understöd af dem, hvilka önska ett lugnt och varligt framåtskridande af vår utveckling.

En talare på kronobergsbänken yrkade i går afslag af det skäl, att han ansåg Utskottets bestämmelser vara för stränga. Jag vet icke hvilket af villkoren han hufvudsakligen fäste sig vid, antingen det var bestämmelsen att låneunderstödet må utgöra högst hälften af anläggningskostnaden eller att det lånesökande bolaget skall styrka att det förfogar öfver ett tillräckligt kapital, hvaraf minst hälften bör utgöras af tecknad eller inbetaladt aktiebelopp eller eljest utan återbetalningskyldighet lemnadt tillskott. Det förra af dessa villkor tror jag icke att han afsåg; ty om jag ser på fördelningen af de sista tio millionerna, så finner jag, på sätt å sid. 30 af Utskottets betänkande finnes anmärkt, att af sex särskilda jernvägsbolag erhöles, ett 59,⁶² procent, ett 58,⁷⁴ procent, ett 57,³⁸ procent, ett 55,⁷⁵ procent, ett 48,⁷⁰ procent

och ett 37,59 procent af anläggningskostnaden, således omkring hälften af berörda kostnad. I afseende härpå synes det mig, som om Utskottets förslag icke skulle särdeles mycket skilja sig från hvad som förut varit förhållandet. Det är således mot det andra vilkoret, att hälften af aktiekapitalet skall vara tecknad, han vände sig. Jag föreställer mig dock, att man öfverdrifver olägenheterna af ett sådant stadgande, hvilket jag anser vara nödvändigt. Om man nemligen skulle medgifva en lägre teckning, kan väl ingen gerna tänka sig, att denna skulle kunna bestämmas till mindre än en tredjedel af det erforderliga byggnadskapitalet. Om bolaget sedan får låna hälften af staten, återstår en sjettedel af anläggningskostnaden, varande detta således den del, som framkallat motståndet. Om icke detta vilkor funnes, skulle, då naturligtvis staten för sin fordran fordrar första inteckningssäkerhet, bolaget nödgas låna ofvannämnda sjettedel af anläggningskostnaden mot inteckning efter statens. Jag hemställer då, om det icke torde vara lika lätt att få penningar på annat sätt, eller genom att bolaget utfärdar två serier aktier, och om icke preferensaktier innebära i ty fall lika god säkerhet som obligationer med förmånsrätt efter statens fordran. För det allmänna innebär dock det föreslagna vilkoret en garanti för att icke bolaget är i så hög grad skuldsatt, att det derigenom kan råka i finansiellt betryck. Jag ber att nu få vända mig mot den ärade talare, som i går uppträdde och skildrade de enskilda jernvägsbolagens ställning under det sista året, för hvilket vi hafva officiella uppgifter, eller 1879. Han uppdrog en mörk skildring; men jag ber att få anmärka, att detta år, 1879, var ett synnerligen dåligt trafikår, ett undantagsår, af hvars förhållanden man icke kan draga någon allmän slutsats. Jag ber att få påpeka, att det tynande lif, som då utmärkte våra jernvägar, sträckte sig till hela vår industri; och jag är viss på, att icke så få af våra bättre industriella anläggningar det året icke hade relativt större inkomster än de enskilda jernvägarne. Man får icke bygga någon slutsats efter förhållandena under ett undantagsår, ty man utgår då från falska premisser. Denne talare omnämnde äfven och beklagade de aktieegare, som hade nedlagt i sådana bolag sina tungt och mödosamt förvärfvade penningar. Jag ber honom dock vara öfvertygad om, hvad som för de fleste af Kammarens ledamöter torde vara fullkomligt bekant, att när man tecknar sig i ett jernvägsföretag, afser man säkerligen endast i ytterst sällsynta undantagsfall att få någon *direkt* vinst genom denna teckning utan afser man att vinna en *indirekt* fördel i en lättad kommunikation och en ökad och underlättad försäljning af sina produkter. Det tecknade beloppet är snarast att anse såsom ett tillägg i kostnaden för en industriel anläggning eller i priset af en egendom. Om man direkt vinner någon afkomst af sina aktier, anser man sig blott hafva mindre dyrt fått betala en fördel, som man gerna skulle hafva velat köpa äfven mot ett högre belopp.

Den ärade talaren vände sig till Utskottet, och bad oss förklara, hvad Utskottet menat med 3:dje stycket på sid. 29 i Utskottets ifrågasvarande betänkande; det heter der: »Det gagn, som de enskilda jernvägsanläggningarne medföra så väl 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

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

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

ännu under någon tid lemna sitt understöd till dylika arbetens utförande» o. s. v. Den ärade talaren önskade få upplysning, hvarifrån vi fått detta. Jag skall bedja att, beträffande den tillökning i trafik, som de enskilda jernvägarne beredt statens banor, få svara honom med ett exempel; jag skall icke taga många sådana, ehuru jag är öfvertygad att mångenstädes finnas likartade. Å en station söder om Stockholm, der nu en enskild bana anknyter sig med statens, utgjorde år 1871 inkomsterna 84,492 kronor, men 1879, detta synnerligen dåliga trafikår, hade inkomsterna, i väsentlig mån på grund af tillförseln från den enskilda banan, vuxit till 199,210 kronor. Vid en annan station i mellersta Sverige, der två mindre banor anknyta sig, var inkomsten 1871 57,527 kronor, 1879 åter 130,923 samt från bibanorna 169,525 kronor. Den sammanlagda inkomsten, som sålunda tillförts statens jernväg vid denna station, utgjorde då icke mindre än 300,448 kronor.

Hvad den andra sidan af saken angår, eller den utveckling landet vunnit genom dessa enskilda jernvägar, ber jag att få hänvisa till de officiella källorna. Ingen lär väl neka, att en mäktig utveckling egt rum under den förgångna tiden, och jag tror sannerligen, att man *måste* tillskrifva våra jernvägar en icke oväsentlig del deri; jag ber äfven att få till stöd härför framdraga några siffror, som jag i går antecknade i Medkammaren, och som, enligt min åsigt, äro synnerligen talande. Det befinnes, att då värdet af vår export under de år, som närmast föregingo börjandet af vårt jernvägsbyggande, i medeltal uppgick till 59,487,000 kronor om året, så utgjorde den under perioden 1870—1879 i medeltal icke mindre än 198,776,000 kronor. Detta är ju en högst väsentlig stegring. Ser jag på de olika föremålen för utförseln, så finner jag, att under de förstnämnda åren utfördes 5,618,000 kubikfot spanmål, 524 centner smör, 57 stycken boskapsdjur, 2,892,000 centner jern och 1,129,000 tolfter plank och bräder. Under åren 1870—1879 motsvarades denna export af 27,580,000 kubikfot spanmål, 109,000 centner smör, 30,473 stycken boskapsdjur samt 5,116,000 centner jern och 5,822,000 tolfter plank och bräder. Vi se ju här en högst betydlig stegring.

En ärad talare nämnde här i går, att våra jernvägsbyggnader gått för hastigt, och att det derigenom bundna kapitalet bort med större skäl nedläggas på andra företag. Jag tror att han har rätt i ganska mycket, men jag tror dock att det icke endast är de på jernvägsbyggandet nedlagda *stora kapitalen*, utan den *korta tiden*, under hvilken man nedlagt dessa kapital, som vållat olägenheterna. Jag tror äfven att man får taga andra omständigheter i betraktande. Så torde det väl vara mindre det kapital, som sålunda blifvit nedlagdt, än det sätt, hvarpå dessa bolag kommit till stånd, deras ringa aktiekapital, de dryga kapitalrabatterna och räntorna under byggnadsåren tillika med de stegrade prisen på materiel och arbete, som härutinnan varit verkande orsaker och för många jernvägsbolag uppdrifvit anläggningskostnaden så högt att de haft svårt att fullgöra sina förbindelser. Jag tror dessutom att man icke ensamt bör tillskrifva jernvägarne den kris, vi genomgått, att den svindel, som egt rum i afseende på jernvägsbyggandet, äfven sträckt sig till andra industrigrenar i vårt land. På nästan hvarje område af industriel verksamhet finna vi ju samma hejdlöshet

att nedlägga kapital, samma besinningslösa ifver att bilda, ofta svaga, bolag. Jernvägarne stå i detta afseende ingalunda ensamma. Kastar man en granskande blick öfver det förflutna, kan man måhända i någon mån få förklaring, hvarför jernvägsbyggandet tog så stora dimensioner under denna förgångna tid. Se vi på förteckningen öfver statens utlemnade jernvägslån, så finna vi att dessa 1852—1853 utgjorde endast 150,000 kronor, 1854 stego de till ett lika belopp; gå vi vidare till 1855—1862 så hafva de vuxit till cirka 5,500,000 kronor; men 1864—1865 stego de till icke mindre än cirka 9,500,000 kronor; och dervid afstannade för flera år statens bidrag till enskilda jernvägsanläggningar. Under sista ståndsriksdagen och vid den första riksdagen under det nya statsskicket tillbakavisades hvarje bemödande att få bidrag till enskilda jernvägsanläggningar. Slutligen vid 71 års riksdag bröts motståndet och lemnades ett belopp af 10 millioner som låneanslag till enskilda jernvägsanläggningar, men motståndet hade då räckt för länge, för många jernvägsfrågor hade hopat sig tillsammans. När nu dammen bröts, svämmade floden öfver: och hufvudsakligen af denna anledning har, enligt min åsigt, det forcerade jernvägsbyggandet uppkommit, som slutligen för några år sedan nådde sin kulminationspunkt.

En ärad talare yttrade sig här för några dagar sedan om vådan af att samla frågor på hög; detta gäller om jernvägsfrågor framför andra, jernvägsfrågorna äro de mest brännbara. Om man nu skulle afslå hvarje anslag till jernvägsbyggande, skulle dessa frågor samla sig ånyo, och vi skulle utsätta oss för att få se, att dessa intressen äro nog starka att bryta dammen ännu en gång måhända med samma följder.

Utskottet har sökt vinna erfarenhet af den gångna tiden, sökt undvika för framtiden dess öfverdrifter och bereda ett lugnt jernvägsbyggande. Det anser att detta vinnes säkrare genom att anslå ett mindre belopp under stränga vilkor än att afslå allt. För att hindra de bolag, som icke äro fullt solida, att komma fram, har man gjort vilkoren så stränga som de äro föreslagna. Jag tror, att Utskottet häri har handlat fullkomligt rätt, och inskränker mig att yrka bifall till dess betänkande.

Herr Nordenfelt: Några af de föregående talarne hafva fält yttranden af den beskaffenhet, att man skulle kunna tro, att det enskilda jernvägsbyggandet skulle vara något ondt, som borde förekommas, men för min del får jag säga, att jag anser, att kommunikationsväsendets utveckling alltid måste för staten vara ett önskningsmål som bör befordras, i den mån tillgångarne det medgifva. Man säger, att vi behöfva samla oss och använda kapitalen för att gagna näringarne i stället för att nedlägga våra besparingar i nya kommunikationer. Ja, om man kunde taga dalkarlarnes eller norrländingarnes besparingar och fastläsa dem i Vestergötland eller i Östergötland eller i allmänhet taga penningar från dem, som vilja bygga jernvägar, och fästa dessa penningar i andra trakter, då kunde man hafva skäl för ett dylikt tal. Men om dalkarlarne anse, att de framför allt annat behöfva lättare kommunikationer, så behålla de sina besparingar lätt tillgängliga, och man kan verkligen icke vara någon förmyndare för dem, oakadt man tror sig kunna vara det.

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

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

Dem, som anse vilkoren vara för stränga, vill jag erinra derom, att detta för dem och deras intressen är bättre, än ett afslag, emedan andra under tiden kunna få sina jernvägar byggda, intill dess de sjelfva i sin tur få nödig styrka att åstadkomma bolag. Särskildt hvad beträffar Kronobergs län, så har man ju der redan kunnat åstadkomma en enskild jernväg, till hvilken halfva anläggningskapitalet åstadkomma genom aktieteckning.

Man har sagt, att dessa jernvägar hafva åstadkommit förlust af oerhörda kapital. Jag vill deremot erinra att dessa kapital alldeles icke äro förlorade, de behöfva blott tid för att åter blifva räntebärande. Jag minnes när flere jernvägsbolag från den rika skånska bygden kommo till Riksdagen och anhöllo att få afskrifning eller nedsättning å sina annuiteter, vi voro icke många i majoriteten, som då väggrade detta; men efter någon tid betalade dessa bolag icke endast sin skuld, utan befunnos hafva för aktieegarne ganska fördelaktiga affärer. Med ett ord, det är *tid* dessa jernvägar behöfva för att sprida sina välgörande verkningar och gifva afkastning å anläggningskostnaden. Afven om jag tager i betraktande det olyckliga året 1879 — angående hvars trafikförhållanden jag får hänvisa den ärade talaren på elfsborgsbänken till Trafikstyrelsens berättelse och särskildt till vissa uppgifter, som förekomma sid. 19 och 22 om samtrafiken — så befinnes att af våra 52 enskilda jernvägar gifvo 34 öfver 2,5 procent och endast 18 en lägre afkastning; ser jag åter efter, hvilka dessa 18 jernvägar voro, så finner jag, att det är sådana, som tillkommit på den sista tiden och ännu icke hunnit komma riktigt i ordning med sin trafik. De flesta af dessa jernvägar hafva ännu icke hunnit uppdrifva sin trafik till hvad den kan och bör blifva, men att de komma att taga sig, det visar all erfarenhet; inkomsterna äro nemligen nästan utan undantag i jemnt stigande, och om några få år komma de flesta af dem att gifva en någorlunda tillfredsställande afkastning.

Man har sagt, att de för jernvägarne ifrågasatta summorna äro allt för stora; om jag jemför dem med de bidrag staten kostar på andra allmänna arbeten, så är väl härmed icke så farligt. Jernvägs-lånen skulle uppgå endast till 1,500,000 kronor årligen, under det man för andra allmänna arbeten såsom väganläggningar, afdikningar, hamnar m. fl. under år 1882 på budgeten utgifver 917,160 kronor, af hvilka 517,160 kronor äro en ren skänk.

Den nu ifrågavarande summan är visserligen något större för året, men om man tager i betraktande hvad staten uppoffrar genom gifvan och den större nytta jernvägarne göra än många andra arbeten, så synes den förra summan snarare vara för låg än för hög. De indirekta fördelarne af jernvägarne äro nemligen oerhördt stora både för statskassan och för statens egen jernvägstrafik, som af de meddelade uppgifterna synes.

Utskottet har med flit gjort vilkoren stränga, såsom af en föregående talare anmärkts, på det de bolag, som bildas, må vara fullt solida. När halfva kapitalet skall vara deras eget, så hafva de stora intressen att uppehålla företaget. Om detta något år icke skulle gifva den afkastning, som erfordras för gäldande af statens annuitet, så måste bolagsmännen rädda sina nedlagda penningar genom tillskott eller

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

på annat sätt. Detta innebär en stor säkerhet för staten, detta vilkor att deras egna penningar till så stort belopp skola vara i företaget nedlagda. Jag kan icke se, att staten dervid riskerar något. Förut, då blott $\frac{1}{3}$ af kapitalet behöfde utgöras af egna eller lånta medel, har risken varit större utan att förluster skett, men om det nu föreslagna vilkoret antages, är jag öfvertygad om att några förluster för staten icke kunna uppstå. Om staten sålunda, utan att riskera något och utan att öfver höfvan anstränga sina krafter, kan lemna sitt understöd, synes billigheten fordra att staten äfven gör det.

I likhet med den föregående talaren, synes det mig klokt att icke uppskjuta eller motsätta sig sådana företag till den grad, att man riskerar att sedan ånyo få en öfverdrift. Det ligger i det svenska lynnet och i beskaffenheten af vårt representationsskick, att allt för mycket återhållande lätteligen skapar ett bakslag. Så har det varit i flera fall.

Man talar om den förskräckliga fara, som skulle uppstå derigenom att Kristiania—Bollnäsbanan komme att förstöra skogen i en stor del af landet. Jag får säga att jag tror att det är en ganska liten fara. Jag oroar mig icke alls för den banan, hvilken sannolikt icke snart blir byggd. Det belopp, som nu är i fråga att bevilja, är alldeles för litet för att den banan skulle få någon nytta deraf. Om man nekar anslaget, drifver man en mängd bolag att söka dyra penningar på andra håll, liksom förut i många fall varit händelsen. Det är icke de bolag, som fått statslån, hvilka kommit i förlägenhet, utan det är de bolag som till stora belopp anlitat den enskilda penningemarknaden och nödgats betala hög ränta, ända till 7 procent, hvilka tryckt på eller upptagit de stora kapitalen. Jag tror icke att summan med skäl kan sättas lägre än $7\frac{1}{2}$ millioner; man kan visserligen sätta den mindre nu och sedermera en gång höja beloppet, men det torde vara lämpligast att med ens bevilja en något så när tillräcklig summa. Jag föreslog inom Utskottet 5 millioner att utgå under 3 år, men de andra voro af en motsatt åsigt, och jag måste öfvergå till dem.

Här hafva en mängd banor blifvit anmälda. Många bland dem äro af natur att icke så hastigt kunna åstadkommas, men å andra sidan uppkomma äfven andra, ännu icke anmälda, synnerligen små lokalbanor, som skola byggas billigt och besörja mindre trafik, och dessa blifva snart räntebärande under det trafiken växer. Dessa lokala jernvägar kunna trafikeras billigt med uppbörden på tåget nästan såsom ångbåtarne göra, med ytterst få reguliera tåg.

Jag anser för min del att den nu föreslagna punkten bör af Kammararen beviljas, hvarföre jag yrkar bifall till Utskottets förslag.

Herr Reutersvärd: Den föreliggande frågan är af ganska stor vikt och betydelse, icke blott för stunden utan äfven för den närmaste framtiden, och jag tror att den bör betraktas och belysas från alla sidor. Så har äfven skett under den föregående diskussionen, och jag skall nu bedja att jemväl få ett ögonblick upptaga Kammararens tid. För hvar och en, som icke helt och hållet glömt 1878—1879 årens kris, måste den frågan ovilkorligen framställa sig, huru det varit tänkbart för 1881 års Stats-Utskott, som innesluter så många insigtsfulla

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

och kloka män, att kunna vilja framkomma till Riksdagen med ett förslag sådant som detta för att ånyo leda oss in på jernvägsspekulationer, en af de mest verksamma orsakerna till den långa och våldsamma kris, vi så nyligen någorlunda helskinnade genomgått. Jag beder att få nämna, att jag icke är någon hatare af jernvägsbyggnader, vare sig statsbanor eller enskilda jernvägar. Jag röstade i går för Norra Stambanans utdragning vidare norrut. Jag röstade äfven för Nässjö-banan. Men dervid vill jag också för denna gång stanna. Det är ju oss alla bekant, att just Riksdagen, derigenom att den så väl 1871 som 1876 beviljade hvardera gången tio millioner, eller sammanlagdt tjugu millioner, otvifvelaktigt framkallat den jernvägsbyggnadsfeber, som här i landet på senare tider visat sig. Det är alldeles gifvet att en hvar, som möjligen drömt om att i en aflägsen framtid kunna få en jernväg i sin närhet, blef genom detta, om jag så får kalla det, lockbete till den grad feberaktigt att han genast tänkte: det är bäst att passa på nu, medan Riksdagen lemnar detta anslag, så kunna vi möjligen få en jernbana i vår ort. Derigenom kommo en mängd jernvägsföretag till stånd, som annars kanske aldrig eller åtminstone icke på många år kunnat ifrågakomma. Härmed vill jag hafva sagdt att det således är Riksdagen, som till en viss grad framkallat den svåra penningekris, som så nyligen öfvergått landet, en kris så våldsam att vi få tacka Gud att den är öfverstånden och att icke större olyckor inträffade, än hvad som verkligen skedde; men tänk om år 1879 eller år 1880 blifvit missväxtår eller Riksdagen icke trädt emellan med de trettio millionerna, så vågar jag påstå att landet stått i en sådan finansiell ställning, att det kanske varit för generationer omöjligt att reparera den. När man så nyligen sett följderna af att, utöfver landets tillgångar och förmåga, vilja utvidga i alla rigtningar och för dessa utvidgningar taga i anspråk hela landets rörelsekapital, och vida deröfver, genom att låna penningar från utlandet, och detta just för sådana företag som i de flesta fall icke på många år kunna gifva knappast hälften af den ränta, som åtgår till annuiteter, är det alldeles klart att detta måste blifva en kräfte för landet under den närmaste framtiden, så svår att vi behöfva många års lugn för att åter komma i någorlunda normalt tillstånd. Jag vill härmed ingalunda säga, att det icke finnes enskilda jernvägar som böra af staten understödjas, men jag anser att de då också skola för hvar gång af Riksdagen pröfvas; och om då ett jernvägsföretag befinnes vara för en ort nödigt eller godt och nyttigt, samt tillräckliga resurser finnas för att kunna med hjälp från statens sida åstadkomma jernvägen, skall jag vara den förste att gifva min röst för ett anslag till ett sådant företag, men jag vill icke för de närmaste fem åren säga: Här ha ni något att täfla om. Här är tillfälle beredt för er att åter börja samma jernvägsbyggeri som förut.

Det är förvånande — och jag vågar påstå att orsaken härtill icke kan vara något annat än ett omätligt jernvägsbyggeri — att från och med början af 70-talet, då vårt land ansågs stå i synnerligen god ekonomisk ställning, efter blott några få års förlopp icke allenast de fördelar denna ställning medförde äro helt och hållet bortsofade, utan äfven millioner, ja, hundratals millioner spårlöst försvunnit. Hvarför?

Jo derfor att vårt land icke var mäktigt nog att kunna utföra på en gång så stora jernvägsföretag och på samma gång tillhandahålla industrien med nödigt förlagskapital. Vi minnas litet hvar, som hade af-färer den tiden, att det knappast fans någon säkerhet tillräcklig för att erhålla nödigt förlagskapital, äfven för de viktigaste näringarne; och de, som möjligen kunde åstadkomma nöjaktiga säkerheter, fingo för de penningar de erhöilo betala ett sådant pris, att det var nästan ruinerande. Men man *måste* skaffa sig penningar för att kunna afvakta bättre konjunkturer och icke så att säga kasta yxan i sjön med ens. Jag minnes med häpnad dessa år, och jag varnar Kammaren för att slå in på någon väg, som åter kan leda till en sådan kris, som då träffade oss. Det kan lyckas en gång, men en annan gång lyckas det icke, och hade icke, som jag nyss nämnde, Riksdagen vidtagit den kloka åtgärden att träda emellan med de trettio millionerna, fruktar jag att många af oss här nu icke haft representationsrätt. — Jag an-håller om afslag å Utskottets hemställan i denna punkt.

Herr Carlson: Den föregående ärade talaren har funnit det högst besynnerligt, ja, nästan oförklarligt, att Stats-Utskottet vidtagit en så förvånande åtgärd som att framlägga för Riksdagen nu före-liggande förslag. Enligt min föreställning är det icke så svårt att uppleta motiven dertill, och de hafva redan blifvit af föregående talare antydda.

Utskottet förefann, då det började sitt arbete, motioner om 11 enskilda jernvägsföretag och en del af dem ganska beaktansvärda. Redan detta syntes vara ett godt vitsord derom, att behovet af jernvägar ännu icke är fylldt. Under denna diskussion hafva ytterligare vittnes-börd i det hänseendet kunnat höras.

Vidare hade staten under loppet af tio år lemnat de enskilda jernvägarne ett understöd af två millioner om året. Skulle man väl under sådana förhållanden plötsligen afbryta? Vårt land har mera än de flesta andra behof af jernvägar, och man bör väl icke af de öfverdrifter, som egt rum, låta hänföra sig till motvilja mot sjelfva saken.

Den föregående talaren har sagt, att det var jernvägsföretagen, som uteslutande varit orsaken till den kritiska ställningen åren 1878—1879; äfven yttrade han att det var Riksdagen, som framkallat denna ställning genom att anslå två millioner om året till jernvägar. Under år 1873 byggdes för trettiofyra millioner enskilda jernvägar och under 1874 för fyratiofyra millioner. Detta var uppenbarligen för starkt; men icke kunde väl de två millioner, som staten gaf hvardera året, framkalla en så oerhörd, som han benämnde det, jernvägsfeber, utan orsaken dertill låg i hela riktningen af det på en gång starkt kända behovet af den nyare tidens kommunikationsmedel. Skulle man anse att behovet af jernvägar redan vore fylldt, och förneka hvad i hela den bildade verlden för öfrigt gör sig gällande i detta hänseende, eller skulle man, derfor att en öfverdrift egt rum, som nu visat sig vara tillräckligt på återgång, då år 1880 enskilda jernvägar icke byggdes för mer än något öfver två millioner, fattas af en sådan farhåga, att man skulle slopa alltsammans?

Jag tror, att det icke är allt för opraktiskt att, som Utskottet

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

föreslagit, söka steg för steg bringa det derhän, att de enskilda jernvägarne slutligen kunde med ännu mer minskad hjälp från statens sida reda sig sjelfva, och dymedelst undvika att göra ett tvärt afbrott. Sådana hastiga omkastningar hafva allt för ofta förekommit i vårt land, såväl i politiskt som ekonomiskt hänseende, och vi hafva icke befunnit oss väl deraf. Ur de senaste årens historia äro talande exempel af en föregående talare anförda, och jag behöfver icke längre uppehålla mig dervid.

Nu föreställer jag mig, att Utskottet, genom att minska anslagssumman och göra vilkoren strängare, förebyggt att jernvägsföretag på ett allt för löst sätt och allt för litet mogna komma till stånd. Den näst föregående ärade talaren sade, att det är ett lockbete man sätter ut genom att bevilja detta anslag, men jag tror, att det åtminstone icke är något så öfverdrifvet lockande. Jag hörde här i går af en talare på kronobergsbänken, att vilkoren äro så allvarsamma, att hans jernväg, d. v. s. den jernväg, åt hvilken han önskade framgång, icke kunde komma till stånd under dessa vilkor, och jag tror, att litet hvar skall finna, att vilkoren just äro egnade att förebygga sådana öfverdrifter, som i detta hänseende nyligen egt rum.

Skulle man välja en annan utväg, som af flera talare framhållits, nemligen att för hvar gång pröfva nödvändigheten och nyttan af en föreslagen jernvägsanläggning, då skulle man återkomma till de olyckliga förhållanden från föregående tider, som hos de äldre riksdagsmännen torde vara i friskt minne. Det återstod således, enligt Utskottets åsigt, ingen annan utväg, än att framgå på den hittills följda vägen, men med större försigtighet och varsamhet än förut.

Kan det med skäl sägas, att man derigenom uppkallar ofantligt många jernvägar, när till och med de, som vilja utföra dem, finna sig af vilkoren nödgade att afhålla sig derifrån? Skulle man icke snarare kunna säga, att man bör gifva understöd till ett berättigadt intresse?

Jag anhåller att få fästa Kammarens uppmärksamhet på, att hos oss den allmänna grundsats är gällande, att man bör understödja kommunikationsväsendet. Hvarför gifver Riksdagen, hvar gång den är samlad, ett anslag till allmänna vägar, som dertill är en ren skänk, och hvarför lemna den bidrag till kanaler, om icke därför att kommunikationerna ligga staten om hjertat? Jag tror för min del, att jernvägarne intaga sin plats bredvid både vägar och kanaler, och till och med framför dem; om man nu understödjer vägar och kanaler, har man samma, ja, kanske större skäl att lemna bidrag till jernvägarne, blott det sker så varsamt, att icke det hela bringas i fara. Detta nu föreslagna medel, att gifva $1\frac{1}{2}$ million om året till byggande af jernvägar, skulle, om det af Riksdagen godkännes, framkalla att årligen enskilda jernvägar byggdes för sammanlagdt 3 millioner. Jag tror icke, att detta är något öfveransträngande, eller att derigenom skulle frambringas en sådan feber, som den näst föregående talaren befarade.

Detta är nu i största korthet — och diskussionen har kommit till den punkt, att man bör vara så kortfattad som möjligt — hvad som vägledt Utskottet till denna »förunderliga» åtgärd.

Innan jag slutar, skulle jag bedja att få fästa uppmärksamheten på ännu en annan omständighet. Jernvägsstriderna vid våra Riksdagar hafva

icke visat sig välgörande. Om möjligt bör man söka undvika dem. Kanske just de Riksdagar, som närmast förestå, blifva uppfyllda af andra strider. Men genom att fortgå på samma väg som hittills i detta afseende, men med större varsamhet, vore jernvägsstriderna för fem år förebyggda. Detta är också en synpunkt, som bör tagas i betraktande.

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

Jag hörde i går en talare, på hvars anförande jag redan har anspelat, och som lifligt önskar en viss jernväg utförd, yrka afslag å Utskottets hemställan i denna punkt. Det väckte min synnerliga uppmärksamhet, och jag tror mig ganska lätt kunna inse hans motiv. Han hoppades att vid en kommande riksdag få andra vilkor, vida lösare och mildare än de nu föreslagna, eller att en annan gång få sin jernväg särskildt pröfvad och då kanske få särskildt anslag dertill. Mången tänker säkerligen på samma gång. Det är vida klokare att till allsidig pröfning öfverlemla ett belopp på en gång och dervid bestämma sådana vilkor, som förebygga öfverdrifter.

Då nu alltså behofvet af jernvägar fortfarande förefinnes och då öfverdrifter, efter hvad mig synes, äro förebyggda, förefaller det mig att Kammaren, i frågans nuvarande ställning, utan farhåga kan bifalla Utskottets förslag, hvilket jag för min del värdsamt tillstyrker.

Herr Forssell, Hans: De vilkor för åtnjutande af statsunderstöd för enskilda jernvägar, som Stats-Utskottet denna gång föreslagit, innebära, efter min uppfattning, ett så väsentligt framsteg, att det skulle vara för mig frestande att med min röst bidra till beviljande af anslagssumman, endast för att med detsamma fastställa den sunda uppfattning, som Utskottets förslag innefattar. Jag syftar härvid icke minst på det vilkor, att hvarje bolag, som erhåller statsunderstöd, skall visa, att bolaget disponerar öfver ett aktiekapital eller medel, lemnade utan återbetalningsskyldighet, till belopp af minst halfva den beräknade anläggningskostnaden, emedan jag antager, att den erfarenhet, vi nyligen haft om de sväfvande jernvägsskulderernas verkan — dessa skulder som uppkommit just derigenom, att aktiekapitalen varit för små — har varit nog bitter för att öppna ögonen på en hvar; men jag hemtar just deraf den förhoppning, att regeringen skall taga denna sak om hand genom att icke hädanefter bevilja koncession åt andra jernvägsbolag än dem, som visa sig disponera ett kapital, uppgående till halfva anläggningskostnaden. Ett sådant steg är det af vikt och betydelse att taga för att förekomma det framtida jernvägsbyggandets skadliga inverkan på hela landets ekonomiska ställning. I den förhoppningen kan jag med mera lugn betrakta betänkandet i öfrigt.

Åtskillige af de talare, som här uppträd, hafva förmenat, att de i Utskottets betänkande föreslagna vilkoren för statsunderstöd åt enskilda jernvägsanläggningar skulle vara så hinderliga, att det med dessa vilkors bibehållande icke skulle kunna komma i fråga, att något jernvägsbolag begagnade sig af statsunderstödet, och att således jernvägar under den kommande femårsperioden icke skulle blifva byggda. Om så är händelsen, då synes mig hela detta förslag vara öfverflödigt eller onödigt, onödigt äfven ur den synpunkten, att dermed icke ens kunde åstadkommas, hvad åtskillige talare låtit framskymta: ett stärfjande af

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

allt vidare anlopp från det talrika jernvägsbyggnadsintresset. Det är uppenbart att, om dessa jernvägsintressen blifva lika starka eller starkare än nu, så skola, i fall de denna gång beviljade villkoren äro för stränga, de icke underlåta att vid en följande riksdag framträda med anspråk på nedsättning eller ändring i dessa villkor och på den beviljade summans ökning.

Andra talare åter hafva förmodat, att den nu föreslagna summan skall till fullo blifva använd på de villkor, som af Stats-Utskottet föreslagits. Om detta är fallet, så varda under de kommande fem åren omkring femton millioner kronor placerade i jernvägar, deraf hälften lemnats af staten och den öfriga hälften antagligen af enskildes kapitalbesparingar. Nå väl! Denna summa är verkligen i och för sig icke så särdeles afskräckande, men tidsomständigheterna kunna dock vara sådana, att hvarje million bör besparas.

Jag erinrar om, att en ärad talare på östgötabanken i går hantydde på de särdeles starka frestelser, som i vårt land drifva till anläggande af jernvägar. Dessa drifter äro också, efter min tanke, nästan oemotståndliga. De bero dels på vårt egendomliga tröga, men af hetsighet fulla folklynne, dels på den känsla af hjälplöshet och ensamhet, som griper den glest boende befolkningen på ett vidsträckt område och som lätt gör, att kommunikationers erhållande varder för denna befolkning det största af alla behof. Det vare långt ifrån mig att uttala någon fördömelse öfver detta begär, men icke kan man godkänna det, om det icke hålles inom den förnuftiga beräkningens gräns, och, mine Herrar, vi hafva haft erfarenhet deraf, att denna drift i vårt land gått långt öfver den förnuftiga beräkningens gräns, att den urartat till en passion, ja nära nog öfvergått till en sjukdom under perioden 1871 till 1874, då ett år öfver 90 mil enskilda jernvägar på en gång öppnades, och då vi med ens fördubblade en jernvägssträcka, hvilken, i förhållande till vår folkmängd, är den största i hela Europa, och, jag vågar påstå det, i förhållande till landets kapitaltillgång, den största i världen. Då det nu, såsom jag vågar antaga, icke är osannolikt, att inom kort tid samma symptomer af starka begär efter jernvägsanläggningar skola framträda, kanske skarpare än förut; då det icke kan dröja länge, förr än man begynner i bygder, der man förut varit nöjd med lands- och socken- eller byvägar, att sträfva efter jernvägar, och då det följaktligen kommer att inträffa, att hvarje liten disponibel kapitalbesparing, som kunnat uppkomma, varder petrificerad, det vill säga, hamnar i en jernvägsanläggning, der åtminstone aktiekapitalet på de närmaste tio eller tjugå åren icke gifver någon afkastning, då synes det mig, som om statsmakterna borde vara ytterst varsamma i hvarje understöd af sådana begär. Man kan visserligen icke absolut hindra öfverdrifter, men man kan underlåta att främja dem. Och vi stå nära öfverdrifternas gräns, i samma mån som vi i detta ögonblick stå nära gränsen för kapitalbrist: brist på tillgång på de för redan bestående jernvägar nödiga medel. Den ärade talaren på östgötabanken yttrade, att man icke bör tala om produktionens behof af förlagskapital, då ingen produktion kan uppstå, så vida icke jernvägar finnas. Dertill vill jag svara, att vi dock i de flesta af Sveriges provinser och just i de mest producerande trakter redan ega ett högst betydligt jernvägsnät, och

det så betydligt, att vi med allt skäl skulle kunna stanna och tillse, om icke der med de redan befintliga kapitaltillgångarne en lönande produktion skulle kunna utvecklas, innan vi skynda att upptaga detta kapital för anläggningar, som om 10 eller 20 år skola framkalla ny produktion på andra fält.

En ärad talare på göteborgsbanken trodde, att det nu vore omöjligt att draga från dalkarlarne deras kapital till Östergötland eller Nerike. Min tro är, att kapitalen i Sverige icke äro begränsade inom provinser. Det är ett mycket lätt konststycke att flytta kapital från till exempel Norrland till Skåne; därför sörja våra bankinrättningar och hvarje enskilds behof att skaffa sig kapital, der det bjudes på förmånligaste vilkor. Dalkarlen lär väl icke heller fråga efter, hvar hans penningar hafva hamnat genom mellanhänder, om blott han får god ränta och säkra kapitalafbetalningar.

Då jag nu eger den öfvertygelse, att vi alltför väl behöfva de befintliga kapitalen för den produktion, som skall drifvas vid de redan anlagda jernvägarne, kan jag för min del icke biträda Utskottets förslag; öfvertygad likväl att förr eller senare — och då, såsom jag hoppas, under bättre konjunkurer — samma eller liknande förslag skall återkomma.

Det är icke af rädsla för enskilda jernvägar, icke därför att jag tror, att vi kunna upphöra med jernvägsbyggande, utan därför att jag anser tidpunkten mindre väl vald, som jag yrkar afslag på Utskottets betänkande.

Herr Törneblad: Det måste kännas ganska svårt att efter en talare, hvars ord hafva en sådan klang och betydelse i denna Kammare, uppträda till försvar för Stats-Utskottets mening, men då jag är medlem af Utskottet, anser jag mig skyldig att i min mån bidraga till dess försvar, äfven om jag dervid komme i delo med en annan person, med hvilkens anförande jag tager mig friheten göra början. Talaren på vestmanlandsbanken framställde för oss en liflig bild af den kris, som skulle komma, i det att han erinrade oss om den kris, som har varit. Det torde dock för att bemöta detta vara alldeles tillräckligt att fästa uppmärksamhet derå, att hvad som nu är föreslaget icke i och för sig är af beskaffenhet att i landet framkalla vare sig öfverdrifna förhoppningar eller öfverdrifna farhågor, hvartill jag sluter just af det erkännande, som den siste talaren egnade åt den varsamhetsprincip, som Stats-Utskottet har gjort gällande i detta fall, och hvilken skulle af honom accepterats, derest icke andra skäl motverkat ett bifall af honom till den nu gjorda framställningen. Denna varsamhetsprincip är, enligt hvad han erkände, i och för sig och i det hela riktig och det är något, som jag ber få taga fasta på. Det har äfven ådagalagts, att denna framställning om anslag till jernvägsbyggnader från två håll mötts af tvifvelsmål: somliga tro, att ingen skulle vilja bygga på de vilkor, som blifvit uppställda; andra åter hysa med fruktan den föreställning, att hela summan skall gå åt. Skulle det icke kunna vara möjligt att i detta, lika som i så många andra fall, sanningen ligger midt emellan de båda ytterligheterna, och att det anslag, som kan komma att beviljas, är tillräckligt att tillfredsställa de berättigade behoven, under

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

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

det att det tvärtom med de stränga vilkor, som blifvit upställda för anslaget åtnjutande, afvisar de oberättigade — ty vi må väl för oss erkänna, att icke alla anspråk på bidrag till byggande af enskilda jernvägar kunna ens för den närmaste framtiden blifva afklippta. Redan i Stats-Utskottets betänkande äro framlagda tillräckliga grunder för antagandet, att vissa banor äro af beskaffenhet att *vilja* tränga sig fram och *kunna* tränga sig fram i den ena eller andra formen, i hvilket afseende jag vill påminna om utfartsvägarne till Söderhamn och Hudiksvall, om hvilka statens egen jernvägstrafikstyrelse har yttrat, att de äro förtjenta af att såsom statsbanor byggas. Jag kan också nämna andra, ehuru kanske ej fullt så viktiga banor, nemligen från Finspong till Norsholm och från Bergslagernas jernväg till Siljan, för att icke erinra derom, att det kan finnas flera små nu ej nämnda banor, som i den närmaste framtiden skola kunna framträda med anspråk på att blifva byggda. Under sådana förhållanden synes det icke vara alldeles oklokt att för den ström — om den också icke är så stark —, som nu framrinner, öppna en naturlig afloppsväg, så att den icke får söka sig en onaturlig, och jag ber att i det hänseendet få erinra derom, att de banor, som mest hafva bidragit till försämra den finansiella ställningen, i allmänhet icke hafva varit sådana, som hafva blifvit byggda med statslån, utan till stor del utgjorts af sådana, som måst sakna statslån. För öfrigt hafva jernvägar ofta icke blifvit framkallade af en eller annan alltför häftig ifver eller drift att bygga, utan i många fall tillkommit för sjelfbevaringsdriftens skull, dels af den anledning, att staten sjelf byggt jernvägar, och dels indirekt af den orsak, att staten understödt andra banor och derigenom skaffat vissa orter en gynnad ställning på de andras bekostnad, hvarigenom dessa andra tvungits att med stora uppoffringar söka få den förmån, som de bättre lottade orterna erhållit utan uppoffring. Det är den förklaring, som jag vill gifva åt det kanske för öfverdrifna jernvägsbyggandet, och jag vill dertill lägga, att staten, det vill säga Riksdagen i icke ringa mån har uppmuntrat dertill genom att ställa sina vilkor så lågt som hitintills skett. Ja, hvad har nu skett? Jo, man har uppställt vilkor så allvarsamma, att hvetet kan komma igenom, men agnarne stanna kvar, och det synes mig vara både klokare och rättvisare än att kasta bort alltsammans, det goda så väl som det dåliga. Sant är visserligen, att regeringen skulle kunna genom stor stränghet i meddelande af koncession lägga åtskilliga hinder i vägen för ett alltför starkt och öfverdrifvet jernvägsbyggande för framtiden, och jag vill hoppas att så kommer att ske, vare sig statsunderstöd beviljas eller icke. Ty aldrig kan det vara nyttigt, att för många banor anläggas, som konkurrera dels med hvarandra och dels med statens, i hvilket hänseende man möjligen skulle kunna våga det uttalande, att en af våra allra största banor och som kanske i större mån än åtskilliga andra har bidragit till de finansiella svårigheterna, tör hända vid en noggrann pröfning skulle hafva kunnat möta större hinder än de, som nu äro ifrågasatta, jag vill icke bestämdt säga till förmån för landet, men åtminstone icke till skada för landet — detta med afseende å den motståndskraft, som finnes der ofvan, och i afseende på hvilken jag ber att få återropa en konungens före detta rådgifvare, som stälde sitt hopp till nästa riks-

dag, då en långt större summa och billigare vilkor skulle komma att beviljas. Under sådana förhållanden och då jag således icke kan för mig dölja, att det finnes *några* anspråk, som kunna tillfredsställas, har jag ansett mig med min röst i Stats-Utskottet böra biträda deras åsigt, som hafva velat fortgå på den bana, som är beträdd, men fortgå var-sammare än förut och ställa upp vilkoren på sådant sätt, att de utgöra en bestämd erinran till hvarje jernvägshungrigt bolag att väl tänka sig för, innan det kastar sig in i ett jernvägsföretag, som dels staten säger kunna vara farligt och icke utan vissa förbehåll kunna realiseras och dels den förflutna tidens erfarenhet varnar för att lättsinnigt före-taga; ty af den förflutna tidens erfarenhet drager jag en motsatt slut-sats mot åtskilliga andra. Jag sluter nemligen af denna erfarenhet, att det icke blir så lätt att skaffa sig penningar eller ens namn eller att ingå garantier eller personliga förbindelser och på det sättet i en eller annan form söka till komma till ett anslag på omvägar. Jag tror tvärtom, att en hvar kommun, aktietecknare och direktör hädanefter noga betänker sig, innan han går in i ett företag; men gör han det och ser han, att han kan uträtta något, då är det godt, att han kan vända sig icke till den utländske entreprenören för att i sista stund, när pennin-garne svika, vädja till Kamrarnes välvilja, utan till staten, som med ringa uppföring kan bereda en fördel åt den, som verkligen vill och kan komma framåt, och som kan bereda både sin ort och statens jernvägar ganska stor nytta. Detta är en helt annan sak än att blott derför anlägga jernvägar, att man vill få jernväg i stället för landsvägar — och för en sådan sak tecknar man nog inte halfva anläggningskapitalet i aktier. Sant är nog att kapital lätt kunna öfverflyttas under våra tider från den ena orten till den andra, men detta gäller egentligen om de kapital, som söka sig placering i obligationer, men mindre om de kapital, som skola placera sig i aktier, till halfva anläggningskostnaden i den ena eller andra jernvägen.

Med afseende å hvad jag nu anfört och då jag icke vill förlänga diskussionen, som redan varit långt nog, inskränker jag mig till att yrka bifall till Stats-Utskottets förslag. Jag vet mycket väl, att Andra Kamraren beviljat en mindre summa, och jag skulle icke göra svårig-heter att nedgå till det beloppet, men nu förenar jag mig med Ut-skottet i dess hemställan och ber endast att få tillägga i afseende å vilkoren, hvarom nu icke är fråga, att jag instämmer i Grefve Sparres och de öfriga reservanternas åsigt, ehuru jag icke låtit anteckna mig såsom reservant.

Herr Bennich: En ärad talare erinrade nyss om det gamla be-kanta omdömet angående den svenska nationen, att det vore en trög nation full af hetsigheter, men han tillämpade detta omdöme på ett sätt, som efter min uppfattning här icke kan vara det rätta. Jag skulle tvärtom anse, att det bekanta omdömet rätteligen vore tillämpligt på den mening som nu fordrar plötsligt afbrott i allt jernvägsbyggande. Vi hafva under den senast föregående tiden uppmuntrat jernvägsbyg-gandet må hända alltför obetänksamt. Då voro vi hetsiga; nu åter vill man göra oss så tröga, att vi skola kasta allt jernvägsbyggande öfver bord, och det är på detta sätt, som karakterslytet hos nationen

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

tyckes vilja trycka sin stämpel på Riksdagens förhandlingar. Jag kan icke föreställa mig, att det är annat än klokt att understödja företaget i mån af statens tillgångar, då dessa företag i och för sig måste erkännas vara af allra största vikt både för landet i dess helhet och för de enskilda orter, der jernvägar må vara afsedda att byggas. Jag tror att, lika oklokt som det vore att på dylika anläggningar för närvarande uppoffra alltför stora summor, vare sig genom aktieinbetalningar eller statsanslag, lika oklokt — och kanske ännu oklokare — vore det, att sätta p för allt jernvägsbyggande under en längre eller kortare period, ty en så beskaffad åtgärd skulle otvifvelaktigt komma att sätta tillbaka i stället för att föra framåt. De olyckliga följder, som uppkommit genom öfveransträngning under vissa år, hafva vi lyckligtvis, ehuru med stor svårighet, genomgått, men därför att dessa följder varit mycket svåra att häfva, därför att öfverdriften medfört stora bekymmer, skola vi väl icke nu göra oss skyldige till den motsatta öfverdriften och låta afskräcka oss från ett lugnt och sansadt framåtgående i en för landet nyttig riktning.

Långt ifrån kan jag dela den åsigten, som har blifvit från ett och annat håll uttalad, att hundratals millioner äro spårlost försvunna, därför att de äro nedlagda i jernvägsföretag, och därför att dessa jernvägsanläggningar, som man för medlen erhållit, icke återgifva den ränta, hvarken åt långgifvare eller åt aktieegare, som den förra är berättigad att få och de senare möjligen beräknat att erhålla. De äro icke spårlost försvunna dessa penningar, ty de ligga der och göra sin tjänst åt industrien i ganska vidsträckt mån, ja i vidsträcktare mån än som motsvaras af de kapital, som äro derpå nedlagda. Här hafva många talare erinrat, och det kan knappast förnekas af någon som byggt jernvägar i sin ort, att, äfven om jernvägarne icke gifva någon direkt årlig inkomst, man dock icke vill på något vilkor hafva dem tillintetgjorda eller ogjorda. Man vill hellre vidkännas nya kostnader för att få behålla jernvägen kvar, och många af Herrarne — eller de allra flesta må hända — torde icke förneka, att Herrarnes egna egendomar och industriella anläggningar, som hemtat fördel af jernvägen, vunnit långt mera genom de offer, som på jernvägen äro nedlagda, än som motsvaras af förlusten på det nedlagda kapitalet eller den uteblifna räntan på aktiebeloppet. Jag tror och är derom fullt öfvertygad, att, lika oklokt som det nu vore att rusa, lika oklokt vore det att stanna och det både ur ekonomisk och finansiell synpunkt.

Men det finnes äfven en annan synpunkt, som icke bör lemnas ur sigte, och det är att jernvägsfrågorna så gerna öfvergå från ekonomiska till politiska frågor. Det bör då besinnas, att vi vid en följande riksdag hafva så stora och för fosterlandet viktiga angelägenheter att afgöra, att vi böra akta oss att deri inblanda små privatintressen och kompromisser. Vid bedömandet af jernvägsfrågorna ur denna synpunkt anser jag det ännu mycket viktigare, att vi just nu fatta ett beslut, som aflägsnar dessa frågor för en tid af fem år, än att skjuta upp dem till ett följande år, då kompromisser i stort kunde komma i full gång.

Jag ber ock få erinra Herrarne derom att, sedan Riksdagen vid två särskilda tillfällen tillförene anvisat för vissa perioder vissa, bestämda anslag till privatbanor, har det sedermera vid Riksdagarne

under dessa perioder varit fullkomligt tyst rörande enskilda jernvägar, och jag föreställer mig, att det icke kan blifva annorlunda under den nu följande femårsperioden, om vi nu bevilja det måttliga anslag, som här är i fråga.

Jag tillstyrker således bifall till Stats-Utskottets förslag.

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

Friherre von Kræmer: Jag kan icke neka till att, då jag erinrar mig striderna här i går om stambanans fortsättande norrut, som här beviljades med en vacker röstöfvervigt, och då jag vidare erinrar mig, att äfven Andra Kammaren beviljade samma stambana genom Norrland, jag kan icke — säger jag — då jag erinrar mig allt detta, neka till, att jag erfor en viss öfverraskning öfver att just det farligaste motståndet mot den nu föredragna punkten skulle komma från en norrlandsbänk. Jag kan mycket väl förstå och jag är beredd på den invändningen, att vi sitta här som svenska folkets representanter, och först i tredje eller fjerde rummet såsom ordsrepresentanter, men då skall det också verkligen bevisas, att, om man sätter sig emot sin orts intresse, detta verkligen är något för fäderneslandet skadligt. Men är nu så förhållandet? Kan det verkligen vara skadligt att en högst ringa summa anslås till understöd åt enskilda jernvägsbolag, som bildat sig, då just samme talare, mot hvilken jag här vänder mig, sade, att ett af de oafvisligaste behof, som funnes, i ett land med ringa befolkning och stora afstånd, vore just att erhålla lätta kommunikationer, och han ansåg till och med, att behofvet af jernvägar, oaktadt den bittra erfarenheten från de sista åren, vore så trängande, att hvarje ledigt kapital skulle söka sig dit för att, såsom han dystert yttrade, gå sin tillintetgörelse till mötes. Om det är ett så oafvisligt behof och om det lockar med så trolsk makt, är det då möjligt att påstå, att det är ett opatriotiskt ändamål? Och jag frågar ytterligare: om jernvägarne hafva en så trolsk makt att locka till sig hvarje ledigt kapital och att inveckla orterna i dessa företag, oaktadt den bittra erfarenhet man haft deraf, är det då bättre att dessa orter, hvilka, oförmögna att motstå denna förtrollning, skola bilda bolag för att bygga jernvägar, af staten lemnas utan hjälp och sålunda hänvisas till dyrt utländskt kapital eller till kanske än dyrare kapital från våra bankinrättningar? Man vill på detta sätt förekomma de svåra följderna af byggandet af enskilda jernvägar, men, såvida det är sant, som den ärade talaren anförde, att detta är ett behof, som oemotståndligt tränger sig fram, så hemställer jag, huruvida de skadliga följderna då kunna blifva mindre, om bolagen hänvisas till att skaffa sig dyrare penningar än om de få penningar på billigare vilkor. Och statens penningar kunna de få utan någon risk för staten, ty det bör väl i allmänhet anses såsom en gifven princip vid låns beviljande, att, om man beviljar lån inom halfva uppskattningsvärdet af en sak, detta lån är särdeles säkert, och mera är icke här föreslaget att staten skulle bevilja. Det är tvärtom anledning att tro, att bolagen, om de icke kunna få statslån till halfva värdet, hvilket icke gerna kan låta sig göra för *alla* bolag med den ringa summa, som här är föreslagen, skola, sedan de tillskjutit sjelfva den föreskrifna hälften, upptaga enskilda lån

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

till betäckande af hvad staten lemnat mindre än hälften. Staten får således fördelen att inteckningar finnas *efter* dess inteckning, hvilket ju alltid betraktas såsom ett ökande af säkerheten. Staten kommer således icke att löpa den minsta risk.

Samme talare anmärkte också — jag ber om ursäkt att jag åter fäster mig vid honom, men man plägar ju företrädesvis vända sig mot den motståndare, som är farligast — att de vilkor, som här äro föreslagna, icke komma att hålla streck utan en annan gång kommer man och begär att få vilkoren lindrade. Jag tror för min del tvärtom, att, om dessa vilkor nu kunna drifvas igenom, de skola få en sådan fasthet, att det skall fordras ofantligt starka anlopp för att kunna få dem ändrade. Men äfven om man anser, att några detaljförändringar framdeles kunna genomdrifvas — hvilket jag för min del *icke* tror — är det ändå icke bättre att hafva *några* skärpta vilkor fastställda än att hafva *inga* skärpningar utan blott hafva kvar den gamla föreställningen om att statsunderstöd bör beviljas till två tredjedelar af anläggningskostnaden? Hvad jag dock hufvudsakligen ber att få framhålla är, att det väl ändock vore bra oklokt om Första Kammaren genom att afslå denna punkt indirekt uttalade den principen, att det i Sverige icke bör hädanefter byggas annat än *statsbanor*, ty någon annan konklusion kan icke dragas af våra beslut, om, då vi i går med stor majoritet beviljade medel till statsbanornas fortsättning, vi i dag afslå allt understöd till enskilda jernvägar. Men äro vi verkligen beredde att uttala en sådan mening? Är det ens någon betydlig minoritets verkliga mening på detta rum? Jag för min del tviflar derpå. Otvifvelaktigt måste det för jernvägarnes administration i det hela, för trafikvilkorens jämförande, för jämförandet af verkningarne af olika taxor m. m. vara en stor fördel att icke allt blir på en hand, att icke allt är statsbanor, icke allt enskilda banor, utan att täflan får göra sig gällande, och mångsidig erfarenhet förvärfvas. Må vi därför icke genom att afslå denna punkt indirekt uttala den grundsatsen — jag upprepar det ännu en gång — att Första Kammaren icke vill hädanefter veta af annat än statsbanor.

En talare på jönköpingsbanken framkastade i går en anmärkning, som jag icke kan underlåta att upptaga till besvarande. Han sade, att det skulle vara en inkonsequens af Stats-Utskottet att här tillstyrka någonting på grund af enskilda motionärers framställning, då Stats-Utskottet eljest alltid med sådan förkärlek anför det skälet, att det icke kan tillstyrka beviljandet af det eller det, emedan det icke varit underkastadt Kongl. Maj:ts pröfning. Jag tager mig friheten att hänvisa den ärade talaren till den nu föredragna punkten, der det heter: »att med anledning af här ofvan omförmälda motioner Riksdagen måtte till låneunderstöd för enskilda jernvägar bevilja och ställa *till Kongl. Maj:ts disposition* ett extra anslag af 7,500,000 kronor» etc. Här är således icke fråga om att bevilja anslag direkt till enskilda jernvägar, utan i de punkter, der sådant varit ifrågasatt, har Stats-Utskottet tvärtom konsekvent följt sin princip och afstyrkt framställningarne om sådant understöd; men, märk väl, här stå orden »*till Kongl. Maj:ts disposition*», och Kongl. Maj:ts pröfning skall därför icke komma att uteblifva, innan penningarne utbetalas till bolagen.

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

Man har här, mine Herrar, talat så mycket om farorna af att bevilja detta understöd, man har till och med befarat att en »jernvägsfeber» skulle på nytt utbryta genom den nu föreslagna ringa summans anvisande. Jag skulle då, för att nyttja samma medicinska terminologi, snarare anse, att beviljandet hvart femte år af en så ringa summa mera träffande är att förlikna vid en vaccin mot denna åtkommas utbrytande på nytt: det är ett förebyggande af den häftiga sjukdomens utbrytande genom att framkalla ringa symptom af den samma.

Slutligen ber jag få säga, att jag tror, att, sedan dessa vilkor en gång blifvit fastställda, de nog komma att bibehållas oförändrade, och jag anser, att ensamt dessa vilkor kunna vara värda det anslag, som af Stats-Utskottet blifvit föreslaget, ty, mine Herrar, det är icke små förändringar, som vi här hafva föreslagit i de förut gällande vilkoren. I stället för att det förut var stadgad, att länen skulle utgöra två tredjedelar af anläggningskostnaden, har Utskottet nu ansett, att de böra bestämmas till högst hälften af denna kostnad; och i stället för att det förut var lemnadt derhän, på hvad sätt återstoden skulle anskaffas, är det nu föreslaget, att tillskott skall ske af »egna, ej upplånade medel» till minst hälften af den beräknade anläggningskostnaden. Äro icke dessa försigtighetsåtgärder, just ur synpunkten af farhågan för ett åter utbrytande för häftigt jernvägsbyggande, ensamt värda bifall till den föreslagna jämförelsevis ringa summan? Skulle det emellertid anses vara omöjligt att här i denna Kammare vinna bifall till den, som sagdt, efter mitt förmenande, i förhållande till ändamålet ganska ringa summa, som Stats-Utskottet föreslagit, och skulle det befinnas vara lättare att här erhålla bifall till samma summa, som i går beviljades i Andra Kammaren, så får jag säga, på samma sätt som en annan ledamot af Stats-Utskottet här har gjort, att jag för min del icke skall sätta mig deremot, ty det är blott en obetydlig skilnad, om vi här bevilja $7\frac{1}{2}$ millioner eller endast 5 millioner. Det vigtiga är, att principen om understöd till enskilda jernvägar ej förkastas.

På grund af hvad jag nu anført får jag emellertid yrka bifall till Stats-Utskottets förslag.

Herr Bäckström: Med nöje har jag lemnat min röst till norra stambanans fortsättande, emedan jag ansåg det vara rättvist och billigt, och med nöje vill jag lemna min röst till bifall till den punkt, som nu är i fråga, emedan jag anser det såsom affär fördelaktigt för staten att på detta sätt understödja de enskilda jernvägsanläggningarne. På statens kredit kan man få ett billigt kapital och derigenom gifva de enskilda jernvägarne ett kraftigt handtag. Det är visserligen sant, att ju mer man lånar, desto mer blir man skyldig, men är det verkligen så farligt att låna, när penningarne blifva använda uteslutande till produktiva ändamål? Jag anser för min del, att då ligger deri ingen fara. Det förefaller mig som om staten utan någon uppoffring och med föga risk på detta sätt kunde bidraga till landets kultivering och derigenom till välståndets och välmågans höjande. Emellertid är så mycket redan sagdt i denna sak, att jag för min del inskränker mig till att yrka bifall till den ifrågavarande punkten.

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

Herr Jöns Pehrsson: Med blicken fäst på dagens föredragningslista och sedan så mycket redan blifvit yttradt i denna fråga, bör man yttra sig kort nog, och jag skall icke heller länge upptaga Kammarens tid. Hvad den ifrågavarande saken beträffar, så kunde jag aldrig ana, då jag begärde ordet, att en sådan diskussion derom skulle uppstå. Detta visar emellertid, att frågan är af en särdeles ömtålig beskaffenhet. Det har gjorts försök i Sunnerbo härad att åstadkomma teckning till halfva beloppet af anläggningskostnaden för en jernväg derigenom, och Stats-Utskottet har tagit detta till mönster, men vi skola komma i håg huru denna teckning har tillkommit. Det har skett på grund af vår kommunala rösträtt, och en egendom, som jag har der i trakten, måste betala till denna jernväg mer än kronoutskylderna belöpa sig till. Jag yttrade i går afton, att jag i min närhet har en jernväg, som måhända är en af dem, som hafva största utsigterna för sig, nemligen jernvägen från Hessleholm till Landeryd, och jag skulle väl därför hafva skäl att yrka bifall till den ifrågavarande punkten, men jag anser, att det är en omöjlighet för denna fattiga ort att någonsin komma i delaktighet af det erbjudna statslånet, emedan det är för-enadt med allt för hårda vilkor, så att jag tror icke att det är mycket att tacka för. I andra rikare orter, der det finnes stora sessioner och större tillgång på kapital, kan man deremot möjligen finna det med sin fördel öfverensstämmande att på dessa vilkor upptaga statslån.

Andra Kammaren har nu beviljat 5 millioner. Det kunde kanske därför vara ett godt sätt att slita frågan, om äfven denna Kammare beslöte sig för att bevilja samma belopp, ty då sluppe vi gemensam omröstning om denna sak; men en annan sak är, ehuru jag icke hört någon talare som tänkt derpå, om icke stora skäl förefinnas, som tala för att vi icke skola splittra våra krafter utan söka att så fort som möjligt, till äfventyrs på tre år, fullborda Norrlandsbanan. Vi måste nemligen komma i håg, att vår jernvägsbyggadsstyrelse är den dyraste styrelse vårt land har, och det är därför nödvändigt att nu, när medel finnas, påskynda Norrlandsbanans fullbordande, ty jag tror, att den tiden snart kommer, då vi måste afstå från stambanebyggandet och skuldsättningen.

För min del får jag bekänna, att jag är mycket benägen för att afslå punkten, hufvudsakligen därför att vilkoren äro sådana, att de icke kunna antagas af en fattig ort. På samma sätt som om Riksdagen skulle säga till mig: du får icke börja på en industriel anläggning, förrän du visat dig sjelf ega halfva det erforderliga kapitalet, på samma sätt förbjuder nu Riksdagen de fattiga orterna att påbörja jernvägsanläggningar, innan de styrkt sig ega halfva anläggningskostnaden. Men då staten har förmånsrätt, om den lemnar halfva beloppet, så bör den väl icke lägga hinder i vägen, om ett bolag icke har egna penningar men kan skaffa sig kredit på andra håll. Hvad nu särskildt beträffar dessa enskilda jernvägar, så har jag förut sagt, att, efter hvad en blick på kartan visar, ingen jernväg i södra Sverige har en så bred landremsa som den föreslagna jernvägen från Hessleholm till Landeryd, och om de intressen, som vilja hafva en skjutsbana från Göteborg, förenade sig, och det rika Göteborg ville tänka

på att göra något för denna sak, så skulle denna bana hafva stora utsigter för sig.

Detta är afven ett skäl, hvarför jag för min del icke vill antaga de erbjudna penningarne. Jag yrkar fortfarande afslag på Utskottets förslag.

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

Friherre Hamilton: Det kan icke förvåna mig, att från de orter, som ännu äro i saknad af de hjälpmedel för kommunikationen, som jernvägarne lemna, anspråk framställas på statsbidrag till åstadkommande af dylika vägar, när man tror sig hafva förhoppning att dessa anspråk skola gillas; men det, som förvånar mig, är, att den goda gåfva, som människan har fått att kunna glömma sina sorger, bekymmer och motgångar, kan urarta till sådant lättsinne, att man ett par år efter de största finansiella olyckor, som på de senare årtiondena hem-sökt vårt land, helt och hållet glömt de sorgliga verkningarne deraf, hvilka i väsentlig grad framkallats af det öfverdrifna jernvägsbyggnadet i sammanhang med det på samma gång uppstående begäret att följa med sin tid, att rusa blindt fram i alla riktningar till en utveckling, som, huru berättigad den än må vara till sina grunder, dock slagit allt för mycket öfver.

Man talar om, att Riksdagen icke skall upphäfva sig till förmyndare för den enskilda verksamheten. Ja, det är sant, det bör den icke göra, men helt annat har det låtit för icke länge sedan. Jag har här på detta rum hört Riksdagen klandras därför, att den genom bidrag till enskilda jernvägar uppmuntrat deras anläggning i allt för stor skala. Jag har hört regeringen klandras därför, att den vid koncessioners medgifvande icke nog strängt granskat de förslag till jernvägar, som varit före. Jag har vidare hört och varit med om, att Riksdagen skulle vidtaga åtgärder, som jag i och för sig ogillar, men som jag biträdt för att hindra vida större olyckors inträffande, nemligen den så kallade statshjelpen till jernvägarne. Då skulle således staten vara förmyndare, men nu, då det gäller att söka förekomma ett återuppreparande af orsakerna till sådana olyckor, får man höra, att staten skall göra ingenting. Hvad de enskilda kunna göra och sjelfva åstadkomma med anlitan af sin enskilda kredit, tillkommer icke mig att bedöma, men att Riksdagen skall uppmuntra till ett fortgående på den bana, på hvilken vi nyss skördat så bittra frukter, det kan jag för min del icke vara med om. Nu äro såren läkta, säger man, och allting är åter godt och väl. Men hvad är det, som gör att vi äro i en så mycket bättre ställning nu än för två år sedan, eller äro vi verkligen nu i en bättre ställning?

Vi hafva i fjor haft god skörd, men vår jernindustris alster sakna afsättning annat än till ruinerande pris. Vår trävaruexport fortgår visserligen i stor skala, men jag tror att prisen äro långt ifrån tillfredsställande. Jag tror att, om någon samvetsgrant vill granska sin egen bouppteckning, han skall finna, att hans finansiella ställning är obetydligt bättre än för två år sedan och alldeles icke tål de rubbningar, som skulle uppstå, om vi nu fastläsa det för vår produktiva industriella verksamhet så väl behöfliga kapitalet och binda det i jernvägar, som icke kunna gifva ränta på det nedlagda kapitalet åt aktie-

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

egarne, åtminstone icke på lång tid. Jag förstår icke, huru man kan resonnera på det sättet, då man känner marken darra under sina fötter och då man måste medgifva, att om den krisen aflupit med så pass lindriga följder, som den gjort, det varit mer lycka än konst. Jag inskränker mig till att yrka afslag på Utskottets förslag.

Grefve Beck-Friis: Det är egentligen af två skäl jag vågar anhålla om bifall till Utskottets förslag. Det ena är det, att genom bifall till detsamma denna rusning till jernvägsbyggande, som under föregående år egt rum, skulle kunna förekommas. Om vi se på de siffror, som äro anförda i betänkandet, så framgår af dem, att omkring 190 millioner kronor hafva blifvit nedlagda i enskilda jernvägsföretag på de sista tio åren och af samma uppgifter finner man, att det ena året nedlades omkring 13 millioner, ett annat år höjdes summan till 44 millioner, men var förra året icke mer än omkring 2 millioner. Det är denna ojemnhet som jag tror mer än något annat bidrager till den misskredit, hvari vårt jernvägsbyggande kommit. Genom att bifalla den föreliggande frågan begränsas nu i viss mening det enskilda jernvägsbyggandet till 3 å 4 millioner om året. Denna jemnhet uppnås äfven, hvad statens jernvägsbyggnader angår, genom det beslut, som Kammarerna fattade i går. I stället för att 5 eller 7½ millioner skulle användas till statens jernvägsbyggnader, kom summan att inskränkas till 2 millioner kronor. Om denna punkt bifalles, kan man hoppas på ett jemnt och lugnt jernvägsbyggande, hvilket jag tror är en stor vinst; skulle den åter afslås, är fara värdt, att jernvägsbyggandet icke afstannar, ty det tror jag är omöjligt, men kommer att ske ryckvis och ojemnt. Det är således för den jemna och lugna fortgången af våra jernvägsbyggnader skäl att bifalla punkten. Men äfven för bolagen tror jag det kan vara skäl att bifalla den. Ty derigenom fastställes det sunda vilkor, som vid hvarje företag bör göra sig gällande, nemligen det, att ett bolag icke bör bygga jernväg förr, än det har de nödvändiga penningarne. Hade detta varit gällande förut, skulle vi icke hafva nödgats se, huru ett bolag företagit sig att bygga en jernväg om 12 millioner kronor och icke haft mer än 1 million, några andra bolag hafva icke egt en skilling, utan måst kasta sig i armarne på utländska entreprenörer, samt genom försäljning af aktier och obligationer till ruinerande pris bragt jernvägarne derhän, att de aldrig sedan kunnat repa sig. Detta tror jag förekommes äfven genom ett bifall till den föreliggande punkten, ty då kommer icke ett jernvägsföretag oftare till stånd, än då orten inser och förmår att genom uppoffring af halfva anläggningskostnaden bringa jernvägen till stånd. Det är på dessa båda skäl som jag anhåller om bifall till den föreliggande punkten.

Herr Wærn, Carl Fredrik: Jag lider för närvarande af en bröstsjukdom, som gör att jag egentligen icke borde yttra mig, och får utbedja mig Kammarernas öfverseende, derest min röst skulle ännu mindre än vanligt vara hörbar, men jag har blifvit uppkallad af en talare på gefleborgsbänken, som här, under ett i flera afseenden högst beaktansvärdt yttrande af den skildring utaf förhållandena, som han gjort, dra-

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

git slutsatser, hvilka stå i sådan strid med den erfarenhet jag har såsom industriidkare och äfven såsom embetsman, att jag anser mig vara pligtig att motsäga dem. Han berömde Stats-Utskottets förslag och sade sig äfven hafva varit färdig att, om icke andra skäl hade hindrat honom, ingå derpå, synnerligast af den anledning att Stats-Utskottet nu föreslagit, att icke något lån må beviljas enskilda jernvägar, som icke hafva halfva det erforderliga kapitalet tecknad i aktier. Men han ansåg, att detta mål möjligen kunde vinnas på ett annat och, efter hans åsigt, bättre sätt, nemligen derigenom, att Kongl. Maj:ts regering icke skulle gifva koncession åt något jernvägsbolag, som icke uppfylde nämnda vilkor, d. v. s. hade halfva anläggningskapitalet tecknad i aktier. Jag kan icke annat än på det högsta varna mot att Kongl. Maj:t skulle företaga sig något sådant. Det förefaller mig som ett förmynderskap och dertill som ett förmynderskap, hvilket är förenadt med stort ansvar. Om jag ser saken från olika synpunkter, så förefaller det mig i främsta rummet, att ingalunda någon säkerhet finnes att ett sådant vilkor vore i sig sjelft nyttigt. Det är, enligt mitt förmenande, bättre, att sådana jernvägar, som vi hafva äfven här i Sverige, hvilka lemna en utomordentlig hög inkomst, såsom t. ex. Marma—Sandarne och Gefle—Dala jernvägar, älfva anlagda, äfven om detta sker med ett aktiekapital, som endast uppgår till en tredjedel af det för anläggningen erforderliga belopp, än om anläggningar ske med ett för hela arbetets utförande tillräckligt och fullt inbetaldt aktiekapital, hvilkas afkastning blir obetydlig eller ingen. Jemfördt med jernvägens egen nytta och rentabilitet, är sättet för dess åstadkommande af mindre betydenhet. Jag beklagar vidare af innersta hjerta hvarje förlust, som i Sverige har hänt på olyckliga företag, men jag tillstår, att jag hellre ser den enskilde göra en förlust, än att staten påtager sig ett ansvar, som den icke kan fullgöra, hvartill kommer att ett sådant förmynderskap dock aldrig kan skydda den enskilde för förluster, för hvilka han tvärtom under ett ständigt förmynderskap är mera utsatt, i det att han aldrig vinner någon egen tillförlitlig erfarenhet och icke någonsin kommer att lita på sig sjelf. Denna erfarenhet är det allra nödvändigaste och kan icke ersättas genom något förmynderskap.

Slutligen anser jag härtill komma, att ett sådant förmynderskap äfven möjligen skulle i hög grad bidraga att stjelpa i stället för att hjälpa. Hvilka äro de, som lemna lån till jernvägsbolagen? I allmänhet är det leverantörer af skenor, lokomotiv och annan jernvägs-materiel af alla slag. De äro de villigaste att, emot det att de få beställningar på dessa varor, i betalning öfvertaga obligationer och göra det så mycket hellre, som de derigenom icke blott få sysselsättning för sina verkstäder, utan äfven i de flesta fall kunna under sådant förhållande betinga sig högre pris, än de som i den allmänna marknaden äro gängse. Nåväl, ett bolag bildar sig, men erhåller icke föreskrifven aktiekapital-teckning, och vänder sig till en sådan långgifvare, sägande, vi behöfva låna så och så många millioner för att vårt företag skall kunna komma till stånd och vi äro, derest ni kan lemna oss ett lån till samma belopp, villiga att hos er beställa hela vårt behof af jernvägsmateriel. Den tillfrågade, det vill säga tillverkaren och försäljaren af all den materiel som behöfves, gör då sina

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

beräkningar, granskar bolagets kalkyler öfver jernvägens inkomster och finner dem antagliga, betingar sig förmånliga pris för den materiel, som skall levereras och säger slutligen, »ja, jag kan lemna det, jag skall öfvertaga obligationerna till visst belopp.» »Ja — svara de lånesökande då — det är godt och väl. Men huru skola vi nu bära oss åt? Vår regering fordrar, att halfva det för jernvägsanläggningen behöfliga kapitalet skall vara tecknadt i aktier, och vi kunna visserligen nu få lån af Er men vi kunna icke skaffa så hög aktieteckning, som föreskrifves.» Leverantören gör sig underrättad om förhållandet, och då han finner att aktieteckningen uppgår till $\frac{1}{3}$ af det hela, men bör för att koncession skall erhållas uppgå till hälften, och att således blott $\frac{1}{6}$ af det hela behöfver ytterligare tecknas i aktier; svarar han: »den saken är lätt afhjelpat, jag är villig att lemna erforderligt belopp, men eftersom jag icke får obligationer för hela det belopp, jag skall lemna, utan nödgas taga preferens-aktier för en del deraf, så måste ni, med hänsyn till den större risk som jag härigenom löper, finna er i att betala ett med 20 procent förhöjdt pris på all den materiel, som jag skall lemna.» Sådana fall kunna ganska lätt inträffa, och jag öfverlemnar till Herrarnes bedömande, om det ifrågasatta koncessionsvilkoret skulle blifva nyttigt för blifvande jernvägsföretag. För min del tror jag det vara ganska farligt, om regeringen skulle påtaga sig ett dylikt förmynderskap.

Men om, såsom Stats-Utskottet har föreslagit, Kongl. Maj:t och Riksdagen säga, att lån lemnas, men lemnas endast under vilkor att halfva aktiekapitalet är tecknadt, då är dels kontrollen något större, att denna aktieteckning verkligen skett inom Sverige, och dels bolaget i följd af det utlofvade statsbidraget mera oberoende i sina affärsuppgörelser. Men hvilken fördel egentligen skulle vinnas dermed, lemnar jag derhän. Hvarföre jag är villig att biträda detta vilkor, är det, att, då man lemnar en mindre summa, derföre att man icke gerna ser, att allt för mycket jernvägar byggas, då är det ganska väl på sin plats att säga: »dem, som i så stor mån kunna hjälpa sig sjelfva, dem, vilja vi hjälpa». Det tyckes mig vara riktigt att i främsta rummet hjälpa dem, som hafva förmåga att till en viss gräns hjälpa sig sjelfva. Man har skäl att antaga, att den jernväg är nyttigare, der ett större antal aktietecknare finnes och ett större kapital kan erhållas. För min del har jag derför ingenting emot det föreslagna stadgandet utan anser det vara ganska nyttigt och vida bättre än att *såsom koncessionsvilkor* skulle förekomma, att halfva aktiekapitalet skall vara fulltecknadt.

Talaren slutade med att yrka afslag, derföre att han väl ansåg jernvägarne vara nyttiga, men fruktade att, efter de stora förluster landet lidit, det skulle vara farligt att ytterligare bortkasta penningar utan ränta på jernvägsbyggnader. Hvad angår, att vi skulle bortkasta våra penningar utan ränta, vill jag icke påstå, att icke många jernvägsanläggningar skett, hvilkas nytta möjligen varit ringa, men icke tror jag att vi få bedöma detta efter de resultat, som vi se på papperet och allra minst i det afseende som här är i fråga, eller att penningarne skulle vara bortkastade utan ränta. Under den tid, då olyckan med Motala—Mjölby-banan förekom, reste jag i den trakten

och talade med några industriidkare, som tillhörde detta bolag, och de försäkrade, att de på sina penningar hade ganska god ränta oaktadt tillskotten till banan. Orsaken härtill var nemligen den, att deras transporter blefvo så mycket lättare och billigare, att de på den varutrafik, som de hade, gjorde en vinst. Skall jag nu anse menligt för landet eller tro att det lider förluster, om en person får fulla 6 procent, eller kanske mera, på sina penningar genom en jernvägsanläggning, derföre att han får dem genom en besparing i kostnader och icke genom en direkt inkomst af ränta eller utdelning på aktier. Jag beklagar högeligen, när i ett sådant företag personer ingå, som icke kunna draga verklig nytta deraf, eller när jernvägsfebern griper omkring sig på sätt som skett. Men jag kan omöjligen anse, att de penningar, som blifvit nedlagda i Sveriges jernvägar utan att på papperet synas gifva någon ränta, blifvit bortkastade. Jag har sjelf gjort uppoffringar i den vägen och tecknat aktier till en jernväg utan att på mycket lång tid, kanske för alltid, kunna motse någon ränta på mina penningar, men de äro icke derföre bortkastade, ty genom denna jernväg blef det möjligt att få en annan anlagd, och denna har betydligt höjt värdet af en egendom, i hvilken jag har del. Det fins mångfaldiga sätt, hvarigenom man får sina penningar tillbaka, utan att det visar sig på papperet.

Jag kan vidare icke inse, att det skulle bli ett sådant ref om de i landet disponibla penningarne, som talaren förutsatte. Detta beror på penningetiderna, och de äro nu ganska gynsamma. Men det står i sammanhang med ett annat förhållande, som jag nu vill nämna.

Hvarför är man så angelägen att bygga jernvägar, när man sett sådana kriser, som den, hvilken vi nyligen genomlevvat, och till hvilken, bland annat, utan tvifvel äfven jernvägsanläggningarne varit en verkande orsak? Hafva de, som önska göra nya jernvägsanläggningar, icke kunnat göra samma iakttagelser, som vi kunna göra? Hafva de icke blifvit varnade af samma exempel? Hvarföre begära de då statens hjälp nu? Orsaken är denna, mine Herrar, att det är alldeles nödvändigt för dem, som icke redan hafva det, att få lättade transporter. Ty enda möjligheten till att kunna utvidga industrien och göra densamma lönande är mycket ofta att få lättade transporter. Det är vanligen detta, som är sjelfva hufvudvilkoret. Låt oss tänka oss tvenne industriidkare, med samma handtering och ungefär lika förvärfsvilkor uti ungefär lika förmånligt läge, uti hvilket förhållande den förändring inträffar, att den ene får en jernväg, hvarigenom han besparar sin frakt ganska betydligt. Om han haft tio mil att frakta sina varor, men nu på jernvägen får betala endast två femtedelar deraf, eller samma fraktkostnad, som han förut betalt för 4 mil, så inbespar han ju den fraktkostnad, som han förut haft för 6 mil. Hvad blir häraf följderna för hans konkurrent, som har samma rörelse och, innan jernvägen för den andre kom till stånd, haft samma vilkor för att rörelsen skulle vara lönande? Jo, för honom är förhållandet det, att han icke allenast icke fått en fördel, utan att han äfven blifvit tillbakaätt 6 mil. Han finner, när han skall sälja sina varor, att prisen rättat sig efter fraktkostnaden af blott 4 mil, emedan den förre industriidkaren är i stånd att sälja med beräkning af fraktkostnaden efter 4

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

mil. Den andre kommer derigenom verkligen i ett 6 mil sämre läge än det, i hvilket han förut varit. Man måste taga sådana förhållanden i betraktande och ingalunda finna det underligt, att industriidkare, som icke hafva några jernvägar, måste sträfva efter att få dem i den mån råd och lägenhet dertill finnes.

Men huru förhåller det sig med den omtalade omständigheten, att de penningar, som äro disponibla, nu borde användas icke till jernvägar, utan till industriella anläggningar? Jag kan icke se annat än att, om jag qvarhåller landet på den punkt, på hvilken det nu befinner sig, och icke gör något för förbättrade kommunikationsanstalter, der sådana icke finnas, der leder jag de disponibla rörelsekapitalen, som söka användning till industriella anläggningar, till en plats, der de kanske icke äro så förmånliga, som de skulle vara på en annan. Med afseende på det exempel jag nyss nämnde om de två industriidkarne, kan det ju hända, att den, som först fick jernväg, anser sig med fullt skäl böra uppdrifva och fördubbla sin rörelse, men att åter den andre, som ännu är i saknad af jernväg, har i stället vida större vattenfall, bättre tillgång till råämnen och dylikt. Han står visserligen nu 6 mil sämre, men när han en gång får en jernväg, kan det hända, att han blir i tillfälle att flerdubbla sin tillverkning och att han i sin tur kommer att göra den andre industriidkaren en för denne ruinerande konkurrens. Det kan då inträffa, att det varit icke blott för honom mera lönande, utan äfven för landet och till och med för hans konkurrent bättre, att denna jernvägsanläggning tidigare skett. Jag tror, att det är ganska farliga saker man inlåter sig på, när man af sådana generella resonementer, som här blifvit anförda, vill komma till praktiska slutsatser. Jag tror, att med den varning, som vi hafva fått af de svåra tiderna, med de penningförhållanden, som nu herska, med de allmänna förhållanden, som äro rådande i utlandet och äfven hos oss, nemligen att tiderna äro decideradt bättre, men en mångfald fabriker sakna syssel-sättning, hvarigenom en mängd artiklar, och icke minst sådana som jernvägarne behöfva, äro billigare än förut, och räntan derjemte är mycket låg, att, säger jag, det under sådana förhållanden nu är en ganska gynsam tid att bygga jernvägar, naturligtvis med förnuft och sans och icke med sådan feberaktig oro som förut. För min del tillstyrker jag bifall till Stats-Utskottets förslag, men sluter mig helst till den reservation, som Grefve Sparre bifogat.

Herr Samzelius: Den otålighet, som förmärktes under den siste talarens föredrag, inbjuder icke till långa tal. Jag skall icke besvara Kammaren med några sådana och jag skulle icke hafva begärt ordet, om den åsigt, som jag hyser i denna fråga, blifvit uttalad af någon föregående talare. Men då så icke skett, anser jag mig pligtig att för några få minuter upptaga Kammarens tid i denna särdeles vigtiga fråga. Jag brukar icke gerna yttra mig i frågor, der verkställigheten ankommer på den delegation af Riksdagen, nemligen fullmäktige i Riksgäldskontoret, hvartill jag har äran att räkna mig. Men då jag yttrar mig i denna fråga, vill jag, till undvikande af allt missförstånd, på förhand tillkännagifva, att jag icke gör det i egenskap af fullmäktig i Riksgäldskontoret. Ty Riksgäldskontoret är verkligen i

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

tillfälle att utföra hvilket beslut, som än må göra sig gällande hos Riksdagen, antingen det blir ett låneunderstöd på 5 eller $7\frac{1}{2}$ millioner. Skulle det också blifva inskränkt till intet, möter naturligtvis från Riksgäldskontorets sida än mindre något hinder för ett sådant besluts utförande. Statens kredit är höjd öfver allt tvifvel och på den kommer ingalunda att inverka, om beloppet skulle bestämmas till den ena eller den andra af de föreslagna summorna. Men jag tror icke, att de enskilde stå i samma lyckliga ställning. Jag har varit i tillfälle, såsom en af förvaltarne utaf jernvägshypoteksfonden, att taga någon närmare kännedom om, huru enskilda jernvägsbolag och penningeinträttningar befunnit sig, och jag har kommit till den åsigt, att man har nästan för mycket påskyndat jernvägsbyggandet och kastat sig in i det utan all besinning. »Svenska nationen är ett trögt folk fullt af hetsigheter». Hetsigheten tyckes hafva nått sin kulmination, och nu är man färdig att öfvergå till ren förslappning. Men det är icke heller normalt. Ty när man har fortsatt med en sak under en viss tid, kan man icke tvärt afbryta. Efter som vi här tala om jernvägsbyggnader, vill jag taga en bild derifrån. Ju starkare fart ett lokomotiv har, dess svårare är det att stoppa detsamma. Jag tror, att vi kommit in på det skedet af jernvägsbyggandet i vårt land, att en två stoppning skulle vara lika skadlig för vårt samhälle, som om man försökte att stoppa ett lokomotiv, som är i stark fart. Genom det beslut, som Riksdagens båda Kamrar samstämmigt fattade förliden gårdag i fråga om fortsättningen af statens jernvägsbyggnader, visade sig den uppfattningen vara rådande hos pluraliteten i båda Kamrarne, att man borde fortsätta, men fortsätta *varsamt*. I stället för att man förut byggt för 6 å 7 millioner kronor om året, så beslöt man att inskränka detta till 2 millioner, det är ungefär $\frac{1}{3}$. Jag har nu tänkt mig, att, i stället för att man förra gången beviljat såsom lånebidrag för byggande af enskilda jernvägar under en period af fem år ett belopp af 10 millioner kronor, man nu skulle kunna inskränka det, icke såsom här af flertalet har blifvit föreslaget till intet, utan till 5 millioner. Det är ett belopp, som redan af Andra Kammaren har blifvit beviljadt, och det skulle nu vara ett särdeles vackert prof på enstämmighet emellan de båda Kamrarne, om man, både i fråga om fortsättningen af statens jernvägsbyggnader och understöd åt de enskilda jernvägarne, kunde komma till samma beslut. Jag ställer mig obetingadt på deras sida, som yrka varsamhet i fortsättningen af jernvägsbyggnader, jag har till och med — det får jag bekänna — varit frestad att rösta för afslag på alltsammans. Men när jag tänkte på hvad som är klokt för det hela och för den politiska ställningen, så manade mig försigtigheten att icke uttala ett sådant yrkande. Om det också skulle lyckas att vid detta tillfälle få afslag på allt understöd för enskilda jernvägsbyggnader — jag antager att det skulle lyckas vid en gemensam votering — så varen öfvertygade, mine Herrar, att vid nästa riksdag eller vid riksdagen derefter dessa frågor skola komma igen med förnyad fart, och jag har märkt att ett par talare på vexiöbanken yrkat afslag, just för att man skulle kunna komma igen följande riksdag och då med så mycket större fart. Det förefaller mig icke vara välbetänkt, att då få jernvägsfrågor på dagordningen samtidigt med de andra, som

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

bekant, stora och ytterst viktiga frågorna, hvilka äfven komma att blifva föremål för afgörande, utan vi böra till dess hafva ren luft i det politiska lifvet och akta oss för att sådana frågor, som nu föreligga, möjligen kunna sammanbindas med andra. Jag ber de Herrar, som nu hafva yrkat afslag, att de må väl betänka sig, innan de drifva det till en gemensam votering. Ty jag är fullt öfvertygad om, att den varsamhet, som är rådande hos dem, och som jag för min del håller dem mycken räkning för, skall finna sig sviken under följande riksdagar på ett förskräckligt sätt. Man har sagt: hvarföre skola vi bry oss om och åtaga oss förmynderskapet öfver enskilda personer; om de vilja ruinera sig, hvad har staten med det att göra? Detta är den så kallade non-interventionsprincipen. Tillämpas denna princip fullständigt, skulle man dock äfven säga, att staten icke bör blanda sig i de enskildes affärer och allra minst, när de enskilda bolagen och vederbörande beklaga sig, att de stå på knäna; de enskilda må sköta sig huru de vilja. Men så gör icke staten, mine Herrar. Den gjorde det icke då inlösen för statens räkning af Hallsberg—Motala-banan beslöts. Den gjorde det ej då beslut fattades angående inrättande af jernvägs-hypoteksfonden. Den kommer sannolikt ej heller att göra det framdeles, om de enskilda jernvägsbolagens ställning skulle blifva så tryckt och äfventyrlig, att samfärdselns och det allmännas intresse hotas. De enskildas ruin, i synnerhet då det sker i större skala, blir ju statens ruin. När lemmarne lida, lider ju hela samhällskroppen. Man har trott sig finna en säkrare hållhake deruti, att regeringen skulle neka koncession och att de uppställda vilkoren äro så obilliga, att något bolag icke skulle begagna sig af dem. Det tror jag icke är förhållandet, att hvarken det ena eller det andra kommer att hindra, utan hvad regeringen beträffar, så är dess ställning här i landet sådan, att den icke gerna nekar koncession för enskilda jernvägar, när en ort intresserar sig derför och visar det i handling genom en aktieteckning. Hvad beträffar hårdheten i vilkoren, så äro de icke hårda. Om man jemför dem med de vilkor, som förut blifvit fastställda, så är det både lägre ränta och längre amorteringstid, fördelar, som bolagen sätta värde på, och som jag gerna vill att bolagen skola få, och hvarigenom staten icke behöfver göra några uppförfingar. Ty för närvarande är statens kredit sådan, att utan tvifvel medel kunna för ändamålet anskaffas, utan att staten lider någon förlust derpå. Men skall detta lyckliga förhållande fortfara, då är det nödvändigt, att jernvägsbyggandet skötes med sans och måtta, och att vi icke fortgå med den feberaktiga brådska, som hittills varit fallet. Jag skall icke tillägga mycket till hvad jag nu sagt. Jag tror att detta mitt uppträdande skall klandras af många, men då jag fått den hedern att intaga en plats i denna Kammare, så är jag skyldig att uttala mina åsigtter, och det utan afseende på, om den ena eller andra orten tycker annorlunda. Det har höjts klander mot en talare från geflebanken, att han haft mod att uppträda i strid mot ortens önskningsar. Detta visar en hög grad af pligtkänsla att våga säga ut sin öfvertygelse utan att vänta bifall, snarare tvärtom. Det är vid dylika tillfällen, som det är svårast att begära ordet. Jag anhåller hos Herr Talmannen om proposition på, att beloppet må nedsättas från 7½ millioner till 5 millioner kronor

att utgå med 1 million kronor om året, men för öfrigt enahanda vilkor, som Utskottet föreslagit.

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

Herr Reutersvärd: Jag är kallad att yttra några ord med anledning deraf att en föregående talare behagat vanställa mitt senaste yttrande. Han antydde, att jag skulle hafva sagt, att man genom jernvägsbyggande bortsopat hundratals millioner kronor i vårt land. Detta har jag aldrig sagt. Mitt yttrande var, att den senaste krisen bortsopat hundratals millioner kronor; och det yttrandet vidhåller jag fortfarande. Jag har icke sagt, att sjelfva jernvägsbyggandet uteslutande framkallade denna kris. Den framkallades mångenstädes genom en för högt uppdrifven industri och nya stora industriella anläggningar, hvilka uppstodo här och der, hvarest en jernväg skulle gå fram, men hvilka industriella anläggningar sedermera visade sig vara komplett misslyckade. Och följaktligen har jag rätt i mitt påstående, att den sista krisen — den må vara föranledd af hvilken orsak som helst — sopat med sig flera hundra millioner kronor.

Samme talare yttrade, att ingen af dem, som fått jernväg till sin ort, önskar att denna jernväg icke kommit till stånd. Jo, jag kan försäkra honom, att de äro många, som hysa en sådan önskan. Det finnes personer, som nedlagt snart sagdt mer än de ega i jernvägsföretag, personer, som i industriella företag, hvilka framkallats af jernvägarne, insatt sin enda sparpennning, men som sedan fått gå från hus och hem. Dessa prisa icke jernvägsbyggandet.

Samme talare ansåg, att man borde af politiska skäl och, om icke annat, för att undanröjda och för några år nedtysta anspråken på jernvägar gå in på hvad nu är föreslaget. Detta kan visserligen i och för sig vara ett skäl; men för mig har det icke någon betydelse. Det kan icke hända mig, att jag vare sig af rädsla eller af politiska skäl låter förmå mig att tillstyrka något, som jag anser onyttigt eller oklokt. Skulle man, för att inom Riksdagen nedtysta anspråk på nya jernvägsanläggningar, begagna sig af medel, hvarigenom man skulle framkalla en ny kris, så blefve detta sannerligen en dyrköpt tystnad.

Herr Friherre von Kræmer gjorde en konklusion, som får stå för hans räkning. Han påstod, att, om Första Kammaren afslår denna punkt, Kammaren derigenom förklarar, att den icke vill bygga annat än stambanor och sålunda uttalat sig emot nya enskilda jernvägsföretag i landet. Här har icke någon i Kammaren mig veterligen sagt sig vilja förhindra tillkomsten af nya enskilda jernvägar, men väl har man ansett, att man borde afbida en lämpligare tidpunkt. Och för min del har jag tillkännagifvit, att jag önskar, det många enskilda jernvägar ännu måtte komma till stånd i landet, men tillika har jag uttalat den åsigt, att Riksdagen icke bör på förhand likasom framtinga dylika företag, utan först låta intressenterna deri göra sin anmälan till Riksdagen i motionsväg samt derefter pröfva hvarje särskildt fall för sig.

Hvad den siste talaren föreslagit, eller att beloppet borde nedsättas från 7 1/2 millioner till 5 millioner kronor, så får jag förklara att det icke är summans belopp, som inverkat på mitt omdöme, utan det är sjelfva principen som jag motsätter mig. Lika gerna som jag kan vara

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

med om 5 millioner kronor kan jag lägga till ytterligare 2 1/2 millioner kronor. Det är, som sagdt är, sjelfva systemet, som jag vill motarbete; och derföre yrkar jag fortfarande afslag.

Herr Wallenberg: Det är sjelfva systemet, som jag *icke* vill motarbete; och derföre kommer jag att orda för bifall till förslaget.

Ehuru jag uppmärksamt följt gången af förhandlingarne i denna Kammare, har jag likväl icke hört, att någon hittills klart och tydligt fattat den egentliga skilnaden emellan Stats-Utskottets föreliggande förslag och andra dylika äldre förslag, genom hvilka framkallats mindre välbetänkta jernvägsföretag än dem, hvarom nu är fråga — företag, som, med andra ord, stå på alltför klena egna fötter. Jag har för många år sedan uttalat den grundsatsen, att icke något jernvägsbolag borde erhålla statsbidrag, som icke sjelf tillskjutit 50 procent af anläggningskostnaden. Nu ändtligen har den åsigten segrat; och det är glädjande att se, att åtminstone något af det, för hvilket man sträfvar, går framåt. Jag har äfven varit den förste att innerligt begära en lag om inteckning i jernväg. Nu hafva vi ändtligen fått en sådan lag. Det är just med hänsyn till dessa båda faktorer, som frågan ställer sig på en helt annan punkt nu än förut, då vi på lösa grunder utan hänsyn till, om ett företag kunde komma till stånd, beviljade medel till detsamma understödjande, angelägna som vi voro att forcera de enskilda jernvägsbyggnader, om hvilka jag nu till min ledsnad hör, att de af en och annan begrätas.

Nu talar man här om varsamhet och om den svenska trögheten o. s. v. Denna svenska tröghet brukar ofta slå öfver, så att man stryper, der man efteråt inser sig hafva bort hjelpa. Deri ligger största faran i det systemet. Ingen har något att anmärka mot det kända förhållande, att vi låna i utlandet eller hvar vi kunna, för att underlätta amorteringslånen på jordegendomar. Nåväl, detta är den sundaste af alla affärer. Och äfven om de obligationer, vi sålunda utgifva, skulle ännu i många år cirkulera i utlandet, innan de återkomma, är affären ändock sund och gagnelig för landets utveckling. Hvari ligger nu skilnaden, om man mot första inteckningen i en jernväg utlånar 50 procent af dess anläggningskostnad till dem, som icke kasta bort sina penningar, om de af egna besparingar tillskjuta de 50 procent, som återstå för banans byggande. Det är ju alldeles samma slag af affärer. Det är detta förhållande, som för mig ligger klart för ögonen; och jag kan icke inse, hvarföre man icke skulle vilja på detta sätt främja de enskilda jernvägsföretagen, öfvertygad som jag är, att icke någon insätter sina besparingar i ett företag, om han icke tror på dess framgång. Det är för öfrigt alldeles otänkbart, att ett jernvägsföretag skulle kunna komma till stånd allenast genom medel, upplånta ur allmänna marknaden; ty när staten har första inteckningen för 50 procent af jernvägens anläggningsvärde, lærer icke mången vilja lemna lån på återstoden. Det är visserligen möjligt, att aktierna kunna belånas; men detta kan likväl icke ske förr, än jernvägen visat sig gifva god afkastning. Men att intressenterna i ett jernvägsföretag skulle, sedan de erhållit halft lånet ur statens kassa, vara i stånd att upplåna den andra hälften på enskilda händer, är otänkbart.

Nu talar man om uppskof. Detta innebär, att vi skola uppskjuta vidare jernvägsföretag i landet under en tid, då arbetslönerna äro billiga och då jernvägar kunna byggas med måttlig kostnad. Följden af ett sådant uppskof är blott en ökad kostnad för jernvägsintressenterna, då de en gång skola utföra företaget; och denna ökade kostnad skulle tillskyndas dem genom Riksdagens beslut. Här har äfven talats om emigrationen. Om vi understödja dessa enskilda jernvägsföretag, så bereda vi derigenom på samma gång en mängd arbetare tillfälle till arbetsförtjenst och förmå dem att kvarstanna i landet. Det är, såsom Herrarne finna, många skäl, som tala för saken. Och inom denna Kammare finnas personer, som till och med anse att staten icke går långt nog, om det nu föreliggande förslaget antages, utan att den bör lemna understöd till två tredjedelar af anläggningskostnaden och ikläda sig större risk, än Utskottet ifrågasatt. Andra åter från orter, som redan fått jernvägar, anse, att man icke bör gå längre utan stanna vid de jernvägsanläggningar, som redan finnas. När man väl har allt, hvad man behöfver i afseende å lätta kommunikationer, tänker man naturligtvis icke på förhållandena i andra orter, som äro i saknad af dessa fördelar. Följden af att icke nu vilja främja en sund utveckling af vårt kommunikationsväsende blifver ingen annan än den, att denna angelägenhet råkar i händerna på främmande entreprenörer och bolag. Ty icke kan man gerna föreställa sig, att många orter i vårt land äro så kapitalstarka, att de kunna tillskjuta hela anläggningskostnaden å en jernväg, och skola de sjelfva anskaffa de nödiga medlen genom upplåning i utlandet, kan det hända, att de blifva så betungade, att de aldrig komma på rätt köl. Om man nu nekar all medverkan från statens sida, derför att det skulle gifva anledning till öfverspekulation, så lemnar man derigenom ett nytt bevis på sanningen af hvad alla länders ekonomiska historia lärer, eller att, så snart en öfverspekulation egt rum, stryparne sticka fram sina hufvuden och säga: »Nu skall man ingenting göra, nu skall man ligga stilla och vänta!» På hvad manne? Jo derpå, att ställningen skall blifva så tryckt, att man måste begära statens hjälp under hvilken form som helst. Detta är detsamma som att bota ett ondt med något, som är en half gång värre. Något sådant vill jag icke vara med om. Då jag vågar påstå, att ytterst få om ens någon af Kammarens ledamöter hafva varit i tillfälle att se både olägenheterna och farorna af hvad som timat i högre grad än jag, kan jag också på grund af denna min erfarenhet tryggt försäkra, att det icke är sant, att vi nu äro stadda i någon svindel. Tvärtom är det med den allra största varsamhet, som man nu går till väga i affärer; och kanske ådagalägger man härvid mera försigtighet, än som kan behöfvas. Och det finnes icke anledning att tro, att, om Riksdagen afsätter ett par millioner mer eller mindre för ifrågavarande ändamål, deraf kommer att uppstå någon vild spekulationslusta i jernvägsföretag. Jag hyser den förhoppning, att Första Kammaren icke må af någon klingande vältalighet låta öfvertyga sig om, att man bör förkasta detta Stats-Utskottets mest välbetänkta förslag, hvilket, om det i stället bifalles, kommer att främja vårt kommunikationsväsende, utan att statskassan dervid löper den ringaste risk. Jag anhåller om bifall till Utskottets förslag.

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

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

Herr Stjernspetz: Icke blott den siste talaren utan äfven flere föregående hafva velat låta påskina, att de, som yrka afslag på Utskottets förslag, skulle vara verkliga fiender till enskilda jernvägars anläggande i Sverige samt vilja strypa eller förhindra deras tillkomst. Motståndarne till Utskottets förslag hafva alls icke yttrat något sådant. För min del får jag förklara, att jag alltid hoppas få vara en varm förespråkare af alla nyttiga och behöfliga jernvägar; och jag är öfvertygad, att det icke finnes någon enda ledamot i denna Kammare, som icke inser deras stora nytta. Hela detta tal om jernvägars allmänna nytta, som ingen bestridt, anser jag derföre icke blott vara alldeles onödigt, utan äfven ett sätt att leda diskussionen ifrån det verkliga ämnet, hvilket rör sig omkring tidpunkten och sättet för jernvägarnes understödjande. De, som yrka afslag å Utskottets förslag, göra det derföre, att de anse tidpunkten icke nu vara lämplig och icke heller kunna gilla detta sätt att kasta ut lockbeten, om hvilka en mängd omogna jernvägsförslag sedan skola löpa kapp, hvarvid det kommer att bero af slumpen, hvilka som skola komma i åtnjutande af det erbjudna understödet. Jag vill härmed icke uttala något misstroende mot regeringen eller något tvifvel om dess förmåga att pröfva inkommande förslag. Tvärtom hyser jag i det afseendet det största förtroende. Men jag vill erinra om en föregående talares yttrande, att han ville se den regering i Sverige, som, då ett bolag fullgjort de föreskrifter, som Riksdagen stipulerat, *skulle kunna* afslå koncession på dess jernvägsanläggning eller neka det understöd af statsmedlen. Detta hans yttrande ökar sannerligen icke min benägenhet, om jag hade någon sådan, för Utskottets förslag.

En talare från Kronobergs län påstod med anledning af mitt yttrande om den ifrågasatta jernvägen från Kongsvinger genom Dalarne, att jag ville låta skogarne i Norrland ruttna ned. Detta är alldeles origtigt. Jag är den allra varmaste vän af en fullkomligt fri skogsafverkning. Jag vill icke den ringaste inskränkning i detta fall. Men jag ber att få fästa Kammarens uppmärksamhet på ett förhållande, som nära sammanhänger härmed. Vi hafva i flera år haft att kämpa med öfverproduktion i trävarumarknaden. Detta är en allmänt känd sak; och senast i går hade vi bekräftelse derpå, då vi fingo emottaga en Kongl. proposition om 10 års förlängning af fonden till understöd för sågverksegare. Denna fond är tillkommen för att i någon mån minska följderna af öfverproduktionen och kunna hålla prisen något uppe på våra trävaror. När nu staten behöfver understödja sågverksegarne i anledning af en *redan befintlig* öfverproduktion — kan det *då* vara lämpligt, att staten på samma gång skall understödja ett jernvägsföretag, som just afser att i *hög grad* ytterligare öka denna öfverproduktion? Kan det vara skäl uti att svenska statsverket understödjer ett företag, som nästan uteslutande kommer ett annat lands handel och näringar till godo, under det att detsamma utsinar källan till vårt eget lands välförstånd? De trakter, som Kongsvingerbanan skulle genomgå, bestå af berg, mossar och de allra magraste sandmoar, utan förmåga af någon nämnvärd odling. Det är sålunda ensamt skogen, som man vill åt. Är det skäl uti att låta utlänningar sköfva denna? I något annat land än Sverige skulle ett dylikt förslag aldrig kunna hafva sett ljuset!

I lika hög grad som jag ogillar Kongsvingerbanan, i lika hög grad vill jag skänka mitt gillande åt de jernvägsförslag, som till utgångspunkter hafva de redan byggda *svenska* jernvägarne eller hamnplatserna vid Bottenhafvet och som söka sig upp åt norra Vermland, Dalarne eller Herjedalen, för att småningom, i förhållande till världsmarknadens ställning, afhemta dessa traktens skogsprodukter och föra dem till den *svenska* kusten och till våra egna jernvägar.

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

En ärad talare i går förklarade, att en jernförelse mellan folk-mängden och antalet jernvägsmil i ett land icke kunde tjena till *någon* ledning eller upplysning. Jag får härtill svara att ytterst är det väl just antalet hufvud och armar, eller med andra ord den tillgängliga arbetskraften, som åstadkommer produktionen, hvilken återigen skall *mata* våra jernvägar. Då dessa arbetskrafter i vårt land äro temligen begränsade i förhållande till landets utsträckning, måste man tillse, att våra jernvägar ställas i ett rätt förhållande till dem, så att dessa förmå åstadkomma den produktion, som jernvägarne för sitt bestånd behöfva. En gräns finnes sålunda i detta hänseende och mig synes, att vi, synnerligast i jernförelse med andra länder, äro denna gräns ganska nära.

Här hafva många talare yttrat sig om de vilkor, Stats-Utskottet vid denna punkt uppställt. Jag erkänner villigt, att jag är Utskottet tacksam för dessa skärpta bestämmelser; men får dock förklara, att min tacksamhet icke är så stor, att jag, i likhet med en talare på stockholmsbänken, skulle ensamt för dessa vilkors skull gifva mitt bifall till Utskottets förslag. Jag befarar likväl, att dessa vilkor icke äro omöjliga att kringgå och att uti dem kan på laglig väg göras en eller annan väsentlig modifikation eller, med ett ord, att de icke äro så fastnitade, att de icke kunna rubbas.

En talare påminde mig om att vi icke sitta här endast såsom representanter för särskilda orter, utan äfven för hela landet. Ja, detta är äfven min tanke; och just derföre bidrog jag i går med min röst till norrländska stambanans fortsättning. Men af precis samma skäl yrkar jag i dag afslag å Stats-Utskottets föreliggande förslag, som upp-tager en stor summa för små ändamål af uteslutande lokala intressen.

Flere talare hafva rent af sökt skrämma Kammarens ledamöter till att antaga Utskottets föreliggande förslag, genom att framhålla den vilda jernvägsflod, som för några år sedan oemotståndlig störtade fram och bröt alla motståndets dammar m. m. och hvarigenom Riksdagen, senast 1876, måste anslå tio millioner till enskilda jernvägar. Jag vill härvid fästa uppmärksamheten på, att affärsställningen är sådan, att de föreslagna sju och en half millionerna nu äro *relativt* en mycket större summa än hvad de tio voro då. Och huru är det med floden? Af den är jag ej i stånd att se det ringaste spår. Vi äro tillräckligt brända på fingrarna för att en ny sådan skulle så snart uppstå. Men af blotta skrämselfen för några mindre allvarligt menade motioner tyckes man verkligen, om möjligt är, nu vilja framkalla en sådan, genom att i otid öppna alla dammarne. För öfrigt är vårt jernvägs-nät redan så utveckladt, att någon dylik flod hädanefter icke är att befara.

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

En talare sökte gendrifva min antydning att Stats-Utskottet handlat inkonsekvent med sitt förslag till jernvägars understödjande. Ja, kan det verkligen vara i konsekvens med Utskottets åligganden att, som här, bevilja medel till okända och outhärdliga jernvägsprojekt? Kan det vara någon konsekvens uti att *först* bevilja medel och *sedan* låta regeringen pröfva ändamålen med deras användande, då det rör så betydliga summor och, som jag sökt visa, högst viktiga statens intressen?

Skulle så illa vara att Stats-Utskottets förslag i någon mån vunnit Riksdagens bifall, vill jag dock hoppas att regeringen kraftigt begagnar sin pröfningsrätt och icke beviljar några af statens medel till sådana jernvägsanläggningar, som kunna skada våra egna industrier och nyss byggda jernvägar, samt att allra minst på dessas bekostnad gynna utländingars intressen.

Jag yrkar afslag å den föredragna punkten.

Talrika rop hördes nu på proposition.

Herr Olsson, Peter: Med fäst afseende på det myckna, som blifvit taladt i denna fråga, äfvensom på den långt framskridna tiden, skulle jag icke hafva begärt ordet vid denna punkt, om icke här blifvit uppställda satsar, som vid ett närmare skärskådande blifva svåra att försvara. Man har här sagt, att vi hafva haft svåra kriser och att det varit mera lycka än konst att vi på ett så helskinnadt sätt kommit från dem. Man har vidare såsom anledning till dessa krisers uppkomst uppgifvit det öfverdrifna jernvägsbyggandet jemte deraf framkallad öfverspekulation. Man har talat om försigtighet, då det nu gäller att besluta ytterligare anslag för enskilda jernvägars understödjande. Enligt min uppfattning torde så väl denna öfverspekulation som den försigtighet, hvarom jag nyss nämnde, hafva sitt berättigande och böra tagas i öfvervägande, så att, när man står färdig att fatta ett nytt beslut i detta hänseende, man kan taga nödig hänsyn till dessa förhållanden. Men, mine Herrar, om man härvid drager sådana slutsatser, som att denna öfverspekulation vore enda orsaken till den kris, som man fruktar och som man enligt min uppfattning beskrifvit på ett sätt, som icke kan vara öfverensstämmande med verkliga förhållandet, så tror jag att man begår ett misstag. Jag vågar uttala den förmodan, att en hvar, som närmare känner till förhållandena, ganska väl vet — om han eljest vill veta det — att de förlägenheter i finansiellt afseende, som under de senare åren uppstått, härrört icke endast deraf, att man byggt för många jernvägar, utan äfven af många andra omständigheter, för hvilka jernvägsbyggandet är mer eller mindre främmande. Hvar och en vet ganska väl, att det icke är det svenska jernvägsbyggandet såsom sådant, som bildat dessa förlägenheter; utan att orsaken dertill varit det sätt, på hvilket man skaffat sig de kapital, som ansågos erforderliga för jernvägarnes anläggande, och de följder, som uppstått genom upplåningssättet och de transaktioner, på hvilka enskilda bolag inlåtit sig för att få detta kapital. Men om man icke endast vill fästa afseende härpå, utan derjemte tänka sig föregående kriser, hvilka enligt min åsigt varit af vida svårare beskaf-

fenhet, såsom t. ex. krisen 1857, så frågar jag: hade vi då enskilda jernvägar? Var det då öfverspekulation i jernvägs-papper eller obligationer? Vi kände då knappast till dessa jernvägar, och ändock hade vi då en kris af svåraste beskaffenhet? Om man derjemte tager hänsyn till industriella förhållanden, till de många industriella företag, som under senare år etablerats, utan att man dertill disponerat tillräckligt kapital eller ens den sakkännedom, som erfordras, för att dylika företag skola lemna tillfredsställande resultat; kan man då säga, att denna sista kris framkallades blott af öfverspekulation i jernvägsbyggande? Jag tror det icke.

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

Man har vidare sagt, att användandet af penningar för byggande af enskilda jernvägar vore detsamma som penningarnes bortkastande; att man derigenom blottstälde sig för skulder, dem man icke kunde betala, och kastade sig in i företag, som icke lemnade någon afkastning. Det är dock redan af flere talare framhållet, att det icke är blott den direkta afkastningen af jernvägarne, utan äfven den indirekta fördelen, som utan tvifvel här måste tagas i betraktande. Kastar jag verkligen sådana penningar i sjön, för hvilka jag bygger enskilda jernvägar? Stanna icke dessa penningar åtminstone till den allra största delen inom landet? Lemnar jag icke derigenom tillfälle åt än den ena, än den andra industriidkaren att tillverka arbeten, hvilka komma landet till godo? Kommer icke den daglön, som erlägges vid byggandet af dessa enskilda jernvägar, likaledes landet till godo? Kastade jag dervid bort penningar, så var det väl i alla fall icke andra än dem, som användes för inköp utom landet af materiel i och för dessa jernvägar, i fall jag vill påstå att detta vore ett bortkastande af penningar. Jag tror således att, om man å ena sidan talat om försigtighet, som i och för sig är mycket lofvärd, man å andra sidan dragit slutsatser, som vid en närmare undersökning befinnas icke hålla stånd.

Hvad skulle följden blifva, om Stats-Utskottets förslag nu bifölles? Följden skulle blifva den, att det lemnades tillfälle för enskilda bolag att erhålla lån, på hvilka staten enligt min öfvertygelse icke bör lida någon förlust. Vidare skulle sådana enskilda jernvägsbolag, som hvilade på sunda och rigtiga grunder och som disponerade öfver medel, tillräckliga att jemte de erhållna lånen bringa jernvägar till stånd, derigenom bidra till landets utveckling i alla delar. Och dessutom skulle man härigenom afhållas från det, som visat sig vara ganska vanskligt, nemligen att lemna sig i enskilda penningeanstalters händer och på ett för jernvägsbolagen onaturligt sätt skaffa medel från utlandet. Det är detta, som kan undvikas, om man bifaller Stats-Utskottets förslag. Och man må vara huru försigtig som helst i ekonomiska och finansiella frågor, så är det min uppfattning, att just denna försigtighet, denna varsamhet, som bör iakttagas, utgör det kraftigaste bevis för, att man bör slå in på den väg, Utskottet föreslagit, nemligen att nedsätta beloppet af låneunderstödet till halfva anläggningskostnaden samt i öfrigt fasthålla vid de vilkor, Utskottet ansett vara skärpta, men som dock icke omöjliggöra byggandet af enskilda jernvägar, på sätt omständigheterna kunna påkalla.

Det är blott dessa allmänna åsichter jag velat uttala, på det att man icke må skrifva på de enskilda jernvägsanläggningarnes räkning

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

något annat, än som är med verkliga förhållandet öfverensstämmande. Och för min del tror jag, att det kan vara mycket välbetänkt, att man bibehåller summan vid det belopp Stats-Utskottet föreslagit, helst som jag deraf icke kan förutse någon olägenhet eller förlust för statskassan. Jag yrkar bifall till Utskottets förslag.

Sedan öfverläggningen förklarats härmed slutad, yttrade Herr Grefven och Talmannen, att derunder yrkats dels bifall till Utskottets förvarande hemställan i punkten VI a) första stycket, dels af Herr *Samzelius* bifall till Utskottets hemställan med utbytande ej mindre af summan 7,500,000 kronor mot 5,000,000 kronor, än äfven af beloppet 1,500,000 kronor mot 1,000,000 kronor, dels slutligen afslag å Utskottets hemställan.

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

Flere ledamöter begärde votering, i anledningen hvaraf och sedan till kontraposition dervid antagits afslag å Utskottets ifrågavarande hemställan, uppsattes, justerades och anslogs en omröstningsproposition af följande lydelse:

Den, som bifaller Stats-Utskottets hemställan i Utlåtandet N:o 40 punkten VI) a) första stycket, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, afslås samma hemställan.

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

Ja—61;

Nej—46.

Momenten 1:o—6:o.

Biföllos.

Mom. 7:o.

Herr Ekman, Carl: I den nu föredragna 7:de punkten förekommer ett vilkor, att de jernvägsbolag, som skola kunna blifva delaktiga af lån ur den fond, som Riksdagen kan komma att till understöd åt enskilda jernvägar bevilja, skola underkasta sig en ovilkorlig skyldighet att, så vidt banan stöter till statens banor, ingå på samtrafik. I går afhandlades i denna Kammare frågan, huruvida det kunde vara lämpligt att uppställa såsom ett oeftergifligt vilkor för meddelande af understöd åt ett jernvägsbolag, att detta bolag skulle underkasta sig en så sträng bestämmelse; och i afseende på detta bolag, nemligen Halmstad—Nässjö jernvägsbolag, bestämdes, att detta vilkor skulle bortfalla. När nu fråga är om bolag, som man ännu icke vet, hvilka

de kunna blifva, så vill jag visserligen medgifva, att man kan finna mera skäl att göra sådana bestämmelser än i fråga om Halmstad—Nässjö-bolaget. Men i alla fall förmenar jag, att det är ett bra strängt vilkor, ty, om Kongl. Maj:t skulle finna det vara lämpligt att understödja med lån ett enskildt jernvägsbolag i en ort, der man temligen noga kan beräkna trafiken för denna jernväg och jernvägen aldrig kan genom antagande af samtrafiktaxa få någon ökad rörelse, så kan detta vilkor komma att leda derhän att bolaget för att blifva delaktigt af lån måste underkasta sig en taxa, som är lägre än den trafikanterna skulle vilja ingå på och som kanske skulle göra det omöjligt med den trafik som der kunde ega rum, att komma till sådana inkomster, att aktieegarne kunde erhålla någon utdelning på det af dem tillsläppta kapital.

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

Jag tror icke att jag behöfver yttra något vidare i denna fråga för att för Kammararens ledamöter göra det tydligt, att ett sådant förhållande vid vissa tillfällen skulle kunna inträffa, der det rent af blefve omöjligt för ett jernvägsbolag, som eljest kunde vara förtjent af understöd, att blifva delaktigt af lån ur denna fond, emedan bolaget icke kunde underkasta sig ett sådant vilkor. Jag tror äfven, att det är alldeles tillräckligt hvad som förut varit stadgad, att nemligen bolaget skall vara skyldigt att underkasta sig de bestämmelser Kongl. Maj:t kan finna godt föreskrifva. Med denna allmänna fullmakt, som Riksdagen har lemnat vid beviljandet af lån, eger ju Kongl. Maj:t att ingå i pröfning af alla de förhållanden, under hvilka bolaget är afsedt att arbeta, och kan, om det befinnes nödigt att underkasta bolaget bestämmelsen att ingå på samtrafiktaxa, göra det. Men i andra fall, der en sådan bestämmelse vore för bolaget för hårdt betungande, kunde Kongl. Maj:t befria bolaget från denna skyldighet. På nu anförda skäl får jag vördsamt anhålla, att den 7:de punkten måtte få följande lydelse:

»att hvarje jernvägsbolag, som erhållit statsunderstöd, skall vara skyldigt underkasta sig de bestämmelser, hvilka Kongl. Maj:t kan finna godt för bolaget föreskrifva.»

Grefve Sparre: Under öfverläggningen i går om vilkoren för anslaget till Halmstad—Nässjö-jernvägen tog jag mig friheten nämna, att jag inom Utskottet motsatt mig detta tillägg rörande samtrafik med statens jernvägar, derföre att jag ansåg det, ehuru oskadligt, likväl vara obehöfligt, emedan Kongl. Maj:t vid sanktion af hvarje ny taxa för enskilda jernvägar under sistförflutna höst föreskrifvit att bolaget skall, der Kongl. Maj:t finner så lämpligt, underkasta sig samtrafik. I de gamla bestämmelserna hette det att bolaget skulle underkasta sig de vilkor Kongl. Maj:t kunde finna lämpligt föreskrifva och till följd deraf har Kongl. Maj:t vid alla koncessioner förbehållit sig rätt att bestämma öfver bolagets taxa. Denna rätt har Kongl. Maj:t nu senast begagnat så som jag nyss nämnde. Men hvilken fara ligger väl uti att särskildt föreskrifva detta vilkor. Så vidt jag kan se, alldeles ingen. Deremot torde det vara en fördel att man redan från början framhåller för bolagen att, när de söka understöd, de måste underkasta sig denna samtrafik, som är af sådan vikt för ordnandet af jernvägs-trafiken i vårt land. Jag föreställer mig att Utskottet gjort rätt i att

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

göra detta tillägg i fråga om de nya jernvägar, som kunna erhålla understöd, och jag tror att man med fullt förtroende kan lita på att Kongl. Maj:t icke meddelar så stränga bestämmelser att bolagets ekonomiska existens äfventyras. Derfor har man garanti i det sätt, hvarpå Kongl. Maj:t hittills begagnat sin rätt att bestämma taxorna. Jag tror, såsom jag redan nämnt, att det ligger en fördel i att meddela denna särskilda föreskrift och yrkar därför bifall till Utskottets förslag.

Friherre von Kræmer: Det skulle vara ledsamt, om redan nu vid behandlingen af denna punkt den talare finge rätt, som i fråga om punkten a) yttrade farhågor huruvida de af Stats-Utskottet föreslagna vilkor verkligen kunde sägas innebära något lugnande, ity att han förutsåg att de skulle komma att ändras. Det vore ledsamt, om denna spådom redan nu skulle komma att slå in. Det var ett helt annat förhållande med Halmstad—Nässjöbanan, emedan, vid anläggandet af denna bana, man icke hade någon kännedom om detta nu föreslagna vilkor. Men här är fråga om nya banor, som veta att de få underkasta sig ett sådant vilkor. Jag vet därför icke något skäl att för dem taga bort det, och jag hemställer om det kan tjena till något att så göra? Det är nu föreslaget att bolaget skall underkasta sig »såväl de bestämmelser i fråga om samtrafik, hvilka Kongl. Maj:t kan finna godt för bolaget bestämma, som ock i öfrigt alla de vilkor och kontroller, som af Kongl. Maj:t pröfvas lämpliga och nödiga.» Förut var stadgadt att bolaget skulle underkasta sig alla de bestämmelser Kongl. Maj:t kunde finna godt att pålägga bolaget. Deri ligger ju äfven rätt för Kongl. Maj:t att meddela bestämmelser i fråga om samtrafik? Men hvarför då borttaga det lugnande, som kan ligga i det nu föreslagna särskilda omnämmandet af samtrafiken? Särskildt vill jag påpeka fördelen af att icke göra någon ändring i dessa vilkor, emedan det lätt kan hända att vid en gemensam votering Första Kammarens mening i fråga om punkten a) kan blifva segrande, men om man splittrar meningarne rörande vilkoren, kan det måhända inverka ofördelaktigt på sagda frågas utgång. Då det egentligen betyder detsamma, om detta vilkor står särskildt nämnt eller icke, är det ur synpunkten af att man icke bör jemka på dessa vilkor, vid hvilka man fäst vikt, som jag får anhålla om bifall till Stats-Utskottets förslag.

Herr Statsrådet Hederstierna: Jag kan icke tro att det vilkor, som Utskottet här föreslagit, har den vådliga betydelse, som den förste talaren velat gifva detsamma, då enligt förslaget åt Kongl. Maj:t öfverlåtes att bestämma om dess tillämpning. Kongl. Maj:t förbehåller sig redan nu vid hvarje koncessions meddelande rätt att bestämma taxa för det bolag, hvarför koncession lemnas, och då Kongl. Maj:t under förlidet är faststälde nya taxor för en mängd jernvägsbolag, hvilkas taxor med det året löpte till ända, infördes den bestämmelsen att taxan skulle gälla för 5 år, derest icke en samtrafiktaxa blefve under tiden antagen, i hvilket fall bolaget skulle underkasta sig densamma, om Kongl. Maj:t så beslutade. Det af Utskottet föreslagna vilkor är således redan af Kongl. Maj:t infördt. Då jag nu meddelat Kammarerna denna upplysning, anser jag mig böra tillägga att det är all anledning

antaga, att Kongl. Maj:t icke kommer att bruka denna sig förbehållna rätt mot ett bolags bestridande annat än då det kan visas att trafik-taxan kan tillämpas utan nämnvärd förlust för det enskilda bolaget.

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

Efter härmed slutad öfverläggning yttrade Herr Grefven och Tal-
mannen, att derunder yrkats dels bifall till momentet, dels ock af Herr
Ekman, Carl, bifall till momentet med uteslutande af orden: »i fråga
om samtrafik»; hvarefter propositioner gjordes på dessa yrkanden, och
förklarades propositionen på bifall till momentet vara med öfvervägande
ja besvarad.

Mom. 8.

Bifölls.

Afdelningen b.

Bifölls.

7:de punkten.

Bifölls.

8:de punkten.

Lades till handlingarna.

Föredrogs å nyo och biföllos Stats-Utskottets den 19 och 22
innevarande Mars bordlagda Utlåtanden:

N:o 30, i anledning af väckt motion om ändring i Kongl. kungö-
relsen den 24 Maj 1878 angående öfverlåtelse af åbo- och skatterätt
till under bruk skatteköpta hemman; samt

N:o 31, i anledning af väckta motioner om bestämmande af viss
grund för beräkningen af köpeskillingen vid skatteköp af Visingsö
skolegodshemman.

Föredrogs å nyo Stats-Utskottets den 19 och 22 i denna månad
bordlagda Utlåtande N:o 32, i anledning af väckt motion om anslående
af en del utaf behållna inkomsten från de ecklesiastika boställsskogarne
till det pastorat, hvarinom sådana skogar äro belägna.

*Fråga om an-
slående af en
del utaf inkom-
sten från de
ecklesiastika
boställsskogar-
ne till det pa-
storat, hvar-
inom de äro
belägna.*

Herr Jöns Pehrsson: Jag skall icke här besvära Kammaren
med ett yttrande i afsigt att vinna ändring i detta Stats-Utskottets
förslag, men jag finner den motivering, Utskottet begagnat, rätt egen-
domlig. Motionären har begärt ändring i nu gällande stadganden uti
ifrågavarande hänseende. Det säger Utskottet icke något emot, utan
blott att dessa stadganden finnas, men icke, att det går an att ändra
dem. Det vissa är, att när dessa lagar stiftades, begingo regeringen och
Riksdagen ett stort våld mot vissa kommuner i Sverige. Vi måste
tänka, att på somliga orter i landet växer hufvudsakligen skog på
pastorsboställena, men på andra orter hufvudsakligen säd. Det har

Fråga om anslående af en del utaf inkomsten från de ekklesiastiska boställsskogarne till det pastorat, hvarin om de äro belägna.
(Forts.)

icke fallit staten in att taga något från dessa pastorsboställen på de rika orterna, utan der får pastorn behålla det; men i orter, der det finnes skog, får han icke begagna sig af hvad bostället gifver. Är detta rättvist? Jag finner att motionen är af rättvisa påkallad i det afseende, att det borde ske någon ändring i de stadganden i detta ämne, som af en eller annan orsak tillkommit och icke kunna vara rättvisa, men jag gör icke något yrkande om ändring.

Herr Montgomery-Cederhielm: Då icke något yrkande blifvit framställt, vill jag endast nämna, att liksom en auktoritet kan fela, liksom den enskilda och alla menliga korporationer kunna fela, så kan man tänka sig, att Kongl. Maj:t och Riksdagen kunnat fela, så att i den lagstiftning, som åberopats, icke skett församlingarne full rättvisa; men då hade det ålegat motionären att på något sätt framhålla skäl för sin åsigt i det fallet, i stället för att blott resonnera, huru sannolikt kyrkans gods i tidernas längd tillkommit genom gåfvor. Att kyrkan icke fått behålla sin egendom, derom har man icke lemnat den ringaste utredning. Förvaltningen af skogar, som höra till pastorsboställen, har tillkommit på grund af Riksdagens och Kongl. Maj:ts beslut, och den har blifvit ordnad genom 1866 års förordning och genom hvad som stadgats i förordningen om presterskapets lönevillkor, och man kan icke begära, att Utskottet skall tillstyrka en förändring i en lagstiftning, då icke något skäl för en sådan förändring blifvit framställt.

Öfverläggningen var härmed slutad, och utlåtandet bifölls.

Föredrogos å nyo och biföllos Stats-Utskottets den 19 och 22 innevarande Mars bordlagda Utlåtanden:

N:o 33, i anledning af så väl en af Kongl. Maj:t afgifven nådig proposition som ock enskilda motionärers framställningar i fråga om eftergift af kronans rätt till danaarf; samt

N:o 34, i anledning af väckt motion angående eftergift af kronans rätt till vissa uppgifna fastighetslotter af krononatur.

Justerades ett protokollsutdrag för gårdagen och denna dag samt tre protokollsutdrag för innevarande dag.

På framställning af Herr Grefven och Talmannen beslöts, att de under detta sammanträde andra gången bordlagda ärendena skulle uppföras sist på föredragningslistan för nästa sammanträde.

Kammaren åtskildes kl. $\frac{3}{4}$ 3 e. m.

In fidem
A. von Krusenstjerna.