

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1882. Andra Kammaren. N:o 44.

Lördagen den 29 April.

Kl. 7 e. m.

§ 1.

Fortsattes den i förmiddagssammanträdet började öfverläggningen angående punkten 5 mom. a) uti Stats-Utskottets Utlåtande N:o 42, i anledning af väckta förslag dels om jernvägsbyggnader för statens räkning, dels om inköp af enskilda banor, dels om undersökningar rörande ifrågasatta nya jernvägar och dels om anvisande af statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar.

*Angående
statslån för en
jernväg från
Skåne genom
Halland till
Göteborg.
(Forts.)*

Ordet lemnades, enligt förut skedd anteckning, till

Herr Ekenman, som anförde: Herr Talman! Mine Herrar! Den talare, som afslöt debatten på förmiddagen, yttrade dervid, att det var med sorgliga känslor han läst Utskottets betänkande rörande det nu föredragna momentet. Jag för min del får säga, att jag icke funnit Utskottets betänkande så sorgligt, och han må tillåta, att vi se saken från olika synpunkter. En annan talare yttrade, och det finner jag mera egendomligt, att alla möjliga grundsatser skulle blifva kullkastade genom bifall till Utskottets betänkande. Det var ett ganska starkt uttryck af den talaren. Åtminstone tror jag man har skäl att säga, att, när för åtskilliga år tillbaka Vexjö—Alfveta-banan erhöll understöd af allmänna medel, när det med andra ord var fråga om den stads intresse, som den ärade talaren här representerar, det var lyckligt för den, att vederbörande icke hade samma åsigt som talaren, att slik åtgärd skulle rubba viktiga grundsatser. Den jernvägen blef så rikligt tillgodosedd af staten, att jag betviflar, att någon enskild jernväg i Sverige åtnjutit så stora fördelar. Det synes mig under sådana förhållanden kunna sägas vara något förmätet att vilja betaga andras olika åsikter allt sken af berättigande genom att säga det Utskottets betänkande kullkastar alla möjliga grundsatser.

Jag skall genast säga att jag för min enskilda del finner ett lokalintresse för mig att bevaka i denna fråga, om nemligen banan, såsom

*Angående
statslån för en
jernväg från
Skåne genom
Halland till
Göteborg.
(Forts.)*

för närvarande synes vara meningen, med sin ena ändpunkt skulle stanna i Varberg. Jag tror dock icke att så blir förhållandet. Den varder nog utsträckt ända till Göteborg och blir då icke längre ett lokalintresse, utan ett stort intresse för flere orter. Ur allmängiltig synpunkt kommer saken dock derigenom ej att lida. Och för att redan på förhand taga bort den invändning, som kan göras mot mitt yttrande i detta hänseende, ber jag att få säga, ätt min uppfattning rörande lokalintresset är den, att jag icke vet några hinder för en representant att framhålla ett lokalintresse, ett ortintresse, dock icke så att det strider mot statens intresse. Men om det är förenligt med statens intresse, såsom jag vågar hoppas förhållandet är i denna fråga, bör det också, enligt min uppfattning, af representationen tillgodoses. När jag har en sådan uppfattning af denna fråga, vill jag något litet till närmare skärskådande upptaga en och annan af de anmärkningar, som under debatten gjorts mot förevarande förslag. Jag skall dervid så mycket som möjligt söka undvika att upprepa hvad som yttrats, och endast hålla mig till hvad jag anser mest viktigt.

En talare yttrade, att denna bana icke tillgodoser de strategiska förhållandena. Hade han stannat vid detta uttalande, skulle jag icke bytt ord med honom, ty jag får bekänna, att jag för min del förstår mig litet på strategi, under det att han tvefvelsutan i detta hänseende är insigtsfull nog för att kunna ur sådan synpunkt bedöma denna fråga; men han tillade: ty öfverbyggnaden är för svag. Genom detta tillägg till grund för sitt bedömande vågar jag mig gå in i strid med honom, ty då är frågan: är öfverbyggnaden för svag att på den kunna transportera krigsmateriel? Jag har någon insigt i det sätt, hvarpå man trafikerar jernvägar, och jag förstår lätt att, då man kan på smalspåriga banor med tre fots spårvidd transportera lokomotiv af flere hundra centners vikt, det icke kan vara omöjligt att derpå transportera kanoner med lavettage, hvilka i allmänhet väga mycket mindre.

Men det går för sig att, på sätt som skett å jernvägen Pålshoda — Finspong, aptera särskilda vagnar för det tyngre godset. Konsten är blott att bereda ett utsträckt underlag för hvad som skall transporteras, d. v. s. fördela tyngden på större yta. Detta är en känd sak för alla, som trafikera jernvägar. Om man åter ur strategisk synpunkt skulle fordra, att denna jernväg skulle kunna med samma skyndsamhet och lätthet som statens banor trafikeras, kommer man åter in på en annan synpunkt för frågans bedömande, nemligen den, huruvida det bör anses såsom en skyldighet vid anläggandet af en enskild jernväg att konstruera denna så, att den tillgodoser icke blott jernvägsbolagets egna intressen och de intressen i öfrigt den har att förmedla, utan äfven statens intressen ur militärisk synpunkt. Fordrar staten något sådant, synes det mig äfven vara statens pligt att betala den högre kostnad, som härför kan krävas, och detta förhållande har också af motionärerna blifvit påpekadt. Jag tror derför att man vid frågans bedömande helt och hållet kan lemna å sida denna anmärkning om den ifrågavarande jernvägens brister ur strategisk synpunkt.

En annan anmärkning emot det föreliggande förslaget gick ut derpå, att denna jernväg skulle komma att framdragas längs kusten; den skulle, säger man, i sjötrafiken hafva en vådlig konkurrent, ja så vådlig, att den en viss del af året icke skulle hafva något att forsla, den kunde, med ett ord, icke bära sig med denna konkurrent vid sidan. Om denna förutsättning vore riktig, låge i denna anmärkning ett inkast, som vore af beskaffenhet att helt och hållet omindetgöra hela jernvägens byggnad. Men lyckligtvis är så icke förhållandet. Talet om denna konkurrens emellan jernväg och sjökommunikation till men för den förra är en gammal historia. Men den har af sakförhållandena blifvit så många gånger vederlagd, att jag knappt hade trott, att den vidare skulle återkomma. Vi behöfva blott betrakta förhållandena i utlandet för att finna, att der ganska ofta jernvägar äro anlagda utefter kusterna. Invänder man nu, att förhållandena i utlandet äro helt och hållet olika dem i vårt land, att der finnes en tätare folkmängd, en större rikedom och ytterligare andra olikheter, så ber jag att få erinra först och främst om jernvägen mellan Stockholm och Göteborg, som har att konkurrera med trafiken å Göta kanal. Då denna jernväg först anlades, anfördes ock såsom ett skäl mot densamma denna omständighet, hvilken dock då icke fick göra sig gällande, och jag tror icke heller, att detta tal nu har mycket mer att betyda. Den, som känner till denna farled utefter vestkusten, vet allt för väl, att denna farled är äfven under sommarmånaderna ganska svår att trafikera, och ej sällan händer att resande hellre fara landvägen med jernväg från Göteborg öfver Herrljunga och Borås söderut, än de utsätta sig för några timmars sjöresa emellan Göteborg och Varberg. Men jag får säga att, om jag också icke ansett detta nu omnämnda argument emot den föreslagna jernvägen för så särdeles farligt, har jag dock icke ogerna sett, att det blifvit framställt, ty det har det goda med sig, att det slår i hjel ett annat argument, som äfven blifvit med mycken styrka framhållet, nemligen den befarade konkurrensen med stambanan. Man har sagt, att det skulle vara i allra högsta måtto oklokt af staten att understödja ett enskildt företag, som komme att medföra minskning i statens inkomster af sina jernvägar. Är förhållandet sådant, att sjötrafiken drager till sig trafiken på Hallandsbanan, kan det naturligtvis icke blifva fråga om någon konkurrens emellan Hallandsbanan och stambanan, som redan har denna konkurrent i sjötrafiken emellan Göteborg och Helsingborg. Jag för min del delar för öfrigt icke, såsom ofvan antydes, denna uppfattning, att sjötrafiken skulle komma att menligt inverka på trafiken å den ifrågasatta Hallandsbanan.

Det har vidare blifvit yttradt, beträffande den beräknade kostnaden för denna jernväg, att frågan derutinnan icke är utredd, och man har anmärkt detta såsom ett fel hos förslaget. Jag skall bedja att få härom yttra några ord. Ett fel, som särskildt blifvit påvisadt, var nemligen att i anläggningskostnaden för denna jernväg icke var beräknad någon ersättning för hägnad. I detta afseende få vi erkänna, att åsigtarna kunna vara mycket delade. Mången anser, att det vore bättre, om jernvägarne i allmänhet icke vore försedda med hägnad;

*Angående
statslån för en
jernväg från
Skåne genom
Halland till
Göteborg.
(Forts.)*

Angående statslån för en jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

att det är en onödigt kostnad att besörja och underhålla denna dyrbara stängsel. För min del får jag säga, att jag af egen erfarenhet kommit till den åsigt, att hägnaden bör borttagas. Med hägnaden afser man naturligtvis att skydda banan för ohägn af kreatur. Om det vore möjligt att hålla bevakningen så fullständig, att kreaturen alls icke kunde intränga på banan, då vore hägnaden till nytta. Men sådant har ännu icke lyckats. Mot hösten i synnerhet höra vi årligen omtalas fall, då kreatur, som inkommit å jernvägarne, der blifvit dödade och stundom vållat urspåringar. Funnes det icke någon hägnad, såsom t. ex. är fallet i Amerika, kunde kreaturen löpa undan och sålunda lättare undkomma än nu är möjligt.

Så har anmärkts, att de antagliga trafikförhållandena vid den föreslagna jernvägen äro lemnade utan all utredning. Alldeles riktigt är väl icke detta påstående, men det ligger i sakens natur, att trafikuppgifter med afseende på en jernväg, som är föreslagen att byggas, äro af temligen oviss art. Någon full visshet i detta afseende kan svårligen på förhand erhållas, men denna bana kommer dock att förmedla trafiken emellan rika bygder; den kommer att framdragas genom en rik och bördig ort, och på densamma skola utmynna två af våra större enskilda jernvägar.

Det hufvudsakl emellertid, som jag anser för min del vara bestämmande i afseende på det beslut, som skall fattas i denna fråga, är att denna jernväg skulle förmedla och förkorta farleden mellan Göteborg och Skåne med ungefär hälften, samt att den i högst väsentlig mån förkortar förbindelsen mellan Norge och Skåne. Dessa omständigheter göra att man, såsom mig synes, icke kan anse denna jernväg såsom en lokalbana eller för ett ortsintresse, utan såsom en vigtig pulsåder i hela vårt lands kommunikationssystem. Denna jernvägsförbindelse skall utmynna vid den smalaste delen af Sundet och kommer att på det beqvämaste och under hvarje årstid säkraste sätt förmedla såväl person- som godstrafiken mellan hela vestra Sverige och Norge samt kontinenten. Detta är för mig en anledning att tro mig med fullt skäl kunna påstå, att denna jernväg afser stora statsintressen och att de män, som framkommit med denna motion, gifvit form åt en stor fosterländsk tanke.

På dessa grunder yrkar jag bifall till Stats-Utskottets förslag.

Herr Berg: En talare på hallandsbänken yttrade på förmiddagen, att denna fråga icke gäller något byråkratintresse, utan blott en enskild jernväg genom Halland. Jag förstår icke riktigt hvad han med detta sitt yttrande afsåg, om icke det att byråkratien — under hvilken benämning, enligt den terminologi, som inom denna Kammare gjort sig gällande, torde hänföras alla de embetsmän, hvilka icke obetingadt stält sig under landtmannapartiets fana — icke hade något att säga i denna sak, utan borde nöja sig med Stats-Utskottets förslag. Ur ren praktisk synpunkt kan man hafva fullkomligt rätt, ty det är gifvet att, sedan en fråga blifvit af majoriteten inom denna Kammare afgjord, tjenar ett yttrande från en ledamot af minoriteten icke till annat än att onödigtvis förlänga diskussionen och belasta pro-

tokollet. "Att tala är silfver, men tiga är guld", är en gammal österländsk klokhetsregel, och jag har verkligen hittills sökt att, så godt jag kannat, ställa mig denna regel till efterrättelse. Jag tror icke heller, att det i allmänhet kan läggas mig till last, att jag öfverflödigt och onödigtvis upptagit Kammarens tid i frågor, som jag ansett redan vara afgjorda. Men det gifves likväl tillfällen, då aktningen för mig sjelf bjuder att icke nöja mig med att blott lägga min röstsedel i urnan, utan att till protokollet angifva min åsigt, och just med afseende å det nyss anförda yttrandet af talaren på hallandsbänken i förening med några skäl, som från Stats-Utskottets sida framkommit, synes mig ett sådant fall nu föreliggande. Jag vill nemligen icke att min tystnad här skall betraktas såsom en omyndighetsförklaring eller såsom ett erkännande af att minoriteten i denna Kammare måste stillatigande underkasta sig hvad än majoriteten behagar dekretera.

Angående statslån för en jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

Då jag nu af sådan anledning ansett mig föranlåten att taga till ordet i denna fråga, ber jag först få tillkännagifva, att jag, hvad Halland beträffar, hyser för denna provins en lika varm sympati som för hvarje annan ort i mitt högt älskade fosterland och att jag för de män, hvilka framkommit med denna motion, har den största och sannaste högaktning, men detta innebär likväl icke för mig ett tillfyllestgörande skäl att bifalla hvarje förslag, som, under uppgift att vara till Hallands förmån, af dem må framställas. Jag har nemligen föreställt mig, att för denna, likasom för hvarje annan provins, Riksdagen lika väl som den enskilde representanten bör sättas i tillfälle att bedöma, huruvida det förslag, som framställts, är förtjent af understöd och, der ledning för omdömet i detta fall saknas, torde det kunna ursäktas äfven en byråkrat, om han icke obetingadt kan godkänna det väckta förslaget.

I fråga om understöd åt enskilda jernvägar måste det alltid vara svårt för en enskild representant, som icke närmare känner till den ifrågavarande orten och de förhållanden som ega rum, der jernvägen kommer att framgå, att på egen hand bilda sig ett omdöme om de fördelar, denna jernväg antages komma att medföra. Man har derföre i allmänhet på senare tider antagit, att Riksdagen icke bör i första hand afgöra dessa frågor, utan att de först böra utredas af Kongl. Maj:t. Denna grundsats har äfven gjort sig gällande i det beslut, som den förra Riksdagen fattade, då den till Kongl. Maj:ts disposition stälde ett belopp af 5 millioner kronor och öfverlemnade åt Kongl. Maj:t att bestämma, hvilka ibland de många enskilda jernvägar, för hvilka då söktes understöd, i främsta rummet borde komma i åtnjutande deraf, och jag tror att, så vida man icke vill antaga såsom grundsats, att *alla* som söka lån böra få sig dem beviljade, är detta den enda utvägen att skilja emellan de många täflande.

Då jag läste det föreliggande betänkandet, var derför min första fråga den: "hvarför har icke det halländska bolaget gjort detta förslag till föremål för Kongl. Maj:ts pröfning? Hvarför har det icke hos Kongl. Maj:t begärt det i fråga satta understödet eller anhållit att från Kongl. Maj:ts sida en framställning till Riksdagen måtte göras om ett särskildt anslag till detta ändamål?" Denna fråga har af den

Angående statslån för en jernväg från Skåne genom Hålland till Göteborg. (Forts.)

Ärade ordföranden i Stats-Utskottet blifvit besvarad och af detta svar framgår, att Hallands läns landsting verkligen har hos Kongl. Maj:t gjort en framställning i nämnda syfte, men att denna framställning af Kongl. Maj:t ansetts icke föranleda till någon dess nådiga åtgärd. Att Stats-Utskottet icke omtalat detta förhållande, sade den ärade ordföranden hafva sin grund deri, att förhållandena nu vore väsentligen förändrade. Om jag icke misshörde eller orätt uppfattade hans yttrande, så utgjorde skälet, hvarför framställningen icke föranledde till någon åtgärd, att, om äfven det äskade statsunderstödet till ifrågasvarande bana meddelades, det i allt fall icke förefans någon sannolikhet att banan skulle kunna bringas till full verkställighet. Hvaruti är nu detta förhållande förändradt? Jo, säger den ärade ordföranden, då gälde framställningen icke blott ett lån utan äfven ett anslag utan återbetalningsskyldighet; här är det blott fråga om ett lån. För min del nödgas jag bekänna min oförmåga att kunna uppfatta, huruledes sannolikheten för ett företags bringande till stånd skall ökas, derigenom att det bidrag, som af statsmedel erhålles, blifver mindre än hvad som förut ifrågasatts. Då antog man att denna bana icke kunde bringas till stånd med såväl ett anslag utan återbetalningsskyldighet som ett lån. Nu anser man detta vara fullt sannolikt, om man blott får lånet, men icke anslaget. Men den ärade utskottsordföranden åberopade, tror jag, äfven en ökad aktieteckning. Hvad denna angår vill jag visst icke fästa mig vid hvad som i viss mån nog kunde göras gällande, nemligen att ett tecknad kapital icke alltid är detsamma som ett inbetaldt aktiebelopp. Deremot ber jag få fästa uppmärksamheten dervid, att teckningen intill hälften af beloppet afser endast en del af den ifrågasvarande banan, och att i denna del ingår sträckningen från Helsingborg till Engelholm, till hvilken Stats-Utskottet icke ens ansett sig böra förorda något låneunderstöd. Huruvida nu den teckning, som är gjord för en bana mellan Helsingborg öfver Engelholm till Halmstad, äfven är bindande för en jernväg, som går allenast från Engelholm till Halmstad, torde ännu åtminstone icke vara fullt utredt; och om den ifrågasatta banan Helsingborg—Engelholm, som nu blifvit hänvisad att söka understöd af de till Kongl. Maj:ts disposition ställda medel, icke skulle befinnas vara i främsta rummet och framför andra, som begärt understöd af dessa medel, deraf förtjent, månne man då med säkerhet skulle kunna påräkna att den inom de orter, som ligga emellan Helsingborg och Engelholm, gjorda teckningen kommer delen Engelholm—Halmstad till godo. Utan ny utredning och aktieteckning kan man ju således ej veta, huruvida ett för banans fullbordan tillräckligt aktiebelopp är att påräkna. Men äfven om så vore fallet, äfven om den nu gjorda teckningen med det af landstinget utlofvade bidraget skulle innebära en större sannolikhet för att jernvägen nu komme till stånd, än förhållandet var, då frågan förevar hos Kongl. Maj:t, hvarför har då icke bolaget förnyat sin ansökning och begärt understöd uti af de till Kongl. Maj:ts disposition ställda 5 millionerna? Om nemligen denna bana är den, som företrädesvis och framför andra ifrågasatta jernvägsförslag bör hafva understöd, borde man ju kunna antaga, att Kongl. Maj:t, sedan nödiga

undersökningar blifvit verkställda, skulle bevilja det erforderliga beloppet? Nej, säger man, det kunde man icke af Kongl. Maj:t begära; frågan vore härtil för stor; det gälde ett belopp af 4,500,000 kronor för en bana från Skåne ända till Göteborg, och för en så lång och kostsam bana kunna de 5 millionerna ej vara afsedda. Men, mine Herrar, något anslag är ju icke för närvarande för hela denna bana behöfligt. Sträckningen norr om Varberg är ju icke ifrågasatt att påbörjas före slutet af år 1886, och icke lär det vara nödigt att för denna del af banan taga i anspråk något af de medel, som blifvit beviljade för tiden *till och med* 1886. Det hade således varit tillräckligt att begära understöd utaf de 5 millioner, som beviljats och ståtts till Kongl. Maj:ts disposition, dels för banan Helsingborg—Engelholm och dels för linien emellan Engelholm och Halmstad eller möjligen Varberg. Man hade så mycket hellre bort nöja sig dermed, som något bolag ännu ej bildat sig för byggandet af en bana vidare till Göteborg, och man nu icke ens är i tillfälle att bedöma det belopp, hvartill anläggningskostnaden derför kan komma att uppgå. Det kan ju möjligen, sedan undersökningar blifvit gjorda, visa sig, att anläggningskostnaden öfverstiger det beräknade beloppet, hvilket Utskottet ju sjelft anser i vissa fall vara för lågt upptaget — och det låter ju tänka sig, att de, som nu förmåtts att teckna aktier i företaget, komma att draga sig tillbaka och att banan ej kan bringas till stånd, äfven om det efter den nu beräknade kostnaden ifrågasatta lånet beviljas.

Man har här talat både till förmån och till nackdel för den ifrågavarande bansträckningen. Jag har redan på förhand sagt, att det är svårt för den enskilde representanten att ingå i något bedömande häraf. För min del erkänner jag upprigtigt min bristande sakkännedom i förevarande fall och att jag således lika litet mäktar bedöma å ena sidan befogenheten af motionärernas påstående, att banan i strategiskt, postaliskt och kommersielt hänseende skulle varda den yppersta jernväg i Sverige, som, å andra sidan, huruvida densamma skall kunna bära sig; huruvida den skall borttaga trafik från andra banor o. s. v. Det är derföre som jag tror att hvar och en, som lika med mig icke sjelf känner till hithörande förhållanden, måste anse en utredning i ämnet nödvändig, innan han afgifver sin röst, och saknaden af en sådan utredning är det hufvudsakliga skälet, hvarföre jag icke, i det skick frågan nu föreligger, kan rösta för bifall till Stats-Utskottets förslag.

På sätt jag förut yttrat vet jag icke, om banan någonsin kommer att gå längre än till Halmstad. Derom är ännu ingenting afgjordt. Herr ordföranden i Stats-Utskottet har till och med yttrat, att det måhända icke kommer i fråga att bygga längre, men att i så fall ingen skada sker, emedan då icke heller några penningar komma att utbetalas. Men då få vi ju heller icke den bana till Göteborg, hvilken Stats-Utskottet sjelft anser vara nödvändig för att uppnå de fördelar, som eftersträfvats. Någon garanti för att banan verkligen kommer till stånd i det skick, som omtalas, bör man väl dock i första rummet kunna fordra, likasom äfven att banan har sannolikhet för sig att kunna återbetala de lån, den erhåller. På samma gång det å ena sidan framhålles, att det i *allmänhet* bör öfverlätas åt Kongl. Maj:t att i

*Angående
statslån för en
jernväg från
Skåne genom
Halland till
Göteborg.
(Forts.)*

Angående
statslånfören
jernväg från
Skåne genom
Halland till
Göteborg.
(Forts.)

främsta rummet afgöra, hvilka banor som företrädesvis böra få statsunderstöd, söker man, å andra sidan, göra den åsigt gällande, att i *förevarande fall* hvarken Kongl. Maj:ts eller ens Riksdagen har något att skaffa med utredningen angående behovet eller nyttan af den föreslagna banan — frågan härom, säger man, må vara deras ensak, hvilka tecknat aktier i företaget. Är det då meningen, att, så snart till en jernbana tecknats aktier till belopp motsvarande halva beräknade anläggningskostnaden, man ovilkorligen skall kunna, utan föregående tillräcklig utredning, påräkna Riksdagens bifall till låneunderstöd för företaget? Då är nyss berörda sats riktig. Men jag tror verkligen icke, att Riksdagen vill binda sig att till hvilket jernvägsföretag som helst, som projekteras i den ena eller andra provinsen, bevilja statsunderstöd, utan att förbehålla sig rätt att pröfva företagens nytta.

Man kan ju gerna bevilja detta anslag, säger man; hvad fara ligger väl deri, då staten ju får full ränta? Och vidare förmenar man, att de af sistförflutna Riksdag beviljade medel till understöd åt enskilda jernvägars anläggande voro för ändamålet otillräckliga och att det således var naturligt, att nya framställningar i detta hänseende varit att förvänta. Jag skulle icke säga så mycket om ett dylikt resonnement, om det vore fråga att höja det anslag, som för nyssnämnda ändamål stälts till Kongl. Maj:ts förfogande, med vilkor och förbehåll att på Kongl. Maj:ts pröfning skulle ankomma, hvilken eller hvilka af flere ifrågasvarande jernvägar *framför andra* vore i behof och förtjenta af statsunderstöd. Men härom är nu icke fråga. Här fordrar man att det till Kongl. Maj:ts disposition ställda anslaget skall ovilkorligen användas för den nu föreslagna banan och icke för någon annan. Af herr ordföranden i Stats-Utskottet anfördes såsom ett talande skäl i saken, att, om vi afslå den nu gjorda framställningen, så kunna vi vara öfvertygade om, att frågan kommer igen och att vi få förnyade påstötningar i densamma vid en följande riksdag. Jag tviflar ingalunda derpå. Men jag hoppas, att frågan då måtte vara i sådant skick, att äfven de, som sakna nödig lokalkännedom, genom föregående utredningar på förhand blifvit satta i tillfälle att bedöma frågan och på grund deraf med godt samvete kunna lemna den sitt understöd. Mig må det emellertid tillåtas uttala äfven den öfvertygelsen, att, i fall detta förslag bifalles, vi vid kommande riksdagar kunna motse åtskilliga andra förslag från andra orter, der förslagsställarne med lika skäl och lika rätt och med lika liten utredning skola framkomma med anspråk, att eftersom de hafva tecknat aktier för den eller den jernvägsanläggningen, böra de äfven få understöd dertill af staten; och jag undrar just hvilka skäl man då skall anföra för att kunna afslå dylika framställningar!

För min del ser jag således i det nu ifrågasatta beslutet ett farligt prejudikat, och detta är också ett af de skäl, hvarföre jag i frågans nuvarande ståndpunkt icke kan bifalla förslaget.

En talare på dalabänken försäkrade, att ingen sökt förmå honom att rösta för nämnda förslag, utan att han vore så öfvertygad om dess fördelar och förtjenster, att han sjelfmant funnit sig föranlåten

att tillstyrka detsamma. För min del får jag säga att icke heller någon bedt mig att rösta vare sig för eller emot detta förslag, och att jag, om jag finge följa min böjelse, skulle vara mycket hågad att rösta för detsamma, men att jag i saknad af de upplysningar, som jag fordrar för att fatta ett beslut, för hvilket jag tror mig kunna svara, icke vågar i sakens nuvarande skick biträda Utskottets hemställan. Jag instämmer således, Herr Talman, med dem, som yrkat afslag å Utskottets betänkande.

Angående statslån för en jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

Herrar Friherre *Nordenskiöld, Marcuson, Dickson, F. G. Sandwall, J. Sandwall, Sjöblom, Granlund* och Friherre *Leijonhufvud* instämde med Herr Berg.

Herr Hedlund: Det stora intresse, som den ifrågavarande jernvägen innebär för Göteborgs samhälle, gör naturligtvis — jag förklarar det öppet — att jag är osäker, huruvida det omdöme, jag uttalar om det föreliggande förslaget, kan vara fullt oveddigt. Det är verkligen så att, huru samvetsgrant än man söker se en sak ur allmän synpunkt, kan omdömet likväl något förledas, då det gäller ett intresse af den beskaffenhet, jag anser detta vara för det samhälle, jag tillhör och för hvars framgång jag varmt nitälskar. Det är gifvet att denna jernväg skall ytterligare utvidga Göteborgs handelsområde och att den är för en handelsstad af en sådan framstående betydelse som Göteborg af stor vikt. Mitt argument för saken kan sammanfattas helt kort. Vårt land har under förgångna tider sökt göra stora uppoffringar för att bringa jernvägskommunikationer till stånd. Nu kan man få en jernväg af 22 miles längd för en uppoffring, som i och för detta ändamål må anses ringa, ty ett låneunderstöd af $4\frac{1}{2}$ millioner kronor till en jernvägsanläggning, hvarigenom kommunikationsväsendet utvidgas med 22 mil jernväg, är en ganska obetydlig uppoffring, då deremot denna utvidgning af vårt jernvägsnät icke är obetydlig. Uppoffringen bör emellertid under normala förhållanden blifva ingen, ty om ett eller flera bolag bildas för anläggningen af jernvägen, så utbetalas icke någon del af anslaget förr, än nödiga garantier erhållits. Detta är för mig hufvudsaken. Härtill kommer att detta anslag icke skall utgå på en gång, utan fördelas på åtskilliga år, 4 eller måhända 6 år. Det utgör således i sjelfva verket ett tillägg till det anslag af 5 millioner kronor, som förut stälts till Kongl. Maj:ts förfogande. Jag betraktar hela anslaget allenast såsom ett belopp, hvilket skulle särskildt ställas till Kongl. Maj:ts disposition i och för ifrågavarande ändamål under den förutsättning att, sedan alla omständigheter blifvit pröfvade, sedan bolag konstituerats och sedan nödiga garantier erhållits för aktieteckningens inflytande o. s. v., Kongl. Maj:t först då gifver bolaget koncession å anläggningen af jernvägen och använder de medel, som Riksdagen för detta ändamål eventuelt anslagit. Här föreligger icke, såvidt jag vet, att Riksdagen skall definitivt bestämma, att medlen ovilkorligt skola utgå för detta ändamål. Vore detta fallet, så hade alla de talare rätt, som påstått, att vi icke böra bevilja anslaget, emedan nödiga garantier för de tecknade bidragens inflytande icke förefinnas.

Angående
statslån för en
jernväg från
Skåne genom
Halland till
Göteborg.
(Forts.)

Men då nu icke är fråga om annat än att ställa beloppet till Kongl. Maj:ts förfogande att för ändamålet utbetalas *under den förutsättning att Kongl. Maj:t finner de erbjudna garantierna tillräckliga*, så blir anslaget endast ett i en mera specificerad form beviljad tillskott till det anslag af 5 millioner kronor, som först beviljats. Att på dessa billiga vilkor gifva understöd åt en provins af den betydelse, som Halland, hvilken provins varit temligen vanlottad hvad beträffar allmänna bidrag, och att på samma gång åt vårt land vinna en kommunikationslänk af 22 mil, synes mig — jag upprepar det — vara af den vikt, att alla betänkligheter mot förslaget böra falla, hvadan jag för min del röstar för bifall till Utskottets hemställan.

Herr J. Andersson i Häckenäs: Jag kunde inskränka mig till att instämma med den siste talaren, men jag vill dock i korthet omnämna de bevekelsegrunder, som föranledt mig att godkänna Stats-Utskottets här framlagda förslag. Jag betraktar frågan helt enkelt som den framställer sig för mig: har staten någon förlust att befara, derest det här begärda anslaget beviljas? För mig åtminstone är Utskottets utredning härutinnan så till fyllest, att jag är alldeles öfvertygad att staten icke i någon händelse kan göra förlust genom att understödja detta företag.

Vidare uppställer sig frågan, huruvida intresset för saken visat sig tillräckligt stort, huruvida man för att få en jernväg till stånd på detta vidsträckta område, hvarom här är fråga, vill underkasta sig de betydliga uppoffringar, som derför erfordras? Då jag anser, att denna fråga bör besvaras med ja, så ligger äfven deri för mig tillräcklig utredning i afseende å både att banan skall bära sig och att den är af behovet påkallad.

Mig tyckes, att det vore obilligt om staten nekade att understödja ett företag, som så som detta är egnadt att utveckla och förbättra landets kommunikationer och på samma gång dess industri och handel; och så mycket obilligare vore ett afslag, som, på sätt jag nyss nämnde, någon förlust icke kan tänkas uppkomma.

Det är mycket sant, att fullständig utredning icke föreligger rörande banans hela sträckning samt att ej heller aktieteckningen är fullbordad. Men det är ju å andra sidan klart, att låneunderstöd icke kommer att beviljas någon sträckning förrän vederbörande bolag fullgjort alla de vilkor, som af Stats-Utskottet föreslagits och som ytterligare af Kongl. Maj:t kunna varda föreskrifna såsom säkerhet för lånet. För min del tycker jag det skulle se ut som en släng af afundsjuka, om man afsloge den förevarande framställningen. Vore det fråga om att gifva *statsanslag* till berörda bana, skulle jag motsätta mig sådant. Men här är ju endast fråga om ett lån, som staten utan någon slags risk kan lemna.

Det kan mycket väl hända, säger man, att staten slutligen får öfvertaga hela banan såsom ersättning för sitt lemnade lånebidrag. Nå ja, om ock i värsta fall detta skulle inträffa, så hade ju staten derigenom intet att förlora. Ensamt den rörliga materiel, som erfordras för en 22 mils lång jernväg, bör utgöra full valuta för det bidrag

staten lemnat; härvid alldeles oberäknadt det värde, som jernvägen i och för sig måste ega.

Jag yrkar bifall till den föredragna punkten.

Herr C. Aron Jönsson: Jag trodde verkligen icke, att jag skulle behöfva uppträda för ett sådant förslag som det föreliggande, då ju icke en enda af Stats-Utskottets ledamöter reserverat sig mot det-samma och man dessutom af motiveringen derfor finner att staten icke har att riskera snart sagdt ett enda öre genom beviljandet af det här begärda anslaget.

Hvarföre jag emellertid nu egentligen begärt ordet, är för att lemna några upplysningar med anledning af att här blifvit satt i fråga, huruvida något bolag bildat sig för anläggandet af en bana vare sig mellan Halmstad och Varberg, eller mellan Halmstad och Göteborg. Jag vill då berätta, att ett bolag bildats för byggande af en bana mellan de två förstnämnda städerna, samt att till Civildepartementet redan ingått så väl vederbörliga kartor och handlingar som, nu för tre dagar sedan, ansökan om koncession å banan är begärdd.

Jag ber nu att få omförmåla hur pass stort intresse orten ådaga-lagt för det ifrågavarande företaget. Den 25 Oktober 1881 hölls det första sammanträdet i Falkenberg för att höra huruvida orten önskade denna bana samt trodde sig kunna bidra med det belopp, som erfordrades för en jernvägsförbindelse, som vi då endast ifrågasatte mellan Falkenberg och Halmstad. Detta sammanträde var talrikt besökt, och icke en enda röst höjde sig mot det af inbjudarne i detta hänseende framställda förslaget; hvarjemte beslöts att en interimsstyrelse skulle väljas för att taga frågan om hand. Jag var en af inbjudarne och hade tillsammans med ett par kamrater uppgjort vederbörliga kalkyler. De vid sammanträdet närvarande tillfrågades om de vågade teckna den summa, som behöfdes för förslagets verkställighet, hvarpå, såsom sagdt, erhöles ett enhälligt jakande svar. Interimsstyrelse valdes och kommunalstämmor utlystes. Jag ber att få nämna, att interimsstyrelsen till dessa kommunalstämmor hade upprättat ett särskildt formulär, på det att beslutet skulle blifva så enstämmigt som möjligt och för att få i protokollet bestämdt uttryckt den mening, som komme att göra sig gällande.

Den ärade talaren på upsalabanken yttrade, att man vet huru det går till på kommunalstämmorna, när aktieteckningar, sådana som de i detta fall gjorda, ifrågakomma. Med anledning häraf ber jag få upplysa, att teckningen här i alla kommunerna, med undantag af en enda, skett efter i mantal satt jord, och att det således icke är bruks-patroner eller rika possessionater, utan rama bonden som drifvit frågan igenom. Icke heller voro de så egennyttige, att de beslöto att bidra skulle utgå efter inkomsten af kapital och arbete, och detta måtte väl visa ett så stort intresse hos befolkningen för denna fråga, att jag betvivlar att det haft sin motsvarighet på någon annan ort inom Sverige.

Efter det förslag, som vi upprättat, skulle för linien Halmstad—Falkenberg tecknas ett belopp af 600,000 kronor. Redan den 1 Ja-

*Angående
statslånfören
jernväg från
Skåne genom
Halland till
Göteborg.
(Forts.)*

*Angående
statslån för en
jernväg från
Skåne genom
Halland till
Göteborg.
(Forts.)*

nuari detta år hade teckningen uppgått till 535,000 kronor, deraf landstinget tecknat 200,000 kronor, och den brist, som skulle fyllas, utgjorde följaktligen 65,000 kronor. Teckningen hade emellertid nämnda dag icke pågått så länge som två månader, och sedan styrelsen hos stadsfullmäktige i Halmstad hemställt, huruvida icke de ville åtaga sig att betäcka nyssnämnda brist, voro de genast färdiga att göra detta.

För linien Falkenberg—Varberg pågår teckningen, och jag har haft underrättelse om att den går temligen raskt.

Talaren på upsalabanken yttrade vidare, att man icke kunde vara säker på om dessa å kommunalstämmorna fattade beslut om aktieteckning blifvit öfverklagade eller ej. Med afseende härå skall jag bedja få upplysa, att endast ett af dessa beslut blifvit öfverklagadt, nemligen det som fattades af den kommun jag tillhör. Det var nemligen då fråga om en bana endast till Falkenberg, men de missnöjde ville att den skulle utsträckas till Varberg. Denna besvärshandling blef af Konungens Befallningshafvande lemnad utan afseende.

Den ärade talaren på stockholmsbanken, som sist hade ordet, frågade hvarföre vi icke först ingått till Kongl. Maj:t med begäran om hans förordande af banan. Jag förmodar likväl att den ärade talaren ganska väl känner till, att Hallands läns landsting tvenne år å rad ingått till Kongl. Maj:t med en sådan begäran, men att Kongl. Maj:t begge gångerna lemnat den utan afseende. Vidare har det yttrats, att vi ju kunna hos Kongl. Maj:t begära att få låneunderstöd af dessa 5,000,000 kronor, som för sådant ändamål äro ställda till Kongl. Maj:ts förfogande. Ja, jag lofvar att vi icke skola underlåta att göra detta, om Riksdagen icke bifaller vår nuvarande framställning. Men jag hemställer till eder, mine Herrar, huruvida icke, då Riksdagen sistlidna år uttalade som sin åsigt, att denna fråga bör vara föremål för Riksdagens särskilda behandling, vi haft skäl att af Kongl. Maj:t vänta det svar på en sådan begäran, att Kongl. Maj:t icke kunde lemna något sådant understöd, emedan Riksdagen förbehållit sig att sjelf taga pröfningen af denna fråga om hand.

Den talare från Norrland, som mot slutet af förmiddagens sammanträde från talarestolen yrkade afslag å föreliggande förslag, anförde såsom skäl dertill, bland annat, att Halland icke vore så vanlottadt, då det för icke mer än två år sedan af staten erhöi ett låneunderstöd på 500,000 kronor. Jag får då säga honom, att denna summa beviljades för att fullborda en bana, som ligger 13—14 mil från hallandsgränsen uppe i Småland. Kan man då säga att Halland kommit i åtnjutande af detta lån och att genom detsamma Hallands intresse blifvit tillgodosedt? Herrarne torde nemligen erinra sig, att denna jernbana var så pass färdig, att det återstod endast 3 mil för att sammanknyta den med Halmstad, och det var just för denna bandels fullbordande, som anslaget beviljades.

Jag skall emellertid icke längre upptaga Kammarens tid, ehuru jag kunde hafva mycket att tillägga. Men jag vet att efter mig komma bättre krafter, som skola gifva fullgoda skäl för saken, såvida

eljest herrarne kunna taga skäl — att de finnas, som det icke vilja, känna vi till.

Jag yrkar bifall till Utskottets förslag.

Herr Angel: Herr Talman! Mine Herrar! Jag får upprigtigt säga, att det i en fråga af sådan vikt som denna och som tyckes från öfrige å intelligensens sida röna ett så kompakt motstånd, icke är så godt för en nybörjare i Kammaren som jag, att yttra sig. Emellertid ber jag herrarne vara öfvertygade om att, i fall denna fråga, som nu närmast berör den stads och orts intressen, som jag här har den äran representera, i stället hade varit af lika stor vikt för någon annan ort, jag, efter att hafva tagit del af de skäl, som i motionen andragits och Utskottet anfört för sitt här föreliggande förslag, skulle med godt samvete och utan tvekan hafva röstat för bifall till detsamma.

Flere talare på min sida hafva ytterligare klart och tydligt framhållit att här icke är fråga om en ren gäfv, utan om ett lån, för hvilket man vill lemna den garanti, som ligger deruti, att enskilde och kommuner åtagit sig att sjelfva bidraga med ett belopp, fullt motsvarande hälften af hvad man nu begär att af staten få låna. Om någon trygghet kan gifvas för ett sådant lån, så bör det väl vara i det lugna medvetandet om banans nytta och gagn, som kommuner och enskilde visat genom sina aktieteckningar.

Halland är icke så ofantligt rikt, att det kan åstadkomma ett så stort företag utan statslån, och då man begär att få ett sådant lån, enligt Utskottets förslag, emot $4\frac{1}{2}$ procent ränta, så synes deruti icke ligga någon förlust för staten.

Att här bemöta eller försöka att bemöta alla de skäl, som af talare på motsatta sidan blifvit anförda, skulle vara gagnlöst. Jag vill endast taga mig friheten påpeka att om blott delar af den föreslagna banan blefve öppnade för trafik, såsom till exempel mellan Helsingborg och Engelholm, mellan Engelholm och Halmstad, mellan Halmstad och Varberg eller mellan Varberg och Göteborg, så utgöra dock dessa banor delar af ett helt, som slutligen kan sammanlänkas till en gemensam bansträckning, som, då den en gång blir färdig, skall blifva icke blott dessa länsdelar, utan hela landet till den största nytta.

En talare på upsalabänken framhöll på förmiddagen ringheten och obetydligheten af Hallands län. Folkmängden vore icke stor, sade han, och hela den taxerade inkomsten för länet vore icke mera än 6,320,000 kronor, hvilket borde förhindra denna provins att anskaffa så stora lånebelopp, som denna jernväg erfordrar.

Hvad särskildt beträffar den export och import, som belöper på Hallands städer, så ber jag att med några få siffror få framhålla betydelsen af deras sjöfart, hvaraf inhämtas att det gods, som föres till och från dessa städer, är icke obetydligt. Så hafva under år 1880 till Halmstad inkommit icke mindre än 1,410 segel- och ångfartyg med en dräktighet af omkring 110,000 tons. Till Falkenberg inkommo samma år 497 segel- och ångfartyg, tillsammans egande en dräktighet af 21,322 tons; till Varberg inkommo 954 segel- och ångfartyg, utgörande i dräktighet 80,135 tons och till Kongsbacka 84 segel- och

*Angående
statslån för en
jernväg från
Skåne genom
Halland till
Göteborg.
(Forts.)*

Angående statslån för en jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

ångfartyg med en drägtighet af 4,665 tons. För att visa att dessa siffror icke äro tillfälliga, utan att ett stigande härutinnan förefinnes, ber jag att få meddela, att år 1879 inkommo till och utgingo från samtliga halländska städerna icke mindre än 5,029 segel- och ångfartyg, men år 1880 uppgick dessa fartygs antal till 5,922, utvisande således en ökning af cirka 16 procent, med ett tontal år 1879 af tillsammans 400,054 tons, men år 1880 uppgick detta till 432,233 tons. Att en stor del af denna trafik skulle komma att gagna jernvägen är alldeles klart, och att densamma skall komma att i en betydlig proportion tillväxa är också mycket säkert.

Herr Hæggström beklagade det sorgliga intryck det gjort på honom, att det vid detta Utskotts betänkande icke från denna Kammare fans en enda reservation. Jag tager mig friheten att vara af en motsatt åsigt. Tvärtom tror jag det visar att de herrar, som haft denna fråga till behandling, varit sjelfve så lifligt öfvertygade om sakens gagn för hela landet och för länet, att de icke ansett några hinder böra uppställas. Ty om de icke ansett detta, skulle de helt säkert hafva reserverat sig mot förslaget.

Jag får slutligen förklara min stora tacksamhet för allt det understöd Stats-Utskottet och åtskillige ärade talare lemnat åt detta företag, och jag är lifligt öfvertygad om att, då det kommer till votering, hvilken icke lär utblifva, den skall visa en ganska stark majoritet till förmån för detsamma.

Jag anhåller att få yrka bifall till Utskottets förslag.

Herr E. G. Boström: Då denna fråga i fjor var föremål för Stats-Utskottets behandling, blef densamma af Utskottet enhälligt, med undantag af motionären Herr Carl Ifvarsson, afstyrkt. Frågan föll i Första Kammaren utan att ett ord spildes på densamma, och i Andra Kammaren var det icke mer än tvenne representanter från Halland som yttrade sig för densamma, och bland dem var motionären Herr Carl Ifvarsson den ene. Han yttrade dervid att frågan nog skulle komma tillbaka, men att han antog den icke skulle få framgång förrän hans ben vore multnade i grafven. När man nu såg honom åter vid denna riksdag kry och välbehållen, så var det icke utan förvåning, som man fann honom åter i spetsen för en stor falang uppträda för denna sak. Ännu mera förvånad blef man, när man fick höra de skäl, hvarpå han stödde sitt yrkande.

Han började sin motion med åberopande af den motivering, som Stats-Utskottet vid förra riksdagen begagnade, och han ansåg sig af denna motivering hafva fog för sitt yrkande. Han antyder i sådant hänseende, hvad som också nu senast af Herr Carl Aron Jönsson blifvit uttryckligen påstådt, att Riksdagen skulle hafva gillat denna af Stats-Utskottet framlagda motivering; men jag vågar för min del bestrida den uppfattningen, att Riksdagen har gillat den motivering, som ett Utskott har begagnat, äfven om Riksdagen har gillat det slut, hvartill Utskottet kommit. Hvad speciellt Stats-Utskottet beträffar, tror jag att vi måste vara ense derom, att det med afseende å motiveringen så deklinerat, att man får lof att vara nöjd om Utskottet

blott kommit till ett antagligt slut. I detta fall är det så mycket mindre möjligt, att Riksdagen skulle kunnat gilla Utskottets motivering, som den förlidna år, då det var fråga om beviljande af anslag till låneunderstöd åt enskilda jernvägar, och hvilken fråga då af Utskottet var behandlad i den punkt, som följde näst efter den nyss åberopade, i bestämda ordalag förklarade sig icke vilja taga befattning med pröfningen af huruvida sådant understöd borde lemnas, utan öfverlemnade detta åt regeringen. Riksdagen säger nemligen i sin skrifvelse till Kongl. Maj:t i denna sak, att "då Riksdagen emellertid ej varit i tillfälle att åstadkomma tillfredsställande utredning om det ena eller andra jernvägsföretagets företrädesrätt till statsunderstöds erhållande, har Riksdagen ej ansett någon anledning förefinnas att fråga det sätt, Riksdagen för de senaste tio åren använt för dylika företags befrämjande." Vid sådant förhållande synes mig allt vidare tal om godkännandet af den motivering, som Utskottet begagnade i den näst föregående punkten, vara förfeladt.

Riksdagen beslöt också i fjor att anslaget till enskilda jernvägsföretags understödande skulle nedsättas från 10,000,000 kronor, som det förut varit, till 5,000,000 kronor, att utgå med en million årligen, och Riksdagen motiverade detta beslut uttryckligen dermed, att den ansåg att landet icke kunde fortsätta lika ohejdadt som förut med jernvägsbyggande, utan att man måste sansa sig något. Det var därför rätt eget att särskildt höra just Herr Hedlund i dag så lifligt plaidera för detta anslag, när man vet att det var han som i fjor inledde debatten om beviljande af låneunderstöd med att påyrka det mindre beloppet. Men också var han så försigtig, att han började sitt anförande med att bekänna det han hyste en viss tvekan, huruvida han i denna sak vore fullt oveldig, och det förefaller verkligen som om han denna gång rätt känt sig sjelf.

När det emellertid så förhåller sig, att Utskottet i år kommit till en väsentligt olika uppfattning mot förlidna år, så får man väl antaga att den utredning af frågan, som Utskottet i år lemnat, är uttömmande. Men näppeligen kan detta sägas; tvärtom kunde man vara frestad att om denna utredning begagna Tegnér's ord och säga, att den är "ynklig allt igenom". Denna sak är emellertid redan så mycket berörd, att jag icke behöfver något utförligt inlåta mig på den. Utan att dock upprepa hvad redan förekommit, återstår likväl än mera att säga derom. Sålunda vill jag erinra, att i Herr Carl Ifvarssons motion förlidna år uppgafs att banans längd skulle vara 20 mil, och att anläggningsomkostnaderna voro beräknade till 13,710,000 kronor. I år deremot heter det att banan skall blifva omkring 23 mil lång, men att kostnaderna icke behöfva uppgå till mer än 9,000,000 kronor. Med ett ord: den skall nu blifva nära 3 mil längre, men kosta 4,000,000 kronor mindre. Nu är det möjligt att detta kan till en del bero derpå, att man i fjor tänkte sig densamma med tung öfverbyggnad; det vet jag dock icke, men i år vet man, att den skall blifva lätt. Den ytterligare kostnad, som skulle uppstå genom att begagna tung öfverbyggnad, komme dock icke efter Utskottets uppgifter att belöpa sig till mera än ungefär 133,000 kronor per mil eller för hela

Angående statslån för en jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

*Angående
statslån för en
jernväg från
Skåne genom
Halland till
Göteborg.*

(Forts.)

banan till omkring 3,000,000 kronor, och det står således fast att, under det 20 banmil i fjor skulle kosta 13,710,000 kronor, kosta 23 banmil i år 12,000,000 kronor.

Det har redan framhållits hvar det skulle leda att, såsom man här vill göra, upphäffa ett förut fattadt beslut. Å andra sidan har af Herrar Liss Olof Larsson och Emil Key framhållits att, om vi icke gå in på detta förslag, utsätta vi oss för mycken olägenhet, i det att denna fråga, när den återkommer nästa riksdag, kombineras med andra ännu viktigare frågor, hvilkas lösning deraf kunde komma att förryckas. För min del hade jag annars tänkt mig att genom Riksdagens förra året fattade beslut dylika olägenheter skulle hafva blifvit förebyggda, och meningen skulle således vara att vi i år genom att göra en eftergift i denna fråga skulle köpa oss förmånen att nästkommande år få lättare lösta de viktiga frågor, som då komma att föreläggas oss. För min del vill jag dock icke köpa lösningen af dessa frågor med någon eftergift i en fråga, sådan som denna, den må också vara utgången från landtmannapartiets mest inflytelserike ledamot.

Hvad beträffar den ifrågavarande jernbanans rentabilitet eller förmåga att bära sig, har det framhållits, att man ej kan begära att en bana, som går längs kusten, skall kunna täfla med sjötrafiken. Å andra sidan åter har sagts att detta kan låta sig göra. Naturligtvis är det svårt att på förhand bilda sig ett säkert omdöme i en sådan sak, men vilja herrarne se efter uti den officiella berättelse om Sveriges jernvägar, som i dag ibland oss utdelats, så finna herrarne rörande en med den föreslagna likartad kustbana, banan Landskrona—Engelholm, att denna bana under femårsperioden 1876—80, när den burit sig som bäst, lemnat en behållning af 1,52 procent, som sämst af 0,76 procent och i medeltal under perioden 1,12 procent. Med sådana siffror för ögonen, vågar jag påstå att det är skäligen öfverdrifvet, när man talar om att den bana, hvarom fråga här är, skulle blifva så inbringande.

I fråga om aktieteckningen har blifvit framhållet, hvad ock i motionen upplyses, att för sträckan från Helsingborg till Halmstad blifvit tecknad ett sammanlagdt belopp af 2,000,000 kronor, men att särskildt för biten Helsingborg—Engelholm, hvilken Utskottet utslutit från all andel af det tillstyrkta statsunderstödet, tecknats ett belopp af 300,000 kronor per mil, och det torde derföre vara osäkert, huruvida de för den återstående sträckan tecknade beloppen kunna komma att blifva tillräckliga. För öfrigt, om man vill draga vaxel på länets betalningsförmåga, så ber jag att få fästa uppmärksamheten på några ord, som finnas uti Herr Carl Ifvarssons förlidna år i denna fråga väckta motion. Han säger der: "Den för frågans lösning hittills sökta utvägen, nemligen den att få banan till stånd genom enskildt bolag med understöd af allmänna medel, har icke ledt till det åsyftade målet, och befaras kan, att den aldrig leder dit, i brist på tillräckligt kapital inom trafikområdet". Sammanställer man detta med hans uttalande i den nu föreliggande motionen, att banan, för att den skall kunna bära sig, icke kan betala högre ränta än 4 procent, så hafva herrarne en god bild af hvad vi kunna vänta i fråga om aktieteckningen. Säkert är emellertid att, om vi nu gifva något på hand

så finnes ingen visshet för att vi ej framdeles få sjelfve betala hela det öfriga beloppet.

Jag anhåller på anförda skäl om afslag å Utskottets hemställan.

Herr vice Talmannen Ifvarsson: Jag skulle helst underlåtit att nu uppträda, helst jag antager, att Kammarens ledamöter redan äro uttröttrade af den föregående långvariga diskussionen; men då jag dels är motionär i ämnet, dels representerar en ort, som är lifligt intresserad för den ifrågavarande jernvägsanläggningen, torde det ursäktas, om jag för några ögonblick tager Kammarens uppmärksamhet i anspråk för att bemöta några af de anmärkningar, som här blifvit framställda. Till en början ber jag då att få framhålla, att under det jernbanor under föregående år byggts snart sagdt i alla delar af landet, har Halland hitintills nöjt sig med att vänta utan att för sin del ifrågasätta att få någon jernväg. Landstinget, som i främsta rummet har att bevaka provinsens intressen, har dock under tiden vidtagit åtskilliga förberedande åtgärder för att, så snart omständigheterna det medgäfvé, söka få en bana till stånd inom länet, utan att statsverket skulle därför behöfvá allt för mycket betungas. Nu omsider, sedan jernvägar kommit till stånd i alla andra landsdelar, har äfven Halland börjat tänka på att tiden kunde vara inne att söka få en jernväg till stånd äfven på vestkusten. Af rikets samtliga län är det icke mindre än 18, som kommit i åtnjutande af stambanor, utan att mer än ett enda af dem därför behöft göra några uppoffringar, och nära nog lika många hafva fått mer eller mindre betydliga bidrag eller lån till enskilda jernvägsanläggningar. Om man frånräknar de två nordligaste länen, så är det endast fyra, genom hvilka stambanor icke gå fram. Dessa äro Gotlands, Kalmar, Blekinge och Hallands län; men af dessa hafva äfven de tre förstnämnda fått understöd till enskilda jernvägsanläggningar. Hvad åter Halland beträffar, kan det icke sägas hafva fått något det ringaste bidrag till jernvägar, om man icke vill räkna ett par banor, som med sina ändpunkter beröra ett par af Hallands städer. Sälunda bör det väl icke kunna förefalla så underligt, om man nu på senare tiden börjat äfven ifrån denna provins sätta i fråga att få något bidrag från statens sida för erhållande af en jernbana.

Den siste ärade talaren anmärkte, att mina uppgifter om den ifrågavarande banans längd i år äro olika mot i fjor. Jag förmodar, att han läst igenom båda motionerna, men då torde han äfven hafva observerat, att det i år är fråga om delvis en annan och en längre vägsträcka än i fjor. Under det att i år det är fråga om en jernväg från Helsingborg till Göteborg, så afsågs i fjorårets motion, att banan skulle utgå från "lämplig anknytningspunkt vid någon jernväg i Skåne". Deri ligger förklaringsgrunden till de olika uppgifterna om väglängden.

Samme talare nämnde vidare, att äfven i fråga om anläggningskostnaden uppgifterna i år äro olika mot i fjor. Ja, det är ju ganska naturligt, att det så skall vara, då man besinnar att det icke blott är olika ingenjörer som uppgjort beräkningarne, utan äfven det byggnadssätt som ifrågasatts i år än ett annat än i fjor. Nu är det fråga

Angående statslån för en jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

Angående
statslån för en
jernväg från
Skåne genom
Halland till
Göteborg.
(Forts.)

om en bana med lättare öfverbyggnad. Då man nemligen icke vågade påräkna allt för stort bidrag från staten, var det ju naturligt, att man skulle söka nöja sig med en bana tillräcklig för ortens behof. Olikhet måste äfven ovilkorligen uppstå i följd af den alternativt föreslagna banbyggnaden, som, för att blifva lämplig äfven för åtskilliga statsändamål, skulle förses med tung öfverbyggnad; och detta är förklaringsgrunden till de olika uppgifterna om kostnaderna.

Vidare har han anmärkt, att under det man i år framhåller, att orten är mäktig af en stark utveckling, så skulle jag i fjor, såsom ett skäl för min begäran om statsbidrag, hafva åberopat att provinsen i allmänhet icke vore så rik, att tillräckliga medel för ett dylikt kostsamt företag kunde inom den blifvande jernvägens trafikområde anskaffas. Ja, det är mycket rätt, ty om inom orten tillräckliga medel kunde anskaffas, så hade vi icke behöft vända oss till staten med begäran om understöd, utan då hade vi byggt vår jernväg sjelfva, och det skulle varit önskligt att åtskilliga andra orter gjort detsamma. Men äfven andra rikare orter hafva begärt och erhållit både anslag och lån, och jag förmodar att de begärt sådant derföre att de ansett sig behöfva det. Detta har jag velat säga till svar på den sista talarrens anmärkningar och för att visa, att der icke finnes någon motsägelse emellan hvad jag yttrat i år och i fjor.

Hvad beträffar anmärkningen, att det vore en orättvis och alltför stor fördel, som skulle tillskyndas Halland, eller rättare hela vestkusten, om det af Stats-Utskottet tillstyrkta understödet nu beviljades, så ber jag att få erinra, att de lån, staten förut lemnat för enskilda jernvägsanläggningar, utlemnats på vida billigare vilkor, än Utskottet nu tillstyrkt. Af dylika lån finnas två som löpa med endast 2 procents ränta, och ett med 3 procent och icke mindre än 13 med 4 procent, och dessa lån hafva beviljats under tider, då staten sjelf fick betala sina penningar dyrare än nu. Det torde väl under sådana förhållanden icke kunna anses vara allt för öfverdrifna anspråk, om vi begära att äfven få vårt lån mot 4 procent. Vi trodde icke, att det var öfverdrifvet att sätta detta i fråga. Och hvad beträffar det begärda anslaget utan återbetalningsskyldighet för åstadkommande af tyngre öfverbyggnad å ifrågavarande jernväg, så förmodar jag, att herrarne sett under hvilka vilkor denna begäran framstälts. Vi ansågo nemligen det icke skulle varit rätt att ej peka på en omständighet, som kanske eljest efteråt skulle kommit på tal, nemligen att det från det allmännas sida skulle varit fördelaktigare att få en starkare öfverbyggnad än den, till hvilken vi för ortens rörelses skull behöfde anslag; och under sådana förhållanden ansågo vi det vara bäst att man på förhand beviljade medel till denna starkare öfverbyggnad och att, enär här vore fråga om det allmännas intresse, *staten* borde tillsläppa dessa medel. Om denna starkare öfverbyggnad kommer till stånd eller icke betyder nemligen ingenting för orten. Stats-Utskottet har emellertid icke ansett sig böra tillstyrka denna del af motionen.

I afseende å räntefoten för Vestkust-banan har Utskottet icke tillstyrkt större förmån än som numera tillkommer andra banor i allmänhet i fråga om statslån till jernvägsföretag. Om vi nu icke ifråga-

sätta mer, månne det kan anses obilligt hvad vi ifrågasatt. Jag vågar nästan fråga herrarne: är det icke tvärtom obilligt, att vi icke skola erhålla samma rättighet som de fått på alla andra håll? Man kan väl häremot säga, att här är icke fråga om någon laglig rätt. Må så vara, men obilligt är det i alla fall, att befolkningen i vissa orter af staten behandlas som stufbarn, och så anser jag att vi behandlats, om vi icke komma i samma kategori som andra, hvilka väntat sig till Kongl. Maj:t med anhållan om understöd till jernvägsföretag. Nu säger man måhända: "hvarföre vände ni er icke dit för att få bidrag ur den allmänna jernvägsfonden?" I detta afseende hafva flere talare redan påpekat en vigtig omständighet, hvilken det icke torde skada att ännu en gång upprepa. 1881 års Stats-Utskott afstyrkte visserligen ifrågavarande banas utförande för statens räkning såsom stambana, men förklarade i sammanhang härmed, "att ifrågavarande jernväg kunde för det allmänna vara af sådan vigt, att dess anläggning såsom enskild bana lämpligen borde med statsunderstöd befrämjas, i hvilket fall och enär, med afseende å banans längd och betydliga anläggningskostnad, det ej vore för Kongl. Maj:t möjligt att till dess utförande med bidrag af statslån anvisa medel ur den af 1881 års Riksdag beviljade allmänna fonden till låneunderstöd för enskilda jernvägar, särskild framställning till en blifvande Riksdag om statsbidrag till jernvägens utförande såsom enskild bana ansågs vara erforderlig". Detta var, mine herrar, anledningen till att lånefonden bestämdes till det mindre beloppet. Om vi nu väntat oss direkt till Kongl. Maj:t och begärt att få lån af de 5 millionerna, så befarar jag att vi från Kongl. Maj:ts sida erhållit det svaret: "Vi kunna icke lemna er det begärda, ty då skulle hela fonden gå åt och de andra få intet".

Den, som icke vill en sak, den vet alltid utvägar att komma ifrån densamma; ock det säger jag, att, om herrarne afslå föreliggande förslag, så kan jag icke betrakta detta afslag annat än såsom en ovilja mot vestkusten. Kunde jag vara förvissad om, att vi skulle få medel af femmillionersfonden, så skulle jag vara nöjd genast. Men lika viss som jag är derom att vederbörande skulle blifva klandrade, om de lemnade oss medel ur denna fond, lika litet vill jag ifrågasätta det. Vederbörande skulle få uppbära klander om andra finge stå tillbaka; men hvartföre skola vi stå tillbaka, vi, som fått vänta så länge. Vi hafva väl insett att en del företag bort gå före vårt, men icke kunna vi alltid vara nöjda med att få vänta. Om nu Riksdagen afslår vår anhållan, hafva vi ingen annan utväg än att vända oss till Kongl. Maj:t med anhållan om bidrag af femmillionerslånet, och om denna vår anhållan afslås vända oss till utlandet för att få lån fastän mot högre ränta, och då kommer jernvägen ändå till stånd, ehuru med den skilnaden att den kostar bolaget mera, än om det fått låna penningar af staten. Jag vågar ock påstå, att staten icke skulle gjort någon förlust utan snarare vinst på att låna ut mot $4\frac{1}{2}$ procents ränta penningar, för hvilka staten sjelf icke betalar mer än 4 procent. Skulle vi emellertid icke lyckas att få lån af staten och ej i utlandet, så förfaller frågan, och då återstår endast den utvägen, att *staten* bygger. Och det hoppas jag skall ske, derest icke banan kan åstadkommas på annat sätt. Att det emellertid kommer

*Angående
statslåneför en
jernväg från
Skåne genom
Halland till
Göteborg.
(Forts.)*

Angående
statslån för en
jernväg från
Skåne genom
Halland till
Göteborg.
(Forts.)

att dröja, det håller jag troligt, men jag hoppas dock, att det icke skall dröja så länge, att man kan tillämpa det gamla ordspråket: "medan gräset gror, dör kon". Jag är som sagdt viss på att banan kommer till stånd förr eller senare, om ock måhända de fleste af oss icke få upplefva den dagen.

Här är icke fråga endast om ett ortintresse utan är detta företag äfven, och ännu mera, af allmänt intresse, det är ock af international beskaffenhet. Särskilt tillåter jag mig erinra, att då för en längre tid tillbaka en komité uppgjorde förslag till skjutsväsendets ordnande och derföre indelade vägarna i postvägar och bipostvägar, den väg, hvilken denna bana skulle ersätta, upptogs bland de förra och således ansågs såsom en af de viktigaste för samfärdseln.

Alla de andra af samma klass hafva blifvit ersatta med jernvägar; denna enda återstår. Det är en omständighet, som är värd att beakta.

En talare har sagt, att han icke kunde underlåta att yttra sig i denna fråga, ehuru den på förhand var afgjord. Det känner jag icke till, men har den ärade talaren sig detta bekant, så må jag säga, att det var gentilt af honom att uttala sin mening. Jag tror dock att vi just nu hålla på att öfverlägga om frågans afgörande, och att den således ännu föreligger.

Jag skall icke vidare upptaga Kammarrens tid. Jag öfverlemnar frågan åt herrarnes eget behjertande för att i afgörandet få se prof på, huruvida rättvisa och billighet kunna göra sig gällande eller icke. Jag hemställer således om bifall till Utskottets förslag.

Häruti instämde Herrar *Norén* och *Smedberg*.

Herr Borg: Det har förvånat mig att man under de anlopp, som egt rum emot den föreslagna banan och hvarvid man oupphörligt talat om bristande undersökning och utredning, icke på något sätt gittat visa, hvaruti dessa brister bestå. När man tecknat två millioner kronor för en 8—9 mil lång jernväg; när alla kommuner mellan Helsingborg och Halmstad nära nog enhälligt varit med om banans byggande; när 500 enskilda härtill tecknat bidrag och ett så allmänt intresse för någon bana sällan förnummits, samt då allt detta åstadkommits på den korta tiden af 5 månader, torde jag med skäl kunna fråga: kan man fordra mera än hvad bolaget åstadkommit, då det sålunda tecknade beloppet uppgår till hälften af den beräknade anläggningskostnaden, och räntan å lånet är föreslagen att utgöras med $4\frac{1}{2}\%$, allt i enlighet med hvad Riksdagen bestämt såsom vilkor för låneunderstöd åt enskilda jernvägsanläggningar? Jag för min del kan icke på något sätt inse, hvaruti bolaget brustit eller att det kunnat göra mer för att vinna Riksdagens bifall än det redan gjort. Man har sagt, att undersökningen är bristande, utredningen ofullständig. Men jag tager mig friheten upplysa herrarne om att, då man från skånsk sida begynte med detta företag, befunnos alla delar af vägen mellan Helsingborg och Halmstad undersökta af statens tjenstemän, d. v. s. af officerare vid väg- och vattenbyggnadcorpsen;

och rörande åtskilliga af dessa linier voro flera olika förslag uppgjorda. Jag frågar: kan detta kallas för bristande undersökning? Hvad är det vidare som brister i utredningen? Skola vi kanske på förhand räkna ut, huru många personer som komma att trafikera banan, och huru mycket gods som kommer att fraktas derå? Jag undrar emellertid, hvilken myndighet eller hvilken enskild person skulle kunna åtaga sig en sådan beräkning, och hvilken trovärdighet skulle en dylik för öfrigt kunna vinna! Det är ju så många förhållanden, som man icke kan med visshet beräkna. Man må i detta hänseende hufvudsakligen förlita sig på de personers omdöme, som känna de olika trakterna och trafiken inom dessa och som vilja tillsläppa sina penningar för att åstadkomma en förbättrad kommunikation. Jag säger nemligen, som talaren på dalabänken, att den bästa utredningen ligger deruti att personer vilja nedlägga sina penningar i företaget. Och jag vill hemställa till motståndarne, huruvida de föreställa sig, att de män, som satt sig i spetsen för detta företag, äro så opraktiska, att de vilja riskera sina medel utan minsta beräkning, huruvida banan kan komma att bära sig eller icke? Jag betvivlar att någon kan hafva en sådan föreställning. Vi skola nemligen besinna, att banan går genom odlade, väl och tätt bebyggda samt förmögna trakter. Hela vstra Skåne är en sådan trakt, och så är äfven förhållandet med södra Halland, som jag genomrest.

Härtill kommer, att till denna bana, om den drages till Varberg, skulle utmyнна två sidobanor, som gå genom Småland och Västergötland och hvilka skulle förmedla omsättningen af dessa provinserns träprodukter med de skånska produkterna. Då man vet, huru den trakt af Skåne, som kallas Kullen, har behof af träprodukter och känner huru talrik dess befolkning är, kan man sluta till att de nämnda provinserna der skulle få en högst betydlig afsättning, lika som skånsk spanmål bör kunna söka sig afsättning uppåt landet. Det har också blifvit påpekadt och jag vill ytterligare betona det, att förbindelsen med en sådan stad som Göteborg är af så stor betydelse för vårt fosterland, att man borde vara hägad att taga äfven detta förhållande i betraktande, för att icke tala om — hvad som också blifvit påpekadt — att förbindelsen med kontinenten från Norge öfver Danmark genom denna bana skulle vinnas på kortare tid än nu är fallet. Man komme nemligen, om man finge denna bana, att passera från Göteborg till Helsingborg på 7 timmar eller omkring hälften af den tid, 14 à 15 timmar, som nu dertill erfordras.

Man har äfven satt banans rentabilitet i fråga, enär den vore en kustbana. Representanten på elfsborgsbänken, Herr Ekenman, har dock redan påpekadt, att det är en öfvervunnen ståndpunkt att antaga, att en kustbana, såsom sådan, ej skulle löna sig, emedan den skulle komma i strid med sjötrafiken. Nämnde talare hänvisade till Rhen, längs hvilken flod lönande banor gå, men jag skulle kunna upp-räkna många andra delar af Europa, der kustbanor på ett ganska vinstgivande sätt drivas, t. ex. Holland och Skotland. I Holland förestälde man sig att med den rika vattentillgång och de talrika kanaler, som der funnos, några jernvägar ej skulle behövas. Men det

*Angående
statslån för en
jernväg från
Skåne genom
Halland till
Göteborg.
(Forts.)*

*Angående
statslänför en
jernväg från
Skåne genom
Halland till
Göteborg.
(Forts.)*

dröjde ej länge förrän Holland stod efter de omgifvande länderna i afseende på trafiken, och man blef då nödsakad att bygga jernvägar till och med längs kanalerna. På samma sätt förhåller sig med Skotland. Det stod länge långt efter i ifrågavarande hänseende, men nu gå banor längs efter de skotska kusterna. Samme talare anmärkte visserligen, att folkmängdsförhållandena vore olika i Holland och Sverige, men i alla fall har man efter min tanke icke att frukta att den ena linien, vare sig jernvägslinien eller sjötrafiken, skall göra intrång på en sådan bana eller en sådan trafikled, utan de komma påtagligen efter vanliga ekonomiska lagar att understödja hvarandra och befrämja hvarandras framgång.

En talare har gjort en jmförelse mellan den föreslagna vestkustbanan och Landskrona—Engelholms jernväg. Jag ber om ursäkt, men det är en misslyckad jmförelse, och om talaren hade känt till nämnde banas lokala och andra förhållanden, skulle han icke hafva anställt densamma. Landskrona—Engelholms-banan är dragen mellan åtskilliga andra banor på ett så trångt område, att det är alldeles omöjligt att vinna så mycken trafik, att den ens kan betäcka driftkostnaderna.

Här har nu talats så mycket i saken och jag har ej något egentligt tillägg att göra. Jag vill blott sammanfatta mitt yttrande derhän, att jag är fullkomligt öfvertygad om att denna bana bör blifva en af de bättre i vårt land. Jag är öfvertygad derom på de grunder jag förut anfört, och jag är lika öfvertygad om, att det nära nog är en absolut omöjlighet, att staten under något förhållande skulle kunna blifva lidande på att till denna bana lemua ett lån mot $4\frac{1}{2}$ procents ränta. Jag kan ej föreställa mig, huru det skulle gå till. Att aktieegarne måhända skulle kunna blifva af med räntan på sina penningar under dåliga förhållanden, det vore visserligen en möjlighet, men jag tror till och med att denna bana inom fem år skall gifva ända till fem procents behållning; och att den både såsom lokal- och provinsbana samt internationel bana är af beskaffenhet att lemna sådana garantier, att Riksdagen ej gerna borde omöjliggöra dess tillkomst, hvarföre jag också yrkar bifall till Stats-Utskottets hemställan.

Herr Ola Andersson i Burlöf: Herr Talman! Mine Herrar! Då jag sammanställer den skärpa, med hvilken den förste talaren i dag började sitt anfall på Stats-Utskottet, och den skärpa, som åtskilliga andra talare, hvilka yttrat sig i samma syfte som han, lagt in i sina ord, med de artiklar, som jag sett i de tre af Stockholms dagliga tidningar, som sjelfva kalla sig för sansade, och när jag dertill lägger yttrandet af den siste talaren på stockholmsbänken, hvilken indelade Kammarens ledamöter i den vanliga majoriteten och minoriteten, af hvilka den förra skulle beslutit bifalla och den senare att afslå denna fråga, hvarvid minoriteten ej hade annat att göra än att protestera, så kan jag ej helt och hållet frigöra mig från den tanken, som jag också hört uttalas, att någonting annat här varit med i spelet än blott hänsyn till sakförhållandena. Jag säger icke att så är, men jag har hört så många ohöljda försök till och med från Med-

kammaren, att jag ej helt och hållet kan värja mig från en sådan tanke, och om den skulle vara riktig, förundrar det mig, att icke en fråga sådan som denna skall kunna behandlas som en ren sakfråga.

Den förkrossande dom, som Stats-Utskottets ledamöter i afseende både på motiveringen och det slut hvartill de kommit, fått sig tilldelad af flere föregående talare och särskildt af Herr Boström, som påstod att motiveringen var "ynklig alltigenom", för att använda ett yttrande af Tegnér, få vi väl försöka att med någorlunda lugn bära, eftersom vi haft med oss tio af Första Kammarens ledamöter, hvilka tillsammans med denna Kammares tolf ledamöter alldeles enhälligt godkänt icke blott hvad Utskottet tillstyrkt utan hela motiveringen. Jag kan väl tro, att det varit bättre, om Herr Boström varit med, men då jag så ofta sett, att Herr Boström varit missnöjd äfven med Bevillnings-Utskottets motivering och förslag, måste jag antaga, att det kan finnas någon annan orsak, som gör, att han har svårt att vara nöjd med Utskottens betänkanden i allmänhet; och detta får trösta mig något.

Det kan icke undgå att väcka förundran, när man uti tidningsartiklar och från andra sidan i denna Kammare hört förespås sådana vådor af att bifalla detta förslag, då man från det hållet icke hörde ett ord på den tiden, då de mest vådliga anlopp gjordes på statskassan för att hjälpa enskilda mer eller mindre ruinerade jernvägsbolag, hvilkas intressen sammankopplats med enskilda bankintressen. Då var det från samma håll hvarken fråga om vådor eller kostnader för staten eller egennyttiga intressen. En motionär föreslog 30 millioners anslag till inköp af enskilda jernvägar, en annan 30 millioner till inköp af enskilda jernvägsobligationer och en tredje räntegaranti för jernvägsobligationer, ja till och med att staten utan ränta skulle i 20 år kunna komma att betala ränta på enskilda jernvägsbolags skulder till banker och andra. Herr Dickson, som nu instämde med Herr Berg, var en af motionärerna, som föreslogo 30 millioner till inköp af enskilda jernvägar. Detta var år 1879; och 1878 föreslog han beviljande af 5,900,000 kronor till inköp af Hallsberg—Motala—Mjölby-banan, hvilken, som vi af utdelade statistiska uppgifter finna, 1880 lemnade 1,08 procents ränta å köpeskillingen, som dock blott blef 4 millioner. Och detta hans senare förslag var desto märkligare, som det gick derpå ut, att Riksdagen skulle betala 1,900,000 kronor mera än det pris, hvarför jernvägen sedermera kunde köpas. Jag förmodar också, att åtskillige af dessa herrar varit med om att bevilja inköp af obligationer till öfver 6 millioner kronor i Bergslagsbanan, hvilket väl icke var förenadt med så liten risk för staten, eftersom bolaget icke betalt halfårsräntan den 15 Juli sistlidna år och ännu mindre den, som förföll den 15 Januari i år.

Jag hörde nyss i Första Kammaren en talare, som ifrigt motsatte sig detta förslag, såsom förenadt med för mycken risk och våda för staten, och dock var samme talare den, som tillstyrkte Kongl. Maj:t att bevilja 5 millioners statslån till Bergslagsbanan, som sedermera fick 6 millioner, och ändock var detta ett företag, der man tecknat endast 14 millioner, medan den beräknade kostnaden uppgick till 55

*Angående
statslån för en
jernväg från
Skåne genom
Halland till
Göteborg.*
(Forts.)

Angående
statslån för en
jernväg från
Skåne genom
Halland till
Göteborg.
(Forts.)

millioner. Jag tror, att der var mycket större risk att löpa än här, men så kunna åsigterna vexla. Sådant kan icke undgå att väcka förundran.

Hvad är det då, hvarom här är fråga? Jo, endast att *mot de vilkor, som Riksdagen sistlidna år på Stats-Utskottets förslag godkände*, kunna af medel, som ställas till Kongl. Maj:ts förfogande, lemna lån åt en enskild jernväg; — ingenting annat. Och dessa vilkor blefvo ju till och med af den ärade lektorn från Vexjö med beröm godkända. Det hufvudtema, man här varierat, och det hufvudskäl, man framhållit mot detta förslag, har varit bristande utredning. Allt möjligt har i detta fall saknats; man har icke sett ritningar, icke kostnadsförslag, icke teckningslistor, man vet icke, huru mycket enskilde och huru mycket kommuner tecknat, icke om kommunernas beslut äro öfverklagade, man vet med ett ord ingenting, men all denna utredning måste Riksdagen först se. Jag undrar, om man verkligen vill föra oss in på den vägen, att Riksdagen, för att kunna bispringa enskilda jernvägar, skall pröfva alla dessa detaljer. För min del kan jag icke förstå annat, än att hela talet om bristande utredning hvilat på en missuppfattning; och då hela det öfriga resonnementet hvilat häruppå, så står och faller hela detta resonnement med denna grund, som jag anser helt och hållet ohållbar. När motionärerna sistlidna år föreslog, att staten skulle bygga denna jernväg, afstyrkte Stats-Utskottet detta förslag. Jag skall anhålla att få uppläsa dessa ofta omtalade ord, som man velat fränkänna allt värde, emedan — säger man — endast Stats-Utskottets egen auktoritet åberopats, och det har man ju varierat på mångahanda sätt. Kamraren torde tillåta att jag läser upp dessa ordalag för att återkalla dem i minnet. Utskottet säger: "Ehuru Utskottet således ingalunda förbisett den vigt, som denna jernvägsanläggning, för så vidt i sakens närvarande skick kan utrönas, synes ega, anser Utskottet sig likväl ej kunna tillstyrka Riksdagen att med ytterligare utvidgning af stambanesystemet i de södra delarne af riket besluta dess utförande för statens räkning såsom stambana. Deremot vill Utskottet, såsom af ofvanstående torde framgå, ingalunda ådagalägga, det ifrågavarande jernväg vore för det allmänna af sådan vigt, att dess anläggning såsom enskild bana lämpligen borde med statsunderstöd befrämjas. I sådant fall och enär, med afseende å banans längd och betydliga anläggningskostnad, det ej torde vara för Kongl. Maj:t möjligt att till dess utförande med bidrag af statslån anvisa medel ur den allmänna fond till låneunderstöd för enskilda jernvägar, som Utskottet ämnar här nedan föreslå Riksdagen att ställa till Kongl. Maj:ts disposition, lärers särskild framställning till en blifvande Riksdag om statsbidrag till jernvägens utförande såsom enskild bana vara erforderlig". Nu har man sagt att detta betyder ingenting, ty det är blott Utskottet, som sagt det. Men betyder det då ingenting, att ingen enda af Kamrarnes ledamöter haft något att anmärka mot denna motivering? Anse herrarne det så betydelselöst? Och dock är det något, som bort falla i ögonen på en och hvar och som kunnat föranleda protester, derest man dertill funnit skäl. Det är nä-

stan djerft att, såsom Herrar Rundbäck och Boström gjort, helt och hållet *bestrida*, att Riksdagen godkänt denna motivering och säga att Riksdagen icke har med densamma att göra. Det är för mycket vågadadt att påstå, det Riksdagen icke har något att skaffa med en motivering, som förekommer omedelbart före klämman i ett utskottsbe-tänkande, som således af en och hvar kunnat uppmärksammas och mot hvilken icke någon protest blifvit inlagd. Och jag frågar de her-rar, som vilja hänvisa motionärerna till de i fjor beviljade fem millio-nerna, om de ansåge att regeringen handlat rätt, i fall den af dessa medel lemnat understöd till ifrågavarande jernväg, åtminstone innan särskildt bidrag nekats; om det skulle varit förenligt med Riksdagens afsigt med dessa medel sistlidna år, och om det varit rättvist mot alla andra enskilda bolag, som på grund af Riksdagens beslut med skäl ansett sig ega rättighet att af dessa medel kunna få någon andel.

Angående statslån för en jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

En talare har här sagt, att om det framkomme en Kongl. pro- position, så skulle han vara med om att bevilja anslaget. Lika litet som jag tror, att Riksdagen vill komma in på den stråten att sjelf pröfva alla detaljer i fråga om enskilda jernvägar, lika litet tror jag att Riksdagen vill förmå regeringen att taga enskilda jernvägsföretag om hand, att göra undersökningar och till Riksdagen framlägga pro- position om anslags beviljande. Det har icke skett hittills, om jag undantager obligationslånet till stora Bergslagsbanan, och jag tror icke, att Riksdagen vid närmare eftertänkande är sinnad att slå in på den vägen.

Jag bör icke upptaga till besvarande allt det myckna, som här blifvit yttradt mot Utskottets förslag, ty det skulle upptaga en allt för lång tid. Jag vill endast hemställa till representanterna för de orter, som i sina jernvägsföretag på ett eller annat sätt blifvit under- stödda af staten, vare sig genom lån eller anslag, eller som fått stats- jernvägar, om det är rätt att afvisa anspråken från en ort, der man, såsom hvar och en måste finna, i detta hänseende är särdeles van- lottad. Frågan är egentligen den: är det någon risk för staten eller icke? Kan någon väl påstå, att denna jernväg skall blifva så dålig, att staten skall komma att förlora på den? Jag betviflar att någon på allvar vill säga det. Och om staten icke gör någon förlust, utan kanske i det närmaste får full räntegodtgörelse, så förstår jag icke huru man kan hafva så stora betänkligheter, allra helst som Kongl. Maj:t icke får be- vilja ett enda öre af de medel, som för ändamålet skulle ställas till Kongl. Maj:ts disposition, utan att alla de vilkor, som jag nyss omnäm- nde och som af Riksdagen sistlidna år föreskrefvos, varda uppfyllda. Det är Kongl. Maj:t som skall sörja för att all den utredning, hvarom här är taladt, blifver förebragt, som skall pröfva det ena och det andra i detta fall lika väl som i fråga om alla andra enskilda jernvägar, de der begära statslån. Skilnaden är endast den, att, såsom sistlidna års Riksdag erkände, detta vore ett företag, som kunde blifva föremål för särskild pröfning. Det har sedan dess visat sig, att orterna gjort stora ansträngningar. Jag kan därför icke se annat än att Riksdagen bör bifalla förslaget, och det synes mig också som man icke alldeles borde

Angående
statslån för en
jernväg från
Skåne genom
Halland till
Göteborg.
(Forts.)

förglömma, att det kunde vara rätt godt att skaffa någon arbetsförtjenst åt våra arbetare. Jag tror, att det icke är alldeles olämpligt att påminna om den sidan af saken, ty den är enligt mitt förmenande ganska beaktansvärd. Är det icke någon risk för staten att lemna det begärda understödet, hvarför icke då bevilja det?

Jag anhåller om bifall till Utskottets förslag.

Herrar *Lars Börjesson* och *F. G. Jansson* i Karlshed förenade sig med Herr *Ola Andersson*.

Herr *Lyth*: Jag skulle helt enkelt kunna be att få instämman med den siste talaren, men då jag nu har ordet, vill jag för Kammarren tillkännagifva, att jag kommer att understödja Utskottets förslag rörande ifrågavarande jernvägsanläggning genom Halland. Jag gör det korteligen dels därför, att såväl Hallands landsting som kommuner och enskilda personer i Halland visat så stort intresse för den ifrågasatta jernvägsanläggningen, att redan deri ligger en garanti och trygghet för, att banan är väl behöflig och kommer att bära sig; dels därför att denna landsdel hittills varit mycket vanlottad på kommunikationer; dels ock slutligen därför att jag med afseende på den bristande utredningen i frågan är öfvertygad om, att regeringen, som i dylika fall fått sig uppdraget att granska utredningsförhållandena, äfven här nog lärer komma att se till att allt blir i ordning, innan något lån erhålles. På de skäl jag nu i korthet anført, ber jag att få yrka bifall till Utskottets förslag.

I detta yttrande instämde Herrar *Samuel Johnson* och *Levin*.

Herr *Lundberg*: Då jag instämmer i yrkandet om bifall till Stats-Utskottets betänkande i denna punkt, får jag till stöd därför och till vederläggning af anmärkningarne mot detsamma åberopa hvad som blifvit anført af de Utskottets ledamöter, hvilka nu yttrat sig, äfvensom de skäl Herr *Ekenman* andragit. Jag anhåller derjemte att ånyo få fästa uppmärksamheten derpå, att, såsom flere synas förbiset, här icke är ifrågasatt ett ovilkorligt beviljande af statsbidrag, utan endast att ställa till Kongl. Maj:ts förfogande ett ytterligare belopp af $4\frac{1}{2}$ millioner kronor utöfver de 5 millioner kronor, som senaste Riksdag bestämde till understöd för enskilda jernvägsanläggningar; och då Kongl. Maj:t beträffande föreslagna jernvägen från Skåne genom Halland tillkomme att, liksom rörande andra enskilda jernvägsföretag, därför lån sökes, pröfva, huruvida jernvägen vore af sådan beskaffenhet, att lånebidrag borde beviljas, och blott, i fall så finnes skäligt, Kongl. Maj:t egde medgifva detsamma, torde anledning för Riksdagen saknas att ej godkänna Utskottets förslag, fastän icke nu blifvit företedda så fullständiga undersöknings- och utredningshandlingar, som för ärendets afgörande hos Kongl. Maj:t måste erfordras.

Liksom väl icke bör kunna bestridas, att ju ej motionärerna haft skäl och befogenhet till väckande af ifrågavarande förslag, har dertill

ock hemtats särskild anledning af Stats-Utskottets vid sistlidna års riksdag om jernvägsbyggnader afgifna betänkande, i hvilket yttras att enär, fastän genom närmare utredning kunde ådagaläggas, att jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg vore af den vikt, att dess anläggning såsom enskild bana borde med statsunderstöd befrämjas, det likväl ej torde vara möjligt för Kongl. Maj:t att till dess utförande med bidrag af statslån anvisa medel ur den allmänna fonden till låneunderstöd, särskild framställning till en blifvande Riksdag om statsbidrag till jernvägens utförande lärer vara erforderlig. Af desamma, hvilka förklara att Riksdagen icke borde befatta sig med pröfning af behofvet och fördelen, eller lämpligheten, eller sättet för en enskild jernvägsanläggning, anföres nu såsom hufvudsakligt skäl för afslag å Utskottets hemställan, att någon utredning härutinnan icke förebragts. Stats-Utskottets betänkande innehåller dock, att beträffande jernvägen från Skåne till Halmstad skett undersökningar och upprättats kostnadsförslag, som varit föremål för vederbörande embetsmyndighets granskning, och att äfven för bandelen norr om Halmstad till Varberg nu verkstälts undersökning af en enskild ingenjör, och må jag meddela, att äfven förut särskilda undersökningar försigtigt rörande så väl hela den ifrågasatta banan i ett sammanhang som olika delar af densamma.

Så var förhållandet, då bandelen från Halmstad öfver Falkenberg till Varberg år 1869, ehuru för anläggning af jernväg med mindre spårbredd, undersöktes, jemte det kostnadsförslag och planer upprättades af en kapten vid väg- och vattenbyggnadscorpsen med biträde af en löjtnant och särskild ingenjör. Dessa handlingar inskickades till den jernvägskomit , som då var tillsatt för hela riket, och utgjorde föremål för dess granskning.

Bolag, som ville anlägga en jernväg af så stor utsträckning som den ifrågasatta, och hvartill erfordras en summa af åtta eller nio millioner kronor, kunde väl icke skäligen förvänta, att Kongl. Maj:t skulle dertill lemna erforderligt bidrag af de fem millioner, som  r sistlidna års Riksdag anslagos till låneunderstöd åt enskildes jernvägsanläggningar, och då fans väl, såvida man icke ville låta frågan om jernväg längs genom hela Halland hvila, giltig anledning att ånyo hos Riksdagen göra framställning om särskildt l nebidrag. Det har bland annat aum rks, att man bort uppgöra beräkning af de inkomster, jernbanan kunde lemna. En sådan beräkning skedde också  r 1869 vid den undersökning, hvarom jag nyss nämnde; men jag är öfvertygad om, att, i fall en beräkning öfver trafikinkomster nu framlagts, hade man derå alledes icke fästat afseende eller deremot invändt, att den icke vore tillförlitlig. Beträffande den föreslagna jernbanans fördelaktighet och i hvad mån den kunde komma att bära sig, torde man väl b ra fästa väsentligt förtroende till de åsigter i detta hänseende, som uttalats af Hallands landsting samt de många kommuner och enskilda personer, hvilka förklarat sig villiga lemna bidrag till banans byggande. Frågan är i öfrigt af särskildt intresse icke endast f r Halland utan äfven för Skåne och en del af Vestergötland samt Göteborg; och må jag med afseende derå, hvad angår de statistiska upp-

Angående statslån till en jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

Angående statslån till en jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

gifter, som af en talare på förmiddagen lemnades, fästa uppmärksamheten vid, att det väl icke kan vara fullt riktigt att härutinnan endast hålla sig till Halland. Vid det jag för öfrigt icke närmare hörde eller kunde säkrare uppfatta samma uppgifter, ber jag att, hvad beträffar Halland, få nämna, att enligt generalsammandraget öfver 1881 års bevillning fastighetsvärdet der uppgår till 71,627,086 kronor, samt att inkomstbevillningen enligt andra artikeln utgör 62,200 kronor och summan af bevillningen 92,200 kronor. Vid jemförelse finner man att dessa belopp äro mycket betydligare än som upptagits för tre af de norrländska länen äfvensom större än för ett par andra af rikets län.

Uppgifter om det sammanräknade antal fartyg, som år 1880 från halländska städernas hamnar afgått till inrikes och utrikes orter, hafva redan af Herr Angel lemnats; och skall jag bedja att särskildt få meddela, att nämnda år afgingo till utrikes orter från Falkenberg 85 svenska, 18 norska, 4 preussiska, 6 britiska och 106 danska fartyg, eller tillsammans 219 lastade fartyg, samt från Halmstad 786 och från Varberg 141 fartyg med last.

Då fråga är om kommunikationer och rörelse samt medel och sätt för framfärdande kunde det kanske icke vara olämpligt att äfven erinra om och fästa uppmärksamheten på det stora hästantal, som enligt Sveriges officiella statistik uti Hallands län förefinnes och som uppgår till öfver 20,000, då deremot underhållas i det vida större Östergötlands län icke mer än 18,000 och i Södermanlands liksom i Örebro län endast ombring 10,000 samt uti de flesta af rikets öfriga län ett väsentligt mindre antal hästar än i Halland. Det torde kunna sägas, att äfven detta förhållande der visade behofvet af förbättrade kommunikationer. Om eu jernväg besparade underhållet af ett par tusental hästar, så skulle man ju endast derigenom erhålla räntan på några millioner.

Gifvet är väl att afgörandet af förevarande fråga måste blifva beroende på sak- och lokal-känedom samt mer eller mindre intresse och välvilja för orten; och må jag beklaga saknaden deraf, men lärer man nu icke kunna genom något vidare anförande förändra omständigheterna härutinnan. Sedan emellertid de flesta eller nästan alla af rikets öfriga landskap, der statsbanor kunnat ifrågakomma, erhållit sådana och jemväl betydliga anslag till enskilda jernvägsbyggnader, kunde nog rättvisa och billighet fordra, att äfven Halland komme i åtnjutande af sådant understöd, och att staten till åstadkommande af jernväg på sätt föreslagits lemnade eller förmedlade ett län, som icke rimligen kunde medföra någon förlust; och om Stats-Utskottets förslag nu af Riksdagen likväl underkännes och medel till ifrågasatta jernvägsföretag icke annorledes må kunna erhållas, så att snarligen i allt fall jernväg såsom enskild bana genom Halland kommer till stånd, är jag öfvertygad, att den inom en icke långt aflägsen framtid måste på antingen enskildes eller statens bekostnad komma till utförande.

Med åberopande af hvad jag nu anført, anhåller jag om bifall till Stats-Utskottets utlåtande.

Herr Lyttkens: Den talare på stockholmsbänken, som lade den betydelse i mina här förut yttrade ord, att jag eller det parti jag tillhör skulle vilja undertrycka någons rätt att yttra sig, eller att frågan såsom förut afgjord ej bör föranleda någon motsägelse från olika tänkande, har icke rätt uppfattat mina ord eller, rättare, han har säkerligen icke hört dem alls, ty då skulle han icke åt dem hafva kunnat gifva en sådan tydning. Jag tror icke att denne ärade talare kan klaga öfver att det parti, jag tillhör, icke i allmänhet med mycken uppmärksamhet hör på honom. När han uppträder, är det alltid tyst i Kammaren, och alla höra på och han kan icke heller klaga öfver att hans yttranden i lagfrågor icke vinna uppmärksamhet och ofta gehör. Hans tydning af mitt yttrande och den beskyllning denna tydning innebar emot landtmannapartiet var således så mycket mera obefogad. Men derom är nu egentligen icke fråga.

Hvad åter angår de skäl emot det föreliggande förslaget, som blifvit af samme talare anförda, var det hufvudsakliga af dem det, att förslaget icke framkommit från Kongl. Maj:t. När landstinget förra året erbjöd sig att bidraga med en million kronor i händelse staten ville bygga en stambana, afslog regeringen den begäran i denna rigtning som då framställdes, och Riksdagen afslog de motioner som väcktes i detta syfte; i dess ställe hänvisades halländingarne, på sätt herr Ola Andersson redan klart och tydligt framhållit, dertill, att, om det visade sig att de enskilde ville göra uppoffringar för företaget, frågan om statens mellankomst skulle tagas under förnyad pröfning. Nu kunna vi visa att så skett och hafva derföre framställt vår begäran i den form som Stats-Utskottet anvisade, men då svarar man likväl nej och invänder, att Kongl. Maj:t icke framlagt någon proposition i ämnet, och att ett anslag sådant som detta icke bör beviljas på enskild motionärs förslag. Huru många anslag till jernvägar hafva icke beviljats på sådant sätt. Herr Ola Andersson har derpå anført flera exempel. Men när det blir fråga om denna jernväg, då går sådant icke an!

Vidare invänder man: det föreligger icke tillräcklig utredning för att ett så stort lån skall kunna beviljas. Hvad är det då som behöfver ytterligare utredas? Finnas icke tillräckliga penningemedel på enskild väg anskaffade för företagets åvägabringande, så får Kongl. Maj:t icke heller utlemna det statslån, som kan komma att beviljas. Förr än de vilkor, som för statens biträde bestämmas, blifvit uppfyllda, kommer naturligtvis icke något statslån att utlemnas.

Så har man invändt: det är ju icke ifrågasatt, att bandelen Varberg—Göteborg skall byggas förr än år 1886 och sålunda efter utgången af de fem år, för hvilka förra året anslag till understödande af enskilda jernvägsföretag beviljades. Men så är icke förhållandet; det finnes intet hinder att dessförinnan påbörja arbetet med äfven denna jernvägssträckning, men längre än till 1886 får det ej dröja med banbyggnadens början på denna del.

Äfven har man hänvisat halländingarne till erhållande af bidrag af dessa förlidna år anslagna fem millioner kronor. Men kan man väl med fog sätta i fråga, att Halland ensamt skulle komma i åtnju-

Angående statslån för en jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

Angående
statslånför en
jernväg från
Skåne genom
Halland till
Göteborg.
(Forts.)

tande af dessa medel, som Riksdagen beviljade under uttryckt mening, att de skulle användas äfven till understödjande af andra jernvägsföretag.

Så säger man ytterligare: här är fråga om en kustbana, som icke någonsin kan bära sig till följd af konkurrens med sjötrafiken. Men hafva vi icke i Sverige för ej länge sedan haft en regering, som sjelf föreslog beviljande af ett anslag åt en annan jernväg, vida längre än den, som här är i fråga, och som äfven på en vida längre sträcka än den här ifrågasatta jernvägen löper utefter en segelled, nemligen Stora Bergslagsbanan från Kil öfver Venersborg till Göteborg. Detta är vida mer en så kallad kustbana, och jag frågar, hvilken regering var det väl, som föreslog beviljande till denna jernväg af först fem millioner kronor, och derefter understödde en annan regering förslaget, att staten skulle inköpa deras obligationer till belopp af ej mindre än sex millioner kronor; då var en bana längs en segelled bra. Halland är emellertid en provins, som fortfarande är helt och hållet i saknad af jernvägsförbindelser. Vi hafva i det längsta hoppats på statens mellankomst, men då Riksdagen sistlidna år så tydligt förklarade, att den ej ville veta af någon statsbana genom denna del af landet, har landstinget satt sig i spetsen för sakens genomförande på annat vis och beviljat en million kronor dertill, hvarefter så väl enskilde som kommuner med en sällspord hastighet tecknat bidrag, och nu förvänta länets invånare att Riksdagen skall behaga säga, att denna jernväg förtjenar understöd, och förklara, att Halland icke allt jemt skall vara det svarta barnet, som ständigt åsidosättes för att gagna det af naturen mer gynnade hvita barnet.

På de skäl, som här af flere talare blifvit åberopade, har jag kommit till den öfvertygelsen, att de invändningar, som göras emot förslaget, icke hafva sin grund i annat än de obotfärdiges förhinder; och hvad särskildt beträffar de anmärkningar angående de olika kostnadsbeloppen, som blifvit framställda af Herr Boström, visa de allenast, att han icke med full uppmärksamhet följt med denna fråga. Förra året var det fråga om en stambana emellan Åstorp och Göteborg med större pretentioner i afseende å öfverbyggnaden, hvarigenom kostnadssumman blef betydligt högre än nu, då det blott är fråga om att lemna lånebidrag till ett enskildt jernvägsföretag, hvilket nöjer sig med en lättare öfverbyggnad, såsom för dess ändamål tillräcklig. Detta är den enkla anledningen till siffrornas olikhet då och nu. Behovet af förbättrade kommunikationer är icke af mera lokal beskaffenhet för Halland än för någon annan del af vårt land, och jag kan icke finna annat än det föreliggande förslaget är i högsta mätto beaktansvärdt. Halland bör icke ständigt vara styfbarnet. Jag yrkar bifall till Utskottets förslag.

Herr L. J. Larsson i Tranhult: Herr Talman! Mine Herrar! Det torde ursäktas mig, om äfven jag i denna fråga yttrar några ord, ehuru jag väl vet att jag icke kan hålla några tal, hvilket jag heller icke ämnar försöka, men, som man säger, man är sig sjelf närmast, och i betraktande af de sidointryck, som i denna fråga sökt göra sig

gällande, antingen de nu kommit från en starkare eller en svagare sida, har jag velat uttala min åsigt i saken.

Det har från de olika sidorna uttalats motsatta påståenden. På den ena sidan heter det, att utredningen är fullständig, och från den andra sidan förspörjes det, att det icke skulle finnas någon utredning alls eller åtminstone mycket liten utredning.

Om jag nu ställer mig på den senare sidan, så gör jag det just med stöd af Hallands läns landsting och Kongl. Jernvägsstyrelsens uttalande i frågan. Jag måste visserligen medgifva att detta afsåg egentligen den tid, då Halland begärde denna kustbana såsom en stambana, men detta hindrar icke att samma förhållanden råda och samma uttalanden ega sin giltighet äfven sedan banan blifvit enskild, och därför torde äfven för denna enskilda bana lika god utredning erfordras. Hallands läns landsting ingick till Kongl. Maj:t med anhållan om propositions aflåtande till Riksdagen om anslag till denna kustbana och verkställande af erforderlig utredning. Kongl. Maj:t förvisade ärendet till Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, och jag ber få läsa upp följande del af denna styrelsens utlåtande: "Då dertill kommer, att banan skulle ledas längs efter kusten och således få utstå täflan med den både billiga och snabba samt med få undantag hela året fortgående sjökommunikationen, anser Jernvägsbyggnadsstyrelsen de fördelar, som en sådan bana skulle medföra, icke komma att motsvara kostnaden för densamma, så framt dermed icke på samma gång kunde åstadkommas en kortare och snabbare jernvägsförbindelse mellan Göteborg och Malmö, såsom öfverfartsort till kontinenten, än den nuvarande öfver Falköping, Jönköping och Nässjö, som är 46,2 mil lång, eller icke mindre än 17,2 mil längre än landsvägen mellan de omnämnda ändpunkterna. En jernväg med den sträckning, att den nämnda betydliga omvägen gjordes obehöflig, anses till följd deraf skola kunna påräkna en icke obetydlig trafik såväl från Göteborg och det norr derom belägna landet som äfven från Norge". Vidare heter det i samma utlåtande: Då det icke kan bestridas, att den stora omvägen i jernvägsförbindelsen mellan Malmö och Göteborg, som för närvarande betungar trafiken, är en brist i landets jernvägssystem, som, så fort landets tillgångar det medgäfv, vore önskligt att få afhjelpat, och då det, enligt styrelsens åsigt, måste fästas såsom vilkor för en jernvägsanläggning på statens bekostnad mellan dessa städer, att den komme i omedelbar förbindelse med Göteborg och södra stambanan, anses denna fråga böra underkastas en närmare utredning, hvilken jemväl skulle hafva till mål att utröna, huruvida det icke skulle vara möjligt att, till större gagn för Halland, leda banan längre in i landet än den af landstinget föreslagna, då den i ett sådant läge komme att korsa banorna från Halmstad och Varberg och således den af landstinget framhållna önskan blifve uppfylld, nemligen att banan blifve förbunden med de halländska kuststäderna, fastän icke alldeles omedelbart berörande dessa". Bandelen Halmstad—Landeryd är för länge sedan fullständigt undersökt, och redogörelse för denna undersökning har blifvit inlemnad till Stats-Utskottet icke endast i fjor, utan äfven i år. Från Landeryd och till Halmstad är det 5 mil

*Angående
statslän för en
jernväg från
Skåne genom
Halland till
Göteborg.
(Forts.)*

Angående
statslån för en
jernväg från
Skåne genom
Halland till
Göteborg.
(Forts.)

och från Landeryd till Vernano är afståndet ungefär lika stort. Således är väglängden från Landeryd åt begge hållen om icke precis dock ungefärligen lika stor. Jag vet icke huru jernvägsstyrelsen tänkt, men jag undrar om jernvägsstyrelsen tänkt härpå. Vi hafva nu undersökt linien Landeryd—Borås; och sedan återstår endast stycket Borås—Göteborg, genom hvilken linie vi få en direkt förbindelse med Göteborg. Denna linie är lika kort som den förra och den hjälper en landsdel, som nu är helt och hållet i saknad af kommunikationer, men väl icke i all framtid borde blifva mera styfmoderligt behandlad än andra orter. Jag vill icke kasta någon skugga på Hallands läns landsting, ty det har visat ett synnerligen hedrande intresse för nu ifrågavarande jernväg från Skåne till Göteborg, och jag trotsar något annat landsting att på så kort tid kunna åstadkomma så mycket för ett jernvägsföretag som detta landsting gjort, men mig synes det icke vara för mycket, att en utredning i fråga om den af mig föreslagna jernvägen äfven kommer till stånd. Kunde man då förena två intressen, så borde saken hafva mycket mera framgång, än om, såsom nu, en hel stor skogsbygd och industriidkande bygd lemnas åt sitt öde.

Som herrarne veta, är jag motionär i 7:de punkten. Jag hade därför icke tänkt göra något yrkande nu; men då man, som sagdt, är sig sjelf närmast, så ber jag, Herr Talman, att få anhålla om afslag å Utskottets hemställan i nu förevarande punkt.

Herr Johannes Bengtsson: Såsom motionär i denna fråga, får jag till Utskottet hembära min förbundna tacksamhet, och hör jag naturligtvis i främsta rummet till dem, som önska bifall till Utskottets hemställan, och jag anhåller därför att få instämman med dem, som yrkat bifall till detsamma.

Herr von der Lancken: Endast några ord! För mig, som endast helt kort tid haft äran tillhöra denna Kammare, har ett yttande, som här i afton blifvit fäldt, förefallit i viss mån anmärkningsvärdt; och jag ber om ursäkt, att jag vid denna sena timme begärt ordet för att protestera mot detsamma; saken synes mig ej vara utan sin betydelse.

En talare på malmöbanken yttrade, att motiveringen i ett utskotts-betänkande borde anses hafva vunnit en slags laga kraft och för framtiden blifva bestämmande för Riksdagens beslut, i den händelse densamma icke blefve motsagd. Jag kan icke instämman i en sådan uppfattning; ingen af oss, som icke är utskottsledamot, kan så noga hinna granska hvarje betänkandes motivering, att han kan anses gilla allt hvad i motiveringen förekommer, derfore att han under diskussionen här underlåter att göra anmärkning mot detsamma.

Men om jag sålunda begärde ordet jemväl i syfte att den talare på malmöbanken, hvarom här är fråga, icke i en framtid skulle kunna säga, att hans uppfattning af frågan, såsom ej bestridd, vore den rigtiga, så har jag dock ett annat viktigare skäl för mitt uppträdande. Det vill nemligen förefalla mig, som om Utskottet i motiveringen till sitt föreliggande betänkande i viss mån gifvit på hand att, om den

halländska kustbanan af en eller annan anledning komme att erhålla tyngre öfverbyggnad än som nu är i fråga, det begärda anslaget utan återbetalningsskyldighet skulle komma jernvägsbolaget till del. Detta halfva löfte vill jag ej vara med om och har ansett mig böra protestera deremot just med hänsigt till den af talaren på malmöbanken förfäktade mening, att oemotsagda motiv i ett utskottsbetänkande skulle blifva en slags lag, derefter Riksdagen hade att rätta sig.

Jag förnyar mitt yrkande om afslag å Stats-Utskottets föreliggande förslag.

Herr *Lovén* instämde med Herr von der Lancken.

Herr Sven Andreasson i Tollered: Herr Talman! Jag vill icke vid denna sena timme besvära Kammaren med att vederlägga alla de beskyllningar, som Stats-Utskottet här fått uppbära för sitt tillvägagående i denna fråga. Det är dessutom icke ovanligt, att Stats-Utskottets ledamöter få uppbära förebråelser för det de icke kunnat hylla den mening, som många af Kammarens ledamöter önskat. Men kanhända det är lättare att klandra än att åstadkomma något, som är för denna Kammare mera antagligt. Jag skall som sagdt icke bemöta de uttryck, som i sådant afseende blifvit fälda, dels emedan de redan blifvit motsagda och dels emedan jag tror att det icke tje-nar något till; jag skall blott bedja att få klargöra min ståndpunkt. Jag anser för min del att banan bör komma till stånd; jag anser att den bör komma att bära sig; jag anser ock att den i alla händelser kommer att byggas; men sättet huru man skall kunna få den till stånd, det är just frågan. Jag delar helt och hållet vice Talmannens åsigt att det finnes tre sätt härför. Det första är att bevilja hvad som af Stats-Utskottet nu är ifrågasatt, och hvori jag icke kan se någon risk för staten. Då skulle banan komma att administreras af svenskar, att egas af ett svenskt bolag; och detta tror jag vore välbetänkt. Det andra sättet är att låna penningar från utlandet, måhända till högre ränta. Det tror jag icke vore fördelaktigt för staten, och naturligtvis vore det icke heller förmånligt för bolaget.

Det tredje sättet vore, att banan möjligen i en icke aflägsen framtid blefve en statsbana. Men jag tror icke det vore bättre, om staten gjorde hela uppoffringen ensam. Af alla dessa tre sätt anser jag således det nu föreslagna vara det för statens bästa mest lämpliga. De uppoffringar, som halländingarne underkastat sig för denna bana, äro ock så stora, att det skulle vara mycket otacksamt mot dem att neka dem statens hjälp, helst som Hallands län, hvilket redan af talare påpekats, är det sämst lottade i afseende på anslag; och jag hoppas också, att Kammaren måtte behjerta denna omständighet. Sorgligt är emellertid att frågan gjorts till en partifråga.

En ärad talare på stockholmsbanken talade mycket varmt om det ledsamma för honom och hans fraktion att de, som tillhöra hans parti, icke våga uppträda i frågan, emedan de på förhand hafva sig utgången deraf bekant. Den beskyllningen är, enligt mitt förmenande, icke

Angående statslån för en jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

så alldeles riktig, ty oftast förekomma här i Kammaren frågor, hvilkas utgång man omöjligen på förhand kan veta. Hvad som för medlemmarne af de olika partierna tillsammans är de förres åskådnings-sätt, deras lefnadsförhållanden och uppfostran. Icke må vi väl anse hvarje embetsman, som röstar för högre löner, därför för orättvis. Han ser ju saken från sin synpunkt. På samma sätt är det med bonden; han handlar ju också efter sitt sätt att se saken. Man måste visa fördragsamhet med hvarandra och respektera hvarandras uppfattning. De olika meningarne försöka göra sig gällande i alla representativa församlingar; och så tillgår ju äfven i denna Kammare.

En aktad talare på vesterbottensbänken sade, att det går underligt till i Stats-Utskottet: man sätter der till och med Kammarens anseende på prof. Det är för mig oförklarligt, att sådana uttryck kunna framkomma. Jag för min del tror, att hvad Stats-Utskottet här föreslagit är så väl begrundadt och så noga öfvertänkt att, om hvarje fråga vore så fullständigt utredd som denna, skulle man med fullkomligt lugn kunna afgöra den. Man må se denna fråga från synpunkten af statens eller ortens intresse, så tror jag icke att man kan komma till något annat resultat, än att det är välbetänkt att bevilja det af Stats-Utskottet tillstyrkta låneunderstödet, och får jag alltså yrka bifall till Stats-Utskottets hemställan.

Herr C. A. Larsson: Det är icke underligt att man hör rop på proposition, då diskussionen redan blifvit så långt utdragen; men herrarne kunna väl lugna sig litet, ty, som I alla veten, jag brukar just icke vara mångordig. Såsom ledamot af Stats-Utskottet vill jag icke undandraga mig att tillkännagifva de skäl, som förmått mig att vara med om Utskottets förslag. Af de talare, som uppträdt emot nu ifrågavarande punkt, äro de fleste från sådana orter, som redan blifvit lyckliggjorda med stambanor eller bibanor till ett tillräckligt antal. Jag förundrar mig därför verkligen öfver att de kunnat motsätta sig en liknande fördel för en ort, som i detta afseende är särdeles vanlottad. Mest fästes min uppmärksamhet dervid, att Herr Berg kunde så ifrigt motsätta sig ett förslag i detta syfte. Riksdagen har ju beviljat ganska stora jernvägsanslag till förmån för den trakt, hvilken han tillhör. Han borde, enligt min tanke, vara den siste att motarbeta det nu ifrågavarande anslaget. Äfven jag tillhör en trakt, som, med afseende å den häfstång, som jernvägar utgöra för en ort, icke blifvit så styfmoderligt behandlad; och jag skulle därför ansett det ovärdigt att i Utskottet motsätta mig den nu föreslagna jernvägsanläggningen, synnerligast som ortens invånare genom sina gerningar visat ett så varmt intresse för densamma. Jag har i Utskottet genomläst namnen på alla de i saken intresserade; och der fann jag helt andra personer än för några år sedan på en annan aktieteckning, hvilken uteslutande hade gjorts af "inhysesgubbar". Och om också icke hvar och en af dem tecknat så mycket, måste vi dock komma i håg, att de dessutom få på sin landstings- och kommunal-sedel ett litet "debit"; och på detta sätt få de i sjelfva verket ändå icke släppa till så litet. Jag beklagar hvar och en i denna Kam-

mare, som försvarar lokalintressen; men under alla förhållanden måste man låta rättvisan hafva sin gång, helst då man ser att någon fara dermed icke är förenad för staten. Herrarne låta icke på det sättet, när det är fråga om dyrtidstillägg och höga löner. Nej, då är det vi syndare, som få strida emot. Det är då fråga om penningar, som icke producera någonting; nu är det deremot fråga om anslag till en bana, som gifver staten full ränta på sina penningar och till och med derutöfver en liten vinst möjligen af $\frac{2}{3}$ procent, om lyckan är god. Jag för min del anser att man icke kan använda statens medel bättre än på ett sådant produktivt företag, som icke endast bereder en viss ort, utan landet i dess helhet nytta. Vi veta litet hvar, att i och med detsamma en jernväg drages genom en provins, så stiga till och med fastigheterna på ömse sidor om jernvägen i värde och en prisjemkning åstadkommes, så att de, som förut icke kunde få något för sina produkter, blifva i tillfälle dertill. Förhållandena blifva sålunda utjennade; en stor indirekt nytta vinnes alltid genom en jernväg, äfven om man till en början skulle nödgas göra någon liten direkt uppoffring för detsamma.

På dessa grunder har jag biträdt Utskottets förslag och håller mig dervid.

Jag vill tillägga med anledning af en anmärkning af Herr Lyttkens mot en min länskamrat, att den anmärkningen var alldeles obefogad, ty han satte sig äfven emot Motala—Mjölby-banan.

Herr Sven Andersson i Plöninge: Då en ärad talare på stockholmsbanken yttrat, att förevarande frågas öde redan skulle vara afgjort, förmodligen på Grand hôtel, så skall jag ej nu förlänga diskussionen, utan ber endast att i likhet med den siste talaren få yrka bifall till Utskottets förslag.

Mycket vore visserligen ännu att säga för bifall till motionärernas och Utskottets förslag, men som saken är enligt mitt förmenande af en så rättvis och billig beskaffenhet, att den talar för sig sjelf, kan det icke falla mig in att vidare orda härom vid denna sena timme, utan yrkar jag i all korthet bifall till Utskottets förslag, under förväntan att Kammaren skall göra detsamma, ty då detta jernvägsbolag icke allenast vill bygga denna långa och för ortbefolkningen nyttiga jernväg, utan till på köpet betala hela anläggningskostnaden sjelf, måtte den väl icke böra förmenas rättighet dertill.

Öfverläggningen förklarades slutad. I enlighet med de yrkanden, som derunder blifvit framställda, gaf Herr Talmannen propositioner såväl på bifall till Utskottets hemställan i förevarande moment som ock på afslag derå; och fann Herr Talmannen den förra propositionen vara med öfvervägande ja besvarad. Votering blef begärd samt anställdes enligt en nu uppsatt och af Kammaren godkänd så lydande omröstningsproposition:

Den, som bifaller hvad Stats-Utskottet hemställt i 5:te punkten mom. a) af Utlåtandet N:o 42, röstar

Angående statslån för en jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

Angående
statslån för en
jernväg från
Skåne genom
Halland till
Göteborg.
(Forts.)

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har Kammaren afslagit Stats-Utskottets förevarande hemställan.

Voteringen utföll med 71 ja mot 122 nej, i följd hvaraf Utskottets hemställan afslagits.

Mot det sålunda fattade beslutet reserverade sig Herrar vice Talmannen *Ifvarsson*, *Jöns Rundbäck*, *Angel*, *Sven Nilsson*, *Sven Andersson* i Plöninge, *Assarsson*, *Olof Andersson* i Lyckorna, *Hörnfeldt*, *Näsman*, *J. Andersson* i Jönvik, *Joh. Bengtsson*, *Ljungman* och *Ola Månsson*.

Rörande Utskottets hemställan i *mom. b)*, som derefter upplästes, yttrade

Herr Key: Efter det öde, som den föregående punkten fått, återstår det ingenting annat än att yrka afslag å punkten b), hvarom jag nu anhåller.

Vidare yttrades ej. Kammaren afslog momentet.

Mom. c).

Bifölls.

Punkten 6.

Blef jemväl bifallen.

I *punkten 7* hade Utskottet — beträffande Herr *L. J. Larssons* inom Andra Kammaren väckta motion, N:o 116, deruti Herr *Jöns Persson* instämt och i hvilken var föreslaget, att Riksdagen ville besluta att till det bolag, som kunde komma att bildas för anläggandet af en jernväg från Hessleholm genom Småland till Landeryds station å Halmstad—Jönköpings jernväg, bevilja ett låneunderstöd af 3,235,000 kronor, motsvarande två tredjedelar af den beräknade kostnadssumman — gjort den hemställan, att nämnda motion måtte af Riksdagen lemnas utan afseende.

Efter föredragning af denna hemställan anförde

Herr Lyttkens: Utan att ämna göra något yrkande, kan jag dock icke underlåta att framhålla det den trakt, hvarom här är fråga,

mycket väl har behof af kommunikationer och följaktligen kan hafva lika stora pretentioner på statens mellankomst för sådant ändamål som någon annan del af vårt land. Den vestra delen af Småland har i detta hänseende blifvit så litet tillgodosedd, att denna landsdel har fullt berättigade anspråk på att få jernvägar vare sig i den ena eller andra rigtningen. Jag vill ej säga att den nu föreslagna linien är den för orten nyttigaste och bästa, det kan finnas andra rigtningar som äro bättre, därför vill jag ej framställa något yrkande, utan önskar blott få i protokollet antecknad min åsigt om denna Orts behof af jernvägsförbindelser med andra orter.

Angående statslån för en jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

Herr *Angel* instämde med Herr *Lyttkens*.

Sedan öfverläggningen härmed förklarats slutad, biföll Kammaren Utskottets hemställan.

§ 2.

Föredrogs Bevillnings-Utskottets Memorial N:o 9, i anledning af dels Andra Kammarens återremiss af 2:dra punkten af Utskottets Betänkande N:o 5 angående hvitbetssockertillverkningsavgiften, dels Kamrarnes skiljaktiga beslut i afseende å 3:dje punkten af samma betänkande.

Angående hvitbetssocker-tillverkningsavgiften.

Punkten 1.

Utskottet hade hemställt: att Riksdagen måtte, Första Kammaren med frånträdande af sin förut i ämnet uttalade mening, besluta, att § 1 i Kongl. förordningen den 30 Maj 1873, sådan den lyder i Kongl. kungörelsen den 25 April 1879, skulle erhålla följande förändrade lydelse:

“För all tillverkning af hvitbetssocker, som från och med den 1 nästkommande Juli inom riket sker, skall erläggas tillverkningsavgift i förhållande till det utbyte i råsocker, som de för tillverkningen använda hvitbetor enligt den i § 2 bestämda grund antagas hafva lemnat; och skall denna afgift tills vidare utgöra två femtedelar af gällande tullsats för utländskt råsocker af mörkare färg än N:o 18 af den i världshandeln antagna holländska standard.“

Herr Lasse Jönsson yttrade: I den punkt, som egentligen utgör ett förslag till paragraf i förordningen angående tillverkningen af hvitbetssocker, har af Utskottet blifvit insatt ett ord, som icke återfinnes i Andra Kamrarnes beslut, hvilket af Riksdagen blifvit godkänt efter gemensam votering. Detta sålunda insatta ord är “tills vidare“, som förekommer i punktens senare del. Det ordet kan visserligen synas obetydligt, men det är dock oegentligt att det skall finnas derstädes. Jag hade därför tänkt framställa yrkande om att ordet skulle utgå, men då jag hört att Första Kammaren, i anledning

Angående
hvitbets-
socker-
tillverknings-
afgiften.
(Forts.)

af detta ords insättande, beslutit återförvisa ärendet till Utskottet, så får jag äfven yrka återremiss af punkten i det syfte jag nyss nämnde.

Friherre Fock: Då första Kammaren återremitterat denna punkt, och då yrkande om återremiss äfven här blifvit framställt, så hvarken vill eller kan jag hafva någonting att deremot erinra. Men jag vill dock fästa uppmärksamheten på några omständigheter, som jag tror fullkomligt motivera Bevillnings-Utskottets åtgärd. För detta ändamål måste jag påminna Kammaren om, huru med hela denna fråga förfarits. Jag ber dervid få erinra, att den gemensamma voteringen alls icke rörde den 1:sta §:en i förordningen, utan att den afsåg en ändring i 1869 års riksdagsbeslut angående de grunder, efter hvilka beskattningen skulle utgå. Utskottet hade nemligen föreslagit ett sätt för frågans lösning, eller att beskattningen fortfarande såsom hittills skulle ega rum efter en stigande skala, med en förhöjning med $\frac{1}{5}$ af skatten, inträdande hvart femte år. Detta bifölls af Första Kammararen, men afslogs af Andra Kammararen, som för sin del beslöt, att beskattningen fortfarande skulle utgå med $\frac{2}{5}$ af gällande tullsats. Under sådana förhållanden hade Bevillnings-Utskottet icke annat att göra än att uppställa en voteringsproposition, som, på sätt den grundlagsenligt borde göra, innehöll, å ena sidan, Första Kammararens och, å andra sidan, Andra Kammararens beslut. Men med anledning deraf att Andra Kammararen, på samma gång den afslagit 1:sta punkten i Bevillnings-Utskottets betänkande N:o 5, hade återremitterat den 2:dra punkten deri, som innehöll förslag till den §, hvarom frågan nu gäller, förbehöll sig Utskottet i sitt betänkande med förslag till voteringsproposition att, för den händelse Andra Kammararens mening blefve Riksdagens beslut, få inkomma med ett förslag till lydelse af sistberörda §. Andra Kammararens beslut rörde således, såsom sagdt, icke lydelsen af den nu ifrågavarande §:en, utan en ändring i 1869 års beslut i fråga om grunden för beskattningen.

Den ifrågavarande §:ens lydelse är följande: "För all tillverkning af hvitbetssocker, som från och med den 1 nästkommande Juli inom riket sker, skall erläggas tillverkningsafgift i förhållande till det utbyte i råsocker, som de för tillverkningen använda hvitbetor enligt den i § 2 bestämda grund antagas hafva lemnat;" — Så långt råder ingen meningsskiljaktighet — "och skall denna afgift tills vidare utgöra två femtedelar af gällande tullsats för utländskt råsocker af mörkare färg än N:o 18 af den i världshandeln antagna holländska standard." Detta uttryck "tills vidare" har, såsom redan anmärkts, nu influtit i §:en. Vilja nu herrarne taga bort detsamma, så har det naturligtvis ingenting annat att betyda, än att den ifrågavarande bestämmelsen icke skall gälla tills vidare, hvilket den dock i alla händelser kommer att göra, Riksdagen må besluta hvad som helst.

Med Första Kammararens återremiss afses emellertid äfven en annan ändring i förslaget. Andra Kammararen hade nemligen, och sedermera äfven, genom gemensam votering, Riksdagen i sin helhet, beslutit att beskattningen skall utgå med $\frac{2}{5}$ af den för hvarje år bestämda tullsatsen. Detta har Utskottet i den föreslagna lydelsen af §:en ut-

tryckt med allenast *gällande* tullsats; och det var just för att få ändring äfven härutinnan, som Första Kammaren återremitterade betänkandet. Utskottets förslag innehåller emellertid ingenting annat än hvad som tillämpats allt sedan hvitbetssockerbeskattningen infördes i Sverige; och för Utskottet skulle det vara kärt att få veta, huruvida det jemväl är Andra Kammarens mening, att det skall heta: den för hvarje år gällande tullsatsen. För egen del skulle jag dock vilja afstyrka detta, enär en dylik bestämmelse icke alltid är tillämplig. Det kan nemligen hända och har händt, att Riksdagen beslutit förhöjningar i tullsatser att omedelbart träda i kraft. Och, i sådant fall, hvad menas väl med uttrycket: "*för hvarje år gällande tullsats*?"

Det är endast detta jag velat anföra för att visa, att Bevillnings-Utskottet icke i något hänseende öfverskridit sin befogenhet. Vare sig nu Kammaren vill godkänna eller återremittera betänkandet, så har jag ingenting att invända mot någotdera beslutet.

Herr Ola Månsson: Enligt hvad som berättats för mig är denna punkt återremitterad af Första Kammaren. I sådant fall ber jag att jemväl denna Kammare måtte besluta återremiss för att ordet "tills vidare", som blifvit infördt i §:en, måtte utgå. Min tanke är att ordet tills vidare i detta förslag är öfverflödigt samt tillika skadligt och det bör följaktligen icke finnas derstädes. Jag begär alltså återremiss af punkten i det syfte jag nu nämnt.

Herr Lasse Jönsson: Jag hade icke klart för mig att någon annan anmärkning mot punkten blifvit gjord i Första Kammaren än mot den af mig förut omnämnda ändringen. Jag kan dock icke förstå, huru någon slags ändring kunnat göras, sedan frågan blifvit afgjord genom gemensam votering. Ut i den för denna votering uppsatta voteringsproposition heter det: "Vinner Nej, har Riksdagen i öfverensstämmelse med Andra Kammarens mening beslutit, att den beskattning, som är ålagd den inom landet varande hvitbetssockertillverkningen, skall, utan någon förhöjning, fortfarande som under de sex sistförflutna åren utgå med två femtedelar af den för hvarje år bestämda tullsats å utländskt råsocker af mörkare färg än N:o 18 af den i världshandeln gällande holländska standard". Nu är ordet "tills vidare" insatt i detta beslut; och det ordet finnes icke i voteringspropositionen. Enligt Riksdagens beslut skall skatten å hvitbetssocker alltså utgå med två femtedelar af tullen å utländskt råsocker och denna skatt kan icke, utan ett nytt beslut af Riksdagen, höjas öfver detta belopp. Riksdagens beslut i detta fall grundar sig på en gemensam votering, uti hvilken ofvannämnda proposition blef antagen. Friherre Fock har emellertid upplyst, att icke blott orden "tills vidare" blifvit tillagda i denna §, utan orden "den för hvarje år bestämda tullsats" hafva blifvit utbytta mot "gällande tullsats."

I sammanhang med det beslut, hvarigenom skatten bestämdes till ofvan angifna belopp, fattade också Andra Kammaren det beslut att återremittera Utskottets förslag till lydelse af § 2 i förevarande förordning; och detta beslut att återremittera § 2 fattades enhälligt. Då

*Angående
hvitbets-
socker-
tillverknings-
afgiften.
(Forts.)*

*Angående
hvitbets-
socker-
tillverknings-
avgiften.
(Forts.)*

nu Andra Kammarens beslut blef bifallet i den gemensamma voteringen, så kan jag icke förstå huru dessa orden "tills vidare" kunnat inkomma i Utskottets förslag. Jag tror visserligen icke att detta har någon betydelse, men jag finner det vara oegentligt, och på den grund yrkar jag att orden borttagas. Helst skulle jag se om detta kunde ske nu genast, men vilja herrarne återremittera frågan för att förändringen må göras af Utskottet, så har jag icke heller något deremot.

Friherre Fock: Det är af liten vigt, om den af den föregående talaren föreslagna förändringen blir vidtagen eller ej. Emellertid måste jag hålla på att det icke var den sak, vid hvilken han fäst sig, som den gemensamma voteringen gälde, och därför har jag bevis, som jag tror icke skall kunna jäfvas.

Uti första punkten af sitt betänkande N:o 5 hade Utskottet hemställt, "att avgiften å tillverkningen af hvitbetssocker inom landet skulle från och med den 1 Juli 1882 till den 1 Juli 1887 utgöra fem tiondedelar" o. s. v. I andra punkten af samma betänkande hemställde Utskottet "att, i händelse denna hemställan bifalles, § 1 i Kongl. kungörelsen den 25 April 1879 måtte erhålla följande förändrade lydelse:

"För all tillverkning af hvitbetssocker, som från och med den 1 nästkommande Juli inom riket sker, erlägges tillverkningsavgift i förhållande till det utbyte i råsocker, som de för tillverkningen använda hvitbetor enligt den i § 2 bestämda grund antagas hafva lemnat; och skall denna avgift till den 1 Juli 1887 utgöra fem tiondedelar af gällande tullsats för utländskt råsocker af mörkare färg än N:o 18 af den i världshandeln antagna holländska standard."

Om nu så hade inträffat, att vid gemensamma voteringen den af Utskottet omfattade meningen segrat, hade således icke heller då Riksdagens beslut angående § 1 i förordningen blifvit ordagrant lika med voteringsresultatet. Emellertid förbehöll sig Utskottet rättighet att, sedan voteringsresultatet var bestämdt, få inkomma med förslag till sådan formulering af § 1, som med detta resultat stode i öfverensstämmelse. Något annat har Utskottet icke heller gjort. Om herrarne nu vilja, att orden "tills vidare" skola utgå, och anse ärendet för sådant ändamål böra till Utskottet återremitteras, så har jag för min del ingenting deremot; dock fortfarande under erinran att orden "för året gällande" hafva mera att betyda. Utskottets förslag, sådant det nu föreligger, är i enlighet med hvad hittills gäلت under 8 à 9 år, utan att det gifvit anledning till något missförstånd. Jag har icke något yrkande att framställa.

Öfverläggningen förklarades slutad. Kammaren beslöt återförvisa punkten till Utskottet.

Punkten 2.

Lades till handlingarne.

§ 3.

Till bordläggning anmäldes:

Stats-Utskottets memorial N:o 44, med förslag till åtskilliga stadganden, hvilka böra införas i det nya reglementet för Riksgäldskontoret; och

Andra Kammarens Första Tillfälliga Utskotts Betänkande N:o 6 (i samlingen N:o 12), i anledning af återremiss af dess öfver motion om ändring eller förklaring af vissa bestämmelser i Kongl. kungörelsen den 11 September 1877 afgifna Utlåtande N:o 4.

Dessa ärenden skulle uppföras främst å föredragningslistan för nästa sammanträde.

§ 4.

Justerades protokollsutdrag.

Kammarens ledamöter åtskildes kl. $\frac{1}{4}$ 11 e. m.

In fidem

H. A. Kolmodin.

Rättelse

i Andra Kammarens protokoll N:o 43:

sid. 21, rad. 1 uppifrån står: tänka läs: tillika
