

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1882. Första Kammaren. N:o 35.

Lördagen den 29 April, e. m.

Kammaren sammanträdde kl. 7 e. m.

Fortsattes öfverläggningen rörande mom. a) i 5:te punkten af 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 ifrågsatta nya jernvägar och dels om anvisaude af statsbidrag till enskilda jernvägsanläggningar.

Ifrågasatt understöd för anläggning af jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.

(Forts.)

Friherre von Kræmer: Här har på förmiddagen af den talare, som först yttrade sig, framstälts bland andra anmärkningar mot den föreslagna banan, att denna bana i och för sig skulle vara förkastlig, derföre att den vore en kustbana, och att man icke för en kustbana i denna trakt af landet skulle kunna anföra ens samma circumstances attenuantes som i nordligare delarne af landet, der vinterkölden under så lång tid af året gör sjökommunikationen onyttig, då den här deremot större delen af året kunde pågå. Detta skulle således i och för sig sjelft redan vara nästan tillräckligt för att förkasta denna bana. Han kom dock sedermera i en annan del af sitt tal till den slutsatsen, att banan väl för tillfället borde förkastas för att sedermera en annan gång åter upptagas. Men i den förra delen af sitt yttrande ansåg han, som sagdt, att den borde förkastas blott derföre att den var en kustbana. Jag ber då att få hänvisa till exempel från andra länder, utvisande att kustbanor visst icke äro något oerhördt, tvärtom något mycket allmänt, der de af städer, utmynnande jernvägar och dylikt rättfärdigas och påkallas för att sammanbinda förut varande kommunikationslinier. Så. t. ex. går längs efter hela kusten från Marseille i Frankrike till Nizza och sedermera hela vägen utefter södra Piemontska kusten till Genua, sedermera utefter kusten till Livorno, till Civita Vecchia, Ostia och ända ned till Neapel — en bana, som, med undantag af en obetydlig krökning inåt, fortlöper kusten utefter. På samma sätt på östra kusten af Italien. Der går en bana från Rimini på höjden af

Ifrågasatt understödd för anläggning af jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

Florenz, något söder om Ravenna, följer sedan hela östra kusten af Italien utefter alla krökningar och slutar icke förr än vid sjelfva tåspetsen af den italienska östöfveln, vid Reggio. I Spanien går en kustbana från Barcelona ned till Kartagena, som blott på ett ställe aflägsnar sig något från kusten. I England går en kustbana ända från Margate till Falmouth utefter hela södra kusten. På samma sätt längs östra kusten, der banorna dock i början här och der litet vika in i landet, men från norra hälften af England till Skotlands norra spets helt och hållet följa kusten. Äfven i oss närbelägnare trakter äro kustbanor icke ovanliga. Såsom vi alla veta, går kustbana eller åtminstone så godt som kustbana på ömse sidor om Finska viken. Och ej blott vid hafvet, utan äfven vid andra vat- tendrag, der mindre anledning kunde tyckas vara att anlägga jernväg, ser man sådana täfla med ångbåtsfarten. Så t. ex. har man vid Rhen och Rhône, oaktadt dessa floder äro segelbara och befaras af hundratals ångbåtar och segelbåtar, anlagt vid flodstranden följande jernvägar, och detta till och med på ömse sidor om floden! Jag tror således, att den anmärkningen, att jernbanan skulle komma att konkurrera med sjötrafiken, icke bör vara af hufvudsakligt inverkan- de beskaffenhet i och för bedömandet, huruvida den bör komma till stånd eller icke. Som sagdt, yttrade dessutom den talare, hvilkens anmärkning i detta hänseende jag nu sökt fullständigt vederlägga, på ett annat ställe i sitt tal, att denna bana borde komma till ut- förande, men att han ville hafva Stats-Utskottets betänkande nu af- slaget för att sedan få det upprepadt. Hvad är nu det för ett huf- vudskäl, som ständigt anföres, af alla nästan utan undantag, mot det att man nu skulle, i enlighet med Stats-Utskottets utlåtande, tillstyrka lånebidraget till denna jernväg? Jo, detta skäl, som stän- digt kommer igen, är det, att vid förra riksdagen fattades det be- slut, att 5 millioner kronor skulle ställas till Kongl. Maj:ts dispo- sition för att användas till understöd åt enskilda jernvägar, som kunde uppfylla de stränga villkor, som då stipulerades. Derigenom skulle, såsom en talare yttrade sig, ett slags pactum vara ingånget. Med hvem det skulle vara ingånget, upplyste han icke. Men emeller- tid skulle ett sådant pactum existera, att icke under den närmast följande tiden några sådana anslag skulle komma i fråga. Innan jag uttalar det, i min tanke, enda rigtliga slutomdömet om denna åsigt, vill jag dock något litet påminna om, huru detta märkvärdiga och, som man påstått, i allo afgörande beslut tillkom. Första Kam- maren biföll Stats-Utskottets förslag, som då var att till understöd åt enskilda jernvägar skulle anslås ett belopp af 7½ millioner, och utföll omröstningen sålunda, att 61 ja stannade mot 46 nej. Man kan nu säga, att det skedde derföre, att man icke fick rösta om Herr Samzeli's förslag om de 5 millionerna. Men huru gick det till i Andra Kammaren, som annars i dylika saker plägar vara sträng? Jo, Andra Kammaren voterade först om kontraposition mellan afslag och 5 millioner, och då blef, med 7 rösters öfvervigt, 93 mot

86, förslaget om de 5 millionerna antaget till kontraposition, och sedermera, ehuru intet hinder således der mötte att följa sin öfvertygelse angående de 5 millionerna, så segrade de vid den slutliga omröstningen endast med 6 rösters pluralitet, i det 86 ja, som voro för $7\frac{1}{2}$ millioner, stannade mot 92 nej. Att sedan den gemensamma voteringen, hvars utgång man kunde förutse, utföll så som den gjorde, torde måhända icke uttrycka så mycket den verkliga opinionen angående saken som fast mera vara blott en tillämpning af den gamla latinska sentensen »Væ victis». Åt den segrande sidan störtade sig icke blott de obeslutsamma, utan äfven de, som icke haft tillfälle att höra de förut anförda skälen. Jag anser således, att de första omröstningarna voro de egentligen målande, och då var det blott med några få röster som det afgjordes, att anslaget till understöd för enskilda jernvägar icke skulle blifva $7\frac{1}{2}$ utan blott 5 millioner! Nu säger man, att det är en inkonsequens att, när vi i fjor beslutade, att 5 millioner under fem år skulle anvisas till enskilda jernvägar, nu redan anslå extra understöd för denna bana. Men passar det icke alldeles förträffligt i stycke med den tanke, som Första Kammaren då uttryckte, och som med några få röster var nära att blifva öfvervägande i Andra Kammaren, nemligen att anslå $7\frac{1}{2}$ millioner, om vi nu påöka de fem millionerna med här föreslagna tre millioner? Om det hade varit så väl, att $7\frac{1}{2}$ millioner i fjor beviljats, så hade icke någon framställning i år behöft göras; då hade det räckt till äfven för detta företag. Men att Kongl. Maj:t af dessa 5 millioner skulle kunna binda tre millioner blott för jernvägen mellan Engelholm och Varberg, det är otänkbart. Det skulle i det närmaste vara detsamma som att omöjliggöra allt understöd åt enskilda jernvägar under återstående delen af de fem åren. Dessutom ber jag att få påpeka, att Stats-Utskottet, som vid förra riksdagen äfven förehade en fråga om Halmstadsbanan, afstyrkte dess anläggande såsom *statsbana*, men ansåg uttryckligen att efter någon närmare undersökning denna fråga borde komma igen och då blifva föremål för en särskild framställning. Det är nu denna särskilda framställning som Utskottet, på grund af till detsamma remitterade motioner, gjort. Men, säger man, Utskottet i fjor kunde icke med »framställning» mena annat än en framställning från Kongl. Maj:t. Jag tilltror mig icke att tolka någon annans mening än min egen och således icke heller mina medbröders i Stats-Utskottet i fjor angående denna sak. Men om de också menat med denna »särskilda framställning», om man så vill, en framställning från Kongl. Maj:t, så ligger det dock i öppen dag, hvarföre Kongl. Maj:t icke kunnat på landstingets begäran göra en framställning i statsverkspropositionen till Riksdagen. Ty dels var denna framställning från landstinget i mitt tycke temligen olyckligt hopkommen, så till vida som den begärde *antingen* statsanslag *eller* län; dels var då teckningen så litet framskriden, att ingen fullständig upplysning om den ekonomiska basis, hvarpå företaget hvilade, då kunde lemnas. Detta allt

Ifrågasatt understöd för anläggning af jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

*Ifrågasatt under-
stödd för an-
läggning af
jernväg från
Skåne genom
Halland till
Göteborg.
(Forts.)*

gjorde naturligtvis, att Kongl. Maj:t var fullkomligt berättigad att säga, att han icke fann saken i det skick, att han då kunde göra en framställning derom. Saken har också, genom detta uppskof och derigenom att den blifvit föremål för enskilda motioner, onekligen vunnit, ty under tiden har aktieteckningen hunnit så fortskrida, att den motsvarar fullt halfva kostnaden ända till Halmstad och i det närmaste halfva kostnaden från Halmstad till Falkenberg. Till denna punkt har teckningen på de sista dagarne hunnit, och den pågår för linien Falkenberg—Varberg. Men — säger man — teckningen »pågår» och är ännu icke fullständig, huru kan man då begära, att vi skola nu gifva anslag, det är ju osäkert om företaget kommer till utförande. Jag ber att få påpeka, att all denna osäkerhet, som man här talar om, egentligen icke kommer Riksdagen särdeles vid, ty om Riksdagen skulle bifalla Stats-Utskottets förslag, så innebär det, att det eller de jernvägsbolag, som Kongl. Maj:t kunde finna lämpligt att understödja, få detta låneunderstöd af 3 millioner, såvida de uppfylla de vid sistlidne riksdag föreskrifna vilkor, deribland aktieteckning till halfva beloppet. Om de således icke uppfylla dessa vilkor, så få de icke understödet. Jag kan derföre icke förstå den samme ärade talaren på gefleborgsbänken, som strängast gick åt Stats-Utskottet i förmiddags, då han ständigt återkom till sitt »utan säkerhet», »utan säkerhet». Han yttrade i fjor, att »de vilkor för åtnjutande af statsunderstöd för enskilda jernvägar, som Stats-Utskottet denna gång föreslagit, innebära, efter min uppfattning, ett så väsentligt framsteg, att det skulle vara för mig frestande att med min röst bidraga till beviljande af anslagssumman». Han trodde vidare, att dessa vilkor till och med voro så stränga, att åtskilliga påstått, att de icke skulle kunna uppfyllas, samt att, i fall de vore sådana, de som fått understöd icke skulle underlåta att vid följande riksdag framträda med hemställan om ändring i dessa vilkor. Han ansåg således då den fordrade säkerheten så öfverdrifven, men nu, då i Stats-Utskottets betänkande det uttryckligen står, att detta låneunderstöd skulle lemnas under enahanda vilkor och bestämmelser, som vid sistlidna års riksdag stadgades, anser han dock dessa vilkor ej innebärande någon säkerhet. Jag kan icke riktigt förstå detta, huru man ena gången anser dessa vilkor öfverflödigt stränga och en annan gång anser dem icke innebära någon säkerhet. Dessutom måtte talaren hafva glömt, att vid ett sådant låneunderstöds utdelande det utlemnas på sätt Kongl. Maj:t bestämmer och i mån af arbetets fortgång. Således har man på allt möjligt sätt sökt bereda säkerhet, och skulle icke det blifvande bolaget uppfylla alla dessa vilkor, så får det icke något understöd. Samme ärade talare har klandrat att vi, såsom han sade, eskamoterat bort Skåne—Hallands-bolaget. Jag visste icke att vi voro så konstiga. Emellertid hafva vi visst icke sökt skaffa bort något bolag ur täflingen. Vi hafva på intet vis förbjudit Kongl. Maj:t att lemna Skåne—Hallands-bolaget detta låneunderstöd. Men vi hafva följt den praxis, som

alltid blifvit följd, eller att låneunderstödet aldrig direkt beviljats ett visst bolag, utan att en viss summa blifvit anslagen till låneunderstöd, hvilken summa blifvit öfverlemnad till Kongl. Maj:ts disposition, just derföre att Kongl. Maj:t närmare kan bedöma, om det för ögonblicket i fråga varande bolag eller något annat erbjuder större visshet om att villkoren skola uppfyllas. Vi hafva i Stats-Utskottet, enligt mitt förmenande, blott följt hvad som blifvit en stadgad praxis, och att vi derföre skulle påbörjas någon elak afsigt mot det ena eller det andra bolaget, det förvånar mig. Det är sannolikt, att Skåne-Hallandsbolaget blir det, som får låneunderstödet, men Stats-Utskottet har icke velat föreslå, mot all vanlig coutume, något bestämdt bolag, utan endast velat öfverlemnna medlen till Kongl. Maj:t. Talaren, som sjelf under många år varit en del af Kongl. Maj:ts regering, borde, synes mig, icke kunna hysa den misstro till Kongl. Maj:ts förmåga att stadga villkor och kontroll i afseende på åtnjutande af lån, att icke fullkomlig säkerhet för staten erhålles. Om dock Kongl. Maj:t skulle misstaga sig; om bolaget dock ej skulle kunna uppfylla sina förbindelser, hvad vore den yttersta fara, som skulle inträffa? Jo, det vore, att när i en framtid — dock mot all förmodan, då ju jernvägar i mycket svagare befolkade trakter bära sig och öka sina inkomster — jernvägen i dessa rikt befolkade trakter icke skulle bära sig, och bolaget skulle nödgas göra konkurs, staten således skulle få öfvertaga jernvägen. Om staten då skulle få öfvertaga en $13\frac{1}{2}$ mil lång jernväg för tre millioner, vore det icke en ganska god affär? Efter all mensklig sannolikhet kommer det dock visst icke i fråga.

Några siffror torde det få tillåtas mig att anföra i afseende på den egentliga betydelsen af ett sådant låneunderstöd som detta. Hvad är det staten gör, då den försträcker medel till ett sådant bolag? Jag talar blott om de tre millionerna, ty de $1\frac{1}{2}$ millionerna för fortsättningen från Varberg till Göteborg äro för ögonblicket blott en framtidsbild, ehuru Utskottet ställt den i samband med de andra. När staten förskjuter dessa tre millioner såsom lån till jernvägen, hvad är det för en fördel, som derigenom tillkommer jernvägsbolaget? Det får anstånd med räntans utbetalande, det är hufvudfördelen. Bolaget får anstånd i tre år med räntans betalande. $4\frac{1}{2}$ procents ränta på tre millioner i tre år gör tillsammans 405,000 kronor. Med denna summa får således bolaget anstånd. Hvad kosta nu dessa penningar staten? De komma naturligtvis att tagas genom utsläppande af obligationer af 1880 års lån. 1880 års låns effektiva ränta är af revisorerna i Riksgäldsverket uträknad dels efter en stämpelkostnad af $\frac{11}{40}$ procent och dels en eventuel af $\frac{11}{40}$ procent. Medelräntan blir 4,338 procent, som 1880 års lån kostar. Det är således hvad de medel kosta, hvarmed i första hand de uppskjutna räntemedlen, 405,000 kronor, betäckas. Denna ränta, 4,338 procent, gifver mig om året på 405,000 kronor 17,568 kronor. Men å andra sidan betalar bolaget sedermera, när räntebetalningen börjar, $4\frac{1}{2}$

Ifrågasatt understöd för anläggning af jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

Ifrågasatt understöd för anläggning af jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

procent, d. v. s. en liten skillnad uppkommer, som blir en vinst för staten, en vinst af i rundt tal $\frac{1}{6}$ procent. $\frac{1}{6}$ procent på tre millioner är icke mycket, det blir dock 5,000 kronor om året. Statens förlust, så att säga, är således räntan på den icke bekomna första tre-års-räntan eller 17,568 kronor om året, under det staten årligen under den tid bolaget innehar lånet har en vinst af 5,000 kronor, d. v. s. att statens förlust är, om man räknar på papperet, 12,500 kronor om året. Men allt detta är dock i sjelfva verket endast pappersberäkningar. Huru tager sig saken ut i praktiken? Jo, så att 1880 års lån är slutbetaladt 1930, då deremot Skåne-Hallandsbolaget skall betala i 55 år sin annuitet för att betäcka lån, ränta och uppskjuten ränta. Bolaget betalar således, om det börjar 1886 sin annuitet ända till 1940, d. v. s. 10 år sedan 1880 års lån är slut-amorteradt. I praktiken tager sig således denna s. k. förlust för staten så ut, att, sedan 1880 års lån är slutbetaladt, har staten i stället af bolaget fortfarande en årlig inbetalning af 135,000 kronor, som för den, som skall uppgöra statsregleringen på den tiden, blir en god förstärkning i Riksgäldskontorets ställning och en hjälp för budgeten genom då erforderligt mindre statsbidrag till kontoret. Det är således hela den enkla ekonomiska sidan af detta understöd. Om det också vid uträkning på papperet kan synas som en liten förlust, kommer det i sjelfva verket uti praktiken att slå sig ut som en ej obetydlig vinst vid statsregleringar 50 år härefter. Låneunderstödet kostar således, kan man i hvarje fall säga, staten *ingenting*. Det är blott ett handtag, som lemnas åt bolaget, och för att staten gifver bolaget, ett blifvande eller det nuvarande, detta handtag, får derigenom landet till börja med en 13 mils jernväg och sedan efter all anledning efter utsträckningen till Göteborg 20 mil jernväg. Det är ju något som man bör taga i betraktande och icke för sådana rent teoretiska funderingar, som att det i fjor beslöts att blott lemna fem millioner till understöd åt jernvägar under en tid af fem år, fastläsa oss vid detta förhastade beslut och tillsluta våra ögon för den stora fördelen att med ingen kostnad för staten förskaffa landet en så i alla afseenden nyttig bana som den nu ifrågavarande.

Mine Herrar! Stats-Utskottet nödgas så ofta inkomma med förslag om ökade löner, om anslag till militära ändamål, till institutioner af alla slag — sådant allt mycket nyttigt och nödvändigt — och Första Kammaren brukar sällan, då någorlunda goda skäl finnas, vägra sitt bifall. Men männe det icke för Stats-Utskottet bör vara frestande att också någon gång tänka på att förstärka bärigheten hos den grund, som skall bära upp hela den nödvändiga, mer ständigt sig resande skattepyramiden? Och det är, i min tanke, hvad Stats-Utskottet har gjort, då det tillstyrkt detta obetydliga låneunderstöd för att åstadkomma en bana, som efter all anledning ganska betydligt skall utveckla dessa bygder, som, redan nu rika, äro mäktiga af en än ytterligare utveckling och följaktligen af större förnåga att bära sin del af landets skattebörd.

Jag har till en del redan på förhand i mitt yttrande besvarat de anmärkningar som på förmiddagen gjordes, men en del har jag ännu icke kommit att beröra. Samme ärade talare, som jag förut citerat, sade att vi hade plockat sönder motionärens förslag, då vi tagit bort biten Helsingborg—Engelholm och i stället föreslagit den mellan Halmstad och Varberg. Jag kan icke finna det, vi hafva blott, så att säga, skjutit fram linien. Såsom hans ord föllo sig, skulle vi derigenom hafva skurit af hälsenan på motionärens förslag. Det låter rysligt otrefligt, nästan som om fråga vore om en vivisektion! Men Stats-Utskottet har visst icke gjort sig skyldigt till någon grymhet, utan tvärt om gjort förslaget en stor tjänst. Ty huru är förhållandet med denna bit mellan Helsingborg och Engelholm? Jo, der finnes redan en jernvägsförbindelse, såsom det också omnämnes i betänkanDET. Skulle då icke denna del af förslaget hafva blifvit mest och med mesta skäl utsatt för anmärkningar? Om det således, såsom anmärkningen sade, är förslagets »häl», vi borttagit, så är det åtminstone förslagets *Achilleshäl*, och tror jag, att vi dermed icke gjort motionärerna någon otjänst, utan tvärt om!

Då jag icke kan finna, att staten löper någon risk med att det föreslagna låneunderstödet beviljas på de stränga villkor, som äro fastställda; då det utan tvifvel är ett för en vigtig del af fäderneslandet och således för fäderneslandet i dess helhet gagnande företag, som här skall åstadkommas; och då, såsom mig synes, goda skäl hafva blifvit bjudna af Stats-Utskottet, hvilka jag sedan i min ringa mån sökt vidare utveckla, så kan jag icke annat än på det högsta tillstyrka bifall till det föreslagna eventuella understödet för det bolag, som bildas för det ifrågavarande jernvägsföretaget. Jag anhåller om bifall till Stats-Utskottets förslag.

Grefve Sparre: Herr Grefve och Talman! Mine Herrar! Jag anhåller att få börja mitt yttrande med att gå tillbaka till förhandlingarne vid riksdagen förra året och der söka stöd för Stats-Utskottets förslag. När Riksdagen i fjor sammanträdde, förelåg icke blott Kongl. propositioner om anslag till färdigbyggande af den beslutade jernvägen i Norrland och norra stambanans fortsättning till Sollefteå, utan äfven en mängd enskilda motioner om beviljande af låneunderstöd åt enskilda jernvägsanläggningar, samt äfven anvisande af större eller mindre belopp till regeringens disposition för att användas såsom lån åt dylika företag, slutligen äfven enskilda förslag till byggande af stambanor. — Utskottet hade då naturligtvis först att ställa för sig den frågan, huruvida jernvägsbyggandet borde fortgå i vårt land och, i sådant fall, i hvilken utsträckning och under hvilka villkor detta borde ske. Vår finansiella himmel hade kort förut varit temligen molnhöljd, och särskilda åtgärder hade måst vidtagas för att, om möjligt, lätta den finansiella ställningen. Jag vill blott i minnet återkalla, hvad vid 1879 års riksdag förekom i fråga om inrättande af en jernväghypoteksfond, hvilket torde vara af ganska

Ifrågasatt understödet för anläggning af jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

Ifrågasatt understöd för anläggning af jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

stort intresse att nu erinra sig. Kongl. Maj:t yttrade då i den Kongl. proposition, som i ämnet afgafs, att under åren 1870—1878 i enskilda jernvägar fästats ett belopp af omkring 190 millioner. Af detta belopp hade af aktieegarne inbetalts 79 millioner; staten hade såsom lån eller försträckning lemnat $19\frac{1}{2}$ millioner; omkring 80 millioner voro utelöpande i obligationer; och återstoden $11\frac{1}{2}$ millioner utgjorde bolagens sväfvande skulder. Riksdagen biföll Kongl. Maj:ts framställning i något modifierad form; men behovet att använda denna jernvägshypoteksfond var icke större än att hela det belopp, som i fonden belånades, uppgick till 7,864,000 kronor, hvilket belopp genom återbetalningar sedermera nedgått till 6,762,453 kronor. — Jag vill anföra dessa siffror för att fästa uppmärksamheten på, i hvilken skala jernvägsbyggandet i vårt land under den föregående tiden bedrifvits, och ber på samma gång att få i år likasom i fjor tillägga, att det icke var allenast på detta område, som ett alltför stort förtroende till våra egna krafter gjort sig gällande, utan äfven på andra områden; men det till följd deraf uppkomna behovet af hjälp och understöd från statens sida var störst på detta område, emedan dessa i obligationer utelöpande 80 millioner och den sväfvande skulden tryckte på den allmänna rörelsen. — Den senare siffran visar huru liten åtgärd fordrades för att förhållandena skulle återgå till det normala igen.

Det var naturligt, att Utskottet först tog i öfvervägande, om jernvägsbyggandet i vårt land skulle alldeles upphöra, eller om icke den i öfrigt goda saken borde ledas i en lämpligare riktning och en ändamålsenligare form. Utskottet valde det senare sättet och föreslog Riksdagen att ställa till Kongl. Maj:ts disposition ett visst belopp för att såsom låneunderstöd åt enskilda jernvägar användas, men skärpte villkoren för erhållande af detta understöd högst betydligt, för att förekomma de mest i ögonen fallande olägenheter, som under den gångna tiden gjort sig gällande. Riksdagen biföll Utskottets förslag i något ändrad form, i det ett anslag af 5 millioner, i stället för af Utskottet föreslagna $7\frac{1}{2}$ millioner, för ifrågavarande ändamål ställdes till Kongl. Maj:ts disposition.

Men på samma gång som Utskottet framlade detta förslag och deri uttalade såsom sin mening, att en af de mest verkande orsakerna till de enskilda jernvägarnes mindre goda ekonomiska ställning vore att söka i det ringa aktiekapitalet, i förhållande till lånebeloppet, framhöll Utskottet äfven, att derjemte förekommo andra omständigheter, som dertill bidrogo. En bland dessa synes det mig vara att söka deri, att, då Riksdagen valt endast den form för lemnande af understöd åt enskilda jernvägar, att en lånefond för detta ändamål ställdes till Kongl. Maj:ts disposition, det kunde finnas och hade funnits enskilda jernvägsanläggningar af den storlek och omfattning att de icke kunde inrymmas i fonden, och då komme man till den andra sidan af saken, nemligen att större företag understöddes ofullständigt och derigenom inleddes i svårigheter, som genom

kraftigare understöd från statens sida kunnat undvikas eller åtminstone förminsas. Jag ber att i det afseendet få fästa uppmärksamheten på den största enskilda jernväg i vårt land, Bergslagsbanan. Granskar man dess ställning, finner man vid sidan af byggnadskostnaderna, 41,805,058 kronor, ett annat belopp, för så kallade »indirekta byggnadskostnader», uppgående till 9,006,304 kronor. Detta belopp utgör till en del ränta under byggnadstiden, men äfven och väsentligen kapitalrabatt och dylikt, hvarigenom kostnaderna för denna jernväg sprungit upp till ett så högst betydligt belopp. Jag har alltid föreställt mig, att staten, som lemnade denna jernväg först ett lån på 5 millioner och sedermera genom köp af obligationer, till belopp af 7 millioner, möjliggjorde dess fullbordan, gjort vida bättre i att taga steget fullt ut och lemnat jernvägsbolaget hälften af anläggningskostnaden, mot vilkor att den andra hälften varit fulltecknad, och derigenom fått ett bolag, som varit bättre i stånd att möta den kommande tiden. Jag hoppas och tror, att det bolag, som nu finnes, kommer att gå framåt, sedan de första svårigheterna äro öfvervunna; men dessa svårigheter, som funnits och finnas, hade kunnat undvikas, om staten så förfarit. — Jag har alltid därför hyst den mening, att, huru riktig den tanke än var, som vid 1871 års riksdag för första gången förverkligades, att, i stället för att indraga en mängd jernvägsfrågor under Riksdagens pröfning, lemna ett visst årligt belopp under fem år till Kongl. Maj:ts disposition, det varit bättre, om samtidigt dermed införts den seden att vid större företag, som icke lämpligen kunde få sina behof fyllda genom fonden, lemna särskilda bidrag. Många af de finansiella förvecklingar och obehag, som på senare tider uppstått, skulle undvikits, om staten något kraftigare tagit jernvägsanläggningarne om hand, äfven om staten skulle derigenom i någon mån ökat sin egen skuldsättning. Man talar om denna skuldsättning och är rädd för den, och detta visserligen med skäl. Men man minskar icke landets utländska skuldsättning derigenom, att man lemnar de stora jernvägsbolagen utan verksamt understöd. Dessa bolag finna nog sjelfva väg till den utländska marknaden, och landets utländska skuld blir derigenom icke mindre, men utgifterna för annuiteterna blifva större. Då är det bättre att staten sjelf uppträder såsom låntagare på den utländska marknaden, än att dessa bolag nödgas söka upp denna marknad. Den erfarenhet vi hafva i detta afseende manar icke till efterföljd. Jag har därför alltid tänkt mig, att, när ett större företag, som icke lämpligen kan sortera under fonden, begär ett särskildt understöd, sådant, oberoende af fonden, bör på en gång under de bestämda vilkoren lemnas. Detta har äfven Utskottet antydtt i den punkt i förra årets betänkande, som redan många gånger i dag blifvit uppläst.

En talare sade, att Kammarerna icke kan stå för de uttalanden Utskottet gör; men det må ursäktas, om Utskottet vidblifver detta sitt uttalande och icke finner sig i någon mån nödsakad att frångå detsamma.

Ifrågasatt understöd för anläggning af jernväg från Skåne genom Holland till Göteborg.
(Forts.)

*Ifrågasatt under-
stöd för an-
läggning af
jernväg från
Skåne genom
Halland till
Göteborg.
(Forts.)*

Här har talats om, att frågan, till följd af bristande och ofullständig utredning, icke framkommit till Riksdagen i den form den bort. Det har hänvisats till Kongl. Maj:ts beslut, med afseende å landstingets framställning, att Kongl. Maj:t der anvisat den väg bolagen skulle gå, och man har undrat, hvarför icke Utskottet velat främja denna väg. Jag för min del må säga, att jag icke tror, att det är lämpligt att, när frågan om en längre bana ligger före, blott delvis lösa henne. Hon löses då mera ur lokal synpunkt, än om man tager i betraktande banan i hela dess utsträckning. Denna tanke är det som här vid lag föresväfvat Utskottet, och då här icke föreligger något yrkande från Utskottets sida om anslag — jag ber herrarne lägga märke till att Utskottet afslagit begäran af hvarje kontant anslag — utan Utskottet äfven föreslagit samma vilkor som vanligt för erhållande af lånet, och sålunda staten synes icke kunna derpå göra någon uppoffring, förefaller det mig, som om den utredning, man fordrar, ej är af nödvändighet påkallad.

Man har klandrat Utskottet för den löshet och obestämdhet, som förefinnes i fråga om banans sträckning. Men Utskottet har icke velat gå längre än att påyrka bifall till sjelfva saken. Alla närmare bestämmelser, alla delar af banan, om hvilka tvekan kan uppstå, såsom just vägen mellan Engelholm och Helsingborg, allt dylikt har Utskottet ansett sig icke böra tillstyrka Riksdagen att besluta om, ty detta har Utskottet ansett böra af Kongl. Maj:t prövas, då det onekligen är en fördel, att frågan i detta hänseende prövas från en större och högre synpunkt. Derfor är det, som Utskottet föreslagit att ställa summan utan närmare bestämmelser till Kongl. Maj:ts disposition.

Man har vidare påstått, att Utskottets förslag afskär nedre delen af banan; att man derigenom icke kommer fram till Helsingborg annat än på en omväg. Det är sant. Men denna omväg är blott en mil. Om än icke Helsingborg—Engelholmsbanan kommer till stånd, finnes det dock redan en jernvägsförbindelse, som, med samma spårvidd och blott en mils förlängning af vägen, förer från Engelholm till Helsingborg. Man sammanbinder således det oaktadt Halmstadsjernvägen med det skånska jernvägsnätet; och vid sådant förhållande har det syntts Utskottet icke vara lämpligt att, då skiftande meningar förekommit, ingå i pröfning af denna del af banan. Att föreslå Riksdagen att taga denna lilla korta bit till Halmstad till föremål för pröfning och afgörande, ansåg Utskottet äfven af de skäl, jag nyss anfört, icke vara lämpligt. Frågans allmänna synpunkt ansåg Utskottet inträda, först då banans sträckning blifvit längre. Genom att banan utsträckes till Varberg uppstår förbindelse ej blott genom Halmstad—Nässjöbanan med östra delarne af landet, utan äfven genom Varberg—Borås- och Borås—Herrljunga-banorna med vestra stambanan. På grund deraf får frågan den betydelse, att den förtjenar att tagas särskildt om hand.

Här hafva, som sagdt, åtskilliga anmärkningar framstälts om,

att tillräcklig utredning i frågan icke blifvit förebragt, Jag vill i *Ifrågasatt understöd för anläggning af jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.* detta afseende lemna helt och hållet å sido den strategiska synpunkten. Utskottet har icke nämnt denna i sitt utlåtande, och därför behöfver jag ej heller göra det här. Man har också talat om banans vigt med afseende å postbefordringen och klandrat Utskottet för den bristande utredningen i detta afseende. Utskottet ansåg någon särskild större utredning härom icke erfordras, då frågan ju icke gälde ett anslag, utan blott ett låneunderstöd från staten till banan. Ostridigt är, att staten alltid måste hafva fördel för sina postförbindelser genom att jernvägsanläggningar, som åstadkomma snabbare och billigare förbindelser mellan skilda orter, uppkomma. — Ytterligare har man klandrat, att någon trafikutredning icke föreligger. Man begär icke en utredning angående de kvantiteter varor, som skulle gå på denna bana, utan endast om *hvilka* varor, som skulle vara att vänta. — Jag kan instämma med hvad en föregående talare yttrat, att alla dessa trafikberäkningar äro af synnerligt ringa värde, emedan beräkningarne ske från synpunkten af de förhållanden, som vid beräkningarnes uppgörande förefinnas. Men dessa förhållanden förändra sig med de lättade kommunikationerna och utgöra icke något tillförlitligt uttryck af förhållandena, efter det jernvägen någon tid varit i verksamhet. När Utskottet talar om banans betydelse ur allmän synpunkt, ligger deri en tanke på banans blifvande trafik. Det är, synes det mig, alldeles naturligt, att, om man binder tillsammans trakter, sådana som Småland med dess skogs- och bergverksdistrikt, med södra Halland och nordvestra delen af Skåne, man underlättar ett utbyte af produkter mellan dessa län, som ovilkorligen måste främja deras intressen å ömse sidor. — Genom Varberg — Borås-banan binder man den södra, mest industriidkande delen af Vestergötland tillsammans med Halland och Skåne på den genaste vägen.

Utskottet har ytterligare tänkt sig, att, då Halland icke har mer än 79 kilometer jernväg, Halland väl kunde anses berättigadt att erhålla understöd till den nu ifrågavarande banan. Under det vissa delar af vårt land med egna krafter och egen omsorg eller med statens hjälp försett sig med jernvägar i stor skala, finnas andra trakter, som hafva inga eller ytterst få jernvägar, och dit hör bland andra trakter äfven just denna. Jag tror icke, att man kan fordra, att då vissa delar af landet hastigt, kanske till och med allt för hastigt, gått fram på vägen att utveckla sina kommunikationer, andra lika rika trakter skola stå stilla i sin utveckling, i saknad af de lättade kommunikationer de andra redan förskaffat sig.

Det har talats om en konkurrens mellan denna bana och statsbanorna. Jag har icke många siffror att lemna i detta afseende, men några skall jag dock bedja att få föredraga. Jag har begärt att få uppgifter om trafikinkomsterna mellan Göteborg och Malmö, Göteborg och Helsingborg samt Göteborg och Landskrona, dessa tre stora utfartsvägar för den kontinentala trafiken. På den förstnämnda

(Forts.)

Ifrågasatt understöd för anläggning af jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.

(Forts.)

linien möta mig de största siffrorna. Jag finner der, att inkomsten af trafiken mellan Malmö till Göteborg uppåt under år 1880 uppgick till 23,310 kronor 75 öre och under år 1881 till 27,678 kronor 78 öre eller sammanlagdt till nära 51,000 kronor för begge åren. Från Göteborg till Malmö nedåt utgjorde inkomsten år 1880 23,165 kronor 81 öre och år 1881 23,170 kronor 48 öre eller för båda åren tillsammans något mer än 56,000 kronor. — Sammanlagdt uppgick trafikinkomsten på denna linie under år 1880 till något öfver 46,000 kronor och under 1881 till något öfver 60,000 kronor. — Dessa siffror äro icke synnerligen höga, men på de andra båda linierna äro de ändå lägre. På linien Helsingborg—Göteborg — och härvid ber jag herrarne observera, att de uppgifter, jag nu meddelar, afse icke blott Helsingborg, utan äfven hvarje station på Helsingborg—Hessleholmsbanan — uppgick trafikinkomsten under år 1881 från Helsingborg till Göteborg uppåt till 12,490 kronor 14 öre och från Göteborg till Helsingborg nedåt till 12,229 kronor 16 öre eller tillsammans till 24,719 kronor 30 öre. På Göteborg—Landskrona-linien slutligen utgjorde inkomsten för år 1881 af den uppåtgående trafiken 3,634 kronor 20 öre och af den nedåtgående 5,210 kronor 98 öre, eller tillhopa 8,845 kronor 18 öre. Dessa siffror tyckas utvisa, att konkurrensen der åtminstone icke kan blifva så farlig. För öfrigt är det, i detta fall som alltid, omöjligt att beräkna den inverkan, två banor, som beröra hvarandra, kunna på hvarandras inkomster utöfva, ty om den ena banan framtager den andra någon trafik, tillför den annan trafik i stället. Hvarje sådan beräkning måste därför alltid blifva osäker och af föga värde att stödja sig vid. Derfor tror jag i allmänhet icke mycket på trafikberäkningar, om icke särskilda förhållanden, såsom i fråga om Kilafors—Söderhamnsbanan, göra, att man kan med mera bestämdhet verkställa en dylik beräkning. Eljest tviflar jag på, att trafikuppgifter äro mycket att bygga på. — Jag ber dessutom att få tillägga, att staten ännu aldrig tagit hänsyn till den möjligen konkurrensen med de enskilda banor. åt hvilka den lemnat understöd. Staten har sett saken ur en högre och ädlare synpunkt, landets utveckling, och i detta fall tror jag icke att något undantag härifrån bör göras.

Man har äfven talat om, att beviljandet af detta lån skulle blifva ett prejudikat för framtiden. Jag tror, att detta blott är ett skrämnskott, som icke innebär någon verklig fara. Så rikt har vårt land blifvit på jernvägar, att sådana längre och mera sammanhängande linier, som kunna göra anspråk på att erhålla särskildt understöd, säkerligen icke äro många; och om någon eller några sådana finnas, skulle jag för min del önska, att de måtte komma direkt fram till Riksdagen för att få sitt behof afhjelpat. Jag tror, att detta vore vida bättre än att lemna dem ett understöd, tillräckligt stort för att bringa företaget i gång, men icke stort nog att fullborda det utan finansiella olägenheter.

En ärad talare på förmiddagen anmärkte — jag har nyss redan till en del besvarat honom — att angående bandelen Halmstad—Varberg ingen undersökning blifvit gjord, och intet kostnadsförslag uppsatt. Denna anmärkning hvilat helt och hållet på en missuppfattning. Denna bandel är verkligen undersökt, kostnadsförslag därför uppgjort, och teckningen så långt framskriden, att, om Riksdagens beslut faller lika med Utskottets, jag är öfvertygad om att den samma inom kort blifver fullbordad.

Ifrågasatt understöd för anläggning af jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

Det understöd, Utskottet föreslagit att lemna ifrågavarande jernvägsanläggning, skulle, enligt Utskottets förslag, utgå endast under det vilkor, att teckningen fullbordas och i den mån aktiebeloppen inbetalas. Således kan det icke ligga någon så stor fara för staten i att bevilja detta understöd.

För icke länge sedan förevar vid riksdagen ett förslag, icke precis i samma riktning, men likartadt med detta. En enskild motionär väckte förslag att hjälpa en bana, som icke kunde fullbordas utan ett anslag af en half million. Utskottet afstyrkte bifall till motionen, men denna Kammarens ledamöter reserverade sig, och Kammarerna biföll förslaget, oakadt ingen sådan utredning som nu fordras fans, och ingen af Konungens rådgifvare yttrat sig i frågan. Då uttalades det från flera håll i Kammarerna, att »om staten får bredspåriga jernvägar på 18 mil byggda för en uppoffring af 500,000 kronor på en gång, så vore det väl använda penningar». — Här gäller det icke ett anslag, utan blott ett lån; och jag vågar därför hemställa, huruvida Utskottet är så förkastligt, då det vågar framkomma med detta förslag.

Jag har i korthet anfört de skäl, som i denna fråga varit för Utskottet bestämmande. Om de äro gällande för Kammarerna, vet jag icke. För mig gäller det alltid högt att kunna, så vidt jag förmår, befrämja mitt lands utveckling, och då jag tror att framför allt lättade kommunikationer dertill erfordras, har jag alltid varit en varm vän till dessa. Det är skälet, hvarför jag i Utskottet tillstyrkt bifall till förslaget och hvarför jag nu anhåller om bifall till Utskottets förslag.

Herr Bäckström: Jernvägsbetänkandet från Stats-Utskottet synes åtminstone, dess bättre, icke vara någon af glanspunkterna i dess verksamhet vid denna riksdag. Utskottet har i dithörande frågor gått till väga på ett sätt, som strider emot gammal vana och plägsed. När enskilde motionärer komma fram med begäran om anslag till ett eller annat företag, har det förr alltid hetat, mer eller mindre befogadt, att sådana förslag böra komma från regeringen; endast der kan tillbörlig utredning erhållas, endast på denna väg kan frågan genomdrivas. Nu har regeringen framlagt förslag om byggande af en bana om 33,000 fot, men då svarar Utskottet, att det icke finner frågan tillräckligt utredd, och med den mest broderliga sänja ogillas förslaget. På samma sätt fortgår det med några enskilde motionä-

Ifrågasatt understödd för anläggning af jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

rers förslag, men slutligen kommer man till den halländska jernbanan eller, som den äfven kallats, luftbanan. Då blir inom Utskottet ett rollombyte alldeles som i August Blanches lustspel »En tragedi i Vimmerby». Då blir man enig — endast två reservanter, och ingen enda anteckning om någon, som i sista minuten öfvergifvit skådeplatsen — och i ytterst broderlig sämja tillstyrker man en bagatell på 4 $\frac{1}{2}$ millioner till understöd åt denna bana. Menskligt att se, saknas här all utredning, men jag förmodar, att det kommit någon uppenbarelse från högre makter öfver Utskottet, som förändrat dess åskådningssätt till den grad, att det kommit under fund med motsatsen till hvad verkligen är förhållandet.

Jag är en stor vän till jernvägsnätets utsträckning i vårt land och röstade förra året för det högre beloppet till anslag för understöd åt enskilda jernvägar, men det var under förutsättning, att Riksdagen under fem år skulle vara befriad från alla anspråk från anslagshungriga jernvägsmotionärer. Men motsatsen har tyvärr inträffat, och det ser ut som om vi skulle gå till mötes ett nytt jernvägskrig, hvilket jag på det högsta beklagar, ty det länder hvarken den enskilde eller det allmänna till fördel.

En talare har yttrat, att det finnes en Achilleshäl på denna halländska bana. Jag säger att det fordras skicklighet att reda ut, hvilken punkt han menar, ty de äro lika alla. Till sist förklarar jag, att det vore en ren olycka om förslaget skulle bifallas af Riksdagen, ty det bryter tro och loften, och deraf kan icke något godt följa. Jag yrkar afslag på Utskottets hemställan.

Herr Casparsson: Då jag af Stats-Utskottets föreliggande betänkande erfarit, att 1881 års Riksdag skulle på sätt och vis gifvit på handen, att den ifrågavarande jernvägen skulle erhålla ett särskildt anslag, och då jag sjelf tillhörde 1881 års Riksdag, sade jag till mig sjelf: har du nu varit med om att tillstyrka något tokigt? Ty tokigt är det att gifva löften, som man icke vet sig med säkerhet kunna hålla — detta naturligtvis med afseende på mig, som då tillhörde den afgående delen af svenska Riksdagen; och jag var beredd att på mitt parlamentariska skuldregister uppföra den 340:del af ansvaret, som kunde belöpa sig på mig. Jag var dock angelägen att först se efter uti Riksdagens skrifvelse N:o 64 angående anslag till enskilda jernvägsanläggningar, huru härmed förhölle sig; men der finnes icke ett ord taladt om nu ifrågavarande bana. Det gjorde mig strax något lugnare. Der förekommer i stället en strof så lydande: »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 frångå det sätt, Riksdagen de senaste tio åren använt för dylika företags befrämjande och hvilket visat sig synnerligen lämpligt, nemligen att ett erfoderligt belopp ställes till Eders Kongl. Maj:ts förfogande för att under nästa fem-

årsperiod till låneunderstöd för enskilda jernvägar användas.» Här finnes således icke något gifvet på handen angående ifrågavarande bana. Men, tänkte jag, möjligen förekommer något sådant uti Stats-Utskottets åberopade betänkande N:o 40 vid samma riksdag. Der finnes emellertid icke annat än en hemställan, att Riksdagen måtte afslå det då väckta förslaget om anslag till en stambana genom Halland, och i öfrigt förekomma endast uttalanden, som innehålla Stats-Utskottets privatfunderingar i frågan. Jag erkänner villigt mina parlamentariska synder; jag har stundom tillåtit mig att skämta öfver Stats-Utskottets motiv, men då jag det gjort, har jag äfven erkänt, att man icke rättvisligen bör ställa allt för stora anspråk härutinnan på detta Utskott, hvars verksamhet omfattar snart sagdt allt menskligt vetande, och hvars ledamöter och kansli äro så strängt upptagna af göromål. Men skulle Stats-Utskottet sjelf uppträda med anspråk, att dess motiv skola anses som Riksdagens åsikter, så blir naturligtvis betraktelsesättet ett helt annat. Stats-Utskottet anför här, att det »antogs att ifrågavarande jernväg kunde för det allmänna vara af sådan vigt, att dess anläggning såsom enskild bana lämpligen borde med statsunderstöd befrämjas». Här tror jag dock att Stats-Utskottets argumentation hoppat ur spåret; ty så låter det icke i Stats-Utskottets utlåtande vid nästlidna års riksdag. Der heter det: »Deremot vill Utskottet, såsom af ofvanstående torde framgå, ingalunda förneka, att ju icke en närmare utredning af ärendet skulle kunna ådagalägga, det ifrågavarande jernväg vore för det allmänna af sådan vigt, att dess anläggning såsom enskild bana lämpligen borde med statsunderstöd befrämjas». Nu torde det vara skilnad mellan att antaga en sak och att säga, att man icke vill förneka densamma; det senare är mycket svagare än det förra. I hvad fall som helst säger Utskottet, att en närmare utredning borde försiggå. Hvar finnes nu denna utredning? Jag har icke kunnat upptäcka densamma. Uti det nu föreliggande betänkandet heter det visserligen, att en beräkning blifvit uppgjord öfver kostnaderna för jernvägens fortsättning från Halmstad till Varberg; men denna beräkning är ännu icke af vederbörande myndighet granskad, och för den återstående delen, från Varberg till Göteborg, »lärer», enligt Utskottets förklarande, »någon detaljerad kostnadsberäkning ej ännu vara upprättad». Kan man säga, att en jernvägsanläggning är utredd, då någon kostnadsberäkning ej ännu är för densamma upprättad? Jag får bekänna, att sedan 1869, då Stats-Utskottet föreslog en jernvägssträckning, som ännu icke blifvit undersökt, kan jag icke erinra mig, att det framstälts något förslag om statsunderstöd för en bana, så föga utredt som det ifrågavarande.

Uti Stats-Utskottets ofvan åberopade utlåtande heter det vidare: »I sådant fall» — det vill säga, om en närmare utredning skulle dertill föranleda — »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

Ifrågasatt understöd för anläggning af jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.

(Forts.)

*Ifrågasatt un-
derstöd för an-
läggande af
jernväg från
Skåne genom
Halland till
Göteborg.
(Forts.)*

ur den allmänna fond till låneunderstöd för enskilda jernvägar, som Utskottet ämnar här nedan föreslå Riksdagen att ställa till Kongl. Maj:ts disposition, lärer särskild framställning till en blifvande Riksdag om statsbidrag till jernvägens utförande såsom enskild bana vara erforderlig.» Hvem skall göra en sådan framställning? Jag föreställer mig att Stats-Utskottets mening varit, att framställningen skulle komma från Kongl. Maj:t. Jag kan icke se saken på annat sätt, men medgifver att den kan vara tvistig. Emellertid har, om en uppgift, som förekom i en gårdagens aftontidning, är riktig, en sådan framställning ingått till Kongl. Maj:t ifrån Hallands läns landsting, men Kongl. Maj:t har icke funnit skäl att derpå fästa afseende. Jag vet icke, huru sig härmed förhåller, men då jag ser Herr Statsrådet och Chefen för Civildepartementet här närvarande, tager jag mig friheten göra en vördsam förfrågan, om uppgiften är riktig, och om så är förhållandet, förvånar det mig, att Stats-Utskottet derom icke lemnat upplysning. Härmed förfaller emellertid hela den argumentation, hvarpå Stats-Utskottet byggt sitt tillstyrkande, att denna bana skulle hugnas med *särskildt* understöd.

Den talare, som öppnade diskussionen i afton, sökte bortresonera betydelsen af Riksdagens beslut att använda 5 millioner kronor till enskilda jernvägsanläggningar, emedan detta beslut skulle vara fattadt med en så ringa majoritet. Jag har nog varit med vid tillfällena, då den stora majoritetens rätt ansetts vara den ensamt gällande, men jag föreställde mig dock, att, när Riksdagen fattat ett beslut, det icke betydde mycket, om detta beslut fattats med en större eller mindre majoritet. Hufvudsaken är, att det är ett Riksdagens beslut, och det lärer icke kunna förnekas, att Riksdagen förra året beslöt anvisande af 5 millioner kronor till understödjande af enskilda jernvägsanläggningar. Samme talare sade äfven, att vi icke skola vara teoretiska utan praktiska, men så praktiska hoppas jag icke vi må blifva, att en efterföljande Riksdag icke frågar efter hvad den föregående beslutat.

Hvad kostnaden för banan beträffar, uppgafs denna förra året till 13,710,000 kronor för den 20 mil långa banan, hvilket gör 685,500 kronor per bannmil. Jag är öfvertygad om, att denna summa icke varit för högt tilltagen, utan att den ansågs erforderlig för att erhålla en fullgod bana. Nu antages, att man skulle kunna bygga den för 400,000 kronor per bannmil, och jag förmodar, att den då icke kan blifva fullgod, men att bevilja anslag till byggandet af en icke fullgod bana lärer icke kunna vara något statsändamål.

Vidare har man talat om de strategiska skälen, och så länge jag varit med vid riksdagen, har man alltid anfört detta skäl i fråga om jernvägsanläggningar. Då man på jernväg alltid kan frakta trupper, så hafva jernvägar onekligen en viss strategisk betydelse. Men då skenvikten här är beräknad till endast 12 skålpund, föreställer jag mig, att det måtte blifva endast mycket »lätta trupper», som skulle kunna fraktas på denna jernväg. Hade man åter talat

om de »taktiska» skälen, hade dessa kanske kunnat tillmätas en större betydelse, men den frågan föreligger icke här.

Jag yrkar afslag å Stats-Utskottets hemställan och kan verkligen med en mycket liten förändring, med utstrykande af endast fem ord, åberopa hvad Stats-Utskottet säger längst ned på sidan 26 i dess betänkande: »Tydligt lärer vara, att ett dylikt statsintresse ej kan uppkomma eller förefinnas annorledes än med hänsyn till jernvägsanläggningen i dess helhet, framförd ända till Göteborg; vid hvilket förhållande tillräckliga skäl icke äro för handen att nu ingå i pröfning, huruvida statsbidrag, i en eller annan form, skulle böra meddelas.»

*Ifrågasatt under-
stöd för an-
läggning af
jernväg från
Skåne genom
Halland till
Göteborg.
(Forts.)*

Herr Bergström: Herr Grefve och Talman! Det må tillåtas mig att börja mitt anförande med den bestämda förklaring, att jag kommer att sluta mig till raden af de talare, hvilka yrkat afslag å Stats-Utskottets föreliggande betänkande i alla delar, som angå anläggningen af ifrågavarande kustbana. Jag gör detta dels på åtskilliga formella skäl, eller om man med en föregående talare vill kalla dem teoretiska, dels på materiella skäl, hvilka väl efter samma talares terminologi skulle kallas praktiska. Vid genomläsning af Stats-Utskottets betänkande har jag icke kunnat värja mig för det intryck, att Utskottets hemställan icke med inre nödvändighet framgår af de motiv, Utskottet anfört, utan att Utskottet haft sin hemställan färdig och derefter lämpat motiven. Det är till följd häraf som detta betänkande lider af väsentliga inre motsägelser, såsom eu talare från Gefleborgs län redan påvisat.

Efter denna korta inledning beder jag att få kasta en blick tillbaka i tiden. Det var vid 1871 års riksdag som Kongl. Maj:ts första gången föreslog Riksdagen att på det sätt understödja enskilda jernvägsanläggningar, att Riksdagen för ändamålet stälde ett visst belopp till Kongl. Maj:ts disposition. Då jag hade den äran att få i egen- skap af statsråd och chef för Civildepartementet få kontrahera denna Kongl. proposition, torde jag icke anses oberättigad att afgifva en autentisk förklaring om hvad som åsyftades med densamma, och en blick på de förhållanden, som hade föregått den Kongl. propositionen, torde också vara påkallad.

Såsom man torde erinra sig, gick propositionen derpå ut, att Riksdagen skulle till Kongl. Maj:ts disposition ställa ett belopp af 5 millioner kronor, på det Kongl. Maj:ts under loppet af fem år, räknade från och med 1872 till och med 1876, måtte kunna anvisa en million kronor om året dels till anslag utan återbetalningsskyldighet och dels till lån för understödjande af enskilda jernvägsanläggningar.

De förhållanden, som hade föregått denna Kongl. proposition, voro att Grefve Erik Sparre år 1869 hade väckt en omfattande motion om understöd åt enskilda jernvägar, en motion, som af åtskilliga talare karakteriserades såsom ett stort fiskafänge eller

Ifrågasatt understödd för anläggning af jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

såsom en jernvägsnot. Denna motion föranledde en skrifvelse till Kongl. Maj:t, hvori Riksdagen anhöll, att Kongl. Maj:t måtte taga i öfvervägande, om icke ett nytt system för understödjande af enskilda jernvägar borde införas, hvilket skulle gå ut på att endast bevilja anslag utan återbetalningsskyldighet. Denna hemställan föranledde Kongl. Maj:t att uppmana menigheterna i orterna att framställa sina önskningsar i ämnet, och slutligen tillsattes en komité, som den 29 Augusti 1870 afgaf sitt betänkande. Denna komité hade att granska alla de förslag, som inkommit från orterna, och den indelade de banor, som kunde ifrågakomma att understödjas, uti så kallade sekundära banor och tertiära banor, under det komitén betraktade stambanorna såsom primära banor. Det kan ju vara rätt intressant att se, med hvilket förutseende denna komité bedömde dessa förhållanden. De flesta af de banor, som komitén karakteriserade såsom sekundära banor, hafva nu mera kommit till stånd och likaledes åtskilliga af de tertiära banorna. Men det förtjenar att märkas, att två af de föreslagna banorna, nemligen en från Halmstad till Falkenberg och en från Falkenberg till Varberg, blefvo af komitén afstyrkta och hafva icke heller sedan dess kommit till stånd.

De sekundära banor, som komitén förordade, voro följande: en bana från Jönköping till Halmstad, hvilken bana också, dock med utgångspunkten från Nässjö i stället för Jönköping, kommit till stånd; en bana från Borås till Varberg, som också kommit till stånd; en bana från Vexjö öfver Emmaboda till Karlskrona och en bana från Emmaboda till Kalmar, hvilka båda kommit till stånd; en bana till Vestervik, som äfven kommit till stånd; en bana från Oxelösund till Flen och en lokalbana från Flen till Eskilstuna och Thorshälla samt slutligen Dalslandsbanan, hvilka samtliga banor också kommit till stånd. Deremot afstyrkte komitén, såsom redan nämnt är, kustbanan från Halmstad till Falkenberg och från Falkenberg till Varberg.

Regeringens förslag, att Riksdagen skulle frångå det dittills följda systemet att pröfva nödvändigheten af hvarje särskild bana, väckte i början stort motstånd, men under Riksdagens lopp vann förslaget allt mer och mer terräng, och man öfvergick till den åsigten, att detta förslag vore det rätta. Då frågan slutligen förekom till afgörande, nöjde Riksdagen sig icke med att bevilja 5 millioner kronor utan anvisade 10 millioner, hvarigenom Kongl. Maj:t sattes i tillfälle att med 2 millioner om året för understödjande af enskilda jernvägsanläggningar bevilja låneunderstöd, dock att, enligt Riksdagens skrifvelse, anläggningarne i första rummet afsågo sådana banor, som kunde hänföras till bergslagsbanor. Hvad innebar väl detta Riksdagens beslut? Så vidt jag kan förstå icke annat, än att Riksdagen ville befria sig från dessa ständiga jernvägsstrider, som hade upprört Riksdagen i dess innersta djup, föranledt dagtingan och köpslagan, upplöst alla andra partiförbindelser och vållat så mycket kif och split. Beslutet föranledde dertill, att under 1872 till och med 1876 många

enskilda banor af Kongl. Maj:t undfingo understöd; men vapenstilleståndet respekterades både af representationen och regeringen. Ett enda undantag gjordes, då regeringen föreslog ett anslag utan återbetalningsskyldighet till Dalslandsbanan, men det var med afseende på den internationella förbindelsen mellan brödrarikena som detta anslag begärdes och jemväl beviljades. Så kom 1876 års Riksdag. Detta var det sista året af tiden för vapenstilleståndet. Jag hade då den äran att tillhöra Andra Kammaren, och på ett stort enskildt möte, som dess ledamöter höllo, förfäktade jag den meningen, att man icke vidare borde bevilja några anslag till jernvägsbyggnader, emedan jag insåg, att landet hade så ansträngt sig i detta afseende, att en kris skulle förr eller senare inträffa. Dessvärre har jag blifvit alltför sannspådd i detta mitt antagande. Det lyckades mig icke göra min mening gällande, utan en ledamot af Andra Kammaren väckte motion om anvisande af 10 millioner kronor att användas på samma sätt som de medel, hvilka 1871 års Riksdag beviljat. Detta blef också Riksdagens beslut. Äfven detta beslut föranledde, att hvarken Riksdagen eller Kongl. Maj:t gjorde någon framställning om understöd till enskilda jernvägsbyggnader, med de enda undantagen, att man förra året, med hvilket denna period gick till ända, beviljade ett anslag utan återbetalningsskyldighet till Halmstad—Nässjö-banan, äfvensom för några år sedan, för att bringa Bergslagsbanan till fullbordan, beviljade ett anslag till inköpande af denna banas obligationer.

Så kom 1881 års Riksdag, och derom behöfver jag icke mycket tala. Herrarne veta alla, att man stannade vid att för ifrågavarande ändamål bevilja 5 millioner kronor. Nu kan ju icke vara fråga om att, såsom en talare antydt, man skulle vilja korrigera detta beslut, derföre att Stats-Utskottet vid nämnda riksdag hade föreslagit en lånefond af 7 och en half millioner, men Riksdagen stannade vid 5 millioner. Jag tror att man bör respektera Riksdagens beslut äfven i detta fall. Att åtminstone en och annan af Stats-Utskottets ledamöter hyllat den uppfattningen, att det med beviljandet af de 5 millionerna skulle vara slut med vidare anslag till jernvägsbyggnader under de närmast följande 5 åren, derpå ber jag att som bevis få anföra ett yttrande af en framstående ledamot af Stats-Utskottet, nemligen Herr Carlson. Han yttrar följande: »Skulle man välja en annan utväg, som af flere talare framhållits, nemligen att för hvar gång pröfva nödvändigheten och nyttan af en föreslagen jernvägsanläggning, då skulle man återkomma till de olyckliga förhållanden från föregående tider, som hos de äldre riksdagsmännen torde vara i friskt minne. Det återstod således, enligt Utskottets åsigt, ingen annan utväg, än att framgå på den hittills följda vägen, men med större försigtighet och varsamhet än förut.» Och vidare yttrar samme talare: »Innan jag slutar, skulle jag bedja att få fästa uppmärksamheten på en annan omständighet. Jernvägsstriderna vid våra riksdagar hafva icke visat sig välgörande. Om möjligt bör man söka undvika dem. Kanske just de riksdagar, som närmast förestå,

Ifrågasatt understöd för anläggning af jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

Ifrågasatt understöd för anläggning af jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.

(Forts.)

blifva uppfyllda af andra strider. Men genom att fortgå på samma väg som hittills i detta afseende, men med större varsamhet, vore jernvägsstriderna för fem år förebyggda. Detta är också en synpunkt, som bör tagas i betraktande.» Jag vågar således påstå, att de, som anse att Riksdagen, genom beviljandet af dessa fem millioner, velat hafva afskuren hvarje fråga om ytterligare låneunderstöd till enskilda jernvägar under en tid af fem år, de stå icke ensamma, utan deras åsigt delades åtminstone af en ledamot af 1881 års Stats-Utskott, nemligen Herr Carlson. Kan nu allt detta till kraft och verkan undanrödjas genom de motiv, Stats-Utskottet i sitt utlåtande N:o 40 vid 1881 års riksdag anförde till stöd för sin hemställan om afslag å då behandlad motion, att staten borde bygga en stambana från Engelholm till Göteborg, och hvilka motiv Utskottet i nu föreliggande betänkande åberopar? För min del tror jag det ej. Redan vid ett föregående tillfälle har jag gjort en insaga mot den farliga lära, en ledamot af Stats-Utskottet drifvit, nemligen att Stats-Utskottets motiv skulle vara så bestämmande, att man med ledning af dem borde utfärda författningar. Här är en yttring af samma farliga lära. Då Stats-Utskottet afstyrkte förslaget att man såsom stambana skulle bygga en linie från Engelholm eller annan lämplig anknäpningspunkt vid skånska jernvägsnätet till Göteborg, och Riksdagen utan diskussion biföll denna hemställan, så lärer väl ingen af Riksdagens ledamöter hafva frågat efter, hvilka motiv Stats-Utskottet anför. Det är sant, att Stats-Utskottet yttrat något om att en närmare utredning möjligen kunde visa det eller det, men icke har Riksdagen derföre godkänt dessa motiv, och icke kan man med fog säga, att det är i full öfverensstämmelse med Riksdagens beslut att nu komma fram med en hemställan om samma jernvägsanläggning. Jag kan icke heller finna, att det vore något stort gagn att få till stånd en sådan bana, som den Stats-Utskottet tänkt sig, ty med afseende å beloppet af det anslag, Stats-Utskottet tillstyrkt, kan icke antagas, att vederbörande intressenter förmå åstadkomma någon bana, som i trafikförmåga blir något så när jemförlig med statens banor. Såsom vi veta, äro statens banor söder om Dalelfven belagda med skenor af 22 $\frac{3}{4}$ à 23 skålpunds vikt per löpandé fot. Den här föreslagna banan, hvilken skulle utrustas med skenor af allenast 12 skålpunds vikt på längdfot, blefve alltså för svag för att kunna inordnas såsom ett led i det södra jernvägssystemet. Och hvad skulle komma att på denna bana fraktas? Jag kan icke tro, att Halland, så befolkadt och så rikt det än må vara, kan lemna något väsentligt tillskott till banans trafik. Vi veta att det producerar hufvudsakligen spanmål, men spanmål förslår icke att underhålla en jernväg. Jag behöfver i detta afseende endast åberopa de Mecklenburgska jernvägarne, hvilkas aktier aldrig stått i högre värde än 33 $\frac{1}{3}$ procent, ehuru der produceras betydligt mera spanmål än i Halland. För att en jernväg skall kunna bära sig, fordras tunga varor, hvilka här icke förete sig; och jag kan icke föreställa mig, att den persontrafik, som

kan komma att ega rum mellan Halmstad och Göteborg, kan blifva af *Ifrågasatt understödd för anläggning af jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.* den betydighet, att banan derpå kan bära sig; ännu mindre torde posttrafiken kunna åstadkomma detta. För öfrigt tror jag, att om man skulle bifalla denna hemställan, komme man in på systemet att påskynda de enskilda jernvägsbyggnaderna, och för mig står det alldeles klart, att vårt land i detta afseende redan för mycket ansträngt sig, ja, öfveransträngt sig. Man kan icke inom kort tid i stor utsträckning förvandla rörligt kapital till fast, utan att det medför betänkliga rubbningar i hela det ekonomiska och näringslivet, allra helst om, som såsom vid jernvägsbyggnader är fallet, en stor del af det fasta kapitalet måste köpas från utlandet. Ett så kapitalstarkt land som England har blifvit utsatt för de svåraste ekonomiska kriser just genom sina jernvägsbyggnader. Jag vill i det fallet erinra om 1847 års jernvägskris i England. Stats-Utskottet har sjelf i sitt betänkande N:o 40 till 1881 års Riksdag omnämnt, huru vi i detta afseende förfarit. Sålunda hade vi under år 1874 på enskilda jernvägsbyggnader nedlagt 44,313,272 kronor; år 1875: 28,299,382 kronor; 1876: 25,342,000; 1877: 18,413,000; 1878: 17,876,000; 1879: 15,933,000 och 1880: 2,688,000. Jag tror att det kan vara tid att vi stanna i vårt ifriga jernvägsbyggande. Hvert det har ledt, sågo vi 1879. Hade icke staten då trädt emellan, hade säkerligen på många håll följden blifvit ekonomisk ruin, och om vi kunde kasta en blick in i de enskilda bankernas och penningebolagens portföljer, skulle vi der finna så tunga papper, att man skulle finna det skäligt att icke längre fortgå på samma väg som hittills. Man må icke säga, att, äfven om staten icke träder emellan, de, som vilja bygga ifrågavarande kustbanor, ändock skola veta att annorstädes, t. ex. i utlandet, skaffa sig kredit. Jag befarar ej något sådant, och ett afslag å Utskottets hemställan torde därför vara liktydigt med ett stärfjande af öfverdrifven lust att bygga jernvägar.

Om jag skall säga, hvad jag innerst tänker, så hyser jag verkligen stora personliga sympatier för en del af denna bana, nemligen den del, som har den fastaste grunden, enligt hvad en talare visat, eller linien från Helsingborg till Halmstad; men allt det öfriga sväfvat i luften, och kommer nu härtill, att man alldeles förbisett den medverkan af Kongl. Maj:t, som är så nödvändig vid ett dylikt företag, så kan jag icke annat än på det lifvige afstyrka bifall till hvad Utskottet föreslagit.

Friherre Klinckowström: Det har i dag blifvit så mycket taladt om den delen af ifrågavarande jernvägssträcka, som skulle gå emellan Halmstad och Göteborg, att jag icke behöfver genomgå det hela. Jag vill endast anmärka att, enligt motionärernas begäran, staten skulle bidraga med ett lån på 5 millioner kronor samt dessutom, för att få jernvägen så stark, hvad öfverbyggnaden beträffade, att den kunde tjena för statens ändamål och den större allmänna trafiken, ett anslag utan återbetalningsskyldighet på 2,300,000 kro-

*Ifrågasatt un-
derstöd för an-
läggning af
jernväg från
Skåne genom
Halland till
Göteborg.*

(Forts.)

Att Stats-Utskottet nu icke föreslagit lemnandet af båda dessa summor, den ena ett lån, den andra ett anslag, dertill har Utskottet sannolikt haft flere anledningar, men mig synes, att, äfven om staten nu endast skulle bevilja det af Utskottet ifrågasatta lånet på 4¹/₂ millioner, det dock blefve något ditåt.

Af alla de jernvägar, som tillsammans skulle bilda den halländska kustbanan, finnes blott en, som är förtjent af understöd och är i det skick, att den skulle kunna understödjas, nemligen jernvägen från Engelholm till Halmstad. Der är aktieteckning gjord, uppgående till 2 millioner, och till anläggning af jernväg der har ett bolag redan erhållit Kongl. Maj:ts koncession. När jernvägen kommer till Halmstad, får den förbindelse med Sveriges hela jernvägssystem, blott den lilla biten på Nässjöbanan blir färdig, hvilket icke kan dröja mer än ett år. Således äro för denna sträcka villkoren uppfyllda för erhållande af understöd, om man undantager att bolaget vill draga en ny bana mellan Engelholm och Helsingborg, der, såsom bekant, redan en bana finnes, som tillhör tre enskilda bolag. Jag finner det mycket orätt, att man nu vill konkurrera med denna redan befintliga jernväg, hvaraf följden skulle blifva att densamma gick under. Jag har talat med åtskillige större egendomsägare i södra Halland, och desse, som sjelfve tecknat aktier i jernvägen, hafva försäkrat mig, att, äfven utan statens understöd, banan mellan Engelholm och Halmstad kommer att byggas. De äro tillräckligt kapitalstarke och hafva tillräckligt god kredit för att genom obligationslån kunna skaffa de 2 millioner kronor, som skulle behöfas för att jemte aktieteckningen åstadkomma denna bana med lätt öfverbyggnad. Hvad den återstående betydligaste delen af banan fram till Göteborg beträffar, så är för sträckningen mellan Halmstad och Falkenberg visserligen i denna stund tecknad 800,000 kronor, men det är icke hälften af hvad som behöfves, och för sträckan mellan Falkenberg och Varberg lär man nu börja röra på sig, men för den öfriga delen är ingenting gjordt. hvarken utstakning af vägen eller förslag till aktieteckning. Ingenting! Den delen hänger, såsom en talare före mig sade, i luften. Att under sådana förhållanden Riksdagen skulle lemna försträckningar och sålunda snart sagt gå framför sjelfva kommunerna, tycker jag vara alltför mycket begärdt.

Motionärerna hafva såsom skäl för sin framställning åberopat bland åtskilligt annat den strategiska betydelse, denna bana skulle hafva. Jag har varit militär i 30 år och tror mig verkligen förstå litet af hithörande ämnen. Jag tror, att för militära ändamål, som naturligen måste afse krigsförhållanden, det tvärt om är en olägenhet att ega en jernväg, som går alldeles utmed kusten; ty särskildt mellan Varberg och Kongsbacka, men äfven mellan de öfriga kuststäderna skulle jernvägen på långa sträckor komma att gå alldeles utmed kusten; och det är mycket ringa konst för en fiende och påkallar mycket liten uppoffring af honom att alldeles förstöra dessa längs kusten varande jernvägsstycken och göra dem obrukbara för

militära ändamål just vid tillfällen då kanske vår krigsstyrelse mest räknat på att kunna transportera trupper hastigt och i stor massa. Det är en gammal regel, och den har äfven blifvit följd vid bygandet af våra stambanor, att jernvägen ur strategisk synpunkt i allmänhet bör gå in i landet. Stambanan från Södermanland till de södra orterna går sålunda midt i landet och är i följd deraf ganska oåtkomlig för fienden och dess anlopp; och från denna bana gå, militäriskt riktigt, utfartsvägar till kusterna. I detta fall är icke den bohuslänska och halländska kusten så styfmoderligt behandlad, ty vid Göteborg utmyнна först och främst två stora jernbanor från det inre och norra Sverige och äfven förbindande denna stad med Norge. Vidare leder en bana från Herrljunga till Venersborg och Uddevalla, och, sedan biten vid Nässjö snart blifvit färdig, finnes äfven en tredje utfartsväg, som går ut till Halmstad. Jag tror följaktligen icke, att denna kusttrakt med skäl kan beklaga sig öfver att ej hafva jernvägar för sina ändamål; och då man dertill räknar den betydliga kustfart, som eger rum under åtminstone sju månader af året dels från Norge längs kusten till Skåne och vidare öfver till Danmark och Tyskland samt dels längs den halländska kusten mellan skånska kuststäderna och Göteborg, torde man i likhet med mig blifva öfvertygad, att denna ångbåtskommunikation skulle på ett segrande sätt kämpa med den ifrågasatta jernvägen, åtminstone om varutransporten. Under sådana förhållanden synes mig att de herrar inom Riksdagen, som nu vägra allt låneunderstöd, göra dessa trakter en större tjänst än de, som yrka derpå; ty min öfvertygelse är, att, om denna bana kommer till stånd och blir till hälften bekostad af kommunerna och enskilde egendomsegare, de komma att förlora hela sitt kapital. Företaget kan kanske ändock bära sig för dem, som hafva jord nära banan, men de, hvilkas egendomar ligga längre derifrån, torde göra ganska liten vinst på detta företag.

Hvad beträffar Stats-Utskottets förhållande till denna fråga, kan jag icke neka till, att dess utlåtande derom efter mitt förmenande är det sämst sammankomna förslag, Utskottet framlemnadt vid denna riksdag. Jag erkänner emellertid gerna, i likhet med en föregående talare, att Stats-Utskottet är öfverhopadt af arbete, att det måste deltaga i bedömandet af frågor af hvad beskaffenhet som helst och deröfver gifva sin mening till känna. Jag vill således icke tadla Utskottet, därför att det kommit fram med ett förslag, som jag och många med mig icke gilla. Det står Stats-Utskottet fritt att framställa sin mening efter bästa förstånd; men hvad Stats-Utskottet ej har frihet att göra eller underlåta efter eget behag, är att icke utreda frågan. Stats-Utskottet är nemligen grundlagsenligt förpligtadt att utreda de ärenden, som till detsamma hänskjutas. Så har emellertid icke skett med denna fråga. Derjemte är Utskottet förpligtadt att, när det anför hvad å föregående riksdagar passerat, ordentligt genomläsa Utskottens och Riksdagens betänkanden och protokoll samt se efter hvad som blifvit beslutadt och icke beslutadt, och, hvad än

Ifrågasatt understöd för anläggning af jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

Ifrågasatt understöd för anläggning af jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

viktigare är, Utskottet bör ovilkorligen citera riktigt och ej falskt. Beskyllningar för underlåtenhet i dessa afseenden hafva redan delvis af en talare på upplandsbänken blifvit framställda, och han har i den vägen tagit de vackraste blommorna från mitt anförande, då han redogjorde för Stats-Utskottets betänkande N:o 40 vid 1881 års riksdag. Jag har detta betänkande med mig och tänkte derpå bygga mina bästa anklagelsepunkter. Nu har han emellertid redan uppläst åtskilligt derur, och jag vill endast såsom tillägg göra en jämförelse mellan huru Utskottet nu citerat och hvad Utskottet då sagt. I förevarande betänkande yttrar Utskottet: »Deremot och på sätt den af Riksdagen bifallna tredje punkten af Stats-Utskottets vid 1881 års riksdag utlåtande N:o 40 gifver vid handen *antogs*, att ifrågavarande jernväg kunde för det allmänna vara af sådan vigt, att dess anläggning såsom enskild bana lämpligen borde med statsunderstöd befrämjas.» Om man går till 1881 års Riksdags stats-utskottsbetänkande N:o 40 står icke att det *antogs*, utan att Utskottet *ville ingalunda förneka*. Huru Utskottet nu fått *ingalunda förneka* till *antogs*, öfvergår mitt förstånd. Strax efteråt säger Utskottet: »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». Går man till nyss omtalade betänkandet N:o 40, derifrån denna punkt skulle vara kopierad, står det icke *ansågs* utan *lärer*. Dessutom äro båda dessa argument icke Riksdagens utan Stats-Utskottets. Utskottet må vara hur förnämt som helst, men icke kan det lägga orden i Riksdagens mun, då Riksdagen icke sådant har beslutat. Riksdagen har helt enkelt år 1881 beslutat, att den icke skulle bifalla det förslag, som då var framlagdt, nemligen att göra Hallandsbanan till stambana och anslå därför nödiga medel. Utskottets af Riksdagen antagna hemställan lyder helt simpelt: »På grund af hvad här ofvan anförts hemställer Utskottet att ifrågavarande motion ej må af Riksdagen bifallas.» Denna hemställan biföll, som sagdt, Kammaren i förmiddagsplenium den 30 Mars utan diskussion och utan votering, och jag har till och med antecknadt, att det var 38 ledamöter af Kammaren närvarande och jag bland dem. Att då, såsom Utskottet, säga, att Riksdagen gjort detta och att det är dess åsigt, är väl skarpt och synnerligen vilseledande för de ledamöter af Riksdagen, som icke göra sig mödan att efterse huru dermed sig förhåller.

Den 3:dje anledningen till anmärkning rörande denna fråga, hvilken ensam skulle för mig varit bestämmande att afslå motionen, afser, att frågan icke är af motionärerne hänskjuten till Kongl. Maj:ts pröfning. Det är gifvet, att, då fråga är om en så stor bana som denna, såväl banans sträckning som öfriga dithörande förhållan-

den bort af Kongl. Maj:t genom vederbörande myndigheter undersökts och pröfvats, och Riksdagen sedermera fått mottaga Kongl. Maj:ts proposition derom. Denna väg gingo motionärerne år 1881, men det lyckades icke, och då tänkte man nu, att det måhända skulle lyckas bättre att förbigå Kongl. Maj:t och att förbigå hvarje af vederbörande myndigheter verkställd pröfning, och det i en så vigtig sak. Vi skola, tänkte man, damma på Riksdagens båda Kamrar, och kanske hafva vi sådana relationer att det kan gå utan Kongl. Maj:t. Det vore emellertid mycket beklagligt, om Första Kammaren skulle låta fånga sig af så dåliga argument, och jag tviflar derpå.

Ifrågasatt understödd för anläggning af jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.

(Forts.)

Här vore mycket att tillägga, men jag vill nu till slut endast resumera hvad ur Stats-Utskottets illa sammankomna betänkande kan hemtas till stöd *mot* denna frågas antagande. Det är med detta betänkande samma förhållande som med ett annat ryktbart utlåtande från ett annat Utskott, att början var sådan, att motståndarne till slutet klappade i händerna och sedan förvånade sig öfver att ett sådant slut kunde blifva framkläckt ur en sådan början. På sidan 24 säger Utskottet, att Utskottet visserligen ej är i tillfälle att ingå i pröfning af behovet af de väsentliga förbättringar vid jernvägens anläggning som blifvit ifrågasatta. Detta rör tyngden på öfverbyggnaden, hvarom jag förut nämnt, att, om staten med understödjande af jernvägen ville hafva den sådan, att den kunde blifva tjenlig för en större allmän trafik och militära transporter, öfverbyggnaden skulle blifva så mycket dyrare som 2,300,000 kronor. På sidan 19 säger Utskottet, att det synes, att full enighet icke kunnat vinnas beträffande vissa delar af ifrågavarande jernvägssträckning. På sidan 20 låter Utskottet förstå, att kostnaden för linien Halmstad—Varberg ännu icke är granskad, och att för linien Varberg—Göteborg icke några detaljerade kostnadsberäkningar blifvit upprättade eller ens påbörjade. På sidan 21 låter Utskottet förstå, att en ny bana Engelholm—Helsingborg skulle ruinera den der redan existerande jernvägen. På sidan 14 tala motionärerna om banans strategiska vikt, hvilken jag underkänner. På sidan 24 låter Utskottet förstå, att de angifna kostnadssummorna icke kunna vara fullt exakta, att den rullande materielen blifvit för knappt tilltagen, att banans inhägnande och kostnaden därför blifvit uteglömda. På sidan 25 säger Utskottet, att villkoren och förbehållen för lånemedlens disponerande nu icke kunna vara för Riksdagen möjliga att bestämma, samt att hvarken vederbörande myndigheter eller Kongl. Maj:t varit i tillfälle att yttra sig angående banans sträckning. På sidan 26 förklarar Utskottet, att, beträffande bandelen Varberg—Göteborg, Utskottet ansett sig icke kunna föreslå bestämmande af några vissa tider för utbetalning af det denna bandel afseende låneunderstöd. När jag slutligen till allt detta lägger, att frågan icke varit hänskjuten till Kongl. Maj:ts pröfning, anser jag så betydliga anmärkningar förekomma mot sjelfva saken, synes den mig vara så outredd och så litet mogen, att jag icke ett ögonblick tviflar på att Första Kam-

Ifrågasatt un- maren vid den votering, jag förutser kommer att ega rum, skall
derstöd för an- afslå densamma, hvarom jag äfven vördsamt får anhålla.
läggning af
jernväg från
Skåne genom
Halland till
Göteborg.

(Forts.)

Herr Olsson, Peter: Då man betraktar denna diskussion, torde man icke misstaga sig i den uppfattningen, att man egentligen icke har så mycket att anmärka mot den ifrågasatta jernvägen, utan att man hufvudsakligen icke för det närvarande vill utsträcka jernvägsbyggandet vidare, på det att landet eller staten icke måtte blottställas för en upplåning, som man anser vara vådlig och fruktar för, då man ser tillbaka, såsom det säges, på den kris, som nyligen lyckligen öfverstått. Jag säger, att, om man ser på diskussionen i sin helhet, ligger det — åtminstone för mig — alldeles i öppen dag, att detta är det innersta och bestämmande motivet. Om jemte detta motiv ligga andra, som man icke är berättigad att anföra, så är det en sak, som jag hvarken är skyldig eller villig att närmare undersöka. Emellertid har man under diskussionen vid behandlingen af frågan framställt sådana förhållanden och påståenden, som jag tror måste bemötas, dels därför att de hvila på en fullkomlig missuppfattning af sjelfva saken, dels därför att de äro förvridna och lösryckta ur saken, då den betraktas i sitt sammanhang, och dels därför att de äro alldeles origtiga.

Jag skall först yttra några ord med afseende på sjelfva anledningen både till frågans framläggande för Riksdagen och till Utskottets motivering eller det slut, hvartill Utskottet kommit. Man har här sagt, att, då 1881 års Riksdag afslagit den motion, som då var väckt, angående anläggning af en stambana genom Halland, de motiv, som lågo till grund för det slut, hvartill Utskottet då kom, skulle vara alldeles betydelselösa. Men jag frågar hvar och en, som har någon kännedom om förhållandena, om det icke är alldeles i sin ordning, att de motiv, som föregå ett beslut eller ett förslag till beslut, tagas i betraktande. Hvarför inträffar det eljest så ofta att man föreslår en ändring i den eller den motiveringen med bibehållande af det slut, hvartill det ena eller andra Utskottet på grund af samma motivering kommit? Jo därför att motiveringen har den betydelse den alltid måste hafva, att jag deraf kan sluta hvad jag verkligen menat då jag skref det slut, som innehålles i betänkandet. Vore det icke så, skulle jag fråga: hvartill tjenar all motivering? Då vore det ju snart sagdt en dårskap att utveckla sina åsikter och franhålla de skäl man lägger till grund för det slut, hvartill man kommit. Jag vågar tro, att en motivering i sådant fall skulle vara alldeles onödig.

Men, mine Herrar, härtill kommer en annan omständighet. Hvad har väl Utskottet föreslagit? Jo, att icke bygga någon stambana i Halland eller vestkustbanan såsom stambana. Huru skulle Utskottet gått till väga, om Utskottet framställt sina åsikter, som nu finnas i motiveringen, i en kläm? Skulle det varit två klämmar? Skulle Utskottet hafva sagt: nej Riksdagen skall icke besluta att

bygga en stambana, men en bibana. Huru skulle ett sådant förslag tagit sig ut? Man kan icke, efter mitt förmenande, fatta denna motivering, som icke blott är Stats-Utskottets, utan — jag vågar påstå — äfven Riksdagens, på annat sätt; då denna motivering gifver vid handen, huru Utskottet och Riksdagen tänkt sig att frågan angående en jernväg mellan dessa platser skulle lösas. Jag är öfvertygad, att hvar och en, som verkligen vill se saken såsom den föreligger, måste komma till detta resultat.

Man har vidare sagt, att Kongl. Maj:t fått en framställning från landstinget med begäran om proposition till Riksdagen, men att denna icke ledt till något resultat. Men låt oss se till, huru det förhåller sig med denna sak. Hvad gjorde Hallands läns landsting? Det begärde i underdånighet, att Kongl. Maj:t, sedan landstinget beviljat en teckning af 50,000 kronor för hvarje jernvägsmil, som byggdes i Halland, ville göra framställning om lån och anslag för åstadkommande af jernvägen. Men hvad svarade Kongl. Maj:t? Kongl. Maj:t svarade derpå, att en sådan framställning icke kunde göras, på grund deraf att man i landstingets beslut icke hade någon säkerhet för att jernvägen ändå kunde komma till stånd. Jag frågar hvar och en, om icke detta är ett annat förhållande, än det som sedermera inträffat, då teckning skett, bolag bildats, kostnadsförslag upprättats och plan uppgjorts; då, med ett ord, saken föreligger, icke, såsom man säger, utan all utredning, utan i ett sådant tillstånd, att den både kan och bör bedömas af en hvar som vill det. Ligger icke saken då före på det sätt att just det svar, Kongl. Maj:t afgifvit, kan lemna anledning draga den slutsats, att, med fäst afseende på dessa förhållanden, frågan nu skulle kunna lösas? Man kan, efter min uppfattning, icke tolka dessa omständigheter anorledes än på detta sätt.

Man har vidare sagt, att frågan befinner sig i utredt skick med afseende å så väl aktieteckningen som beräkningen af den trafik, som på banan skulle kunna uppstå. Jag ber i detta afseende få fästa uppmärksamheten på den teckning som är verkställd, och jag kommer då att vända mig särskildt till den tredje talaren på förmiddagen, som hade godheten särskildt fästa afseende på linien Helsingborg—Engelholm, men ansåg, att man, genom att undantaga denna linie från samma låneunderstöd som den öfriga sträckan, under det man likväl framhållit betydelsen af denna handel i öfrigt, tillintetgjort hela aktieteckningen och derigenom också hela företaget. Jag ber att få tacka honom för det intresse, han hyser för denna handel, och tror, lika med honom, att denna är den viktigaste, icke blott därför, att der blifver sjelfva ändpunkten af jernvägen, om den kommer att byggas, utan därför att teckningen på denna sträcka är den största, folkrikheten störst, bördigheten likaledes störst och öfriga förhållanden sådana att de gifva vid handen, att trafiken der kommer att blifva fördelaktigast; men jag ber att få säga den ärade talaren, att, äfven om det hade varit önskligt att

Ifrågasatt understöd för anläggning af jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

*Ifrågasatt un-
derstöd för an-
läggning af
jernväg från
Skåne genom
Halland till
Göteborg.
(Forts.)*

Stats-Utskottet föreslagit ett lån äfven för denna sträcka, aktieteckningen icke i något afseende är så beskaffad, att den lägger hinder i vägen för att använda de tecknade medlen, först och främst för sträckan Helsingborg—Engelholm, med en sidobana till Höganäs, och sedermera för sträckan Engelholm—Halmstad. Det finnes hvarken i bolagsordningen eller i något beslut, som bolaget fattat, eller i teckningslistorna något hinder för att äfven den million, som tecknats söder om Engelholm, kan och får användas för hela linien. Man har således icke mist denna million, utan den svårighet som uppstått derigenom, att icke äfven denna sträcka är upptagen i Stats-Utskottets förslag, lika med den öfriga delen af jernvägen, består deri, att bolaget antingen får söka erhålla lån för denna sträcka af den allmänna lånefonden eller ock på annat sätt skaffa halfva anläggningskostnaden för denna linie. Det är, som Kammaren behagade finna, alldeles icke något hinder för, att den teckning, som finnes, användes för hela sträckan och således utgör halfva anläggningskostnaden derför.

Samme ärade talare har vidare sagt, att för linien Halmstad—Varberg finnes hvarken kostnadsförslag eller plan eller teckning eller bolag. Men detta är ett fullkomligt misstag, såsom redan en föregående talare anmärkt, och jag är öfvertygad om, att, i fall den ärade talaren ser närmare efter, han skall finna, hvad Stats-Utskottets betänkande tydligen uttalar, att det finnes fullständig plan och kostnadsförslag; att det finnes en teckning för sträckan Halmstad—Falkenberg, uppgående till omkring 800,000 kronor; samt att för sträckan Falkenberg—Varberg *dels* finnes en teckning som af landstinget beslutats, uppgående till ungefär 200,000 kronor, och *dels* en teckning som ett bolag i Varberg (Varberg—Borås-bolaget) tecknat, uppgående till 80,000 kronor, samt derjemte en af flere kommuner och enskilde verkställd teckning. Man kan således med full visshet säga, att för jernvägen Halmstad—Varberg teckningen uppgått till omkring 1 million, och att således teckningen i sin helhet uppgått till omkring 3 millioner. Det belopp, som — jag vill supponera det — kommer att fattas i halfva anläggningskostnaden för denna sträcka, kan såsom aktieteckning utan svårighet anskaffas, men om, såsom ifrån motståndarnes sida påstås, halfva anläggningskostnaden icke kan anskaffas genom aktieteckning, hvad förlorar då staten, om Riksdagen nu beslutar i enlighet med Statst-Utskottets förslag, då dessa medel i så fall icke komma att användas för jernvägen?

Hvad vidare beträffar teckningen för sträckan Varberg—Göteborg, är ingen villigare än jag att erkänna, att äfven denna linie är af stor betydelse för vest-kustbanan. Den spelar en ganska stor roll, det är obestridligt. Men man har trott, och jag vågar äfven uttala det, att för den händelse jernvägen Helsingborg—Varberg kommer till stånd, det blott blir en tidsfråga, när äfven sträckan Varberg—Göteborg skall komma till stånd. Man har trott, att ingenting skulle verka så kraftigt till befrämjande af äfven denna

bandels tillkomst som just anläggningen af den del som nu är i ifrågasatt understöd för anläggning af jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.

Man har trott, att det skulle visa sig så fördelaktigt att hafva byggt den första och väsentligaste delen af vest-kustbanan, att äfven denna återstående länk skulle uppskattas till sitt rätta värde och den betydelse den onekligen har för vest-kustbanan i sin helhet. Det är därför som jag tror, att Utskottet i detta afseende handlat riktigt, och att, just derigenom att ett beslut fattats som gör det möjligt att i allt fall bygga till Varberg, man tagit icke blott det första, utan äfven det viktigaste och afgörande steget äfven till sträckan Varberg—Göteborg.

Man har vidare sagt, att det förslag, som föreligger till denna jernvägsbyggnad, är af den beskaffenhet, att det icke kan motsvara behofvet af en lämplig trafik. Mine Herrar! Låtom oss se på den saken. Man har här talat om 12-skålpunds skenor, men man har visligen glömt att tala om 12-skålpunds *stålskenor*. 12-skålpunds stålskenor äro efter sakkunniges utlåtande jemförliga med 15-skålpunds jernskenor. Hvilken trafik kan åstadkommas å en jernväg med 15-skålpunds jernskenor? Jag tror, att trafiken på en sådan bana kan drivas på ett sådant sätt, att den blir fullt tillfredsställande. Men jag ber att få fästa uppmärksamheten vid en annan sak, nemligen den att Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit, att skenorna skulle höjas till 15-skålpunds stålskenor, samt att stängsel, materiel och öfriga delar af jernvägen skulle förbättras för en kostnadssumma, som för sträckan Helsingborg—Halmstad uppgår till 367,000 kronor. Jag vågar påstå, att den brist, som genom en sådan förstärkning af byggnadssättet komme att uppstå i aktieteckningen, kan — jag återkommer till hvad jag nyss sade — utan vidare svårighet fyllas. Jag vågar föreställa mig, att när man talar om en sådan svaghet i banan, så förbiser man dels den utredning som Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen lemnat, dels ock den enkla omständighet, att Kongl. Maj:t icke lärer lemna det låneunderstöd, hvarom nu är fråga, utan att tillse, det jernvägen bygges på ett sådant sätt, att den fullkomligt tillfredsställer de behof Kongl. Maj:t anser böra uppfyllas; och när man bygger jernvägen med 15-skålpunds stålskenor, kan, efter den erfarenhet man har af öfriga enskilda banor, tåghastigheten blifva lika stor som på statens banor, likasom äfven tillräckligt tunga lokomotiv och vagnar kunna användas på en sådan jernväg. 15-skålpunds stålskenor motsvara ungefär 18-skålpunds jernskenor och på alla öfriga enskilda banor i Skåne finnas endast 17-skålpunds jernskenor; på en af dem, Ystad—Malmö-jernvägen, om jag ej miss-tager mig, endast 15-skålpunds jernskenor. Således förfaller helt och hållet den anmärkningen, att banan är för svag och icke kan tillfredsställa trafikbehofvet. Jag upprepar att det skulle vara nästan dåraktigt att antaga, att Kongl. Maj:t skulle så förbise hvad som är för sjelfva banan, för trafiken, för det allmänna och för den fördel, som staten har rätt att fordra af en sådan anläggning, så nödvändigt, och icke pröfva just denna sak.

(Forts.)

Ifrågasatt understöd för anläggning af jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

Men, har man sagt, för öfrigt är den föreliggande frågan hvarken utredd eller pröfvad. Jag frågar den ärade Kammaren: hur skall den utredas, hur skall den prövas? Prövas den icke af Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, prövas den icke af Trafikstyrelsen i fråga om trafiktaxa och prövas den icke för öfrigt af Kongl. Maj:ts regering? Kan man verkligen rimligtvis förutsätta, att Kongl. Maj:tt i något af dessa afseenden skulle underlåta att egna detta företag en fullständig pröfning och noggrann omsorg? Det är ju att underkänna, hvad man eljest alltid förutsätter såsom en gifven sak, att Kongl. Maj:tt egnar just åt en sådan fråga den uppmärksamhet, som frågan kräffer.

Vidare har man sagt, att det icke skulle finnas någon egentlig tillgång till trafik. Välan, mine Herrar, låtom oss litet närmare undersöka den saken. Jag skall icke upptaga herrarnes tid länge, jag vill blott bedja att få nämna, att på sträckan Helsingborg—Engelholm—Laholm—Halmstad—Varberg för de kommuner, som beröras af jernvägen, följande siffror framställa sig: der finnas 122,000 invånare; der finnes ett taxeringsvärde af 78 millioner kronor; der finnes en årlig spanmålsproduktion af 785,000 tunnor; der finnes en odlad areal af 200,000 tunnland. Detta efter 1876—78 års statistiska uppgifter. Om jag härtill lägger den ökning i taxeringsvärde, i jordbrukets utveckling o. s. v., som sedermera skett, komma dessa siffror att ökas åtminstone med 20 à 25 procent. När man derjemte besinnar, att denna jernväg är afsedd att sammanbinda sju städer och, förutom jernvägarne i Skåne, två redan befintliga jernvägar, som utmynna i Halmstad och Varberg, och när man ser på folkmängden, jordbruket och produktionen af spanmål i de trakter, den skulle genomlöpa, kan man våga det uttalandet, att, efter all menskelig beräkning, ingen jernväg lemna bättre garanti i de sydliga trakterna af Skåne än just denna. Jag skall sedermera komma till skogsprodukter och andra exportartiklar.

Den föregående ärade talaren, som förut varit ledamot af Kongl. Maj:ts regering, uttalade den åsigten, att jernvägen icke kunde bära sig, då den endast hade personer och spanmål att befordra. Jag ber då att få fästa hans uppmärksamhet på att nästan alla de skånska jernvägarne, t. ex. Malmö—Ystad-, Eslöf—Ystad-, Helsingborg—Landskrona—Engelholm-, och delvis äfven Helsingborg—Hessleholm-banorna bära sig ganska tillfredsställande, åtminstone i förhållande till anläggningskostnaden; de äldre banorna lemna redan öfver sex procent och afsätta dessutom till reservfonden samt öka sin rörliga materiel och förbättra jernvägen i mån af behof. Men den jernväg, som här är i fråga, har icke blott samma produkter som jernvägarne i södra Skåne; äfven andra effekter, än de som der förefinnas, måste komma att transporteras på denna jernväg. Af virke exporteras i Halmstad öfver 1½ million kubikfot, af spanmål exporteras der omkring 800,000 kubikfot och i Varberg omkring 700,000 kubikfot; härtill komma äfven andra effekter, såsom kreatur, smör och

andra produkter. Om vi gå till Helsingborgs distrikt. exporterades der år 1879 3,248,000 kubikfot spanmål, 17,000 centner smör, 3,800 kreatur. Om jag således ser på alla dessa siffror, den export, den befolkning, det jordbruk. det taxeringsvärde o. s. v. som redan finnes, måste jag komma till det resultat, att, efter alla menckliga beräkningar, denna jernväg bör lemna en ganska god inkomst, och just för att bevisa detta har jag velat fästa uppmärksamheten vid dessa siffror.

Ifrågasatt understödd för anläggning af jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

Tror man verkligen att i dessa trakter, der dels af kommunerna, dels af enskilde, dels af landstinget tecknats ett belopp som uppgår till tre millioner kronor, man icke vet hvad man gjort? Kan man föreställa sig att dessa kommuner och enskilde äro så okunniga och hafva så liten erfarenhet och kännedom om hvad det vill säga att anlägga en jernväg, och hvilka fördelar denna jernväg verkligen för med sig, att de skulle med sin teckning icke vetat hvad de gjorde? Brukar man icke alltid att såsom mätare af behovet af en jernväg och derå blifvande trafik betrakta de enskilda bidrag som för en sådan kunna åstadkommas? Finnes någon annan jernväg, med undantag af Bergslagernas jernvägar, som kan visa ett, i fråga om teckningsbeloppet, liknande förhållande med denna jernväg?

Om jag således ser på alla dessa omständigheter, om jag ser på hvad landstinget, hvad enskilde och kommuner gjort, om jag ser på jordbruket och på behovet i allmänhet, kan jag icke komma till annat resultat, än att denna jernväg icke blott är önskvärd, utan äfven af behovet påkallad, samt att alla förutsättningar finnas för att den skall gifva en fullt tillfredsställande och lönande trafik, i synnerhet om jag ville utsträcka dessa betraktelser till den person- och gods-trafik, som, sedan jernvägen blifvit färdig mellan Varberg och Göteborg, måste uppkomma. Huru länge behöfver man för att resa från Göteborg till Helsingborg på denna jernväg? Jo, omkring sju timmar. Jag skulle, med nuvarande ej särdeles hastiga befordringssätt i öfrigt, kunna med denna bana resa från Göteborg vid pass kl. 7 f. m., vara i Helsingborg kl. 2 e. m. och med ångbåt, som afgår kl. 3 e. m., öfver Helsingör inträffa i Köpenhamn kl. 6 e. m. och samma dag med bantåg kl. 7 e. m. afgå till Korsör, då jag således nästa förmiddag är framme i Hamburg, der kommunikationsmedel erbjudas till hvilken plats som helst på kontinenten. Huru ställer sig samma resa nu? Ångbåt går på förmiddagen från Göteborg och kommer först nästa morgon till Helsingborg. Från motsatta hållet går ångbåt kl. 3 e. m. från Helsingborg och kommer först andra dagen på e. m. till Göteborg. Det finnes visserligen båtar, som kunna gå direkt på tretton timmar mellan Helsingborg och Göteborg, men då måste det vara klart väder samt lugnt och stilla och under de gynsammaste förhållanden. Kan man verkligen antaga, att, sedan jernvägen blifvit färdig, de resande i allmänhet skulle uppoffra så många timmar på en osäker sjöresa, då tillfälle erbjudes att färdas på hälften så lång tid å jernväg? Hvad

*Ifrågasatt un-
derstöd för an-
läggning af
jernväg från
Skåne genom
Halland till
Göteborg.
(Forts.)*

godstrafiken beträffar, ber jag få nämna, att hvar och en, som känner till förhållandena, med lätthet kan uträkna, att, om man tager i betraktande kostnaderna för frakt, assurans, hamn- och bropenningar, tidsspillan och risk, det oftast torde blifva dyrare att beaguna sjövägen än jernvägen.

Man har talat om att det finnes hamnar och att det derföre icke skulle behövas jernväg; men mellan Halmstad och Helsingborg finnes endast en hamn, nemligen i Engelholm, och den är så beskaffad att den icke kan af ångbåtar anlöpas.

Den kommunikation, som finnes sjöledes, tillfredsställer icke fullständigt trafikbehovet. Den är i de flesta fall dyrare, alltid långsammare och osäkrare än jernvägen.

Här har talats om jernvägsstrider, och man har önskat, att vi skulle vara fria från sådana. Ja, ingenting är viktigare än just detta. Men jag skulle vördsamt vilja hemställa, om måne icke just ett sätt att blifva fria från åtminstone denna jernväg såsom stridsämne skulle vara att lemna, icke ett anslag, utan blott ett låneunderstöd, utan någon uppoffring för staten, hvilket understöd här är i fråga. Tror någon verkligen, att man kan komma ifrån jernvägsstriderna genom att lemna utan afseende äfven de jernvägsanläggningar, som äro mest befogade, eller om man icke snarare kommer från dem genom att, på sätt nu föreslagits, befrämja hvad man finner vara riktigt och för landet fördelaktigt. Jag tror detta senare och är fullt öfvertygad om, att lika tanklöst det kan sägas vara att bygga enskilda jernvägar för trettio à fyrtio millioner kronor om året, såsom fallet var 1873—74, lika oklokt skulle det vara, om jernvägsbyggandet helt och hållet upphörde. Jag tror, att ingenting är riktigare än att gå försigtigt till väga, men om staten anslår två millioner om året till understöd åt enskilda jernvägsbyggnader, då enskild aktieteckning åstadkommits till samma belopp, så tror jag att det icke är för mycket, snarare mindre än hvad som för landets sunda och rigtiga utveckling erfordras.

Jag kunde andraga åtskilliga andra grunder, men jag ber att med mitt anförande blott få hafva uttalat hvad jag tror och är öfvertygad om verkligen är förhållandet, att om denna jernväg kommer till stånd till Varberg, blifver det blott en kort tidsfråga, när den äfven kommer till stånd till Göteborg; och då har man för staten och det allmänna fyllt ett behof, som — jag vågar säga det — är oafvisligt, utan att staten fått vidkännas någon uppoffring; frågan vore dermed löst på ett fullt tillfredsställande sätt. Och af alla dessa skäl vågar jag anhålla om bifall till Utskottets förslag.

Herr Carlson: Som jag inom Stats-Utskottet tillhört deras antal, som deltagit i det nu under diskussion varande beslutet, anser jag det åligger mig att, oaktadt den långt framskridna tiden, anföra de skäl, som dertill förmått mig. Och jag tillägger genast — det må kanhända vara af brist på urskilning — att det icke varit

mig möjligt att i den ifrågavarande banans tillkomst se så stora fa-
ror för det allmänna, som här blifvit utförligt framställda. Det *Ifrågasatt un-*
torde tillåtas mig att iklåda min framställning formen af svar på *derstöd för an-*
några af de invändningar, som äro gjorda. *läggnig af*
jernväg från
Skåne genom
Halland till
Göteborg.
(Forts.)

Den första klassen af dessa mångfaldigt skiftande invändningar afser, att förslaget tillkommit på grund af enskild motion. Jag ber då att få erinra derom, att den nu ifrågavarande, så olyckliga hallandsbanan blef föreslagen vid sistlidne riksdag såsom stambana och att Stats-Utskottet genast bestämdt och nästan utan meningsskiljaktighet tillbakavisade detta förslag. Nu återkommer det samma denna riksdag i gestalt af begäran om låneunderstöd till hälften af hvad det bolag, som bildats, sjelf tillskjutit, och detta tillstyrkes af Stats-Utskottet nästan lika enhälligt. Hvad har då passerat under mellantiden, som kunnat grunda en så stor skilnad i uppfattningen? Förhållandet är helt enkelt det, att här är icke längre fråga om statsbana, utan om ett privat företag äfvensom att detta privata företag visat sig vara med den värme och kraft omfattadt i den ort, hvarom fråga är, att det innebär i sig sjelft en borgen, att företaget är nyttigt och nödvändigt.

Jag ber att med afseende på de talrika anföranden, som vi i denna punkt hafva hört, få fästa uppmärksamheten på den väsentliga skilnaden mellan att *införlifva i statens stambanesystem* en eller annan ny föreslagen bana och att lemna ett för staten icke betungande låneunderstöd till ett enskildt företag.

Det förra fordrar den allvarligaste utredning, medan för det senare den hufvudsakliga garantien ligger i den kraft, som utvecklats af orterna sjelfva och af det bolag, hvilket tagit saken om hand.

Deri ligger nyckeln till den inkonsequens, hvartill Utskottet förmenats hafva gjort sig skyldigt, då det afstyrkt andra förslag, såsom t. ex. om en statsbana till Söderhamn, på grund deraf att någon Kongl. proposition därför icke låg till grund. Och för min del får jag säga, att jag deltagit i dessa beslut, *ehuru* jag i afseende på denna bana från Kilafors till Söderhamn är af den bestämda öfvertygelse, att den Norra stambanan icke kommer till sin fulla rätt, icke heller verkar med erforderlig kraft, så länge den icke utsträcker dessa grenar mot hafvet, af hvilka den till Söderhamn är den kortaste. Men det oaktadt måste jag böja mig för nödvändigheten att hafva Kongl. Maj:ts utredning i saken, för att kunna tillstyrka den samma. Men helt annorlunda är förhållandet med de enskilda företagen.

Här har blifvit sagdt, att det vore alldeles oerhördt, att en enskild bana blefve tillstyrkt och beslutad af Riksdagen på enskild motion. Jag ber då att få fråga: hvad var Gefle—Dala-banan? Den fick ett låneunderstöd på 2,400,000 kronor af Riksdagen på enskild motion. Hvad var Borås—Herrljunga-banan, som på enskild motion fick 1,370,000 kronor, och Uddevalla—Venersborg—Herrljunga-banan, som likaledes fick, om jag ej misstager mig, 2,400,000 kronor, eller

*Ifrågasatt un-
derstöd för an-
läggning af
jernväg från
Skåne genom
Halland till
Göteborg.
(Forts.)*

tillsammans — ty dessa två utgöra i sjelfva verket en enda komplex af jernbanor — mer än som här är tillstyrkt. Således eger icke ens det påståendet grund, att det ifrågavarande företaget skulle vara det största i sitt slag, som hittills varit föremål för Riksdagens behandling. Nu säges det: »ja väl, detta var i äldre tider, men nu mera har Riksdagen beviljat en rund summa för understödjande af enskilda jernvägsföretag».

Dervid ber jag då att få anmärka, att Riksdagen i atseende på dessa låneunderstöd för enskilda jernvägsanläggningar alltid rört sig för det mesta på egen hand, emedan det här är fråga om Riksgäldskontorets tillgångar och huruvida de medgifva att till ett företag, som anses af vigt, lemna ett lån utan uppostring för staten och emedan det icke är fråga om någon ny statsinrättning, ej heller om något, som skall för statens räkning handhafvas, utan endast om en handräckning åt ett enskildt företag, som underlättar dess utförande. Vid 1871 års riksdag — hvarom en ärad talare erinrade — har Riksdagen helt enkelt höjt det anslag af 5 millioner, som af Kongl. Maj:t var föreslaget, till 10 millioner. Jag kan icke föreställa mig och har icke heller funnit det någonstädes uttryckt, att Riksdagen dermed velat befria sig från att gifva något vidare understöd till enskilda jernbanor. Tvärtom har jag funnit oupphörliga undantag från att detta skulle vara det enda, som gäfves. Ett sådant undantag var Dalslands-banan och vidare Halmstad—Nässjö-banan vid sistlidne riksdag. Dit hör äfven inköpet af Bergslags-banans obligationer, för att icke tala om Halsberg—Motala—Mjölby-banan! Det har öfverallt visat sig, att man icke kunnat fasthålla en fix summa såsom görande tillfyllest för alla behof, och detta af det enkla skäl, att dels undantagsförhållanden förekommit, som måste afses, och dels fråga varit om en och annan bana af den utsträckning och betydenhet, att den icke kunnat få sitt behof tillfredsstäldt inom den runda summa, som af Riksdagen varit anslagen. Denna runda summa afsåg blott banor, som sins emellan täflade om anslag, såsom t. ex. då man för några år sedan hade ända till 13 särskilda banor, för hvilka Riksdagens hjälp anlätades. Att skilja mellan dem, det ville Riksdagen icke inlåta sig på; och sådant har äfven jag för min ringa del alltid afstyrkt. Vid 1881 års riksdag var det också på enskild motion, som Riksdagen beviljade 5 millioner kronor till understödjande af enskilda jernvägsföretag. Jag har hoppat öfver 1876 års Riksdag, som gaf 10 millioner för samma ändamål, allt på enskild motion, enär detta anslag icke var ett direkt statsanslag eller afsåg ett rent statsändamål.

En ärad talare har behagat citera ett uttryck af mig vid sistlidne riksdag. Jag är tacksam för den ära, som derigenom vederfarits mig. Jag hade icke kunnat föreställa mig, att mitt ansrökslösa yttrande skulle kunna ådraga sig så mycken uppmärksamhet. Men mina yttranden vid den riksdagen strida ingalunda mot de tillstyrkanden, i hvilka jag vid denna riksdag deltagit. Det citerade uttrycket fälades, då jag vid förra riksdagen deltog i Stats-Utskottets

af denna Kammare gillade förslag om en rund summa, ehuru jag för min del tillstyrkte och Kammaren äfven beslöt denna summas bestämmande till $7\frac{1}{2}$ millioner kronor, allt till förebyggande af strider inom Riksdagen mellan de då täflande banorna. Men jag skall bedja att få *komplettera* den uppgift, som i detta hänseende lemnades af den ärade talaren. I samma skrifvelse (Stats-Utskottets Utlåtande N:o 40), hvilken tillstyrkt dessa 7,500,000 kronor, heter det om den just nu ifrågavarande banan genom Halland, att det, med afseende å banans längd och anläggningskostnad, *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 föreslog, och att därför särskild framställning om statsbidrag till jernvägens utförande såsom enskild bana vore erforderlig». Det var således med fullt öppna ögon, som man å ena sidan lemnade en rund summa för de mindre, sins emellan täflande jernvägarne och å den andra förklarade, att det funnes ett stort företag, som var förtjent af att särskildt understödjas af staten. Det har mycket tvistats om betydelsen af denna skrifvelse. I den tvisten vill jag icke inlåta mig. Det säger sig alldeles sjelft, att motiveringen i den samma icke kan vara bindande för Riksdagen, ehuru den biföll Utskottets hemställan. Men det må åtminstone icke tillräknas Utskottets ledamöter såsom fel, om de, när detta uttryck icke väckt *någon* gensägelse hos Riksdagen, ansågo sig kunna fullfölja den tanke, som der var uttryckt, eller att denna stora bana icke rymdes inom den lilla ram af 5 millioner kronor, som då beviljades, emedan den skulle ensam uppsluka i det närmaste alltsammans.

Detta är hvad jag ville erinra emot anmärkningen om att här endast förelåge en enskild motion. Jag öfvergår nu till den *andra* klassen af anmärkningar, hvilka hufvudsakligen gå derpå ut, att i denna fråga icke skulle förefinnas någon utredning. En ärad talare anmärkte, att man icke kände tåghastigheten på banan, att man icke hade uppgjort några trafikberäkningar o. s. v. Mig synes det, att det är trafikberäkning nog, då ett bolag tilltrött sig att bygga jernvägen med halfva anläggningskostnaden såsom lån på hårdare viikor än dem, som gälla för statens egen upplåning, och då *alla* de kommuner, genom hvilka banan skulle framgå, tecknat bidrag till densamma. Detta starka deltagande i orten är efter min uppfattning det största och bästa beviset för att banan skall få erforderlig trafik — ett vida bättre bevis än de osäkra trafikberäkningar, hvilkas otillförlitlighet blifvit af en föregående talare ådagalagd.

En ärad talare under förmiddagen, som icke ville lemna sitt understöd till *någon* bana, fann äfven hos denna stora fel och yttrade sig i en klandrande ton om dem, som önskat lemna bidrag till dess utförande, i det han sade, att de män, som förra riksdagen föreslogo banan, icke nöjde sig med hvad Riksdagen då gjorde i afslagsväg, utan togo sig före att på egen hand befordra företaget ge-

Ifrågasatt understöd för anläggning af jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

Ifrågasatt understöd för anläggning af jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

nom en stark och ifrig aktieteckning. För min del ser jag häri en förtjenst — åtminstone har det hittills alltid så ansetts — att orten, i stället för att lägga armarna i kors och yrka på statens byggnadsverksamhet, anstränger sig sjelf för att åstadkomma ett företag af vigt för landets kommunikationsväsen. Detta torde snarare tala för än mot saken.

Den tredje klassen af anmärkningar äro de uttalade farhågorna för att en så kallad jernvägsfeber skulle åter framkallas genom beviljande af det låneunderstöd, hvarom nu är fråga. Här ber jag att hufvudsakligen få tala med siffror. Det är väl bekant, att det var efter 1871 som det starka jernvägsbyggandet begynte i vårt land; att detta tilltog på tre år med en förvånande hastighet och att det år 1874 representerade en summa af 44 millioner kronor för året. Men detta var också kulminationspunkten. Och orsaken till den starka stegringen ligger långt ifrån icke ensamt i statsbidragen, hvilka då utgjorde endast 2 millioner om året, beräknade till två tredjedelar af anläggningskostnaden; ty dermed skulle endast en ringa del af det hela kunnat byggas; utan det var den entusiasm för nya företag, som yttrade sig härutinnan liksom i många andra grenar af industriel verksamhet vid denna tid. Men derefter har det oupphörligt gått nedför, så att åtta år senare uppgick anläggningsbeloppet för enskilda jernvägar i hela landet blott till *två*, säger *två* millioner kronor. Och nu frågar jag, om i ett land sådant som vårt det skulle vara farligt att fortfarande bygga jernvägar för två eller tre millioner kronor? Siffrorna må tala.

Efter den summa, som beviljades förra riksdagen såsom lån, skulle statens bidrag blifva 1 million kronor om året, hvartill bör läggas aktietecknarnes tillskott af halfva anläggningskapitalet, inalles således 2 millioner kronor. Skulle nu till detta tilläggas ytterligare det nu ifrågavarande lånebeloppet, så komma till de nämnda 2 millionerna ännu 750,000 kronor från staten och lika mycket från de enskilde aktietecknarna, hvilket gör 1,500,000 kronor, således i allt $3\frac{1}{2}$ millioner kronor om året. Nu ber jag att få erinra om Kammarens beslut vid förra riksdagen, hvilket lydde å $7\frac{1}{2}$ millioner kronor, hvilket gör $1\frac{1}{2}$ millioner kronor om året af staten och 3 millioner tillsammans af staten och de enskilda bolagen. Då såg man icke någon fara uti att använda 3 millioner om året på jernvägsbyggnader. Hvadan kommer då nu en så stor oro och farhåga för en jernvägsfeber vid utsigten att man skulle bygga för ungefär alldeles samma summa eller $3\frac{1}{2}$ millioner årligen?

Dessutom bör man icke glömma, att en sträng tygel lagts på spekulationsifvern genom den uppställda fordran, att bolaget skall prestera halfva anläggningskostnaden, äfvensom genom de i öfrigt vid sistlidne riksdag beslutade vilkor, i hvilka man har en betryggande garanti.

Det har äfven sagts, att vi hafva för *mycket* jernvägar och att det icke finnes något land, som i förhållande till folkmängden har

så stora sträckor jernväg som vårt. Det är sant; men det finnes också en annan, ingalunda obetydlig faktor, som härvid bör tagas med i beräkningen, nemligen *landets utsträckning*. Det är just folkmängdens förhållande till landets areal, eller den glesa befolkningen fördelad på en stor yta, som gör behovet af lättare kommunikationer för vårt land så oafvisligt. En ärad talare i denna Kammare yttrade förra riksdagen, att man förgäfvos yrkade på att lägga ned kapital i industrien, så länge produktionen icke kunde försiggå utan allt för stora omkostnader, och den betydliga lättningen för produktionen — det är just förbättrade kommunikationer. Jag tror att ifvern i afseende på jernvägsbyggandet i vårt land nu mera utvecklar sig på ett sundt sätt och att vi ännu icke skönja tecken till fara i detta hänseende. Jag kunde påvisa andra länder, som hafva i förhållande till deras hela beskaffenhet vida större jernvägsnät, men som det oaktadt oupphörligt fortsätta att bygga. Och — jag vågar säga det — ett land kan icke stanna. Det är omöjligt. Framtiden skall utvisa det; och till den vågar jag i detta afseende vädja.

Ifrågasatt understödd för anläggning af jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

Vidare har det blifvit sagdt, att då Kongl. Maj:t afslagit bolagets ansökning, så vore det alldeles otillbörligt af Utskottet att tillstyrka det väckta förslaget. Afslagsresolutionen har också blifvit här uppläst. Men när man vill bedöma ett svar, så bör man äfven taga kännedom om frågan. När man vill bedöma ett afslag, måste man tillika upplysa om hvad som sökts. Jag ber då att få anmärka, att den begäran, som föredrogs för Kongl. Maj:t och som föranledde till det i förmiddags upplästa beslutet, var något *helt annat* än hvarom här är fråga. Ansökningen var gjord af *landstinget* och icke af bolaget af det enkla skäl, att något bolag då ännu icke fans. Och detta var i och för sig ett alldeles tillräckligt skäl för Kongl. Maj:t att afslå framställningen. Det var landstinget, som på samma gång det begärde fastställelse af ett lån, som det ville lemna för att befrämja denna jernväg, begärde att Kongl. Maj:t skulle göra proposition om låneunderstöd å halfva beloppet. Man kunde då icke framlägga uppgift på någon skedd teckning för orternas bidrag till banan; och alltsammans var så lösligt, att ingen kan undra derpå, att Kongl. Maj:t svarade nej. Men nu är bolaget bildadt och aktieteckningen bestiger sig till två millioner kronor. Det är icke ofta sådant förspörjes, och många ansågo vid förra riksdagen det vara en omöjlighet att bilda bolag med teckning af halfva anläggningskostnaden. Nu är emellertid bolaget bildadt och teckningen gjord; och detta synes vara omständigheter, som äro värda uppmärksamhet. Det är alldeles samma förhållande som egde rum 1862, då Kongl. Maj:t afslog en liknande framställning till förmån för Uddevalla—Herrljunga-banan. Äfven der fans icke någon teckning, men under riksdagens lopp skedde en sådan, och Riksdagen beviljade då dessa 3,400,000 kronor och uppgaf såsom skäl att numera finnes garantier för att företaget skulle komma till stånd och att det samma för det allmänna var af vigt.

Ifrågasatt understöd för anläggning af jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

Och härmed kommer jag nu också in på den tredje klassen af anmärkningar rörande en sida af saken, som, märkligt nog, är minst berörd, men hvilken jag anser viktigast, nemligen frågan om den föreslagna banans vigt och betydelse. Der tror jag verkligen att man får ett ganska betydande resultat till svar, om man undersöker saken. I liknande fall har förut aldrig af Utskottet åstadkommits en detaljerad utredning, utan i allmänna drag har man angifvit det hufvudsakliga af banans betydelse. Och så har äfven här skett. Jag tror, att denna bana, såsom trädande i stället för eller kompletterande den stora allmänna stråkväg, som i alla tider gått mellan Göteborg och Helsingborg, kommer att blifva af stor betydelse, och att hela vestra Sverige äfvensom Norge komma att begagna sig deraf både för person- och godstrafik.

Man anmärker, att banan kommer att gå utmed kusten. Det är en sanning. Men numera är det väl en öfvergifven tanke, att man icke skulle kunna framdraga en bana i närheten af vatten. Just der äro de bördigaste orterna, den största folkmängden och den lifligaste rörelsen. Och detta garanterar icke endast en betydande trafik mellan banans ändpunkter — något som aldrig visat sig tillräckligt betryggande för en stor bana — utan äfven en liflig mellantrafik, hvilket är det starkaste sättet att uppdrifva jernvägens inkomster. Att det existerar sjöfart från hamnarna vid kusten hindrar icke trafiken på jernvägen. Går man igenom jernvägskartan för Europa, så skall man finna, att icke allenast i Norge och Danmark, utan vidare i Holland, Tyskland, England, Frankrike och Italien löpa jernbanor längs åt kusten eller utmed floder och ändock bära sig mycket bra.

Hvad nu banans vilkor beträffar, så har det blifvit sagdt, att det vore underligt att lemna ett större låneunderstöd, än som motsvarar hälften af det af bolaget beräknade hela anläggningsbeloppet. Och — besynnerligt nog — på samma gång har man anmärkt, att banan blefve så svag med 12 skålpunds skenor, att den icke kunde tillfredsställa trafikbehovet. Men om man undersöker saken närmare, så finner man, att jernvägsbyggnadsstyrelsen föreslagit 15 skålpunds stålskenor och vitsordat, att med dem går det ganska väl för sig att bestrida trafiken och att Utskottet just med afseende härpå tillstyrkt den högre summan. Här ligger nyckeln till att Utskottet ansett sig böra göra detta; det har skett, som det heter i betänkandet, »med hänsyn till angelägenheten att jernvägen ändamålsenligt anlägges, förses med tillräcklig rullande materiel och utrustas på sådant sätt att den, utan något äfventyr, må kunna med erforderlig tåghastighet och i öfrigt på lämpligt sätt trafikeras», i följd hvaraf någon del af de väsentliga förbättringar vid jernvägens anläggning som blifvit ifrågasatta, kunde »visa sig vara så oeftergifligt påkallad, att till ökad kostnad ledande förändringar i planen eller tillägg till den samma varda, såsom vilkor för koncessions erhållande eller eljest, af Kongl. Maj:t föreskrifna».

Och här kommer jag till den *sista klassen* anmärkningar, som gå ut derpå att, såsom en föregående talare yttrade sig, detta förslag af Utskottet syftar till att understödja en bana, som skulle komma till stånd, såsom en ärad talare sagt, utan all medverkan af Kongl. Maj:t. Men här är ju icke fråga om annat, än att på grund af den starka anledning, som dels banan i och för sig och dels ortens kraftiga medverkan till densamma framkallat, ställa till Kongl. Maj:ts disposition ett anslag, väl till märkande, att Kongl. Maj:t först vid koncessionens meddelande kan uppställa hvilka vilkor som helst och sedan, om lånet beviljas, dervid närmare bestämma vilkoren, på sätt de vid sistlidne riksdag antagna grunderna angifva. Och derföre har också Utskottet antydt, att sådant både kan och antagligen skulle komma att ske. Kongl. Maj:t eger fastställa hela byggnadsplanen och bestämmer de ställen, som banan skall anlöpa. Derföre har Utskottet icke ingått i detalj i detta hänseende.

Ifrågasatt understöd för anläggning af jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

Den ifrågavarande banan kan uppfattas på ett dubbelt sätt. Den kan betraktas såsom ett aggregat af små banor från Engelholm fram till Göteborg. Det är kanske icke behöfligt att upprepa hvad en föregående talare sagt, att man från Helsingborg kommer med jernväg till Helsingborg på andra än raka vägen med endast en mils omväg. Banan kan således fördelas i särskilda bandelar Engelholm—Halmstad, Halmstad—Falkenberg, Falkenberg—Varberg och Varberg—Göteborg. Men man kan också betrakta banan såsom en stor kommunikationsled utmed vestkusten till Göteborg. Och detta har varit Utskottets uppfattning. Det må erkännas, att äfven denna uppfattning har sitt berättigande. Utskottet har vågat se det stora i denna sak, och derigenom har äfven summan blifvit stor. Men jag ber att få fästa uppmärksamheten derpå, att det är först vid slutet af år 1886, som de tre millionerna skola vara betalda och att således det årliga lånebidraget blott utgör 750,000 kronor. Och sedermera är det först i en obestämd framtid som den återstående delen af lånet skall utbetalas. Liqviden, utsträckt på en så lång tidrymd, blifver således icke betungande för Riksgäldskontoret, lika litet som den kommer att medföra någon uppsvallning af den förra hetsiga ifvern att bygga jernvägar. Detta har varit Utskottets uppfattning, det är min, och jag har ansett mig skyldig angifva skälen derför, i det jag får tillstyrka bifall till Utskottets betänkande.

Herr Wærn, Carl Fredrik: Då det var på grund af en af mig väckt motion, som statsbidrag utlofvades åt den första jernvägsanläggningen i Sverige, och då jag allt sedan städe har varit en varm jernvägsvän, så förefaller det mig sjelf helt underligt att jag nu uppträder för att motsätta mig det här föreliggande förslaget. Det sker hvarken med hänsyn till att det föreslagna beloppet skulle vara så stort, ej heller derför att vi nu skulle behöfva gå så synnerligen varsamt till väga med jernvägsbyggande här i landet, ej heller slutligen derför, att jag icke skulle vilja göra något för den

Ifrågasatt understödd för anläggning af jernväg från Halland till Skåne genom Göteborg.
(Forts.)

bana, hvarom här är fråga. Sedan så många jernvägar blifvit anlagda i Sverige och visat sig så nyttiga, som de hafva gjort, är det både rimligt och rättvist, att provinser, som ännu icke kommit i åtnjutande af denna hjälp, äfven i sin ordning få det. Det är emellertid alldeles omöjligt att här understödja Stats-Utskottets förslag och det på grund af det förhållande att, såsom här af flere talare blifvit framhållet, frågan är alldeles för litet utredd. Jag fäster mig icke så mycket vid, huruvida Utskottet i sitt betänkande har tillräckligt utredt hvad som kunnat utredas, men jag anser att, för vinnande af det syfte motionärerne afsett, frågan är för litet utredd.

I fråga t. ex. om jernbanans beskaffenhet hafva motionärerne sjelfve uttryckligen omtalat, hurusom den är afsedd att anläggas med ringa skenvigt och att det vore vida bättre att taga större vigt, ja, det går så långt, att motionärerne sjelfve sagt, att den sådan tyngre öfverbyggnad skulle medföra en tillökning i anläggningskostnaden af 116.000 kronor per mil för hela den 23 mil långa jernvägen, till följd hvaraf hela företaget till äfventyrs åter skulle stranda, derest icke Riksdagen äfven anvisade motsvarande belopp såsom anslag utan återbetalningsskyldighet. Således hafva motionärerne skriftligen uppgifvit, att det är möjligt att företaget kommer att stranda, derest Riksdagen icke beviljar det större beloppet såsom anslag utan återbetalningsskyldighet. Afven jag anser för min del, att denna banas framtid i hög grad är beroende af att den bygges med större och solidare öfverbyggnad, ty det tjenar ingenting till att bygga en enskild bana efter kusten, som skulle få att konkurrera med ångbåtar och i viss mån äfven med statsbanorna, om tågen på denna bana skola gå långsamt och med blott lättare last, utan skall denna bana kunna bära sig, måste den byggas så, att man verkligen kan hafva fördel af att begagna sig deraf. Det är ju uppgifvet, att banan egentligen skulle afse att underlätta postbefordringen samt besörja den stora kontinentala gods- och persontrafiken från Norge och Göteborg, men just dervid har banan i all synnerhet att uthärda konkurrens både med ångbåtar och jernvägar. Kan det därför icke ordnas så att några särskilda fördelar uppstå genom att resa på den banan, så kommer man icke att resa på den. Enligt min uppfattning är det således alldeles tydligt, att banan bör vara byggd med afseende härfpå och dertfore mera påkostad samt förses med räler af större vigt, så att tågen kunna gå med större hastighet. Man har hänvisat till att Kongl. Maj:t får pröfva frågan, men det allra angelägnaste är väl att bolaget sjelft pröfvar och gör klart för sig, huru banan bör vara byggd för att kunna bära sig. Nu hafva emellertid dess målsmän, såsom redan nämnt, sagt, att de sjelfve tro, att det hela kan stranda, derest icke medel anslås för att få banan byggd såsom statsbanorna, det vill säga med solidare öfverbyggnad. Hvad tillstyrker då Stats-Utskottet Riksdagen att göra? Jo, det tillstyrker att afslå allt anslag, men deremot

att lemna ett lån till byggande af en del af den föreslagna banan — således just att ställa frågan på den punkt, der det efter motionärernas utsago är möjligt att företaget kommer att strandas. Vidare, kan man kalla frågan utredd, då, på sätt här har skett, bolaget har afsett att få en bana från Helsingborg till Halmstad, men Stats-Utskottet tillstyrkt att bevilja lån för anläggning af en bana från Engelholm till Varberg? Skall bolaget antaga ett sådant lån eller icke? Och hvad blir antagligen följden af detta anbud? Jo, sannolikt att man anser sin patriotism fordra att emottaga det gjorda anbudet, men troligen också att en mängd af dem, som tecknat aktier till den ursprungligen tillämnade banan, återtaga sin teckning, och att bolaget i mellersta och norra Halland måste söka nya aktietecknare i stället för dem, som i Skåne och södra Halland icke vilja vara med om en jernvägsanläggning, som ej längre motsvarar hvad de anse förmånligast. Norra Halland har emellertid icke samma förmåga eller rikedom som södra Halland, men jag vill antaga sannolikheten af att man af patriotism tvingar fram halfva det erforderliga beloppet, så att statsbidraget kommer att utgå och denna del af hallandsbanan blir byggd. Det blir dock ett svagt bolag och en dålig bana man derigenom åstadkommer. Man måste komma i håg, att den nu tillstyrkta banan endast skulle gå till Varberg, och att det endast är en förhoppning man uttrycker, då man säger att i framtiden kommer den utan tvifvel att föras fram till Göteborg. Men om Riksdagen genom sitt beslut framkallar en bana, som endast går en del af den föreslagna vägen, hvad utsigt finnes det väl då för att hela den ifrågasatta banan kommer att fullbordas? Otvifvelaktigt kommer det att mot förenämnda sätt att gå till väga blifva en reaktion i tänkesätten och man kommer att säga, att det hela är förfeladt, det borde vara större skenvigt och det tjenar till ingenting att fullborda denna bana. Bolaget sjelft måste vara ytterst angeläget, när det finner ett sådant misstag vara begånget, att få det rättadt, innan det har lust att fortsätta med jernvägsbyggandet. Min öfvertygelse är således, att man icke kan sätta norra Halland i sämre belägenhet än genom att fatta ett sådant beslut, som här af Utskottet är föreslaget. Det kommer sannolikt, om man bifaller detta, att dröja mycket längre, tills hela den tillämnade banan kommer till stånd, än om man afslår alltsammans. Jag anser, att Riksdagen bör noga göra sig reda för hvad den vill angående *hela* den projekterade banan, innan den utsäger sin mening i denna sak. Alla de fördelar, som här äro uppräknade, gälla för banan i dess helhet, och därför bör väl Riksdagen säga, hvad vilkor den uppställer för att lemna bidrag till byggande af banan i dess helhet. Men om detta bolag, som är bildadt för att fullborda hela banan, icke skulle vilja mottaga ett statsbidrag af 3 ½ eller 4 millioner, komma de sannolikt att anses såsom opatriotiske eller rent af såsom landsförrädare, och det blir ett dåligt bolag, som icke kommer att kunna fullfölja sin föresats, och jag tror att man efteråt skulle högligen

Ifrågasatt understöd för anläggning af jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.

(Forts.)

Ifrågasatt un- beklaga det misstag, man begått, om Riksdagen nu beslöte att före-
derstöd för an- lägga dem detta vilkor.

läggnig af
jernväg från
Skåne genom
Halland till
Göteborg.

(Forts.)

På dessa skäl får jag för min del tillstyrka afslag å Utskottets hemställan.

Talrika rop hördes nu på proposition.

Grefve Mörner: Om jag vore den ende, som vore antecknad, skulle jag genast tystna, men då jag efter mig har elfva talare anmälda, och således min tystnad icke hjälpte herrarne utur deras otålighet och högljudt tillkännagifna betryck, ämnar jag yttra några ord, dock icke många. Då jag på förmiddagen antecknade mig hos Herr Talmannen för att erhålla ordet, tycker jag också, att det vore litet origtigt att nu endast stryka ut mig. Jag får derföre nu göra den bekännelsen, att jag för det första komplett ogillar Stats-Utskottets förfarande att vilja påstå, att den motivering, som Utskottet förra gången använde i sitt utlåtande och som aldrig varit föremål för Kamrarnes pröfning, skulle kunna, på sätt i detta betänkande har skett, utgifvas för Riksdagens beslut och tillerkännas någon vigt i sådant afseende. Om vi slå upp Andra Kammarens protokoll för sistlidne riksdag, så finna vi der att Herr Carl Ifvarsson endast utgöt sin sorg inför Riksdagen och att Herr Lyttkens förmenade, att, om man hade tillställt några fester och triumftåg, så hade frågan kanske fått en annan utgång, men något annat åberopande af Utskottets motivering förekommer der verkligen icke. För det andra kommer jag nu till banans nödvändighet. En provins sådan som Halland, som har så mycken ångbåtskommunikation, som bildar en lång och smal landsträcka och som icke heller på alla delar har synnerligen bördig jordmån, kan verkligen icke med skäl göra anspråk på att komma i åtnjutande af jernvägar förr än den sjelf kan i väsentlig mån bestrida kostnaderna för dessa jernvägar. Det talas om, huru väl behöflig ur åtskilliga allmänna synpunkter denna bana skulle vara, men jag tycker verkligen, att en bana här är mindre nödvändig än på en mängd andra ställen, i synnerhet sedan de begge banorna blifvit byggda från Halmstad till Nässjö och från Varberg till Borås, hvarigenom Halland har kommunikationer med Sveriges öfriga jennvägsnät. Synnerligen olyckligt var det att åberopa Halmstad—Nässjö-banan och Stora bergslagsbanan, då vi ju veta, att trots aktieteckning och trots de icke obetydliga bidrag, som insamlats, dessa banor dock hüllö på att afstanna och måste påfordra särskildt extra bidrag af staten för att kunna fullbordas. De exemplen borde derför ingalunda hafva blifvit åberopade. Här är det fråga om en bana af ett par och tjugu mils längd, som skulle byggas för en kostnad af 7—8 millioner. Det skulle väl här å nyo komma att gå på samma sätt, nemligen att, sedan banan blifvit delvis byggd och således stora kostnader nedlagda, så, då utvägar i öfrigt saknades för fullbordandet, blefve nära nödtvång för staten

att äfven här fylla bristen och derföre få vidkännas uppoffringar, möjligen, ja, sannolikt utan utsigt att någonsin få dessa utpressade medel åter.

Här kunde visserligen vara mycket mera att yttra, men jag lofvade att vara kort och jag skall — ovanligt för talare — verkligen hålla mitt ord och derför nu sluta med anhållan om afslag å Stats-Utskottets förslag.

Ifrågasatt understöd för anläggning af jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

Ropen på proposition upprepades.

Herr Wallenberg: Jag skall icke uppehålla mig vid att en talare från Helsingborg uppgifvit, att »man icke med ångbåt kan resa emellan Göteborg och Helsingborg på kortare tid än tjuguen timmar», då deremot han hoppades med den blifvande kustbanan få kunna tillryggalägga samma väg på sju timmar, hvilket jag betviflar. Deremot ber jag få upplysa honom att sjövägen emellan Göteborg och Helsingborg gå sex stycken Stockholmsångbåtar, hvilka vanligen göra den resan på *tio* timmar.

Jag skall icke heller mycket befatta mig med de jernvägsaktiebolag, som samme ärade talares lifliga fantasi skapade. Jag skall dervid blott fästa uppmärksamheten på, att motionen egentligen omfattar *tre* jernvägsbandelar; den *första* från Helsingborg till Halmstad, den *andra* från Halmstad till Varberg och den *tredje* från Varberg till Göteborg. Nu har Herr Hans Forssell uppgifvit, att för de två förstnämnda bandelarne »fans en aktieteckning om sjuhundra tusen kronor att påräkna»; men för den tredje afdelningen eller linien Varberg—Göteborg fans ingen aktieteckning, och Herr P. Olsson har icke ens kunnat uppgifva, att der fans så mycket som två koncessionssökande. *Det* blifvande jernvägsaktiebolagets aktietecknare voro således obefintliga.

Som bekant är, utgör hela vägsträckan mellan Göteborg och Helsingborg 23 mil. Den som önskar att hela detta arbete skulle utföras samtidigt, den vet icke huru alla andra förhållanden i provinsen derigenom skulle komma att förryckas. Vill man deremot fullborda en bandel i sänder och börja söder ifrån, blir utförandet lättare, och intet hinder förefinnes att för den första afdelningen bilda bolag och söka låneunderstöd af den fond, som 1881 års riksdag för sådant ändamål ställt till Kongl. Maj:ts disposition.

Det har yttrats af en ärad talare på örebrobänken, då han beskref den förflutna tiden och sin egen verksamhet: »att statsmakterna nödgades träda emellan, för att bispringa bankerna, som under krisen icke kunde erhålla erforderliga lån i utlandet». Den ärade talaren glömde *en* faktor, som icke bör förbises eller utelemnas vid omförmälandet af det uppgifna förhållandet, och denna faktor var det betydliga antal gäldenärer, som voro beroende af bankerna. De enskilda bankerna hade mer än etthundratjugu tusen fordringar och *desse* gäldenärer hade säkerligen blifvit, till stor skada för en

Ifrågasatt under-
stöd för an-
läggning af
jernväg från
Skåne genom
Halland till
Göteborg.
(Forts.)

mängd enskilda förhållanden och för det allmänna, allt för hårdt klämda i en svår tid, så vida icke blotta beslutet att inrätta en »jernväghypotekslånefond» utöfvat ett lugnande inflytande på ställningen. Hade det allenast gällt de enskilda bankerna, så saknas hvarje skynt af sannolikhet, att statsmakterna skulle hafva trädt emellan. Men det gälde den ekonomiska ställningen i landet, och till de våldsamma brytningar, som inträffade år 1878, hade begge statsmakterna genom beklagliga åtgärder väsentligen bidragit. Jag omnämner detta i förbigående, dertill manad af fälda yttranden af den ärade talaren på örebrobanken, till hvilken hufvudsigt i den nu under öfverläggning varande jernvägsfrågan jag helt och hållet ansluter mig.

En talare på elfsborgsbänken har yttrat, att »Riksdagen lättast skulle komma ifrån jernvägsstriderna genom att bifalla alla motionier om nya enskilda jernvägar, till hvilka kommuner eller enskilda förbundit sig tillskjuta halfva anläggningskostnaden». Herr Axel Bergström har redogjort för huruledes Riksdagen tid efter annan redan ställt tjugufem millioner kronor till Kongl. Maj:ts förfogande, att, på vilkor Riksdagen bestämt, utlemnas till jernvägsaktiebolag såsom amorteringslån för nya jernvägars anläggande, och då de skedda fördelningarna af dessa låneunderstöd icke gifvit anledning till anmärkningar, så har man med allt skäl ansett detta förfaringsätt att främja jernvägsbyggandet vara det mest lämpliga. Riksdagen har också derigenom blifvit befriad från att hvarje år behöfva behandla enskilda jernvägsmotioner. Det stora flertalet riksdagsmän har ansett Riksdagens beslut i detta ämne vid 1881 års riksdag vara ett *aftal* för fem års fred på detta stridsfält, och att Andra Kammarrens majoritet så behandlat och betraktat aftalet, finner jag med tillfredsställelse af den Kammarrens redan fattade beslut angående de enskilda motionärernes framställningar om extra anslag och lån till jernvägsbyggnader i Halland.

Det är så mycket angelägnare, att ett sådant aftal vidhålles, som den nya representationen icke har samma motståndskraft, som de fyra riksständen hade, i frågor af mera lokal beskaffenhet, som man ville genomdrifva på statens bekostnad. Deremot kan enligt nya riksdagsordningen enskild motionärs framställning, angående statsanslag och statens skuldsättande, i händelse Kamrarne stanna i olika beslut, bifallas medelst »gemensam omröstning». Statskassan kan kramas som en svamp och landet ohejdadt skuldsättas till förmån för enskildes företag, och *detta* utgör en fara för ställningen, som icke får förbises, då försök i denna riktning blifvit af enskilde motionärer framställda.

Detta är allt hvad jag velat säga, sedan frågan redan för denna gång kan anses på ett lyckligt sätt afgjord genom Andra Kammarrens nu bekanta beslut. Jag yrkar afslag på Stats-Utskottets framställning.

Herr vice Talmannen: Jag anhåller att få inskränka mig till att yrka afslag å Stats-Utskottets förslag.

Herr Hammar: Jag ber endast att få yttra några få ord. Då frågan nu redan är afgjord inom Andra Kammaren och dess öde på förband lär varit afgjord här, vet man nog, att ett yrkande om bifall till Stats-Utskottets förslag icke kan leda till något resultat. Jag ämnar ej heller framställa något sådant yrkande, utan vill endast bemöta ett par uppgifter, som här lemnats af en ärad talare under diskussionens lopp, men som äro fullkomligt vilseledande. De hafva antagligen framkommit på grund af bristande kännedom om förhållandena.

Först har man då sagt, att två särskilda linier äro påtänkta mellan Helsingborg och Halmstad, och att man icke vet, hvilkendera af dem som skulle komma i åtnjutande af det föreslagna understödet. Jag ber emellertid att få upplysa, att ansökan väl blifvit gjord hos regeringen om koncession för båda linierna, men att regeringen remitterat dem till landshöfdingeembetet i Hallands län, i anledning hvaraf alla kommuner, som skulle beröras af de föreslagna jernvägarne, både i Skåne och i Halland, varit sammankallade för att yttra sin mening. De sammanträdde för åtta dagar sedan och hafva nära nog enhälligt uttalat sig för endast den ena af linierna, nemligen den genom Sinarpsdalen. Således kan icke någon annan linie komma i fråga. Vidare har det yttrats, att ingenting skulle vara åtgjort linien från Halmstad till Varberg. Det är fullkomligt origtigt. Jag ber att få upplysa Kammarerna, att fullständiga undersökningar äro gjorda, fullständig plan med alla kartor och kostnadsförslag af vederbörlig ingenjör upprättade, bolag bildadt och bolagsordning uppgjord för linien från Halmstad till Varberg samt alla dessa handlingar jemte koncessionsansökan inlemnade till Kongl. Civildepartementet. Således är äfven det påståendet origtigt, att ingenting skulle vara vidgjort på den linien.

Vidare har man sagt, att det icke ens skulle finnas en tanke på en bana från Varberg till Göteborg. Hallands läns landsting tillsatte emellertid redan för flera år sedan en komité, med länets höfding till ordförande, hvarefter länet med en kostnad af 14,000 kronor lätit uppgöra plan samt fullständiga kostnadsförslag för sträckorna från Göteborg till Varberg, från Varberg till Halmstad och från Halmstad till skånska gränsen. Alla dithörande handlingar och kostnadsförslag voro för två år sedan genom landstingets försorg insända till regeringen, då landstinget hade anhållit att Kongl. Maj:t måtte framställa proposition till Riksdagen om byggande af denna bana. Således är det nog mycket sagdt, att der ingenting är vidgjordt, utan att hela banan så att säga *sväfvar i luften*, och detta borde ej vara den ärade talaren obekant.

I öfrigt har jag intet yrkande att göra, utan har blott velat nämna detta. Men när premisserna äro så origtiga och vilseledande

Ifrågasatt understöd för anläggning af jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

Ifrågasatt understöd för anläggning af jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg. som här varit fallet, kan man väl ej undra, om den slutsats som deraf drages blifvit lika oriktig.

Många och ihållande rop på proposition hördes ånyo.

Göteborg.

(Forts.)

Friherre von Essen, Fredrik: Klockan är visserligen redan half elfva, men det har händt att Kammaren äfven för en mindre viktig sak än denna uppehållit sig till och med senare. Det är icke min mening att här upptaga Kammarens tid för att söka vinna bifall till Utskottets förslag, men det må tillåtas mig, såsom en medlem af Stats-Utskottet, att egna några ögonblick till sjelfförsvar med anledning af de anfall, som mot Utskottet här blifvit gjorda. Jag tillåter mig derföre vördsamt anhålla, att Kammaren behagade ursäktas att jag begagnar mig af min rätt, då jag nu fått ordet, att åtminstone några ögonblick taga Kammarens tid i anspråk. Man har i främsta rummet anmärkt mot Stats-Utskottet, att Utskottet tillåtit sig åberopa såsom Riksdagens beslut de motiv, som det vid föregående riksdag begagnade, då fråga var om anslag till en stambana genom Halland. Då Riksdagen beslöt godkänna Stats-Utskottets i detta ämne då gjorda förslag, kan jag, i motsats till flere ärade talare och insigtsfulle män, som här varit af annan åsigt, icke finna annat än att Utskottets motiv äfven blifvit gillade. Jag skulle med protokollet i hand kunna visa flere exempel på tvister, huruvida motiv skulle gillas eller icke, när beslutet gillats. Jag påminner mig att just en af de talare, som mest stred i denna fråga, var mycket angelägen om att motiven skulle strykas i ett Stats-Utskottets betänkande, der de icke voro honom behagliga. Jag hemställer huruvida icke ett beslut måste grunda sig på motiv och huruvida icke, i och med det samma som beslutet fattats, motiven derför blifvit af Riksdagen godkända. Dessa motiv har Utskottet icke framdragit såsom sina egna, utan som ett af Riksdagen redan godkändt beslut, det nemligen, hvarigenom stambanan genom Halland afslogs. De ord, hvarpå Utskottet då stödde sitt afslag, lyda: »Deremot vill Utskottet, såsom af ofvanstående torde framgå, ingalunda förneka, att ju icke en närmare utredning af ärendet skulle kunna ådagalägga, det ifrågasvarande jernväg vore för det allmänna af sådan vigt, att dess anläggning såsom enskild bana lämpligen borde med statsunderstöd befrämjas. Frågan förelåg då som motion om anslag till en stambana genom Halland, på samma gång som icke mindre än elfva motioner väckts om understöd åt enskilda banor. Dessa motioner afsågo begäran om icke mindre än 15,783,073 kronor 33 öre såsom lån och 2,055,000 kronor såsom anslag, summa 17,838,073 kronor 33 öre. Innan Stats-Utskottet behandlade alla dessa enskilda jernvägar, för hvilka statsunderstöd begärts, behandlades halländska stambanan. Utskottet hade då ännu icke bestämt hvilket belopp, som skulle föreslås såsom låneunderstöd för de enskilda jernvägarne, men det förslag, som förelåg, afsåg 10 millioner. Stats-Utskottet fattade

sitt beslut om denna bana, innan beslut fattats om lånefondens ned-sättning till $7\frac{1}{2}$ millioner, hvilken fond sedan af Riksdagen ytterligare nedsattes till 5,000,000 kronor. Således redan då denna motion om 10 millioner låg hos Stats-Utskottet oafgjord, skref Utskottet ifrå-gavarande motiv. Stats-Utskottet ansåg nemligen denna lånefond icke för ändamålet tillräcklig. Utskottets förslag angående ifrå-gavarande bana blef af Riksdagen godkändt, och jag kan derföre icke finna annat än att motiven derför gillats. Sedan kom nu i år framställning om att banan skulle få låneunderstöd mot samma vilkor, som för lån från allmänna lånefonden till enskilda jernvägar blifvit bestämda. Stats-Utskottet fann då det bästa uttryck, man lär kunna finna med afseende på en banas nödvändighet, nemligen det intresse, som inom orten gjort sig gällande genom en aktieteckning, hvilken uppgick till halfva anläggningskostnaden för banan till Halmstad. För att då icke sätta Kongl. Maj:t i den belägenhet att, om teckningen fortsattes vidare uppåt, banan icke skulle kunna fortsättas, vidtog Stats-Utskottet den försigtighetsåtgärden att föreslå Riksdagen att äfven ställa till Kongl. Maj:ts förfogande ett belopp för den återstående delen af banan till Var-berg. Men nu säger man att Riksdagen derigenom pröfvat ett alldeles nytt jernvägsföretag och inledt en strid om nya jernvägar. Jag hemstäl-ler om det är rättvist att yttra sådant, då man redan förutsett att denna bana är af en alldeles säregen beskaffenhet, och att andra banor ej kunna komma i samma kategori, och då man har medgifvit Kongl. Maj:t rätt att afgöra, hvilka banor i öfrigt som kunna komma i åtnjutande af understöd. Är det då så orätt af Utskottet att vid en bana, hvars vigt varit så mycket framhållen förut, anslå det be-höfliga beloppet, bestämma vissa vilkor och i öfrigt föreslå, att Kongl. Maj:t må ega bestämma banans rigtning i detalj, beroende på det intresse, som de skilda orterna kunna komma att uttrycka. Jag tror, man varit för hård i sitt omdöme, då man lagt Stats-Ut-skottet detta så mycket till last. För min del har jag icke kunnat göra annorlunda, då jag ser på det beslut, som fattades i fjor. Jag vet, att detta icke tillkommit, om icke en och annan riksdagsman hade för sent insett det olämpliga i att lemna sin röst för det lägre beloppet af lånefonden. Hade det större beloppet då beslutats, såsom Stats-Utskottet föreslagit, så hade möjligen denna strid aldrig före-kommit.

Jag kan icke fatta den statsekonomi, som ser någon fara i att lemna understöd till enskilda banor, då orten vill lemna så stort bidrag, som här är i fråga. Man tror sig derigenom förekomma förhastade jernvägsbyggnader, men man drifver aktietecknarne att ruinera sig genom att tvinga dem att skaffa sig medel till högre ränte-fot. Staten förlorar intet. När man nu vill förebygga farorna af förhastade jernvägsbyggnader, besinnar man icke huru ofantligt myc-ket större summor, som föregående år, på 1870-talet, anvisats till understöd åt enskilda banor. Kan det vara lämpligt att göra sådana rubbningar i afseende på jernvägsbyggnaderna, att man stundom

*Ifrågasatt un-
derstöd för an-
läggning af
jernväg från
Skåne genom
Halland till
Göteborg.
(Forts.)*

Ifrågasatt understöd för anläggning af jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.
(Forts.)

skall bygga ovanligt mycket och stundom ovanligt litet. Man talar om emigrationen och dess orsaker, men jag hemställer om något kan bidraga så mycket dertill som ett hastigt aftagande af arbetsförtjensterna till följd af rubbningar i jernvägsbyggandet.

Jag vågar nu ej längre pröfva Kammarens tålmod, tacksam för att jag fått nämna dessa få ord. Jag anhåller fortfarande om bifall till Utskottets förslag.

Herr Stjernspetz: Som icke den ringaste utredning eller granskning blifvit gjord af de för en kustbana genom Halland anförda skäl och påståenden, har jag varit nödsakad att sjelf göra en sådan, så godt jag kunnat, för att bilda mig en mening i frågan. Vid denna sena timme vill jag dock ej trötta Kammarerna med att uppläsa mina detaljerade undersökningar, utan inskränker mig endast till att nämna det jag icke funnit *ett enda* af de skäl, som motionärerna anført och som Stats-Utskottet utan vidare tagit för goda, hållbart eller kunnande bestå en närmare granskning, hvarföre jag, oaktadt mina sympatier för jernvägar i allmänhet, måste yrka afslag å Stats-Utskottets ifrågavarande betänkande.

Herr Tornerhjelm: Jag vill blott framhålla, att när fråga först uppstod att bygga en jernbana från Helsingborg till någon punkt i Halland, så var jag emot denna fråga, ty jag trodde icke den skulle kunna lösas eller få det deltagande, att den skulle kunna fullbordas ända fram till Göteborg. Att bygga en bana från Helsingborg till Göteborg har legat i planen för de första stora linierna, som uppdrogos i Sverige af vår store jernvägsbyggare, Friherre Nils Ericson. Denna bana blef emellertid sedan åsidosatt för banor, som — jag medgifver det — voro nyttigare. Orten har nu gjort så stora uppoffringar, att banan från Helsingborg till Engelholm möjliggjorts, utan några uppoffringar å statens sida.

Jag vill icke inlåta mig på att klandra Stats-Utskottet. Jag tycker att man i stället bör göra Stats-Utskottet full rättvisa för det sätt, hvarpå det sökt lösa denna fråga. Man har velat använda så litet penningar som möjligt. Man har sagt att från Varberg till Göteborg borde man lemna särskildt understöd, men hänvisat till länefonden för bandelen Engelholm—Helsingborg. Kunde man — så ansåg Utskottet — åstadkomma teckning för Varberg—Göteborgsbanan, borde Riksdagen lemna särskildt bidrag till denna. Deri tror jag Stats-Utskottet gjorde rätt. Jag vill dock nu icke uppehålla tiden, men vill blott uttala det att, ehuru väl det än troligtvis lyckas att denna gång genom politiska, ekonomiska och partiskäl förhindra förslagens utförande, så är jag dock fullt öfvertygad att inom kort tid denna fråga åter kommer upp och då möjligtvis tager de dimensioner, att den blifver en statsbana. Staten får då öfvertaga banan, utan några bidrag från kommunerna. Om de, som så välvilligt tecknat bidrag i orterna, än låta saken falla, är jag

öfvertygad att frågan dock förr eller senare kommer före, och då Ifrågasatt understödd för anläggning af jernväg från Skåne genom Halland till Göteborg.

Herr von Möller: Jag skall icke vara mångordig. Jag är sjelf aktietecknare. Jag skulle icke yttrat mig om här varit fråga om ett anslag eller en gråce af staten, men här är fråga om ett lån. 1,900,000 kronor äro tecknade för banan Helsingborg—Halmstad. Detta visar intresse, och jag tror icke intresset varit större för någon annan bana. Stats-Utskottet har äfven omfattat saken med intresse. Här hafva åtskillige talare mycket uppehållit sig vid den förmenta stora förlust, staten skulle lida; men hvad är det för en förlust för staten, då den lemnar lån och utsätter högre räntefot än den sjelf gifver? Hvem förlorar på, om företaget ej skulle vara så väl utredt, som man säger? Jo, aktietecknarne! Antag att banan icke bär sig, låt den hembjudas åt staten! Hvem förlorar derpå? Är det icke vi, som tecknat våra 1,900,000! Tro herrarne staten förlorar om den öfvertog banan Helsingborg—Halmstad för det lånebelopp, den gifvit? Nej! Detta är orsaken, hvarför jag velat uttala min åsigt. Jag vet väl att herrarne också hafva sin öfvertygelse, men jag har dock ansett mig skyldig yttra dessa ord till protokollet. För min del kommer jag att rösta för bifall till Utskottets förslag.

(Forts.)

Efter hvart och ett af de senare anförandena hade ropen på proposition förnyats, och sedan öfverläggningen nu ansetts slutad, framstälde Herr Grefven och Talmannen enligt de derunder gjorda yrkandena propositioner, först på bifall till Utskottets förevarande hemställan och sedan på afslag derå, samt förklarade sig finna den senare propositionen besvarad med öfvervägande ja.

Votering begärdes, i anledning hvaraf uppsattes, justerades och anslogs en omröstningsproposition af följande lydelse:

Den, som bifaller mom. a) i 5:te punkten af Stats-Utskottets Ut-låtande N:o 42, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, afslås momentet.

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

Ja —29;

Nej—81.

Mom. b.)

Herr vice Talmannen: Jag hemställer, att Kammaren måtte förklara denna punkt hafva förfallit i följd af Kammarens nyss fattade beslut.

Denna hemställan bifölls.

Mom. c).

Bifölls.

6:te och 7:de punkterna.

Biföllos.

Justerades ett protokollsutdrag angående Kammarens i afseende på det nu genomgångna utlåtandet fattade beslut.

På framställning af Herr Grefven och Talmannen, beslöts att det denna dag första gången bordlagda ärendet skulle uppföras främst på föredragningslistan för nästa sammanträde.

Kammaren åtskildes kl. 11 e. m.

In fidem
A. von Krusenstjerna.
