

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1894. Första Kammaren. N:o 32.

Måndagen den 30 april, e. m.

Kammaren sammanträdde kl. 7 e. m.

Fortsattes föredragningen af statsutskottets utlåtande n:o 60, i anledning af framställningar om förvärfvande för statens räkning af vissa enskilda jernvägar.

Punkten 1.

Herr Svedelius: Herr talman, mine herrar! Då jag fått förtroendet att vara medlem af den komité, som haft den förberedande delen af denna fråga om hand, har jag ansett mig skyldig att söka med några ord bemöta de inkast, utskottet gjort mot Kongl. Maj:ts föreliggande proposition.

Statsutskottet har icke velat godkänna uttalandet, att »ifrågavarande kommunikationsled skulle till sin betydelse vara likställd med de viktigare af statens stambanor». Men *då* bansträckan Göteborg—Helsingborg—Malmö utgår från och förenar rikets andra och högst betydande stad, tyngdpunkten i vestra Sverige, med såväl södra delarne af landet och dess folkrika bygder som äfven med utlandet, *då* åtskilliga bibanor på flera ställen utnytna uti ifrågavarande kommunikationsled, *då* vid vestkusten söder om Göteborg belägna hamnstäder allesammans beröras af och sammanbindas sins emellan genom densamma, och *då* den såsom en förlängning af Dalslandsbanan och Bergslagernas jernväg från Mellerud utgör den förnämsta utfartsvägen från Norge särskildt till denna del af Sverige och till utlandet, samt *då* samtrafiksanordningar med denna jernväg kunna åvägabringas och äro åvägabragta mellan hjertat af landet, ända upp från våra bergslager, och utlandet, utan att behöfva beröra någon del af stambanorna, *då*, säger jag, alla dessa förhållanden ega rum, torde det vara fullt befogadt att uttala den åsigt, att ifrågavarande jernväg är fullt jemförlig med våra förnämsta stambanor.

Herr statsrådet och chefen för civildepartementet har såväl i sitt anförande till statsrådsprotokollet som under dagens förhandlingar förut framhållit det ytterst viktiga intresse, som förefinnes vid att denna bandel måtte befinnas i statens hand just såsom förmedlare af samtrafiken samt i och för samtrafiksaftals ingående med utlandet. Denna vikt och denna betydelse stegras dag för dag på grund af de ingri-

*Om inköp för
statens räkning
af den s. k.
vestkustbanan.*

(Forts.)

Om inköp för
statensräkning
af den s. k.
vestkustbanan.

(Forts.)

pande, i hög grad betydande förhållandena genom ångfärjeförbindelsen Helsingborg—Helsingör, och kommer utan tvifvel att få ännu större betydelse, då den redan beslutade ångfärjeförbindelsen Malmö—Köpenhamn blir en verklighet. Om man således väl bör kunna stå till svars för ett uttalande, att denna förbindelseled är af högsta vigt att hafva i statens hand, kan dock alltid invändas, att detta ytterst beror på de finansiella förhållandena och huruvida denna fördel kan vara för dyrköpt. Det synes mig och egentligen vara på denna grund och dessa skäl, statsutskottet baserat sitt afstyrkande, i det att utskottet sökt framvisa, såväl att kompletteringskostnaderna skulle blifva betydligt dyrare, än af komiterade framhållits, som äfven att nettobehållningen icke skulle blifva den beräknade. Det är dessa utskottets hufvudmotiv, som jag nu skall försöka med några ord bemöta.

Hvad kompletteringskostnaderna angår, har utskottet fäst sig först vid att bandirektören i tredje distriktet, som haft till sig öfverlemnad utredningen af dessa kompletteringskostnader, uppgifvit dem till en summa af 5 millioner, hvilken sedan af komitén nedsatts till 2,962,000 kronor och af Kongl. Maj:t, efter ett ytterligare tillägg af trafikstyrelsen på 300,000 kronor, blifvit höjd till 3,262,000 kronor. Ehuru utskottet är förvissadt, att uppskattningen blifvit med noggrannhet verkställd, håller utskottet »för sannolikt, att, om ifrågavarande jernvägar komma i statens hand, det ej skall blifva möjligt att med afseende å dessa banor, hvilka ju icke, såsom t. ex. Luleå—Gellivarabanan, intaga en undantagsställning i förhållande till de öfriga statsbanorna, fasthålla och tillämpa andra principer än dem, som följas vid statsbanenäts skötsel i allmänhet. Utskottet befarar fördens skull, att det af komitén nedsatta beloppet endast kommer att fylla hvad som till en början är mest trängande, men att snart kompletteringsarbeten till ej ringa omfattning skola befinnas erforderliga för att bringa de inköpta jernvägarne i samma skick som andra jemförliga statsbanor». Men, mine herrar, komitén har icke tänkt sig, att andra trafikprinciper än vid statsbanorna här skulle tillämpas. Det ingår alldeles icke i komiténs uppfattning, att ifrågavarande bansträckning skulle med de föreslagna kompletteringskostnaderna komma i ett sämre skick, än våra statsbanor i allmänhet befinna sig uti. Statsutskottet har sig väl bekant, att i allmänhet, när statsbanor öppnas för trafik, de icke äro så synnerligen väl utrustade. Det dröjer aldrig länge, förrän anspråk väckas från trafikstyrelsens och Kongl. Maj:ts sida om ökad anslag till komplettering och utvidgning af dessa stambanelinier. Och huru går det då till? Jo, i regel blifva anspråk först framställda och kostnaderna beräknade af ingenjörerna på linierna. När dessas förslag komma till trafikstyrelsen, så gör denna, väl kännande svårigheten att erhålla nödiga medel för att få banorna i det mest önskvärda och utmärkta skick, vanligen sjelf afprutningar på de af dess underordnade uppgjorda förslagen. Då dessa från trafikstyrelsen komma till Kongl. Maj:t, ske ofta der afprutningar, och då slutligen Kongl. Maj:ts förslag kommer till utskottet, ske vanligen äfven der afprutningar; och sålunda blifva dessa kompletteringskostnader i regel icke desamma, som utaf ingenjörerna från början varit ansedda såsom erforderliga. Hvarför skulle man tänka sig ett annat förhållande här? Bandirektören, som fått

sig anförtrodt att uppgöra förslag till komplettering, har gjort detta i Om inköp för bästa afsigt att få den ifrågavarande bandelen i det mest mönstergilla ^{statensräkning} och utmärkta skick. Komitén åter tänkte sig, att det är till fyllest, ^{af den s. k.} om den kommer i sådant skick, att fullständig trygghet och säkerhet ^{vestkustbanan.} är bevarad äfven för att bandelen må kunna befaras af statens tyngre materiel, samt att åtgärder äro vidtagna för att trafiken må kunna tillfredsställande och väl uppehållas och skötas, lemnande åt framtiden, huruvida, i den mån trafiken det kräfver och växande trafikinkomster det medgifva, också ytterligare medel böra kunna anslås till den komplettering, som då kan befinnas erforderlig. Komitén har heller icke lösligen gjort dessa nedprutningar; det har skett i samråd med den ifrågavarande bandirektören och i samråd med de trafikchefer, som nu sköta trafiken på dessa banor. Hvad den viktigaste och dyraste posten der beträffar, vill jag endast nämna, att skenor skulle inläggas med den vid statens jernvägar befintliga högsta vikt, 34 kilogram, på Skåne—Hallandsbanan och Mellersta Hallands jernväg, hvilkas skenor ansågos alltför svaga, och att befintliga skenor endast skulle bibehållas på Göteborg—Hallands jernväg, hvars skenvikt är 24,8 kilogram per meter, således en vikt, som obetydligt skiljer sig från den, som finnes på en del af statens egna jernvägar i Norrland, der skenvikten är 27 kilogram per meter.

Vidare har utskottet ansett, att trafiken å den ifrågavarande jernvägssträckningen i statens hand icke skulle kunna vara betjent med, att der användes främmande jernvägars stationer och att staten skulle hyra dessa. Men det har redan af herr civilministern påpekats, att ett sådant förhållande redan sedan länge egt rum vid några af statens stationer, utan att detta har visat sig vara förenadt med några olägenheter. Då dessutom trafikstyrelsen själf förklarar sig kunna vara dermed tillfredsstäld och det är trafikstyrelsen, som i första hand bär ansvaret för trafikens rätta skötande, torde inga befogade anmärkningar mot en sådan åsigt och ett sådant uttalande från komiténs sida kunna göras. Skulle för öfrigt det framdeles finnas erforderligt och nyttigt att bygga egna stationer, bortfaller i stället den utgående ganska dryga hyresersättningen för de främmande stationerna. Och jag tager för alldeles gifvet, att, sedan banorna kommit i statens hand, sådana byggnader icke förr komma till stånd, och Riksdagen icke förr beviljar medel dertill, än det visat sig, att dessa nya anläggningar och anordningar skulle vara ekonomiska samt dels vara absolut nödvändiga, dels medföra en motsvarande besparing.

Herr statsrådet och chefen för civildepartementet har äfvenledes i förmiddags bemött anmärkningen att för låg summa vore beräknad för den rörliga materielen, då den endast är upptagen till ett belopp af 330,000 kronor. Jag anser mig dock böra tillägga, att komitén kunnat anse sig så mycket mera befogad att uppställa denna beräkning, som öfverdirektören för statens jernvägstrafik, hvilken deltagit i komiténs arbeten, själf i samråd med maskindirektören i södra distriktet uppgjorde förslag till fullständig tåganordning för ifrågavarande bansträcka, med beräkning af dertill erforderlig materiel, hvarvid han kom till det resultat, att den befintliga materielen vore tillräcklig, endast den försågs med den nu föreslagna nödiga reserven. För öfrigt

Om inköp för statens räkningsaf den s. k. västkustbanan. (Forts.)

torde jag äfven i detta hänseende få påpeka, att nästan för hvarje år utskottet haft att föreslå och Riksdagen har beslutat anslag för tillökning af den rörliga materielen på statens jernvägars trafiklinier. Och det lär väl för den ifrågavarande bandelen icke böra beräknas på något annat sätt, än som nu sker för statens öfriga jernvägslinier, nemligen så, att i den mån ett verkligt behof inträder, trafiken det kräfver och trafikinkomsterna sådant medgifva, äfven ökad anslag beviljas till rörlig materiels anskaffande, men icke förr.

Hvad nu angår nettobehållningen, måste man ju se dels på inkomsterna, dels på utgifterna. Komitén har enligt min tanke i sin beräkning icke öfverskattat de inkomster, som man ansett å den ifrågavarande bansträckningen böra för framtiden inflyta. Jag tror icke, de i dess utlåtande uppgifna siffrorna kunna vederläggas. Erfarenheten efter sedan komitén afgifvit sitt utlåtande har visat, att beräkningarna så till vida långt ifrån hafva varit för höga, tvärtom för år 1893 blifvit betydligt större, än hvad komitén hade vågat antaga. Denna trafikökning har man all anledning antaga äfven skall komma att fortgå; ty en mycket väsentlig faktor dertill har varit den nya ångfärjeförbindelsen, hvilken endast relativt kort tid varit i gång, och utan tvifvel komma verkningarna af den att mer och mer göra sig gällande till förmån för baninkomsterna. För öfrigt pågår ju öfver hela vårt land en allmän tendens till ökning af jernvägarnes inkomster, och ingen sannolikhet lär kunna förefinnas, att den ifrågavarande bansträckningen skulle derifrån göra något undantag.

Hvad utgifterna angår, har komitén sökt att så samvetsgrant som möjligt utreda frågan derom och har i sitt betänkande också framlagt sina beräkningar i detta hänseende.

I vissa fall har ökning af kostnaderna upptagits och särskildt vill jag dervid påpeka, att det beräknats, att en del lågt aflönade tjänstemän vid de befintliga banorna skulle komma att uppflyttas i högre lönegrad, om staten skulle öfvertaga trafiken. För öfrigt, då det äfven af utskottet vitsordats — hvad jag tror är temligen allmänt känt — att allmänheten varit synnerligen tillfredsställd med det sätt, hvarpå trafiken skötes och kan skötas på ifrågavarande sträcka, finnes ju icke någon egentlig anledning att tänka sig, att, på den grund och i följd af ökade anspråk, ökade utgifter skulle ifrågakomma endast därför, att trafiken skulle komma att skötas af staten.

Då jag således tror mig kunna påstå, hvilket äfven framhållits, att utgifterna för stationerna endast kunna beräknas utgå enligt gällande kontrakt och aftal, och banunderhållet, särskildt efter den föreslagna kompletteringen, bör blifva billigare och icke dyrare, alldenstund åtminstone en stor del af banorna kommer att förses med nya räler och sålunda kräfver ett betydligt mindre underhåll under den närmaste tiden, då administrationerna för de olika jernvägarne komma att indragas och ersättas af endast en statsbaneförvaltning, då aflöningsstaten för personalen är upptagen, såsom jag delvis nyss nämnde, så, att de lägre aflönade enligt statens reglemente uppflyttas i mot tjänsten svarande löneklass, att de tjänstemän, hvilka nu åtnjuta högre aflöning än vid statens jernvägar i motsvarande tjänster bestås, bibehållas vid denna högre aflöning, och då slutligen förbrukningsartiklarne icke

lära kunna förväntas blifva dyrare därför, att banorna trafikeras af staten, synes det mig man icke gerna kunde behöfva hysa några farhågor för att utgifterna skulle komma att ökas utöfver hvad som af komiterade beräknats, i annat hänseende än att, i den mån trafiken kommer att tilltaga, också naturligtvis en dertill svarande ökning kan komma att ega rum.

På grund af hvad jag sålunda hittills haft äran yttra, tror jag mig kunna påstå, att den ränteafkastning, som af komitéen blifvit beräknad, icke är för högt och för sangviniskt tilltagen.

På tal om utgifterna ber jag få nämna några ord om ett ämne, som äfven herr statsrådet och chefen för civildepartementet i förmidlags antydde, nemligen rörande en artikel, som står att läsa i en af dagens tidningar och hvaruti en jämförelse göres mellan bruttoinkomster och utgiftsprocent på statsbanorna och de nu ifrågavarande enskilda banorna. Jag ber därför att få göra ett tillägg till hvad herr statsrådet då anförde mot dessa beräkningar. Om man skall göra en jämförelse af ett sådant slag, är det tvifvelsutän icke nog att endast räkna med inkomst- och utgiftssiffrorna; man måste äfven taga i betraktande, hvilken sorts trafik, som bedrifves på den ena eller andra delen af de jernvägar, som man jämför med hvarandra. Men jämförelsen i den ifrågavarande artikeln är gjord på ett särdeles egendomligt sätt. Man har å ena sidan vestkustbanan med en mycket betydlig persontrafik; och hvad persontrafiken beträffar, är af alla, som hafva någon erfarenhet i detta hänseende, väl kändt, att ingen trafik lemnar sådant tillfälle till godt resultat, om den sker i stort, som denna; ingen trafik lemnar så lätt öfverskott med bibehållande af samma utgifter, då inkomsternas ökning alldeles icke står i proportion till utgifternas. Det blir ett helt annat förhållande, då godstrafiken är öfvervägande, och detta är fallet med de bandelar, som i nämnda tidningsartikel jämfördes med vestkustbanan. Och icke nog med att vid dessa förstnämnda förekommer ringa persontrafik, äfven den godstrafik, som förekommer, är af tung och litet inbringande beskaffenhet, då deremot godstrafiken på vestkustbanan är af dyrbarare slag och lemnar bättre inkomst emot motsvarande utgift. Jag ber att med statistiken få visa, huru olika det kan ställa sig med hänsyn till persontrafiken och godstrafiken på ifrågavarande banor.

Statens jernvägar visade för 1892, att antalet personkilometer per bankilometer var 75,520, antalet tonkilometer gods 106,964; således der en proportion af ungefär 70 procent, som persontrafiken på detta sätt utgör, jämförd med godstrafiken. Går jag till *Skåne—Hallandsbanan* befinner, att antalet personkilometer per bankilometer utgör 85,924 mot 48,315 tonkilometer gods, eller en proportion af öfver 175 procent persontrafik mot godstrafik. Går jag till *Göteborg—Hallands jernväg*, äro motsvarande siffror 119,412 personkilometer per bankilometer mot 45,657 tonkilometer gods, motsvarande på samma sätt 260 procent persontrafik mot godstrafik. Och går jag till *Mellersta Hallands jernväg*, möta mig siffrorna 82,273 personkilometer per bankilometer mot 41,215 tonkilometer gods, eller ett procenttal af omkring 200 procent persontrafik mot godstrafik.

Med sådana siffror och med den kändedom man har om, såsom

af Om inköp för
statensräkning
af den s. k.
vestkustbanan.
(Forts.)

Om inköp för jag nyss nämnde, huru gynsam en stor persontrafik ställer sig mot godstrafiken i fråga om behållen inkomst, torde det vara uppenbart, att en talande jemförelse icke kan ske mellan de uti ifrågavarande artikel upptagna bansträckor. Den blir fullständigt vilseledande.

statensräkning
af den s. k.
vestkustbanan.

(Forts.)

För 19 å 20 år sedan inlemnades till Riksdagen en kongl. proposition om inköp af en jernväg i mellersta Sverige, Köping—Hults jernväg. Denna fråga föll. Riksdagen beslöt att icke begagna sig af anbudet. Det torde vara ganska väl känt, att en stor mängd, kanske de flesta af de personer, som då motsatte sig detta inköp, kort derefter bittert ångrade sig. Det uttalades då liksom nu stora farhågor för, att den framställning och utredning, som voro gjorda beträffande fördelarna för staten att förvärfva banan, voro öfverdrifna, och att man skulle få se helt andra resultat, om den komme i statens hand och om man afvaktade framtiden, men resultatena hafva visat, att trafikinkomsterna på denna jernväg vida öfverstiga hvad man då trodde, och säkerligen skulle det vara en mycket stor fördel, om staten nu kunde förvärfva banan till det då betingade priset, men det står icke längre till buds. Min fulla öfvertygelse är, att icke många år skola förgå, innan beträffande ifrågavarande banlinier mängen, som nu är motståndare till förslaget, skall finna anledning ångra, att han så var. Det torde hända, att, när förhållandena blifva annorlunda i fråga om aktieegarnes ställning till inlösningspriset mot hvad det nu är, äfven från aktieegarnes sida en helt annan åsigt kommer att göra sig gällande och kanske påtryckningar från det hållet bidraga till frågans utgång i Riksdagen. Men skulle Riksdagen då af ett eller annat skäl finna sig föranlaten att inlösa banorna, så blir priset, såsom ock redan blifvit framhållet, åtskilliga millioner högre än nu.

Med anledning af hvad jag haft äran anföra, får jag, som naturligtvis helst skulle önska bifall till Kongl. Maj:ts proposition i dess helhet, dock inskränka mig till att yrka bifall till reservanternas förslag, och detta så mycket hellre, som det ju också kan sägas, att det kan vara lämpligt, att Kongl. Maj:t måtte sättas i tillfälle att närmare öfverväga, huruvida någon annan, än den föreslagna utvägen, skulle kunna vara tjenligare för att åstadkomma en statsbaneförbindelse mellan den ifrågavarande vestkustbanan och Malmö. På denna grund får jag vördsamt yrka bifall till reservanternas förslag.

Herr Pettersson, Fredrik Emil: Jemför man denna frågas behandling i år med den behandling, densamma rönte i fjor, skall man finna, att förhållandena gestaltat sig betydligt olika. I fjor rönte nemligen denna fråga ett mycket välvilligare bemötande af statsutskottet än i år. Då framkom den på enskilda motionärers försorg och statsutskottet afstyrkte visserligen motionen, men i sin motivering erkänner statsutskottet vigten af några af de synpunkter, som motionärerna framhållet, och såsom skäl för afstyrkande betonas statsutskottet endast, att denna fråga icke var försedd med fullständig utredning och att frågan för öfrigt var af den omfattning, att det, på enskilda motionärers framställning, vore ett för stort steg att taga af Riksdagen.

Annorlunda är förhållandet i år. De olägenheter, som enligt statsutskottets åsigt då vidlåde förslaget, finnas icke nu, enär för-

slaget framkommit i form af en kongl. proposition, åtföljd af den mest noggranna utredning. Nu sätter sig emellertid statsutskottet på det allra bestämdaste emot ett inköp; det fränkänner den föreslagna jernvägen karakteren af stambana, det ryggat tillbaka för de stora kompletteringsarbeten, som skulle erfordras, och det misströstar om att staten skulle sköta denna trafik så, att motsvarande trafikinkomster skulle kunna erhållas. Dessa skäl hafva emellertid blifvit så fullständigt bemötta af flere föregående talare, att jag icke vill upptaga kammarens tid med att ytterligare söka vederlägga dem. Endast några få punkter skall jag be att få beröra.

Då utskottet fränkänner vestkustbanan karakteren af stambana, motiverar utskottet detta dermed, att »den ifrågasatta stambanan icke sätter det inre af landet i förbindelse med exportorter, utan endast förenar sådana med hvarandra, samt hvarje grenbana till densamma utgör en sjelfständig utfartsväg till exporthamn, i följd hvaraf nämnda stambana skulle blifva af helt annan natur än statens öfriga stambanor». Skulle man emellertid öfverallt strängt följa denna definition på en stambana, tror jag, att åtskilliga af våra nuvarande stambanor icke kunna fullt gillas såsom sådana. — Jag tänker dervid på vår stora norrländska stambana. Den går från en exportort till en annan, äfven om man af strategiska skäl dragit den några mil längre in i landet, men icke är väl detta något skäl att fränkänna denna bana natur af stambana. Beträffande den nu ifrågavarande banan, vestkustbanan, vidhåller jag, att denna bana är en stambana och en stambana, som är efter år vinner i betydelse, alltefter som dess bibanenät blir utveckladt. — Dessutom är vestkustbanan en stambana, som har den förtjensten, att den, mindre än andra, är underkastad konjunkturförhållanden. Våra exportprodukter trä och jern må stiga eller falla, banan gifver sin utdelning ändå, ty denna bana är baserad på persontrafik och icke på den tunga godstrafiken, och det har visat sig, att dess inkomster stadigt ökats.

Vidare har utskottet ryggat tillbaka för de kompletteringsarbeten, som skulle erfordras. Detta skäl har blifvit bemött dels ifrån statsrådsbänken och dels utaf jernvägskomitén. Jag ber dessutom få tillägga några ord, som under debatten i fjor om denna fråga yttrades af en ledamot af Andra Kammaren. Han sade: »nu vet man, att ifrågavarande bolag under senare tiden betydligt förbättrat materielen, och detta till den grad, att jag vågar påstå, att man i hela landet icke träffar på en finare jernväg. Men derigenom att så stora kostnader nedlagts på materielen har trafikinkomsten icke blifvit synnerligt stor, och det är just hvad bolaget åsyftat, ty det har nog haft i perspektiv den tanken, att staten skall öfvertaga banan.»

En svårighet finnes dock, och det är rörande åtskilliga stationshus och stationsområden, hvilka staten, om den blir egare af banan, måste förskaffa sig. Men detta behöfver icke ske nu. Om staten medelst inköp skulle träda i stället för bolagen, kan man ju tänka sig, att staten icke, såsom egare, behöfver utvidga sig mera än bolagen skulle göra under samma förhållanden under den närmaste framtiden. Då trafiken framdeles ytterligare stiger och på samma gång inkomsterna

Om inköp för
statensräkning
af den s. k.
vestkustbanan.
(Forts.)

Om inköp för ökas, kan ju staten hafva råd att offra något mera på banans utvidgning och komplettering.

statens räkning
af den s. k.
vestkustbanan.

(Forts.)

Dessutom ber jag få nämna, angående dessa stationer, hvilka varit på tal inom utskottet, att i Helsingborg eger Skåne—Hallands jernväg ett 5 hektar 60 ar stort, vid hamnen beläget område, der godt tillfälle finnes att anlägga egen station. I Halmstad eger Skåne—Hallands jernväg ett intill nuvarande stationsområdet gränsande 5 hektar 27 ar stort jordområde med rätt att framdraga eget spår till stadens bana. I Varberg eges hälften af stationen i mellersta Hallands jernvägsbolag.

Man skulle kunna anföra ett annat skäl emot att staten öfvertager denna bana, nemligen att de kommuner och enskilda, som ansträngt sig så mycket för att få jernvägen till stånd, nu, när företaget visat sig rentabelt, böra få behålla banan. Men jag kan icke finna, att deras rätt skulle kränkas, om staten inlöser banan. De få tillbaka det utlagda kapitalet plus 5 procent ränta och således mera än hvad de hafva betalt, då de erhöilo lån af staten.

Jag ber nu att få upptaga en anmärkning, som vid sidan af diskussionen i dag framhållits, den nemligen, att inkomsterna på denna bana icke skulle visat sig så stora som inkomsterna på andra väl situerade stambanedelar i Sverige. Detta påstående anser jag icke hafva fullt värde såsom skäl att afstå från inköp. Man bör nemligen besinna, att de banor, med hvilka jemförelsen egt rum, varit i verksamhet i många år, då deremot vestkustbanan är jemförelsevis ny, och vi veta, att det alltid behöfves tid för en jernväg att arbeta upp ett område, och vi hafva ju sett, att en ständigt ökning i inkomsterna på *vestkustbanan gjort sig gällande*. — Se vi t. ex. på inkomsterna per bankilometer, så hade

Skåne—Hallandsbanan ... år 1887 Kr. 3,625: — år 1891 Kr. 6,306: —
Mellersta Hallandsbanan » 1887 » 2,376: — » » » 6,504: —
Göteborg—Hallandsbanan » 1889 » 6,000: — » » » 8,369: —.

Den fruktan, som utskottet här uttalat, att om banan komme i statens hand, skulle dess driftkostnad stiga, är visserligen en bård erfarenhet vi hafva i Sverige. Men skulle man hysa en så stor fruktan för denna sak, så skulle man ju också dermed bryta stafven öfver allt slags statsbanebyggande i vårt land. Här är dessutom icke meningen att bygga en ny bana med mer eller mindre osäkra trafikinkomster, utan här är fråga om att öfvertaga en redan länge sedan ordnad och vinstgifvande affär. Genom att staten öfvertog banan, skulle dessutom vissa förenklingar i förvaltningen kunna vidtagas. Nu finnas tre direktioner, en för hvarje bana, hvar och en med sin underlydande stab af tjänstemän. Dessa olika förvaltningar komma att försvinna, om staten blir egare af banan.

Jag kan således icke med min röst bidraga till att fransäga staten det tillfälle, som nu erbjudes att bevaka sina intressen, och jag ber därför att få instämma i herr Fränckels reservation. Om staten deremot icke *nu*, utan först framdeles finner med sin fördel förenligt att köpa den nu ifrågavarande banan, då är det icke fråga om hvad jernvägen kostar, utan hvad den kan uppskattas till, och helt andra siffror tillkomma då bland annat för jordlösen.

Jag yrkar bifall till herr Fränckels reservation.

Herr Kerfstedt: Innan Första Kammaren går att fatta sitt beslut rörande denna vigtiga jernvägsfråga, ber jag, såsom representant för det län, som närmast beröres af, huruvida det får behålla sin jernväg såsom hittills, eller staten skall förvärfva sig densamma, få påpeka, att det ingalunda är i länets och dess kommuners välförståda intresse, att staten förvärfvar sig vestkustbanan. Med minnet af de stora ansträngningar, Hallands län fått vidkännas för åstadkommandet af denna bana, i förening med det goda resultat, den efter fullbordandet lemnat, kan man icke förvana sig öfver att sinnesstämningen är emot det kongl. förslaget. Under 1870-talet dryftades denna jernvägsfråga icke blott på lagtima, utan äfven på urtima landsting, och man kom till sist så långt, att man beslöt sig för en frivillig beskattning under fem år lika stor med den, som utgick till kronan. Man samlade på detta sätt en fond på 200,000 kronor, och i styrkan af detta kapital ansåg man sig kunna erbjuda staten att bygga jernvägen, hvarvid Hallands län förband sig att bidraga med 1 million kronor. Detta liberala anbud emottogs med afslag, och då först nödgades man tänka på andra utvägar att åstadkomma banan. Man beslöt då vid 1881 års landsting att för det bolag, som, antingen bitvis eller i sin helhet, ville åtaga sig att bygga jernvägen, teckna 50,000 kronor per banmil af den sträcka, som komme att ligga inom Hallands län. Detta anbud ökades sedermera för att åstadkomma den mellersta delen af jernvägscomplexen, nemligen mellersta Hallands jernväg. Länet åtog sig i denna bandel att teckna ända till 75,000 kronor per banmil och i närvarande stund har Hallands län 1,100,000 kronor i den s. k. vestkustbanan.

Utom denna stora uppoffring, som länet gjort för jernvägen, hafva kommunerna i länet gjort teckningar af den betydenhet, att de under de första åren, innan jernvägen i sin helhet var fullbordad och gaf vederbörlig inkomst, fingo vidkännas ganska stora uppoffringar för företaget. Det är då icke underligt, att, sedan jernvägen börjat gifva fullgod ränta, de önska att behålla sin jernväg. Icke blott länet, såsom sådant, utan äfven kommunerna äro intresserade af att få behålla banan äfven af den anledningen, att de upptagit lån på 40 års amortering mot merendels 5 procent ränta. Skulle staten nu inlösa banan, skulle de svårligen få inbetala dessa lån, utan nödgas låna ut penningarna, möjligen emot 4 procent, och sålunda utsättas för årliga förluster under hela den återstående amorteringstiden. Från denna synpunkt sedt är förslaget om inlösen icke önskvärdt.

Det är gifvet, att såväl länet som de enskilda kommunerna och aktietecknarne finge med sina intressen träda tillbaka för statens intresse, om detta vore af synnerligen stor vigt och betydelse. Men ju mera jag har betraktat denna affär och sökt sätta mig in i komiterades förslag och Kongl. Maj:ts proposition, ju mer har jag funnit mig icke kunna komma till den öfvertygelse, att inköpet af denna bana verkligen är ett så stort statsintresse, som den kongl. propositionen velat låta påskina. Jag anser icke heller, att det program, som herr statsrådet och chefen för civildepartementet lemnade den under förlidit år tillsatta jernvägskomitén, af denna komité blifvit genomfördt, ty i det statsrådsprotokoll, som komitén hade att följa, står det, »att den skulle undersöka, huruvida Skåne—Hallandsbanan borde åt staten förvärfvas,

*Om inköp för
statensräkning
af den s. k.
vestkustbanan.*
(Forts.)

Om inköp för äfvensom de jernvägar, som medelbart eller omedelbart med denna statens räkning jernväg stode i förbindelse, såsom förmedlande en genomgående trafik af den s. k. på utlandet». Jag anser, för min del, att utlandet träffa vi icke blott i Helsingborg, Landskrona och Malmö genom de direkta kommunikationerna, som dessa städer hafva med Danmark, utan vi träffa utlandet ännu närmare med jernvägar, som förmedla en genomgående trafik, och det är med en del af Bergslagsbanan och Dalslandsbanan. Det var just med afseende på dessa jernvägar, Fredrikshald—Sunnanåbanan jemte Bergslagsbanan ifrån Mellerud till Göteborg, som Hallands län ansåg för sig vara det viktigaste intresset, att, när man byggde vestkustbanan, draga den norska kontinentaltrafiken till sig. Genom denna Kongl. Maj:ts proposition finner jag detta intresse vara åsidosatt och derigenom statens intresse icke blifva så fullständigt tillgodosedt som det borde hafva blifvit.

Komitén har ej heller tagit denna del i betraktande, utan ansett, att det skulle vara — och det har sagts upprepade gånger af flere talare i dag — ångfärjeförbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör, som skulle göra det till ett vitalintresse för staten att förvärfa sig vestkustbanan, och att det är denna ångfärjeförbindelse, som gjort, att trafiken ökat sig till den grad, att såvida staten icke nu skyndar sig att inlösa dessa jernvägar, kommer priset sedan att stiga till en sådan höjd, att de knappt sedermera kunna återlösas. — Detta påstående vägar jag i högsta grad betvifla. Det är ingalunda ångfärjeförbindelsen, som gjort, att trafikinkomsterna på dessa banor stigit under år 1893, utan, såsom herrarne torde erinra sig, hade vi förlidet år en långvarig vinter, då hela Kattegat låg tillfruset under flere månader, hvarigenom icke blott persontrafiken, utan äfven all godstrafik måste ske på jernväg. Derifrån härleder sig förlidet års tillökning i trafikinkomster. Jag anser, att reservanterna, då de återopa stegringen från år 1892 till 1893, bort taga reda på detta förhållande. Hade de gått ett år tillbaka i tiden och jemfört 1891, 1892 och 1893 årens inkomster med hvarandra, hade de fått se, att stegringen från 1892 till 1893 icke var så stor som minskningen från 1891 till 1892 med afseende på Göteborg—Hallandsbanan. Jag skall bevisa detta påstående genom att uppläsa några jemförande siffror. Göteborg—Hallands jernväg hade för 1891 en nettoinkomst af 324,199 kronor, men 1892 hade den endast 278,037 kronor och 1893 321,301 kronor. 1893 var det således icke en gång så stor behållning som 1891, och det oaktadt de omständigheter, som jag nu påpekat och hvilka orsakade ökningen från 1892 till 1893. Mellersta Hallands jernväg hade 1891 en nettoinkomst af 244,725 kronor, men under år 1892 var denna endast 224,899 kronor; år 1893 steg den till 276,313 kronor; således en tillökning från 1892 till 1893, men en minskning från 1891 till 1892. Det framgår häraf, att det icke är så alldeles helt med påståendet och förespeglningarna, att denna trafik har ökat år från år. Med hänsyn till dessa förhållanden framgår, att någon större fara ej föreligger, i fall inköpet af banan får anstå tills det visat sig, att ett verkligt statsintresse framdeles påkallar åtgärden.

Jag hörde äfven från statsrådsbanken på förmiddagen en fullständig redogörelse för alla årens inkomster, dervid det påpekades,

huru trafiken successivt från banans öppnande 1886 hade stigit. Det är en naturlig sak att så skall vara förhållandet på en bana, der med ett eller annat års mellanrum den ena länken knyter sig till den andra. Trafiken måste påtagligen stiga på Skåne—Hallandsbanan, sedan mellersta Hallands jernväg kommit till, och när sedan Göteborg—Hallandsbanan blef fullbordad, hade man en genomgående trafik äfven ifrån Norge. Detta är orsaken till denna hastiga stigning i trafiken under några år. Hvad nu det näst sista året beträffar, har jag påvisat, att det icke var någon stigning, utan tvärtom, det blef en minskning för två af de tre till inlösen föreslagna banorna.

Med hvad jag nu anfört anser jag mig hafva visat, att man icke får bygga alltför mycket på, att trafiken vid vestkustbanan skall stiga, såsom händelsen varit under några år. Jag vill äfven anmärka, att utgifterna hafva under tiden icke så obetydligt ökats. Reservanterna hafva beräknat utgiftsprocenten för 1892 till i medeltal för alla tre banorna 58 procent. Komitén har beräknat den till endast 57 procent, men efter de tabeller och de utredningar, som jag varit i tillfälle att få se, går utgiftsprocenten under 1893 till 61 procent, hvilken tyder på en betydande stegring i administrationskostnad. Med kändedom om att utgiftsprocenten för statens jernvägar i medeltal är 71 procent, borde komitén lagt denna till grund för sina beräkningar och ej den procent, som framgår af dessa jernvägars utgifter för sista räkenskapsåret. Komitén hade då kommit till ett rättigare resultat.

I afseende på förvaltningen af de respektive jernvägarne hafva inga olägenheter förspotts. Den har tvärtom varit till allmän belåtenhet. Det står till och med i utskottets motivering, att vestkustbanan varit ett mönster och ett föredöme för statens jernvägar; i hvilket uttalande äfven jag vill instämma.

Skulle staten nu förvärfva sig denna jernvägskomplex, som i de enskilda bolagens händer visat sig vara inkomstbringande och gifvit ett godt resultat, skulle det alltid i landet heta, att när en jernväg går bra, då lägger staten embargo på den, men går den dåligt, då få nog aktieegarne dragas med den så godt de kunna. Ett sådant omdöme tror jag icke skulle vara helsosamt och nyttigt. Jag tror icke heller, att Riksdagen bör alldeles slå döförat till för ett helt läns och en massa kommuners önsknings, då dessa önsknings dessutom delas af de respektive jernvägsbolagens styrelser. Ty mig veterligen har icke en enda af dessa styrelser uttryckt någon önskan om att staten skulle öfvertaga jernvägarne.

Vidare anser jag, att den erfarenhet Riksdagen har af de jernvägar, som staten förut genom köp förvärfvat, ingalunda är för staten lockande till nya äfventyrliga jernvägsspekulationer. Jag säger äfventyrliga, ty jag anser ej den ifrågavarande affären i statens hand vara någon solid spekulation, på hvilken penningar kunna förtjenas, utan tror jag tvärtom, att den komme att rendera mindre, än hvad staten nu har af dessa bolag på sina utlånade medel. Staten har nu $4\frac{1}{2}$ procent. Komitén säger i sina kalkyler, att dessa jernvägar kunna gifva staten 4,16 procent. Jernvägsstyrelsen reducerar inkomsten till 4 procent. Men Kongl. Maj:t är icke riktigt säker att den ens gifver 4 procent, utan säger, att antagligen kommer jernvägen att gifva om-

*Om inköp för
statensräkning
af den s. k.
vestkustbanan.
(Forts.)*

Om inköp för kring 4 procent. Det blir sålunda äfven efter Kongl. Maj:ts propositionens räkning af den s. k. vestkustbanan.
(Forts.)

Det blir sålunda äfven efter Kongl. Maj:ts proposition, som är baserad på komiténs beräkningar, en gifven förlust för statsverket. Men jag har den uppfattningen, att denna bana ej ens kommer att gifva dessa 4 procent. Ty komitén lennar oss icke blinda för de stora, på millioner gående kompletteringsarbeten, som måste utföras, om också icke i första hand, men dock så småningom, successive. Staten kommer vidare att blifva hyresgäst i Göteborg, Varberg, Halmstad och Helsingborg, om jag nu endast fäster mig vid den egentliga vestkustbanan. Tron I, mine herrar, att staten i längden kan finna sig vid sådana förhållanden? Det är visserligen förut påpekadt, att staten redan nu är hyresgäst vid Storlien och Charlottenberg, men der är dock den skilnaden, att dessa båda platser äro gränstationer mellan riket. Men jag föreställer mig, att för staten skall det såsom egare af vestkustbanan kännas som ett stort obehag att inom sitt eget land kunna pressas på stegrade hyresafgifter vid många stationer. Vi ega någon erfarenhet om, huru det artat sig för Göteborgs—Hallands jernväg. Der börjades med en hyresersättning af 14,000 kronor för användandet af Bergslagens station i Göteborg, men från och med 1893 höjdes denna afgift till 50,000 kronor, och bolaget fick nöja sig dermed och betala. Hvad hindrar att efter 5 år bergslagsbanans jernvägsbolag fordrar 200,000 kronor? Och förutom nämnda afgift af 50,000 kronor får Göteborg—Hallands jernvägsbolag betala 12,000 kronor för aflöningar till tjänstemännen, och fick dessutom strax vid jernvägens öppnande betala 250,000 kronor för att komma in på bergslagsbanan. Oaktadt allt detta, kan man icke säga att bergslagsbanans styrelse i Göteborg behandlat bolaget ogentilt. Tvärtom. Ej blott i Göteborg, utan äfven i Varberg, Halmstad och i synnerhet i Helsingborg förestå staten stora utgifter, som nu ej ens tillnärmelsevis kunna beräknas. Helsingborgs stad vill icke ens sälja jord vid sin hamn för att krafven på ökad utrymme och plats för ny station derstädes må kunna åstadkommas, utan blott utarrendera sådan mot kontanta årliga belopp. Alla dessa utgifter komma att reducera inkomsterna. Härtill kommer att jernvägens tjänstemän, så fort banan kommer i statens hand, ej lära underlåta att göra sina jemförelser med motsvarande grader inom statsbanornas förvaltning och skola fordra löneförbättringar och mera utrymme i afseende på bostäder o. s. v. Äfven detta kommer att kosta staten mycket penningar.

Det är icke utan skäl jag därför fasthåller mitt påstående, att staten ej kan påräkna att erhålla utöfver, om ens uppnå 4 procent, kanske mindre än 3 procent. Men, säger man, staten har ju inköpt jernvägar förut. Visserligen, men de inköpen äro ingalunda uppmantrande att fortgå på den vägen. Jag vill nu ej tala om inköpet af Hallsberg—Motala—Mjölby jernväg, ty detta var ett barmhertighetsverk mot intressenterna i denna jernväg. Men staten köpte några norrlandsbanor såsom Söderhamn—Kilafors', Hudiksvall—Ljusdals och Torpshammar—Sundsvalls jernvägar, och alla dessa jernvägsköp förespeglades Riksdagen såsom synnerligen goda affärer. Så t. ex. utlovades, att staten på inköpet af Söderhamn—Kilafors' jernväg skulle få en inkomst af 5 à 6 procent, och detta ansågs som det minsta, därför att den förut varande smalspåriga jernvägen gifvit ända till 16

procent. Men resultatet har visat, att denna jernvägsbit under år 1892 Om inköp för statensräkning af den s. k. vestkustbanan. gaf icke en procent. Hvad Hudiksvall—Ljusdals jernväg beträffar, så gaf den 2,92 procent och TorpsHAMMAR—Sundsvalls-banan lemnade 0,56 procent.

Med sådana siffror för ögonen anser jag verkligen, att all möjlig varsamhet bör af Riksdagen iakttagas, innan den inlåter sig på vidare jernvägsköp.

Nu skulle någon kunna tänka, att jag har ett personligt intresse, som gör, att jag egentligen icke bort yttra mig i denna fråga, ty man antager naturligtvis att jag är aktieegare i vestkustbanan. Så är äfven fallet, men jag har endast två aktier, så att den omständigheten bör väl ej föranleda till att jag icke kan hafva en opartisk och fullt oegennyttig ståndpunkt i denna så viktiga fråga. Jag har yttrat mig såsom halländing och riksdagsman.

På grund af hvad jag nu haft äran anföra, får jag yrka bifall till utskottets afstyrkande hemställan.

Herr friherre Klinckowström: Jag beklagar mycket, att denna så viktiga fråga förekommer att jag så må säga i Riksdagens elfte timme. Det hade fordrats rätt allvarliga både undersökningar och öfverläggningar, innan Riksdagen beslutar sig i denna verkligt stora fråga. Så har nu ej skett, och man får nöja sig med den korta tid, som är oss tillmätt för frågans behandling. Jag skall försöka att ej alltför länge taga kammarens tid i anspråk, utan inskränka mina anmärkningar till det minsta möjliga. Men det är några viktiga sanningar, som jag måste uttala äfven med risk att ådraga mig missnöje hos vissa herrar, som, när jag gick fram till talarestolen, bad mig att ej hålla för långa tal.

Hvad först beträffar det statsrådsprotokoll, hvilket ligger till grund för hela denna fråga, nödgas jag beklaga, att det ej lemnat Riksdagens ledamöter den fullständiga utredning af ärendet, hvilken varit högst nödig för att de skulle kunna fatta ett riktigt och fosterländskt beslut. Det tyckes mig vara, om jag så får säga, mera en blomstermålning på en förhoppningarnas gröna grund än en allvarlig utredning af frågans nyktra beskaffenhet, och jag får på det bevekligaste varna kammaren för att låta förvirra sig af de ljufva flöjttonerna från dessa fogelfångare bland såväl komitén, statsrådet som äfven här bland de s. k. jernvägsfeberherrarne, att kammaren ej går i snaran, d. v. s. ej låter förmå sig att bifalla regeringens förslag. De gjorda beräkningarna, mine herrar, äro problematiska, framtidsperspektiven äro dimmiga och de gjorda tillrådandena äro farliga.

Jag vill blott här framställa två anmärkningar, som visa huru flygtigt denna fråga i åtskilliga stycken blifvit af vederbörande behandlad. Rörande sjelfva uppgörelsen med de 5 bolag, som här ifrågakomma för inköpet af dessa 5 banor, återfinnes i statsrådsprotokollets utlåtande på sid. 14 följande:

"Förberedande aftal om jernvägarnes förvärfvande hafva endast kunnat afslutas med styrelserna för Landskrona—Engelholms och Malmö—Billesbolms jernvägar. Styrelserna för Mellersta Hallands och Göteborg—Hallands jernvägar hafva undandragit sig att lemna bestämda

(Forts.)

Om inköp föryttranden öfver komiténs beräkningar angående dessa jernvägars inlösningspris, och mellan styrelsen för Skåne—Hallands jernväg och komitén har uppstått meningsskiljaktighet rörande ett belopp af 843,700 kronor, som i jernvägens räkenskaper upptagits såsom byggnadskostnad, men af komitén vid uträkningen af inlösningssumman uteslutits».

(Forts.)

Om man, närmare genomläser alla dessa vidlyftiga handlingar, finner man, att, som jag nyss nämnde, sjelfva förslaget är omoget. Jag vill taga ännu ett exempel för att bevisa sanningen af detta mitt påstående.

Som herrarne veta, är ej Kongl. Maj:t i sin proposition nöjd med att inlösa den s. k. vestkustbanan emellan Göteborg och Helsingborg, utan vill äfven sträcka denna inlösen till jernvägen mellan Helsingborg och Malmö. Denna senare inlösen skulle, efter de uppgifter vi hafva, bestiga sig till något öfver 5 millioner kronor; men om man med grundlighet och insigt ville göra denna sista förbindelse mellan Helsingborg och Malmö, har äfven sagts i handlingarna och i statsrådsprotokollet samt hos komitén, att det skulle blott behövas att bygga en egen jernväg mellan Kattarp, som ligger på hufvudlinien Göteborg—Helsingborg, och fram till Billesholms grufvor för en kostnad af 820,000 kronor, inbegripet rullande materiel, och angående den öfriga delen af trafiken kunde utan svårighet öfverenskommelse träffas med den privata jernvägen, som går från Billesholms grufvor till Malmö, den s. k. Malmö—Billesholms enskilda jernväg. Derigenom, i stället för att för den nyssnämnda sammanbindningsleden, på sätt Kongl. Maj:t och komitén föreslagit, utgifva 5 millioner kronor, skulle man kunna få denna för, som nämndes, 820,000 kronor. Jag framställer detta som det andra exempel på den lättvindighet, hvarmed man här gått till väga.

Jag tror, att dessa frågor ej äro fullt mogna och den föreslagna affären fullständigt onödig. Jag skall nu i korthet söka bevisa detta mitt påstående. Jag vill helt enkelt framställa mina anmärkningar ur militärisk, finansiel och nationalekonomisk synpunkt.

Hvad den militära synpunkten beträffar, finner jag med ledsnad, att vederbörande departementschef, som haft frågan om hand, ej ställt sig till efterrättelse 10 § i regeringsformen, som föreskrifver, att »innan ärendena hos Konungen i statsrådet föredragas, skola de, genom nödiga upplysningars inhemtande från vederbörande embetsverk, af den föredragande beredas». Här, om någonsin, mine herrar, synes mig, som om det varit nödvändigt att inhemta våra militära myndigheters åsigt i frågan. Ty om staten skulle lägga sig till med en större kommunikationsled, kan väl ej förnekas, att man då äfven bör taga hänsyn till de militära fordringarna på denna jernväg, och jag är öfvertygad om att såväl chefen för landtförsvarsdepartementet som äfven chefen för sjöförsvaret måhända skulle varit sammanstående deruti, att sjelfva sträckningen af denna jernväg, så nära intill kusten som den går, icke är militäriskt riktig, och ett bevis derpå hafva vi uti den norrlandska stambanans anläggning, som förändrades flera gånger derhän, att den ej skulle löpa utefter kusten, utan läggas djupare inne i landet. Och detta är utan tvifvel fullt riktigt. Jag är fullt öfvertygad derom, att chefen för sjöförsvarsdepartementet skulle hafva beklagat denna jernvägsanläggning, ty han måste dock erkänna, att om ett krigstillfälle uppstode, skulle hvilken annan magt som helst, till och med det

lilla Danmark, kunna förstöra denna jernväg och göra den otjenlig för militära syften. Beklagligen hafva vi icke någon flotta, som kan försvara våra kuster, men så är förhållandet, och om vi skola utgifva stora penningssummor, böra vi i fränsta rummet tänka på att komplettera vår flotta, som är en högst vigtig fråga.

*Om inköp för
statensräkning
af den s. k.
vestkustbanan.*

(Forts.)

Hvad den finansiella delen af denna fråga beträffar, så finner jag efter noggrann pröfning af denna och utaf hvad som delvis återgifvits vid ärendets behandling i kammaren såväl på förmiddagen som i eftermiddag, att beräkningarna af värdena å denna jernvägskomplex äro origtiga, utgifterna hafva beräknats allt för lågt, hvaremot inkomsterna beräknats för högt. Flere uppgifter, som jag samlat för att bekräfta detta mitt påstående, hafva redan af den föregående talaren lemnats, och det lider intet tvifvel, att de exempel vi hafva från förut af staten inlösta banor visa oss mycket bedröfliga resultat och äro egnade att afkyla de förhoppningar, som uttalats från deras sida, hvilka i allmänhet gynna statens inköp af enskilda jernvägar.

Men det är en ännu vigtigare fråga, som hvarken af vederbörande myndigheter i deras utlåtanden eller af regeringen blifvit observerad vid detta ärendes behandling. Redan sjelfva inköpet af den ifrågasvarande banan jemte kompletteringskostnaderna springa upp till cirka 25 millioner. Enligt regeringens förslag skulle detta belopp upptagas genom lån, men naturligtvis skulle såväl ränta som amortering utgå genom beskattning — man kan väl ej tänka sig, att vi skulle betala ränta och amortering med nya lån — och ett dylikt statslån medför för vårt lands skattskyldige inbyggare en ökad årlig skatt af omkring en million kronor. Men bakom detta inköp och under förutsättning att man lyckas bringa Riksdagen derhän att bifalla Kongl. Maj:ts förslag, ligger en annan mycket större enskild jernvägskomplex, som jag fruktar att staten svårligen efter detta prejudikat kan undgå att inlösa. Här om är också redan väckt motion i Andra Kammaren; det är nemligen den s. k. stora bergslagsbanan, en affär på ej mindre än 40 millioner, och om jag äfven der lånar upp summan, måste dock ränta och amortering betalas genom årlig beskattning af samtliga skattdragande invånare i vårt land. Och lägger jag nu dessa millioner tillsammans med de andra, gör detta för både den nu föreslagna köpeaffären och den, som sannolikt deraf blir följden, en årligen ökad beskattning af 2,600,000 kronor.

Tron I, mine herrar, att det är möjligt att ålägga de skattdragande en sådan ny börda, synnerligast då vi veta, att under de närmaste åren komma våra skatter ändå att, i följd af den urtima Riksdagens beslut om den nya härordningen, betydligt ökas. Att då dertill lägga en ny ytterligare beskattning för inköp af onödiga jernvägar af ända till 2,600,000 kronor, är helt enkelt orimligt, och det vore högeligen att önska, att åtminstone de herrar, som äro något ovissa om det beslut, som de här skola fatta, ville tänka något litet på det fattiga skattdragande folket. Jag har med flit velat uttala denna min mening till protokollet, i fall så olyckligt skulle blifva, att viinge dragas med dessa banor såsom statsbanor.

Hvad den statsekonomiska sidan beträffar, finner jag det besynnerligt, att staten vill lägga sig till med jernvägarne, då vederbörande

Om inköp för bolag äro lika nöjda derom, tvärtom ovilliga att aflåta desamma. Det statens räkning kan ju finnas tillfällen, såsom t. ex. i Gellivara-affären, då staten måste uppstå såsom industriidkare, men deremot finner jag det oklokt, att staten nekar en enskild industri att få på ärligt sätt bereda sig en loflig vinst af densamma. Detta finner jag, som sagdt, orätt, och här är det dessutom fullkomligt onödigt. Ty de ifrågavarande jernvägarne bära sig mycket bra, det klagas icke från de trafikrandes sida och vinsten är, om ej orimligt hög, så dock försvarlig. Hvarför då ej låta den enskilda industrien få verka, i stället för att som här söka hindra densamma och draga den till sig själf, hvarigenom den i stället för att vara en vinst blir till förlust!

(Forts.)

Det kan nu inträffa, att någon kommer och förekastar mig, att jag vid en föregående riksdag uttalat tanken på inlösen af samtliga enskilda jernvägar i riket, hvilka hade vissa förutsättningar därför. Jag har verkligen haft den idéen, nemligen vid 1891 års riksdag, då fråga var om inköp af enskilda jernvägar i allmänhet, och då hade jag, mine herrar, en helt annan mening än min nuvarande. Den 15 april yttrade jag i Första Kammaren följande: »Staten borde inlösa sådana enskilda jernvägar, som dels hade samma spårvidd som statsbanan och mynnade ut i denna, så att kommunikationerna med denna bana derigenom förenades, dels ock vore nödiga och nyttiga för statens olika, vare sig militära eller rent kommunikativa ändamål. Om en sådan plan af regeringen uppgjordes och framlades för Riksdagen, då är min öfvertygelse, att densamma skulle vinna ganska mycket gehör. Det vore dermed icke fråga om att ersätta alla de rimliga och orimliga kostnader, som enskilde nedlagt på byggandet af dessa banor, utan att kapitalisera den nettointkomst, dessa banor skänka de respektive bolagen, och inlösa dessa banor icke genom upplånade medel, utan genom från enskildes sida ouppsägbara obligationer, som skulle löpa med skälig ränta, d. v. s. ungefär den, som de hittills af staten utfärdade obligationer, nemligen 3,6 procent. På så sätt skulle staten öfvertaga dessa för statsändamål tjenliga banor, utan att något utländskt lån härför behöfde upptagas, på samma gång en ganska betydlig mängd kapital skulle lösgöras från de enskilda jernvägarne för att i enskildes händer tillgodogöras för större fosterländska, industriella eller andra ändamål. Jag tror, att denna idé är riktig, och att man på detta sätt slutligen måste lösa denna för den enskilda företagsamheten så svåra fråga.»

Den, som följt med mitt nu upplästa yttrande från 1891 års riksdag, finner tydligt, att den idé jag då uttryckte var långt annorlunda än hvad nu ifrågasättes.

Det vore ännu mycket att tillägga i denna fråga, men jag finner, att för närvarande är Första Kammarens tid allt för dyrbar för att jag skulle vilja sätta kammarens tålmod på ett för hårdt prof. Men innan jag slutar, måste jag tacka statsutskottet och synnerligast de ledamöter af statsutskottet, hvilka tillhöra Andra Kammaren och hvilka i denna fråga gifvit utslaget inom statsutskottet, därför att de kommit till det slut, betänkandet visar, att nemligen yrka afslag på den kongl. propositionen, och jag skulle mycket beklaga, om ej denna kammar följde ett så klokt förslag.

Jag får alltså afsluta detta mitt allt för korta yttrande med an-^{Om inköp för}hållan om att statsutskottets betänkande i denna punkt måtte bifallas.^{statensräkning af den s. k. vestkustbanan.}

Herr statsrådet friherre von Essen: Då chefen för civildepartementet utförligt redogjort för de såväl ekonomiska som andra fördelar, hvilka skulle beredas staten genom det föreslagna inköpet af vestkustbanan, har jag ej mycket att derutöfver tillägga. Jag skall därför blott i största korthet tillåta mig att något sysselsätta mig med de rent finansiella förhållanden, som af denna fråga beröras.

Den siste talaren yttrade bland annat, att det fattiga, skattdragande folket skulle få betala räntorna på detta inköpskapital, men han har dock icke efter mitt förmenande lyckats klargöra eller bevisa, att de gjorda beräkningarna i afseende på banans inkomster skulle vara felaktiga eller att de ej skulle kunna förränta detta kapital. Det har dock i den kongl. propositionen framhållits, att denna bana redan på den tidpunkt, då förslaget uppgjordes af den därför tillsatta komitén, lemnade ganska god inkomst, och sedan dess hafva tillkommit upplysningar af den beskaffenhet, att jag ej tillåter mig att kunna bestrida dem, lika litet som jag tror att den siste ärade talaren kan det, att nemligen den ifrågavarande banan skulle afkasta omkring 5 % ränta å inköpskapitalet. I sådant fall kan med skäl frågas, om det skattdragande folket kommer att betala denna ränta, i fall staten skulle inköpa banan. Den ränta, som i så fall vore att betala, uppgår dock ej till detta belopp.

Jag skall ej sysselsätta mig med den stora nytta, staten, efter mitt förmenande, skulle draga af dessa jernvägar, utan jag vill endast nämna, att långt innan jag intog plats i regeringen, sysselsatte jag mig mycket med den tanken, att staten borde ega alla de större och förnämligare jernvägar, hvilka förmedla trafiken i vårt land. Om detta särskildt i afseende på denna bana realiserats långt före detta, skulle det hafva varit till stor nytta för staten och jemväl för de respektive bolagen, och derigenom hade affärerna kunnat blifva reglerade på ett sätt, som jemväl i hög grad varit gagneligt för trafiken. Nu är emellertid den tiden försuten och man får betala drygare kostnader och bolagen hafva kommit i en helt annan ställning nu än då. Men när nu ett sådant tillfälle erbjuder sig att komma i besittning af en sådan bana, kan jag icke förstå, att man ej skulle begagna sig deraf. Man kan ju tänka sig, ehuru ingalunda såsom en *nödvändig* konsekvens af detta inköp, att staten då äfven komme att inköpa stora bergslagsbanan. Ja, detta skulle jag för min del finna mycket gagneligt för stateu, men chefen för civildepartementet har dock förklaradt, att detta ej ingår i regeringens afsigter. Jag kan ej på något sätt finna, att Riksdagen deraf skulle vara bunden att inköpa stora bergslagsbanan. Men jag skulle anse det vara lyckligt, om dessa tre banor kunde fortsättas ej blott till Malmö och Engelholm, utan äfven till Trelleborg. Emellertid har jag nu gjort en afvikelse från hvad jag egentligen ville yttra mig om, och vill återgå till den finansiella sidan af saken.

Jag nämnde, att de beräkningar, hvilka såväl civilministern som andre talare här framställt, nemligen att banan skulle lemna cirka fem procent, icke torde kunna bestridas, förutsatt att de större komplet-

Om inköp förteringsarbetena ej företagas i närmaste framtiden, och till samma be-
statens räkning-räkning har äfven den talare kommit, som sitter bakom mig. Det
af den s. k. måste erkännas af alla, som haft med jernvägsaffärer att skaffa — och
vestkustbanan.

(Forts.)

för egen del har jag ej obetydligt sysselsatt mig dermed — att inkom-
sterna af de enskilda jernvägarne under de senaste tio åren högst vä-
sentligt ökats, så att man kan lätt föreställa sig, att trafikinkomsterna
vid en sådan bana som den ifrågavarande böra komma att betydligt
stiga utöfver hvad de nu äro. Detta är min fullkomliga öfvertygelse,
grundad på den erfarenhet, som vunnits från mycket sämre situerade
banor än denna.

Man måste erkänna, att denna bana förmedlar trafiken från Norge
och är en utfartsväg, hvarigenom vi komma i förbindelse med verlds-
handeln, samt att den dessutom genom hela sin karakter framträder
såsom starkt konkurrerande med våra stambanor.

Hvad den finansiella sidan af frågan beträffar, vill jag framhålla,
att enligt min tanke det skulle vara synnerligen gynnsamt, om vid detta
tillfälle den summa, som skulle behöfva upplånas för att täcka inköps-
beloppet, blefve upplånad inom Sverige. Förhållandena äro för när-
varande mycket gynnsamma för en sådan upplåning. Det är känt, att
kapitalbildningen i vårt land — af hvad skäl vill jag icke nu yttra
mig om — på senare tider högst väsentligt ökats. Att med siffror
bevisa i hvad mån denna ökning egt rum, är mycket svårt, men om
man först och främst fäster uppmärksamheten på våra sparbanker, finner
man, att insättningar derstädes i mycket betydlig mån stigit under
senare år. Det är beklagligt, att statistiken nu icke kan uppgifva be-
loppet af hvad derstädes inestår för närmare tid än två år tillbaka,
men jag hoppas, att redan till nästa år statistiken skall så uppgöras,
att man deraf kan få i detta hänseende kännedom om en något när-
mare liggande tid. Emellertid uppgick det i sparbankerna inestående
kapitalet år 1891 till 291 millioner kronor, och jag tviflar icke på att
det sedermera öfverstigit 300 millioner kronor. Insättningarna i post-
sparbanken, som 1891 uppgingo till 16 millioner kronor, hafva ock nu-
mera stigit till 24 millioner kronor. Insättningarna på depositions-
räkning äro visserligen icke någon tillförlitlig mätare på kapitalet, men
äfven dessa hafva under de sista åren stigit betydligt — med 10, 15
å 20 millioner kronor.

Man ser således, att kapitalbildningen i vårt land gått betydligt
framåt, ock detta synes äfven af riksbankens ställning. Det är för
närvarande ingen fara att inom landet upptaga ett större lån äfven i
det hänseendet, att rikshanken numera icke har något behof af guld-
valuta. Riksbankens ställning är i det afseendet en helt annan än för
två—tre år sedan.

Vi måste betänka, hurusom vi under föregående decennium nästan
hvarje år nödgats från utlandet inlåna större belopp, 10 à 15 millioner
kronor, det ena året mer, det andra mindre, för att tillföra vårt land
guld. Härigenom hafva vi fått att täcka en annuitet af omkring 35
millioner kronor. Det är mycket svårt att på siffran säga, huru mycket
vi hafva att i annuiteter betala till utlandet, men jag har försökt att
skaffa mig underrättelser derom och kommit till det resultatet, att
summan icke kan mycket understiga det nyssnämnda beloppet af 35

millioner kronor. Man måste besinna, att, då vi under flera år måst låna och införa guld från utlandet samt staten och hypoteksbankerna och andra penninginrättningar hafva att i annuiteter täcka så stora belopp, man kunde befara en brytning uti affärsställningen i landet, då vi upphört med de utländska lånen. Men den finansiella ställningen är så märkeligt god, att jag vågar uttala den åsigt, att det icke skulle medföra någon rubbning deri, om vi nu upptog ett lån inom landet. Att detta skulle gå mycket väl för sig, kan ock styrkas dermed, att vårt inhemska obligationslån på 3,6 procent, som är utgifvet i olika serier och uppgår till cirka 40 millioner kronor, har gått ut under så fördelaktiga förhållanden, att i närvarande stund obligationerna säljas till 99 procent, och de finnas nästan alla inom landet. Det är dock klart, att i den stund, det är fråga om att inom landet utbjuda något betydligare belopp på kort tid, kursen skall falla något. Jag förut-sätter således, att kursen kan falla något, från 99 procent t. ex. till 96 procent, och då blir den effektiva räntan 3,81 procent. Men får man för 3,81 procent låna penningar till ett företag, som förräntar sig med 5 procent, är detta icke någon riskabel affär. Man torde dock kunna säga, att, ehuru obligationerna nu faktiskt hafva så god kurs, det kan hända, att, när ett så stort belopp som det, hvarom här är fråga, ut-bjudes, de kunna falla under 96 procent. Men jag svarar: låt dem gå ned ända till 93 eller 92,5 procent — derunder kunna de icke falla efter någon menskelig beräkning — och då är i alla fall den effektiva räntan 4 procent. På så fördelaktiga vilkor kan ett lån nu upptagas inom landet. — Jag skall vidare upplysa, att till vårt land numera återköpas icke obetydligt med tyska obligationer. Man tycker om att hafva obligationer i sin ego. De äro säkra papper och man vill därför gerna lägga ned sina besparingar i sådana.

Det vore emellertid en fördel att hafva svenska obligationer, af-fattade på svenska och afsedda endast för Sverige. Detta är emellertid icke fallet med åtskilliga af våra lån. 1888 års lån på 30 millioner kronor är i mark, pounds och francs. Hvarför skulle icke vi kunna också få det stäldt såsom t. ex. i Frankrike, att befolkningen anser det lika godt som guld att ega en statens obligation. Der sätter folket värde på att hafva en franska statens obligation. Hvarför skulle icke vi kunna på samma sätt sprida inom landet och få erkända framför allt annat obligationer i svensk valör? Det är väl sant, att den vinst, man kan paräkna genom att köpa en sådan obligation, icke är så stor, som om man insätter sina pengar på sparbanken, men det är säkrare att ega ett dylikt papper, som man hvar dag kan få sälja mot bästa valuta, och ofta är allmänheten mer benägen att skaffa sig sådana papper än att placera sina besparingar på annat sätt. Vi hafva i vårt land papper, som icke hafva så osviklig säkerhet, men som lemna en ganska hög ränta, 5 procent eller mera, men de äro mindre eftersökta. Det är den osvikliga säkerheten, som saknas. De kunna icke jemföras med statens obligationer. Det finnes icke i marknaden något papper dermed jemförligt, och allmänheten tager dessa, ehuru det finnes andra papper, som gifva högre ränta.

Vill man tillgripa den utväg, jag nu angifvit, att skaffa penningar, kan jag icke förstå, då det är bevisadt, att Skåne—Hallandsbanorna gifva den nettoinkomst, som här uppgifvits, hvad hinder det från

*Om inköp för
statens räkning
af den s. k.
vestkustbanan.*
(Forts.)

Om inköp för statsräkning af den s. k. vesikustbanan. finansiell synpunkt skulle möta att göra inköpet. Skulle det kunna skada svenska staten att ega en sådan bana? Det är mig alldeles oförklarligt, att något sådant kunnat påstås. Och då jag ser saken från rent finansiell sida, kan jag icke finna annat än att det är välbetänkt att köpa banan.

(Forts.)

Jag har tillåtit mig nämna, att kapitalbildningen i landet har varit synnerligen stark på senare tider, och jag nämnde också, att orsakerna till detta förhållande äro svåra att uppgifva. Jag vill dock nämna en af dessa orsaker, eftersom den så nära berör en fråga, som på sista tiden varit så mycket under debatt, nemligen sockertullen. Det är en stor olägenhet, att vi förlora så mycket pengar på sockertullen, men man får tillika komma i håg, att värdet af hela sockerkonsumtionen, obereknadt tull eller skatt, uppgår till 15—16 millioner, och att en betydlig del deraf går till utlandet i form af guld, men att detta upphör helt och hållet i den mån vår egen tillverkning fyller behovet, och pennin-garne stanna då inom landet.

Jag nämnde nyss, att jag icke trodde, att det skulle möta någon svårighet att försälja våra obligationer till en kurs, icke mycket lägre än hvad de nu gälla. Jag hemtar ett ytterligare stöd härför af den omständigheten, att inteckningsgarantiaktiebolaget gifvit ut ett 4 procents lån å 10 millioner kronor, deraf 5 millioner redan sålts till pari, och detta är dock något annat än statens obligationer. Nu har emellertid i dessa dagar detta lån noterats 100,5 procent. Jag får också nämna, att märkligt nog gälla våra 3,5 procents obligationer i Tyskland i närvarande stund 97,25. Denna kurs noterades den 27 april i Berlin. Det är ju ganska vackert och visar, att vi äfven på den utländska marknaden hafva en ganska god kredit.

Med hvad jag haft äran anföra hoppas jag hafva visat, att den finansiella sidan af den förevarande frågan icke är afskräckande.

Herr vice talmannen: Jag kan visserligen instämma med den föregående värde talaren deri, att det vore i hög grad önskligt att vi kunde få till stånd svenska statsobligationer, hvilka, liksom förhållandet är i utlandet, blefve spridda bland den stora allmänheten. Jag kan ock glädja mig med honom öfver att kapitalökningen i vårt land under senare år varit betydlig, men sedan jag gjort dessa medgifvanden, ber jag att få återgå till den fråga, som här föreligger. Den är stor nog att behandlas ensam för sig.

Den föreliggande frågan synes mig verkligen vara en af de största, som under de sista åren förekommit till behandling inom Riksdagen, och ovilkorligen den största under denna riksdag. Den är stor icke blott med afseende å det belopp, som fordras för att genomföra det väckta förslaget, utan äfven därför att den utgör det första steget på en ny väg, nemligen jernvägsspekulationernas väg, hvilken, sedan den en gång blifvit beträdd, skall medföra en fullkomlig ändring i vår jernvägspolitik. Staten har under helt andra förutsättningar och vilkor, än här föreligga, byggt sina stambanor, och när staten inköpt enskilda jernvägar och förändrat dem till stambanor, har staten härmed haft helt andra ändamål än det med detta förslag åsyftade. Jag behöfver endast erinra derom, att särskilda skäl förelågo för inköpet såväl af

Hallsberg—Motala—Mjölbybanan som af Gellivara—Luleåbanan, och utfartsvägarna från den norra stambanan till den norrländska kusten måste anses vara af en helt annan betydelse än de här ifrågakvarande banorna. Att köpa jernvägar under de förhållanden, som här föreligga, då det enligt min uppfattning icke förefinnes något bestämt statsbehof att jernvägarne komma i statens hand, detta är att beträda en ny väg, och jag vill icke gå in på denna väg med alla dess faror och förvecklingar. Jag vill icke derå taga ens det första steget. En stambana, utgående från en exporthamn, löpande längs hafvet, berörande exporthamnar och slutande vid en sådan, måste vara af en helt annan natur än en stambana, som förbinder Östersjön med vesterhafvet eller Östersjön med Sundet. Och den norrländska stambanan, den går icke heller vid kusten, täflande med sjöfarten, utan den går inne i landet. Strategiska skäl fordrade, att den erhöi ett sådant läge. Jag kan icke finna, att något bestämt skäl fordrar, att vestkustbanan inköpes af staten blott därför att den är en vigtig trafikled. Andra skäl synas mig böra anföras för ett dylikt inköp. Den svenska staten har medgifvit, att bergslagernas jernväg fick byggas af ett enskildt bolag och äfven andra banor af lika stor betydelse som denna innehafvas af enskilda bolag. Meningen har förut icke varit, att det svenska statsbanesystemet skulle utvidgas till att omfatta hvarje mera vigtig enskild bana. Den uppfattningen hvilat på en under de senare åren importerad teori, hvilken jag tror ännu icke hafva vunnit häfd inom Riksdagen.

Men, säger man, skälet, hvarför de ifrågakvarande banorna böra inköpas, är, att de utgöra en vigtig utfartsväg, och man skulle genom att förvärfva dem åt staten förbinda statsbanorna i vestra Sverige med ångfärjan i Helsingborg. Det är naturligt, att, sedan ångfärjan i Helsingborg tillkommit, betydelsen af dessa banor ökats, men jag tror emellertid, att man icke obetydligt öfverdrifvit betydelsen i detta afseende. Jag tror nemligen, att vi här stå inför den frågan, huruvida jernvägstrafiken skall kunna konkurrera med sjötrafiken. Det exempel från Skottland, som i fråga härom anförts, är icke talande för oss. Förhållandena äro der — i afseende å trafikens intensitet — helt andra än här. Jag tror, att sjöfarten här kan konkurrera med jernvägstrafiken samt äfven skall komma att göra det och göra sig fullt gällande gent emot denna. Hur vigtig än denna ångfärja må vara, tror jag, att dess betydelse hufvudsakligen kommer att vara, att den förmedlar trafiken mellan en mindre del af vårt land och grannlandet, och att, fastän dess inverkan måhända i vissa fall kan utsträckas något längre, sådant icke kommer att ske i större utsträckning. När man nu framhåller denna ångfärjas stora betydelse, tror jag, att man i allmänhet antager att de stora siffror, som anförts rörande dess trafik, bero på trafiken från vestkustbanan. För att få klarhet i denna fråga har jag emellertid begärt en uppgift om förhållandet, och denna uppgift utvisar, att af trafiken på ångfärjan 62 procent kommit från Hesselholm—Helsingborgsbanan, 3 procent från Landskrona—Helsingborgsbanan och endast 35 procent från vestkustbanan. Huruvida af dessa 35 procent en större eller mindre del kommit från den närmast liggande banan, Skåne—Hallandsbanan, eller från de på längre afstand varande banorna, vet jag icke, men det synes i alla fall af dessa siffror, att, när man

*Om inköp för
statens räkning
af den s. k.
vestkustbanan.*
(Forts.)

Om inköp förtalar om den stora trafiken på ångfärjan, man icke får glömma, att *statensräkning* två tredjedelar af denna trafik kommer från annat håll och endast en tredjedel från de nu ifrågavarande banorna. Detta förhållande är ju för öfrigt mycket naturligt, om man tänker på södra stambanans sträckning inne i landet, hvilken fordrar en utfartsväg, och då man besinnar, att denna stambana i Hessleholm först träffar en kommunikationsled, som fyller detta ändamål och som genom ångfärjan för öfver till Danmark, är det gifvet, att trafiken på denna led skall blifva synnerligen stark. På den andra vägen deremot, der man vid hvarje större station träffar en hamn, har banan att i stor omfattning konkurrera med sjöfarten.

Man har här såsom skäl för inköpet af *vestkustbanan* mycket framhållit nödvändigheten deraf, att staten skulle hafva i sin hand att kunna uppgöra aftal om samtrafik med främmande banor.

Jag har varit medlem i en komité om ett sådant trafikafstal mellan främmande banor och svenska stambanorna. Mitt minne säger mig icke, att det låg några så väsentliga olägenheter vid träffandet af detta aftal, att detta bör föranleda inköp af jernvägar. Och dessutom är det ju en tidsfråga, hvilket också står i den kongl. propositionen, när vi få ännu en ångfärja öfver Sundet, en ångfärja, som utgår från slutstationen på stambanenätet i Skåne. Der få vi tillfälle att, så som vi önska, anordna trafiken med Danmark och göra de trafikafstal, de öfverenskommelser, vi finna lämpligt att göra, och hvad beträffar förbindelsen öfver Helsingborg, så ligger det redan uti en ångfärjeförbindelse öfver Malmö en möjlighet att ordna aftalen så, att äfven dessa passa in med statens intressen. Men ännu ett skäl finnes, som kommit fram under diskussionen; det har förekommit från statsrådsbänken, det har förekommit i reservanternas utlåtanden. Man är rädd, att det bildar sig ett jernvägskonsortium, att enskilda jernvägar slå sig i hop och bilda en magt i staten. Och detta skulle hindras genom det föreslagna inköpet. Jag tror icke, att man behöfver vara rädd för, om jernvägar slå sig tillsammans i större komplexer; jag tror, att detta kan vara till fördel för jernvägarne, till fördel för trafikanterna. Deri ligger icke, att det behöfver uppstå någon osund, för staten skadlig konkurrens, ty detta behöfver icke ligga i en sådan sammanslutning. Men äfven om jag är rädd för en dylik, har jag vunnit botemedlet genom det föreslagna inköpet? Har jag förekommit det onda härmed? Jag har visserligen förekommit, att denna komplex skall kunna utsträckas ända till Helsingborg, men jag har icke förekommit, att det bildas en komplex, som sträcker sig till Göteborg. Och man måtte underskatta Göteborgs betydelse, om man anser, att hufvudsaken är att hindra komplexen att nå fram till Helsingborg. Jag tror, i fall man hyser en dylik oro, att hufvudsaken vore hindra komplexen att sträcka sitt välde till Göteborg. Utsträckningen till Helsingborg tror jag vara af mindre betydelse. För öfrigt föreställer jag mig, att kammaren med mig anser, att, då Riksdagen har begärt, att ibland vilkoren för jernvägslån skulle inläggas ett stadgande derom, att samtrafikafstal skola vara underkastade Kongl. Maj:ts pröfning, Riksdagen dermed icke har afsett någon teoretisk tanke, utan något, som Riksdagen vill hafva praktiskt utfördt, som Riksdagen funnit lämpligt och riktigt. Vilket är infördt bland lånevilkoren, och jag tror icke, att det är en tom

bokstaf, att det står der, ty jag är viss på, att derigenom hafva många samtrafiksöfverenskommelser kommit till stånd. Det är lemnadt en magt i Kongl. Maj:ts hand, som Riksdagen är öfvertygad, att Kongl. Maj:t skall bruka med varsamhet, men som Riksdagen ock litar på att Kongl. Maj:t skall bruka, när nödigt är, och detta nödigt inträder, när det uppstår en jernvägskomplex, som förer en illojal konkurrens med statens jernvägar. Jag tror icke, att delegarnes motstånd i sådant fall skall blifva af någon betydelse, ty jag är öfvertygad om, att Riksdagen skall stå bakom Kongl. Maj:t, om och när Kongl. Maj:t talar ett allvarets ord till dem. Jag anser därför, att i denna Kongl. Maj:t lemnade rätt att pröfva alla samtrafiksafstal ligger en magt, som, rätt begagnad, gör, att det icke är nödvändigt att köpa jernvägar. Minst gillar jag, att man bör köpa därför, att man icke har mod att begagna magten. Herr chefen för kongl. civildepartementet tillade: »hur skall man få reda på, om missbruk sker, icke kan man pröfva i hvarje fall». Nej, det tror jag icke varit någons mening. Men då Kongl. Maj:t tillsätter ledamot i styrelsen, tillsätter revisor, så torde, om icke dessa platser skola vara eller anses vara sinekurer, det finnas en möjlighet att vaka öfver, att icke en osund konkurrens, en illojal konkurrens förekommer och fortgår.

En talare nämnde i förmiddags, att då vi hafva ett stort jernvägsnät, och en del, som byggts af särskild anledning, gifver låg ränta, så hafva vi full befogenhet att genom att förvärfva ett annat nät söka ersättning för den alltför låga inkomst, som vi hafva på det förra. Jag känner visserligen magten och kraften hos det vilkor, som medgifver staten inlösningsrätt, men jag föreställer mig, att staten icke bör begagna denna sin magt endast i afsigt att göra en affär. Lika litet som staten bör låta den enskilde trampa statens intresse under fötterna, lika litet bör den trampa den enskildes intresse under sina. Båda kunna lefva bredvid hvarandra, och staten, som genom stora belopp i lån till enskilda jernvägsanläggningar främjat jernvägsbygandet, staten kan gerna se, utan att få någon lust att tillägna sig jernvägen, om ett eller annat jernvägsbolags finanser äro goda. Det är nog många sådana, som lemna dåliga resultat. Det är icke detta skäl, som jag skulle vilja lägga till grund för en inlösen. Finnes det ett statskäl, så tag affären, äfven om den är mindre fördelaktig, men gör det icke endast såsom en affär på den enskildes bekostnad! Jag ber att härvid få upprepa, hvad en talare nyss sagt: Hallands landsting erbjöd ett belopp, för att staten skulle bygga jernvägen; staten sköt detta ifrån sig. Landstinget begärde ett låneanslag; staten sköt det än en gång ifrån sig. Slutligen lyckades de två sydligaste jernvägsbolagen vinna bifall till sin begäran om låneanslag. Det tredje lemnades lån på framställning af Kongl. Maj:t. Landsting och kommuner öfvertogo då risken. Nu ser man, att affären bär sig; det är mig motbjudande, att staten nu säger: det är en god affär, jag tager den.

Man har klandrat utskottet därför, att det har börjat beräkningen med banans bärighet i statens hand genom att beräkna, hvad det skulle kosta att sätta banan i sådant skick, som staten vill ha sina stambanor. Jag ber att få hänvisa till de varsamma ord, som utskottet har uttalat. Utskottet har meddelat, att när trafikstyrelsen annodades

*Om inköp för
statensräkning
af den s. k.
vestkustbanan.*
(Forts.)

Om inköp föratt skaffa uppgifter om, hvad det kostade att sätta banan i stambanestatsens räkningskick, så inkom från bandirektören i tredje distriktet en beräkning på af den s. k. 5 millioner kronor. Komitéen fann detta belopp kunna minskas och vestkustbanan. reducerade sina beräkningar till hvad som var nödvändigt för trafikens

(Forts.)

säkra drift, släppte tanken på att sätta banan i stambaneskick, och beloppet reducerades då ned till nära 3 millioner kronor. Det höjdes af Kongl. Maj:t till något deröfver. Jag vet icke, om utskottet står ensam med den tanken, att, om staten öfvertager en jernväg, äfven om denna jernväg förut varit trafikerad utan anmärkning, trafikanterna ej, då den blifver statsbana, komma att anse sig hafva rätt att begära, att anordningarna för dem icke blifva sämre än på statens öfriga jernvägar. Nu säger man mig visserligen: ja, men när staten bygger en jernväg, beräknas det nödiga först, sedan återkommer man med framställningar i mån som det erfordras, och efter mycket prutande utveckla anordningarna sig till hvad som erfordras. Men skillnaden är mycket stor mellan då man *bygger* en ny jernväg, då man naturligen tager ett minimum af kostnad, för att sedan öka den i mån den förut ej kända trafiken fordrar, eller om man gör en kalkyl för inköp af en jernväg. Ty det är naturligt, att den andra vägen, att så småningom lägga till kostnader, kommer att inverka på den verkliga nettoinkomsten af jernvägen. Vill jag beräkna affären, måste jag därför beräkna, hvad det kostar att sätta banan i stambaneskick. Jag tror därför, att utskottets tillvägagående varit ganska godt i detta fall. Utskottet har icke tillgripit några lösa siffror i sina beräkningar, utan har endast meddelat de siffror, som fackmän hafva uppgifvit i ena fallet som i det andra. Utskottet har icke ändrat dem, icke tillagt något för sin egen räkning. För öfrigt frågar jag: tro verkligen kammarens ledamöter, att, om staten kommer att köpa denna bana, det blir mer än för tillfället, som staten kommer att nöja sig med att lefva inqvarterad vid alla hufvudstationerna i främmande stationshus? I Göteborg, i Halmstad, i Helsingborg, i Varberg skulle staten bli hälftenbrukare, så att säga. Jag nämner icke alla andra gemensamma stationer, emedan reservanterna endast hafva föreslagit inköpen af jernvägarne till Helsingborg. Tro verkligen kammarens ledamöter, med kännedom om förhållandena, att man nöjer sig härmed? Jag har sett i tidningarna, att utskottet varit djerft nog i detta fall att sätta sin auktoritet emot myndigheternas. Nej, det är ett misstag, utskottet har satt sin erfarenhet emot myndigheternas auktoritet, och den erfarenheten talar bestämdt för, att om det nämnda förhållandet tolereras till en början, så tolereras det icke länge, och med någon kännedom om, hvad dessa stationshus kosta, finner man, att det belopp, som bör tilläggas, är högst betydligt.

Inkomsterna. Der står man naturligen på beräkningarnas mycket lösa grund, men jag tror, att för det varsamma uttalande, utskottet har gjort, finnas skäl, också byggda på erfarenhet. Allmänheten kan vara ytterligt belåten med huru allt å en enskild bana är anordnad. Man vet, att det är icke värdt att fordra för mycket. Det är bra ordnad, man ställer icke högre anspråk på banan. Men om staten öfvertager den, fordras likställighet med statsbanorna i öfrigt i det ena fallet som i det andra. Kostnaden stiger.

Här under debatten har framgått, att beräkningar, byggda på *Om inköp för statensräkning af den s. k. vestkustbanan.* statens jernvägstrafiksstatistik, icke väl upptagas. Man får veta, och det hafva vi äfven sett i en tidning, att dessa beräkningar endast äro approximativa, att det sätt, hvarpå de utföras, icke lemna nödig ledning för jemförelser. Jag tror mig icke göra ett orätt uttalande, om jag uttalar, att om så är fallet, vore det önskvärdt, att statistiken ändrades så, att, om man begagnar dess siffror, det ej svaras, att dessa betyda föga eller ingenting. Vidä bättre vore att utesluta en hel del af dessa beräkningar, som man icke får bygga på, än att först uppgifva dem och sedan, när de begagnas, säga, att de hafva icke annat än ett mycket approximativt värde.

Man gör sig gerna en fråga vid en affär som denna: huru den trafikintensitet, som finnes vid banan, ställer sig, och hvilka stambandedelar stå närmast i afseende på inkomst. Om jag nu tager kalkylen på för dessa jernvägar allra fördelaktigaste sätt, om jag tager den för 1893, som var ett särdeles godt trafikar af flera skäl, och jag beräknar per kilometer, så får jag en inkomstsifra, högre, än som nämndes på förmiddagen, eller 8,036 kronor. Utgifterna äro 4,465 kronor och öfverskottet sålunda 3,571 kronor, allt per kilometer. Hvilka stambandedelar lemna ungefär samma inkomster? Falköping—Nässjö lemna 8,062 kronor, sålunda mycket nära samma belopp. Utgifterna der äro 5,936 kronor mot 4,465 kronor, och behållningen 2,148 kronor mot 3,571 kronor. De i inkomster närmaste bandelarne äro äfven Krylbo—Sala och Storvik—Krylbo; den förra har lemnat en inkomst å 8,520 kronor och den senare å 8,169 kronor. Utgifterna hafva varit respektive 6,334 kronor och 6,466; nettobehållningen var sålunda 2,186 kronor och 1,703 kronor mot 3,571 kronor för Hallandsbanan. Nu är det visserligen sant, att det beror ju mycket på, hvilken trafik som framgår. Detta verkar naturligen mycket på saken. Om jag åter vill beräkna, hvilken ränta dessa bandelar hafva gifvit staten, så finner jag, allt under reservation, att alla beräkningar, som äro afskrifna ur jernvägsstatistiken, måste anses approximativa, att Falköping—Nässjöbanan gifvit 2,73 procent, Krylbo—Sala 2,23 procent och Storvik—Krylbo 1,78 procent. Jag vill härvid endast, för att undvika anmärkning, säga, att ränteafkomsten naturligen äfven beror på, hvad banorna kostat i anläggning. I det fallet vill jag, för att icke upptaga tiden, endast nämna, att för Falköping—Nässjö är kostnaden endast 7,900 kronor dyrare än för Hallandsbanan per kilometer. Att utskottet sålunda hade skäl för sina betänkligheter, torde jag hafva visat.

Det är en sats, som kommer ofta fram, och det är, att dessa för vår trafik viktiga banor mycket lätt kunna komma i främmande händer, aktierna komma på börsen och blifva spekulationspapper. För att kunna bedöma denna fråga rätt, tror jag det kan vara af intresse att veta, på hvilka händer dessa aktier ligga. Om jag då granskar förhållandet vid Skåne—Hallands jernväg med ett aktiekapital, som, oberäknadt det belopp, hvarom tvistas, utgör 2,628,700 kronor, så egas dessa aktier dels af Helsingborgs stad, dels öfriga städer, landsting och kommuner till ett belopp af icke mindre än 1,482,000 kronor; enskilda aktieegare hafva aktier till ett belopp af 1,146,000 kronor. Men denna bana har det största antalet enskilda delegare, ty mellersta Hallands

Om inköp för jernväg med ett aktiekapital af 1,555,000 kronor har endast 158,000 kronor hos enskilda aktieegare, resten eges af landsting, städer och kommuner. Och Göteborg—Hallands jernväg, med ett aktiekapital af 2,164,000 kronor, har hos enskilda personer endast 606,200 kronor.

af den s. k.
vestkustbanan.

(Forts.)

Kammaren behagade finna, att det vida öfvervägande antalet aktier således ligger i städers, kommuners och landstings händer, och jag tror, att om vi litet hvar rådfråga vår erfarenhet: är det någon risk att dessa blifva en börsvara, så blir svaret nej! Dessa kommuner hafva så stort intresse i att hafva ett ord att säga i fråga om jernvägs- trafikken, att man skall bjuda dem mycket högt pris, innan de lemna sina aktier, och tro väl kammarens ledamöter, att spekulanter vore villiga att bjuda ett högt pris för dessa aktier, när de känna vilkoret, att staten bestämmer taxorna och samtrafiksafalen samt att staten kan, om en osund konkurrens uppstår, stiga fram och säga: jag bryter sönder linien, jag tager en af banorna. Jag tror icke, att så kommer att behöfvas, men jag tror, att blotta möjligheten, att det kan ske, kommer att hindra en dylik spekulation.

Jag ber om ursäkt, om jag har varit alltför utförlig, men frågan har nära berört mig, ingalunda så, att jag har något enskildt intresse, som beröres af kammarens beslut, utan därför att den fråga, som föreligger, sammanhänger nära med mitt mångåriga arbete i dessa frågor. Vi hafva gått förut en väg i vår jernvägs politik, långsamt och varligt; den vägen har fört oss framåt och säkert framåt. Nu vill man öppna porten, ty, säga hvad man vill, det är första steget till ett nytt system — nu vill man öppna porten och börja detta nya system med alla dess faror, alla dess förvecklingar. Riksdagen har full kännedom om olägenheterna af att de lokala intressena komma inför Riksdagen; dessa hafva nemligen en stor benägenhet att sammansluta sig och gemensamt framdriiva beslut. Derfor hafva endast i två fall på grund af Kongl. Maj:ts förslag och två gånger på grund af enskilda motioner statslån lemnats af Riksdagen till enskilda jernvägar; eljest har i stället lemnats en fond till Kongl. Maj:ts disposition, och Riksdagen har visat ifrån sig den närmare pröfningen. Tro icke kammarens ledamöter, att, om vi komma in på den vida större frågan om jernvägsinköp, striderna då blifva ändå fariigare? Ty sammanslutning kan ske mellan ett intresse och ett annat intresse, kanske flera, ett kitt tillkommer, som sammanbinder dem, och detta kitt är finansmännens intressen. Jag tror, att den faran ligger mycket nära; om en sådan samman- slutning sker, är jag viss på, att hvem som vinner, icke blir det staten. Det är därför jag varit varm i frågan. Jag har i dessa frågor förut haft den lyckan, att jag nästan alltid varit bärare af kammarens tankar. Är jag det i dag eller är jag det icke, det vet jag icke, men jag vill hoppas, att kammaren vill vidhålla sina traditioner i dessa frågor: att förena framåtgående med varsamhet. Jag yrkar bifall.

Herr Lundeborg: De skäl, som utskottet anfört, och det slut, hvartill det kommit, hafva icke kunnat tillfredsställa mig, och därför ber jag att så mot de ena som det andra få inlägga min gensaga. Jag kan nemligen icke för min del finna, att det kan lända till något verksamt korrektiv i statens hand, att vederbörande bolag äro pligtiga

att underkasta sig ej mindre de transporttaxor, Kongl. Maj:t bestämmer, än äfven den bestämmelse om samtrafik med statens och enskilda banor, som af Kongl. Maj:t kan gifvas. Det borde, såsom den siste ärade talaren framhöll, vara så, men i sjelfva verket är det icke så, och det är bekräftadt just från statsrådsbänken i dag. Och detta är helt naturligt, ty vi hafva att arbeta med ett hundratal af enskilda jernvägar, bakom hvilka stå mäktiga enskilda intressen. Detta är en magt, och staten har icke nog kraft att kunna strida emot den. Det skulle helt säkert framkalla mycket stor ovilja, om staten skulle i vidsträcktare mån begagna sig af denna sin rätt, och särskildt skulle det mötas med mycket stort ogillande, om staten använde densamma för att pressa vederbörande till eftergifter, större än hvad de sjelfva funne med sin fördel förenligt. Ett försök gjordes, som den siste talaren också anförde, 1886. Jernvägsstyrelsen företog sig, efter fruktlösa underhandlingar med enskilda banor, då på egen hand att göra ändringar i taxan. Dessa återverkade naturligen på de enskilda banorna, men möttes af ett sådant motstånd, att Kongl. Maj:t fann sig föranlåten att tillsätta en komité, som fick till uppgift att reglera mellanvarande förhållanden. Resultatet af detta komitéarbete visar till fullo, att de enskilda banorna visste att häfda sina intressen, och derom kan naturligtvis från deras ståndpunkt icke vara något att säga. Men deri ligger ett ytterligare bevis för, att staten redan nu är i detta fall magtlös, och att detta vilkor icke kan framhäfvas såsom motskäl till inköpet af nu ifrågavarande banor. Såvidt jag förstår, kommer den staten tillerkända rätten i detta hänseende att hädanefter såsom hittills inskränka sig till att *formellt pröfva och positivt fastställa* de förslagstaxor, som de enskilda jernvägarne äro skyldiga att hvart femte år till Kongl. Maj:t ingifva. Men äfven om staten skulle kunna begagna sig af denna sin rätt, förefaller det mig vara alldeles gifvet, att staten likvisst bör hafva i sin hand möjligheten att utan förberedande aftal med de enskilda jernvägarne taga initiativet till samt inleda och afsluta underhandlingar med främmande länders jernvägs- och kommunikationsförvaltningar, liksom ock att man kan taga för alldeles afgjort, att de enskilda jernvägarne skulle vid dylika underhandlingar kunna uppställa svårigheter, som kunde förhindra det ändamål, staten i förevarande fall kunde önska att vinna. Det förefaller mig också något egendomligt, att, då den siste ärade talaren så starkt framhållit, att staten har denna rätt i sin hand, hvilket faktiskt betyder, att staten i de ögonblick, den finner för sina intressen lämpligt, kan säga åt jernvägens egare: »foga eder efter dessa taxor, foga eder efter dessa samtrafiksbestämmelser», något som naturligtvis innebär ett stort intrång på deras eganderätt och kan för dem medföra stor ekonomisk förlust, han på samma gång säger: huru kan man tänka sig, att staten skulle vilja begagna sig af sin rätt att inlösa enskilda jernvägar, som äro till fördel för sina egare, äfven om staten behöfver dessa jernvägar. Jag förstår icke sammanhanget i detta. Mig förefaller det nemligen, att om det ena är en våldsbragd, är också det andra lika mycket en våldsbragd.

Nu bestrides vidare ifrågavarande jernvägars karakter af att tillsammans bilda en stambana, och såsom skäl härför anför utskottet, att

*Om inköp för
statensräkning
af den s. k.
vestkustbanan.
(Forts.)*

Om inköp för statensräkning af den s. k. vestkustbanan.

(Forts.)

den trafikled, samma jernvägar såsom ett helt utgöra, jemnsides med hafvet genomlöper en kuststräcka med flera hamnstäder, hvilka den berör», och att dessa jernvägar icke kunna jemföras med de enskilda banor, staten hittills förvärfvat, emedan antingen dessa senare varit utfartsvägar till kusten eller ock för deras inköpande särskild grund har förelegat. Ja, huru utskottet kan påstå att dessa jernvägar icke bilda en stambana, det är dock temligen svårt att förstå. Med en stambana afses väl en trafikled, som sammanbinder två eller flera hufvudcentra med hvarandra, som uppsamlar och till exportorter eller konsumtionsorter befordrar person- och varutrafiken. Att denna bana löper efter kusten måtte väl icke förtaga dess karakter af stambana. Att den, oaktadt den går efter kusten, oaktadt den har konkurrens med sjöfarten, likvisst oupphörligt har utvecklats sig och gått framåt, visar väl än mera, att den är en stambana.

Dessutom tillkomma äfven andra faktorer, som angifva denna banas karakter af stambana, såsom att densamma utgör en förbindelse mellan Norge och det lifskraftiga vestra Sverige, att den sammanbinder det svenska och äfven det norska stambanenätet med kontinentens jernvägar. Är icke banan under sådana förhållanden stambana, torde det vara svårt att veta hvad med stambana skall menas.

Nu säger den föregående ärade talaren, att den kontinentala förbindelsen dock icke, hvad beträffar vestkustbanan, får tillmätas så stor betydelse, ty banan har med endast 35 procent bidragit till ångfärjetrafiken. För mig är detta det allra vackraste bevis på, hvilken betydelse denna bana i kontinentalt afseende har. Ty om den under sin korta tillvaro och med den ringa upparbetning af trafiken den kunnat vinna, likväl kan lemna 35 procent till ångfärjetrafiken, då de andra gamla upparbetade banorna lemna 65 procent, tycker jag, att dermed bevisas motsatsen till hvad den ärade talaren ville bevisa.

Vidare anföres, att de båda skäl, som af komitén framhåfts såsom de viktigaste, skulle kunna tillämpas eller, såsom här står, »finna tillämplighet» på andra viktigare enskilda jernvägar, och att derför ett inköp af vestkustbanan skulle komma att framkalla statens öfvertagande af andra enskilda jernvägar, enär det icke alltid blefve så lätt att afvisa framställningar i sådan rigtning. Detta utgjorde, såsom väl hördes, den största anledningen till oro för den föregående värde talaren. Mot nämnda invändning kan dock, såvidt jag förstår, med fog göras en annan invändning, nemligen att våra finansiella förhållanden helt enkelt icke medgifva oss att fastslå en sådan regel, enär tillbörlig varsamhet måste iakttagas vid statsregleringen, och staten icke bör kasta sig in i företag, vid hvilka utgifterna blifva större, än att de hafva motsvarighet i fördelar eller inkomster. Det af den siste värde talaren anförda skälet, hvilket utskottet äfven tagit upp såsom sitt, torde derför i detta fall icke kunna tillmätas så stor betydelse, ty 1:o hafva dessa jernvägar betingelser för att vara stambana, och 2:o kommer deras förvärfvande, långt ifrån att tynga på budgeten, att i viss mån underlätta densammas uppgörande. — Sådana förutsättningar tror jag icke finnas vid några andra enskilda jernvägar, ty antingen bära sig dessa utmärkt bra, och då står det icke till för staten att kunna förvärfva dem, eller också gå de dåligt, och då är lockelsen för

staten icke stor, och då torde det ej heller vara svårt att stå emot Om inköp för fordringarna om inköp af desamma. Något farligt prejudikat kan så- ^{statensräkning} ledes icke skapas genom inköpet af nu ifrågakvarande banor. Vi komma ^{af den s. k.} icke in i någon farlig jernvägspolitik. Den föregående värde talaren ^{vestkustbanan.} sade, att genom detta inköp »skulle vi öppna porten för inköp af andra banor, råka i ett nytt jernvägskrig». Hvarför öppnades icke porten, när staten inköpte Hallsberg—Mjölby-banan eller de norrländska banorna Sundsvall—Torpshammar och Söderhamn—Kilafors? Härpå kan svaras, att då förelågo särskilda ändamål. Ja, men här föreligger ju också ett särskildt ändamål. Det är ju icke för jernvägens egen skull, utan för ett statsändamål, som jernvägen inköpes, såsom ock särskildt är framhållet af alla dem, som haft sig uppdraget att utreda denna fråga.

Beträffande sjelfva affären såsom sådan har redan talats så mycket, men jag kan ändock icke underlåta att be att derom få yttra några ord. Utskottet tyckes anse, att kalkylen kanske är vackrare än den förtjenar. Utskottet betviflar icke noggrannheten vid de uppgjorda beräkningarna, men förmenar likväl, att, om ifrågakvarande jernvägar komma i statens hand, det icke skall blifva möjligt att med afseende å desamma tillämpa andra principer än de, som gälla för stambanennätet i sin helhet, att det skall blifva nödvändigt att uppbringa materielen till den gedigenhet, som iakttages vid statsbanorna, att det icke lär dröja länge, förrän egna stationer påfordras å de ställen, der banorna nu äro hyresgäster. Ja, komitéen, som haft tillfälle att grundligare än utskottet pröfva alla dessa saker, har likvisst funnit sig icke böra i dessa fall hysa några betänkligheter, och hvad komitéen härutinnan tillstyrkt, har äfven jernvägsstyrelsen förordat och Kongl. Maj:t antagit. Det vore ju icke så underligt, om jernvägsstyrelsen, som skulle komma att sköta dessa banor, skulle vid öfvertagandet deraf vilja föreslå åtskilliga kompletteringsarbeten, som skulle blifva till nytta för den framtida trafiken, som skulle åstadkomma mera likformighet med statens öfriga banor, och som skulle medverka till att det framtida underhållet icke blefve så stort. Detta kan ju vara jernvägsstyrelsens både rättighet och skyldighet. Men jernvägsstyrelsen har, såvidt jag förstår, äfven en annan skyldighet, en, som för styrelsen bör vara en honnörssak, nemligen att — då banorna visat sig vara en god affär, då samarbetet på stationerna visat sig gå bra, då, såsom erkänt och framhållet är, såväl banor som materiel visat sig vara i godt trafikabelt skick, då vidare äfven är angifvet, att, om dessa banor fortfarande skulle tillhöra sina nuvarande egare, dessa visserligen icke skulle på underhållet nedläggas mera än hvad som årligen vanligen kräfves, för så vidt icke en ökad trafik eller andra förhållanden dertill föranledde — ja, då har jernvägsstyrelsen den skyldigheten att söka hålla affären inom samma gränser som förut. Och för visso lär ej heller jernvägsstyrelsen vilja medverka till sådana åtgärder, hvarigenom en affär, som i enskildas händer visat sig vara god, genom statens öfvertagande deraf blefve en dålig eller mindre lönande affär.

Om ock det således kan antagas, att staten kan åtnöja sig med de nuvarande anordningarna, får det likvisst icke fränses — hvad som äfven framhölls af den siste värde talaren — att det kan komma att inträffa, att staten behöfver uppföra en byggnad eller ett stationshus

Om inköp för på det ena eller andra stället. Ja, detta lönar sig säkerligen i de statens räkning. Hesta fall godt, om staten har magt att utlægga derför nödigt förslag, af den s. k. och bör således icke skrivas på affärens debetsida.

(Forts.)

Slutligen säger utskottet, att det icke är otroligt, att inköpet af ifrågavarande jernväg kommer att medföra större fordringar på fraktsatser, bekvämlighet och lättnader för trafiken i öfrigt, än hvad som nu är förhållandet. Det är likvisst framhället, att dessa banor skötas mönsterligt, så hvad person- som godstrafik beträffar, hvidan i det fallet icke mycket torde vara att fylla. Och vidare tillämpas ju vid de tre ifrågavarande banorna statens jernvägstaxa, vid hvilket förhållande ej heller någon särskild ändring derutinnan lär komma att erfordras. Ej heller sistnämnda skäl får derför tillmätas så stor vikt.

Nu säger den värde talaren på hallandsbänken, att respektive kommuner hafva gjort stora ansträngningar för att åstadkomma dessa banor, och att det derför vore bittert, om de icke skulle få skörda de goda resultat, som visat sig uppkomma. Men dervid får icke förbises att för dessa kommuner icke hade varit möjligt att åstadkomma banorna, med mindre staten hade understött dem med lån. Och då staten vid lemmandet af nämnda bidrag såsom ett vilkor derför framställt, att, derest det framdeles skulle finnas för statsändamål nödigt, banorna skulle på vissa förut bestämda vilkor få af staten öfvertagas, lærer väl det enskilda intresset få vika för det allmänna, och lærer väl också kommunerna få känna sig tacksamma för, att de utan någon uppoffring från sin sida hafva fått en jernväg genom sina bästa bygder. — Jag tror nemligen icke, att den värde talaren menade, att kommunerna gjort några uppoffringar utöfver hvad de få ersättning för enligt den värdering, som ligger till grund för inköpet.

Samme talare angaf, att inkomsten hade nedgått från 1891 till 1892. Jag har här i min hand komiténs utlåtande, och enligt det samma visar sig, att i fråga om Skåne—Hallands jernväg inkomsten utgjort 1891 766,000 kronor och 1892 798,000 kronor, således en bestämd ökning. Nettobehållningen för samma år utgjorde respektive 276,000 och 290,000 kronor; således har i afseende derå icke någon minskning egt rum. För Mellersta Hallands jernväg utgjorde inkomsten 1891 503,000 och 1892 504,000 kronor; men der visar verkligen nettobehållningen en skilnad till fördel för 1891. Då utgjorde den samma 244,000 kronor, mot 224,000 kronor 1892. Samma är förhållandet med Göteborg—Hallands jernväg, hvars behållning äfven nedgått. Men då det är nettoinkomsten som minskats, hvaremot bruttoinkomsten håller sig lika, får man väl förutsätta, att nettoinkomstens minskning berott på, att under år 1892 förekommit något särskildt utlägg eller någon särskild omkostnad.

Vidare framhöll samme talare, att ett skäl mot inköpet kunde vara det dåliga resultatet af de inköp, som på sin tid gjordes i Norrland. Det är dock att märka, att till grund för beräkningarna vid nämnda inköp låg kostnaden af de delar af jernvägarne, som funnos före inköpet, och att staten efter öfvertagandet af banorna måste icke endast förändra dem till bredspåriga, utan äfven fullborda dem till närmaste stambana. Och under sådana förhållanden torde det kanske icke vara så underligt, att dessa norrländska banor icke varit så syn-

nerligen gifvande på inköps- och anläggningskostnaden. Likvisst får *Om inköp för statensräkning af den s. k. vestkustbanan.* dervid icke glömmas bort, att, tack vare dessa jernvägar, en större trafik har tillförts stambanan, liksom ej heller får förbises, att uppgifterna om utbytet af banorna icke kunna anses fullt tillfredsställande. Nämnda banor leda nemligen till exporthamnar, och med statens fallande taxor blir således andelen i frakt för dessa slutbitar i trafikleden ganska ringa.

Med nuvarande anordningar hafva nu ifrågavarande banor varit mäktiga att lemna sina aktieegare utdelning, två af dem sex procent under flera år. Och alla betingelser finnas för en fortgående utveckling, enär näringar och industrier i de trakter, banorna genomlöpa, äro stadda i vacker utveckling, och mycket äfven är att förvänta af förbindelsen med kontinenten. Banan synes således gå en lyckosam framtid till mötes. Bekräftar sig detta, torde det icke vara förmätet att hoppas, att de beräkningar, som af komitén äro uppgjorda, icke äro alltför sangviniska, utan att staten icke endast skall kunna påräkna de 4,16 procent, som här äro uppställda, utan vida mera. Detta bestyrkes än mera af uppgiften öfver 1893 års bokslut, hvilken, i stället för den af komitén på 5 banor beräknade höjning 99,000 kronor, visar en höjning af 217,000 kronor på 4 banor.

Såvidt saken bedömes opartiskt, finnas således alla förutsättningar för ett godt utbyte af dessa banor. — Det är af nu anförda skäl, som jag icke har kunnat biträda utskottets vare sig motivering eller förslag till kläm. Möjligen skulle jag kunna vara med om ett inköp ända till Malmö; men då jag anser, att det med köpet afsedda ändamålet i fullaste mått vinnes med att stanna vid Helsingborg, vill jag för min del biträda reservationen, hvartill jag värdsamt yrkar bifall.

Efter detta anförande hördes rop på proposition.

Herr statsrådet Groll: Då statsutskottets högt aktade ordförande så inlagt sin personlighet i denna frågas afgörande, är det endast med mycken motvilja, som jag anser mig böra gå att bemöta vissa delar af hans yttrande. Men det är ett och annat deri, som jag anser med nödvändighet från min sida påkalla ett genmäle.

Herr grefve Sparre ordade först om, huruvida ifrågavarande trafikled skulle betraktas såsom en stambana eller icke. Efter hvad jag vill minnas, yttrade jag redan på förmiddagen, att en sådan fråga egentligen icke hade någon saklig betydelse. Komitén har visserligen framhållit, att den ifrågavarande trafikleden borde betraktas såsom en stambana, men i mitt anförande till statsrådsprotokollet förekommer icke något sådant yttrande af mig, utan der säges endast, att denna led är af en så stor betydelse, att den kan vara jemförlig med de viktigare af de utaf staten anlagda stambanor. — Herr grefven hade derjemte det yttrande, att om Riksdagen nu skulle besluta inköpet af vestkustbanan, skulle Riksdagen dermed slå in på en ny väg, öfvergå till ett annat system i afseende på jernvägsinköp än det, som förut gjort sig gällande. Nämnda uppfattning kan jag för min del icke dela. Om vi tillse, hvad staten har velat vinna genom inköp och ombyggnad af de norrländska enskilda jernvägarne, så har det varit att få utfarts-

Om inköp förvägar. Vi hafva genom nämnda banor endast kommit till ostkusten af Sverige, och det veta vi, att densamma i trafikhänseende är underlägsen vestra kusten. Nu åter söka vi att till stambanan förvärfva en jernvägslinie, som utgör utfartsväg icke endast till vissa delar af vestkusten, utan äfven till kontinenten, ja, hela Europa. Jag vill fråga, om det är stridande mot det hittills följda systemet att inköpa enskilda jernvägar för att skaffa sig utfartsvägar. Tvärtom synes mig den nu förevarande leden äsyfta det högsta mål, som med systemet kan nås.

(Forts.)

Och det är just vigten af detta, att komma i besittning af utfartsväg till kontinenten, som varit bestämmande för mitt görande och låtande i hela denna sak. För mig har, såsom jag redan på förmiddagen framhöll, jernvägens rentabilitet varit af mera underordnad betydelse. Det goda finansiella resultat, som jernvägsleden redan visat, och som, såvidt jag förstår, man har all anledning tänka sig skola i framtiden ytterligare förbättras, har för mig varit ett *medel* för att vinna anhängare till denna utfartsled. — I fråga om rentabiliteten hade herr greve Sparre ett yttrande, nemligen att af hela trafiken på ångfärjan endast 35 procent passerat vestkustbanan. Ja, att nämnda bana kunnat gifva sådant resultat, som skett, oaktadt icke mer än 35 procent af ångfärjetrafiken har passerat densamma, är, såsom den siste värde talaren yttrade, just ett mycket godt bevis för rentabiliteten af denna bana. Herr greve Sparre framhöll vidare förhållandet med aktieteckningen. Det vore, sade han, en mängd kommuner, som tecknat aktier i jernvägarne. Ja, den största fördelen för dem skulle väl ligga i att de redan fått jernvägen till stånd med alla förmåner, som deraf tillskyndas dem. Allenast de finge åter sina penningar, borde de kunna anses tillfredsställda. Men så lärer ock förhållandet vara, och jag vet att så är, att en stor del af dessa kommuner upptagit lån, hvilka åtminstone i allmänhet löpa med 5 procents ränta. Skulle nu staten inköpa dessa jernvägar efter de beräkningsgrunder, komitén föreslagit. så är dock att märka, att dessa kommuner, likasom öfrige aktietecknare, skulle bekomma ej allenast aktiernas nominella belopp, utan äfven ej så ringa derutöfver. Så skulle till exempel aktietecknarne i Skåne—Hallands jernväg på sina aktier erhålla omkring 163 procent, oaktadt de derjemte vissa år uppburit 3 procent i utdelning. Mellersta—Hallandsbanans delegare skulle efter samma beräkningsgrund få omkring 113 procent, oaktadt de förut uppburit icke ringa utdelning. Göteborgs—Hallands jernväg, som redan första året gaf en utdelning till aktieegarne af 5 procent och hvart af de följande åren 6 procent, skulle gifva sina aktieegare omkring 127 procent. Jag tror således icke man kan påstå, att aktieegarne blifva lidande.

Anser man, att banornas förvärfvande är ett statsändamål, är man enligt min åsigt fullt försvarad med att söka åstadkomma frågans genomdrifvande, då man åt aktieegarne kan bjuda sådana vilkor som dessa. Herr greve Sparre sökte också gendrifva, hvad jag i förmiddags yttrade i afseende på faran af sammanslutning af de enskilda banorna, så att derigenom bildades öfvermågtiga enskilda konsortier, som slutligen skulle kunna så inverka på statsbanorna, att dessa nödgades rätta sig efter de enskilda banorna och att såmedelst våra jernbaneförhållanden i landet kunde komma att gestalta sig så, att de enskilda banorna

och statsbanorna icke vidare balanserade hvarandra. Herr grefven yttrade i afseende härå: »Hvad är lättare än att bryta ett sådant konsortium genom att staten inköper en led, om något dylikt skulle inträffa?» Ja, det är mycket lätt sagdt, men har ett konsortium redan blifvit så öfvermäktigt, att staten icke kan reda sig med detsamma utan att emot dess vilja inlösa någon del af dess banor, lär det också kunna genomdrifva, att framställning till Riksdagen i sådant syfte icke vinner framgång. För min del kan jag icke tro på möjligheten att bryta ett sådant konsortium utan de allra största svårigheter, och säkerligen skulle i de allra flesta fall staten dervid stå vanmäktig.

*Om inköp för
statensräkning
af den s. k.
vestkustbanan.
(Forts.)*

Herr Berg, Lars: Efter en så fullständig utredning och den åtta timmars debatt, som kommit denna fråga till del, skulle det vara både omöjligt och olämpligt att därför framställa några nya synpunkter och skäl, men då jag anser denna fråga vara den allra viktigaste i ekonomiskt hänseende vid denna riksdag, har jag velat i protokollet anteckna min önskan att gifva min röst åt Kongl. Maj:ts förslag. Då emellertid de allra flesta väl förena sig om reservanternas från denna kammare förslag, vill äfven jag ansluta mig till reservationen.

Jag skulle visserligen gerna taga herrarnes tid i anspråk ett ögonblick för att framföra mina skäl för detta yrkande, men jag ser på herrarnes ögon mer än på klockan att hvilans timme är nära, och jag skall därför endast yttra ett par ord och anföra ett par af de viktigaste skälen, som bestämt mitt votum. Det har inom de sakkunniges krets länge varit tydligt och klart, långt innan denna bana byggdes, att den egde de flesta och de viktigaste af de egenskaper, som tillkomme en stambana, och att hon dessutom hade en särskild betydelse såsom transitobana, hvilken sålunda skulle blifva, hvad hon redan är, af internationel vikt. Sådana banor hafva alltid i alla land ansetts såsom de lyckligast situerade och på samma gång de viktigaste. Tendensen i dessa land har också varit, att sådana banor såsom hufvudbanor i allmänhet borde förvärfvats åt staten, som är den enda som kan på ett allmängiltigt och lyckligt sätt taga hänsyn till de berättigade in- och utländska intressen, som dervid komma i fråga. Till föjd häraf kan med fog sägas, icke såsom en föregående talare ansåg, att frågan är mycket omogen, utan tvärtom, att hon länge varit mogen och blifvit det mer och mer för hvarje år, ty bland dessa kretsar, hvilkas talan jag för, är den åsigt ännu allmän, att det icke kan dröja länge, innan staten blifver absolut tvungen att inlösa dessa banor, men då säkerligen till högre och kanske ruinerande pris.

Det yttrades af grefve Sparre, att detta köp skulle inleda en ny ära i vår jernvägspolitik och att det skulle vara en början till ett allmänt inköp af de enskilda banorna. Men denna bana är en transitobana och med den eger således ett alldeles särskildt förhållande rum, hvartill något motstycke icke finnes och icke kan finnas inom vårt land. Det är nemligen utom denna icke mer än en enda transitobana, som möjligen kan tänkas komma till stånd i vårt land, och det är en, som herrarne icke älska att höra ontalas, nemligen Torneå—Boden—Ofoten-banan. Det är den enda, som i någon mån kan blifva jemförlig i detta hänseende. Vestkustbanans inköp kan således icke återopas

Om inköp försåsom början och förebild till inköp af några större komplexer af enstatensräkningskilda banor.

af den s. k.
vestkustbanan.

(Forts.)

Grefve Sparre nämnde också, att han icke trodde att någon fara hotade vår jernvägsförvaltning och jernvägsekonomi från något större jernvägskonstium eller från inflytande af utländska intressen. Men det är just denna fruktan och denna sannolikhet, som är bestämmande för mitt votum. Denna möjlighet skall säkerligen snart öfvergå till full verklighet, om banan icke nu förvärfvas åt staten. Det är nemligen endast tomma förespeglingar att tro, det bestämmelserna i en jernvägskoncession på papperet rörande rätt för staten att bestämma taxorna och gilla samtrafiksafnalen med utlandet härvid har någon afgörande betydelse. Erfarenheten från andra länder har visat, att försök från staten att på sådan grund ingripa uti enskilda jernvägars förvaltning framkallat verkliga så kallade jernvägskrig, och dessa äro visserligen mindre blodiga, men ibland knappast mindre dyrbara än andra krig. Ofta hafva dylika strider blifvit gauska omfattande, och den som slutligen dervid måste förlora, det är staten, ty det är naturligen lika förhatligt som olämpligt för staten att under fredens dagar åstadkomma skarpa ekonomiska konflikter med de enskilda intressena. Staten måste söka i det längsta undvika all sådan strid, och därför blifva dylika koncessioners bestämmelser vanligen en död bokstaf. Det finnes icke heller skäl för det påståendet, som den ärade talaren fülde, att staten skulle liksom trampa de enskilda intressena under fötterna, i fall den nu skulle inlösa vestkustbanan. Men att kräfva uppfyllelse af det vilkor, utan hvilket koncession säkerligen aldrig lemnats, kan icke med fog kallas för något våld samt trampande under fötterna. Påståendet är, efter hvad jag förstår, en parabol, men jag anser mig böra påpeka, att den är hvarken sann eller vacker. Slutligen yttrade samme talare äfven något om att staten skulle blifva tvungen att utöfver beräknade kompletteringsarbeten utföra flera stationsbyggnader. Men dermed förhåller sig så, att man icke behöfver utföra några af dessa stationsbyggnader förr än trafiken så ökat sig, att detta väl lönar sig. Ingenstädes går det för öfrigt så till, att man uppför stationshus bredvid hvarandra. Allas intressen gå i den rigtning att förena sig om samma station, och detta lyckas i allmänhet mycket bra.

Likaså är jag förvissad om, att derest staten sätter sig i besittning af dessa jernvägar, skall äfven lyckligen undanrödjas den fara, jag nyss nämnde. Staten får nemligen då i sin hand medel att administrera denna jernväg på lämpligaste sätt i förhållande till grannlanden och utlandet och derigenom äfven att se sina öfriga egna banors intressen till godo, hvilkas skötsel beror af denna bauas trafikafnalen med främmande länder.

Jag skall emellertid icke längre upptaga tiden. Jag vill endast i korthet besvara frågan: Hvarför bör staten köpa denna bana? Jo, därför att staten endast på det sättet kan få magt att reglera Sveriges samtrafikförhållanden med utlandet. Den bör vidare köpa banan därför att det är en affär, som är betryggad och sannolikt i framtiden god. Den bör köpa banan därför att vi hafva ett konkurrenskrig om trafiken vid södra och vestra kusterna med våra kära bröder danskarne, i hvilket vi hafva lidit nederlag till sjös, och se vi oss icke nu för, så

kan det lätt hända att äfven vårt kommunikationsväsende till lands Om inköp för statens räkning af den s. k. västkustbanan. influeras så, att vi lida nederlag också till lands. Slutligen anser jag mig för min del böra rösta för inköpet, därför att jag såsom riksdagsman icke kan rösta annorlunda än jag skulle handla, om det gälde min egen eller en mig anförtrodd affär. Jag skulle nemligen aldrig tveka att, om jag vore tvungen att drifva en jernvägsaffär med en banlängd af 3,000 kilometer, såsom de svenska statsbanornas, dertill lägga äfven denna viktiga bana såsom en felande länk. Hade vi icke statsbanor till en sådan längd, kunde vi göra som vi ville, men nu måste vi söka drifva rörelsen med förstånd, insigt och klokhet utan fruktan och förskräckelse, ty härförutan kunna vi icke föra vår jernvägsaffär i hamn eller under tak. För att lyckas häri, måste man med affärsklokhet och affärsdjurfhet komplettera de länkar, som saknas, och detta är just en förbindelseled, som ovilkorligen behöfves och som förvärfvad skall framdeles förbättra hela stambanenätets ekonomiska ställning och rentabilitet.

Ropen på proposition upprepades.

Friherre von Otter: Det har icke varit min afsigt att deltaga i aftonens strid, men då den position, som statsutskottet i denna fråga intagit, blifvit attackerad af så talrikt och starkt artilleri, som i afton varit fallet, har jag ansett det vara min skyldighet, när jag inom utskottet förvarat denna position, att äfven yttra några ord i frågan.

Man har rörande skälen, hvarför dessa banor skulle inlösas, framställt olika frågor från olika håll. Den frågan har framställts: Är ändamålet med inköpet af banorna af en stor jernvägspolitisk beskaffenhet? Denna fråga har besvarats med nej från såväl den ena som den andra af de ståndpunkter, på hvilka man ställt sig. Det är icke meningen, har man sagt, att härmed inleda ett köp af ännu flera jernvägar. Är då ändamålet af finansiell beskaffenhet? Är meningen den att genom inköpet af dessa banor söka åt staten förvärfva en, såsom det vill synas, uppåt gående trafik i ändamål att på det sättet stärka statens egen? Nej. Äfven den frågan har blifvit besvarad med nej, och detta af goda skäl. Först och främst därför, att den omständigheten, att några enskilda banor, som skötas väl, också gifva god afkastning, icke kan och icke får utgöra skäl för staten att söka förvärfva dessa banor. Herr statsrådet och chefen för civildepartementet medgaf äfven detta, då han sade, att skälet, hvarför han förordade inköpet af de ifrågavarande banorna, vore, att de med hänsyn till deras betydelse för vårt lands kommunikationsväsen vore fullt jemförliga med de viktigare bland de af staten anlagda stambanorna. Det är således icke heller från finansiell synpunkt man ser saken, då man vill förskaffa sig dessa banor.

Sävidt jag förstår diskussionen och hvad som förekommer i den kongl. propositionen, återstå då tre skäl. Det första är, att man vill komma i besittning af öfvergången, så att säga, öfver Öresund, att man vill, att i statens hand skall ligga magten att beherska denna trafikled för att kunna inleda och afsluta samtrafiksöfverenskommelser med främmande länder. Men är detta fallet, är, enligt min tanke, förslaget,

Om inköp försänt det föreligger, obehöfligt stort. Är skälet åter det, att, såsom statensräkning af de anförda orden ur herr statsrådets yttrande synes framgå, man af denna trafikled vill åstadkomma en transitoled för att småningom kunna inom Sverige föra trafiken från Norge och vestra delen af Sverige

(Forts.)

öfver till Tyskland, då vågar jag påstå, att förslaget, sådant det föreligger, är för litet. Är slutligen meningen endast den att söka erhålla magten öfver våra enskilda jernvägar, så håller jag före, att förslaget är obehöfligt.

Vill staten genom inköpet förvärfva en anknytningspunkt med utlandet, så är det föreliggande förslaget, har jag sagt, obehöfligt stort. Enligt min öfvertygelse kan det målet vinnas på annat billigare sätt. Det vinnes delvis redan derigenom, att en ångfärjeförbindelse blir åstadkommen mellan Malmö och Köpenhamn, men äfven förbindelsen öfver Helsingborg kan vinnas till mycket billigare pris än hvad här är fråga om. Här han anförts, att 65 procent af den trafik, som går öfver ångfärjan vid Helsingborg, icke kommer från vestkustbanan, utan öfver statens bana. Det är äfven bekant för dem, som känna trafiköfverenskommelserna med Danmark och Tyskland, att Hesselholm — Helsingborgs-banan är den, öfver hvilken den största delen af vår utländska trafik förmedlas. Detta förhållande synes efter mitt förmenande tydligt peka åt det håll, att staten borde söka att förvärfva Hesselholm — Helsingborgs-banan och icke banan efter vestkusten. Förvärfvades den förra banan, kunde staten derigenom utöfva ett sådant tryck på vestkustbanan, att den icke gjorde statens jernvägar något förfång. Inköpet af Hesselholm — Helsingborgs-banan behöfde väl heller icke blifva en så synnerligen dyr affär. Denna bana har en längd af 82 kilometer och, om jag icke misstager mig, uppgår anläggningskostnaden till omkring 55,000 kronor per kilometer. Den afkastar 5 à 6 procent, och äfven om jag uppskattar inköpsvärdet till femtio procent öfver det belopp, hvarå banan gifver ränta, skulle inköpet af banan ändå icke kosta mer än 6½ millioner kronor. Om härtill lägges, att staten för ändamålet fullständiga vinnande skulle behöfva förskaffa sig stationen i Helsingborg, som tillhör en annan bana, och kostnaden härför upptages så högt som till 1½ million kronor, skulle det således kosta blott 8 millioner kronor att åt staten förskaffa fullständigt herravälde öfver vår trafik med utlandet.

Jag har vidare sagt, att, om frågan här gäller att åstadkomma en kommunikationsled från Norge och vestra delen af vårt land till utlandet, förslaget är för litet. Det är nemligen uppenbart, att, om staten vill åstadkomma en sådan trafikled, staten måste förskaffa sig icke blott de fem banor, hvarom nu är fråga, samt Malmö — Trelleborgs-banan, utan äfven banorna till Mellerud och Kil samt Dalslands-banan, således åtskilliga andra banor, än det nu föreliggande förslaget afser.

Jag kommer nu till den sista punkten, deri jag yttrade, att, om meningen endast är att förskaffa staten magt öfver Sveriges enskilda jernvägar i större skala än för närvarande, inköpet icke är erforderligt. Lika med utskottet hyser jag den fasta öfvertygelsen, att, om staten vill använda den magt, staten redan har genom sin rätt att bestämma öfver taxorna, staten kan fullkomligt kontrollera alla enskilda jernvägar. Härmed afser jag naturligtvis icke statens rätt att bestämma öfver lokal-taxorna. Denna rätt torde staten hafva förbehållit sig endast för att

skydda allmänheten mot de enskilda jernvägsbolagen, så att dessa icke kunna taga hvilka fraktsatser som helst uppåt, under det att de kunna efter eget skön sänka, om de det vilja. Men genom samtrafikbestämmelserna anser jag, att staten har allt hvad den behöfver för att dominera öfver de enskilda jernvägsbolagen. Här har yttrats, att dessa trafikbestämmelser icke skulle kunna af staten tillämpas derför, att, om något försök gjordes i den rigtningen, sådant skulle väcka den största ovilja. Jag har för min del härutinnan en motsatt öfvertygelse. Jag tror, att det skulle mötas med mycken tillfredställelse, om staten ville fullfölja, hvad som i alla på senare tider meddelade koncessioner säges, att Kongl. Maj:t förbehåller sig rättighet att utfärda samtrafikbestämmelser, som de enskilda jernvägarne äro skyldiga att rätta sig efter. Om så skedde, skulle faktiskt regleringen af hela det svenska jernvägsväsendet vara i statens hand, så till vida, att staten bestämde såväl alla taxor som alla föreskrifter, enligt hvilka dessa taxor skulle tillämpas. Härigenom skulle ock bortfalla det missnöje, som råder på många håll öfver det sätt, hvarpå de nu befintliga samtrafikbestämmelserna tillämpas af kongl. jernvägsstyrelsen, nemligen efter dess godfinnande. För några år sedan väcktes af mig jemte några andra i Riksdagen en motion derom, att det måtte hos Kongl. Maj:t begäras, att sådana trafikbestämmelser måtte utfärdas. Detta förslag vann pluralitet inom Riksdagen i så måtto, att vid voteringen inom kamrarna flertalet var för förslaget, men som det föll i denna kammare, ledde detsamma icke till något resultat. Jag tror emellertid för min del, att, om Kongl. Maj:t ville utfärda sådana samtrafikbestämmelser — och jag tror icke att de skulle i någon väsentlig mån behöfva skilja sig från de nu gällande — beläenheten inom jernvägsverlden skulle blifva stor, på samma gång som staten derigenom finge i sin magt att utan inköp af enskilda jernvägar kontrollera hela vårt jernvägsväsen.

Af de skäl, jag nu anført, har jag icke inom utskottet kunnat understödja den kongl. propositionen och anhåller derför om bifall till utskottets förslag.

Å nyo hördes rop på proposition.

Herr Larsson, Liss Olof: Jag skall icke börja, såsom man så ofta gör här i kammaren, med att lofva att vara kort, ty det löftet kan jag icke hålla, men jag skall lofva att yttra mig kort, och det skall jag hålla. Jag har endast begärt ordet för att få till protokollet antecknad, att jag i denna fråga kommer att rösta för utskottets förslag. Jag har velat hafva detta antecknad, derför att det säges att efter den debatt, som här egt rum, mycken ovisshet skall råda om frågans utgång, och för den händelse att Kongl. Maj:ts proposition kommer att vinna bifall, vill jag hafva antecknad, att jag icke med min röst bidragit till ett sådant beslut.

Jag har trott, att det bakom det förevarande förslaget ligger något, som icke deri uttryckligen sagts, och man har äfven af flere föregående talare hört påpekas, att det icke skulle komma att stanna vid inköp af allenast vestkustbanan. Här har nu också herr finansministern öppet förklaradt, att han ansett, att staten borde äfven köpa Bergslagens

Om inköp för jernväg. Men är man inne på den vägen, lär man väl icke kunna stanna ens der, ty om staten förvärfvar Bergslagernas jernväg, kan man väl icke låta jernvägen såsom nu sluta midt inne i landet i Falun. *statensräkning af den s. k. vestkustbanan.*

(Forts.)

Således har jag häri ett ytterligare stöd för min förmodan, att det ligger mycket mera bakom detta förslag än det som öppet föreligger. Manne icke ifvern hos några att för statens räkning inköpa en mängd enskilda jernvägar står i ett visst samband med den oerhörda agitation, som under senare tider bedrifvits för nedsättning i frakttaxorna för jernvägarne? Man har kanske funnit, att detta möter motstånd just från de enskilda jernvägarne, och att agitationen skulle lyckas bättre, om staten egde jernvägarne.

Jag begärde också ordet för att säga, att jag också under föregående riksdagar, då fråga varit om att staten skulle inköpa enskilda jernvägar, har motsatt mig förslagen härom. Man har alltid sagt, att dessa inköp skulle blifva så lysande affärer för staten. När det var fråga om inköpet af Söderhamn—Kilafors-banan, så sades det, att den banan skulle gifva så många procent, så det var icke mått på det en gång. Det räckte icke alls med 5 procent, utan den skulle gifva 8 och till och med 15 procent och blifva en riktig guldgrufva för staten, om den inköptes och tillbyggdes. Men hur har det sedan gått? Jo, inkomsten af banan har åtminstone 1891 icke räckt till mer än 2 procent. Då det sedan blef fråga om den andra banan, Sundsvall—Torpschammar, så gaf också all utredning vid handen, att inköpet af den banan skulle blifva en briljant affär. Den skulle lemna minst 5 procent på 5 millioner, men den har gifvit mindre, och man har också der fått nöja sig med 2 procent. Det blef resultatet af hela den härligheten. Därefter kom ordningen till Hudiksvall—Ljusdalsbanan. Det var åtminstone en affär, som var säker, det påstod man, men resultatet blef detsamma. Köpet af Motala—Mjölby-banan skulle vara en lika härlig affär för staten. Utgifterna skulle minskas och brutto skulle ökas och nettobehållningen skulle ökas. Men hvad inträffade? Jo, raka motsatsen.

När man varit med om allt detta och vunnit en sådan erfarenhet, må det ursäktas mig, om jag icke tror fullt på de beräkningar, som här blifvit uppgjorda. Jag vill visst icke dermed hafva sagt, att beräkningarna äro uppgjorda med afsigt att narra någon, tvärtom, men jag tror icke jag säger för mycket, då jag anser det vara något sangviniskt att med den erfarenhet, vi hafva för ögonen, fortsätta med lika lysande förespeglingar. Slutet kommer nog alltid att blifva detsamma.

Jag vill icke upptaga tiden längre, utan förenar mig med dem, som yrkat bifall till utskottets förslag.

Äfven detta anförande åtföljdes af rop på proposition.

Herr Fränckel: Här hafva under debatten yttrats vissa påståenden, dem jag från min ståndpunkt omöjligen kan lemna obesvarade.

Det har blifvit sagdt, att, om man i stället för att tillämpa de rättigheter, koncessionen här medgifver, skulle tillämpa samtraffiksafval, man kunde vara öfvertygad, att Riksdagen skulle stå bakom Kongl. Maj:t, då det gälde att tillämpa derpå grundade åtgärder. Men jag

frågar, huru man skall kunna tro detta, då icke Riksdagen äfven och i första rummet vill stå bakom Kongl. Maj:t, när det gäller att tilllämpa koncessionsvilkoren, hvilka varit för de enskilda jernvägarne bekanta under de tio år, jernvägarne trafikerats. Jag frågar vidare, om det kan påstås att man trampar de enskilda intressena under fötterna, då man med fullkomligt öppet visir tillämpar ett aftal, som stipulerats i koncessionerna, och om man vill, att, såsom det yttrades från hallandsbänken, de enskilda jernvägarne skola få uppgöra hvilka öfverenskommelser som helst.

Det har jemväl blifvit sagdt, att staten skulle kunna öfvervaka de aftal, som af dessa konsortier ingås, genom de revisorer, som tillsätts af Kongl. Maj:t i de enskilda bolagen. Den erfarenhet, man har här af i såväl statsrevisionen som Riksdagen visar något annat. Det har sålunda förekommit, att revisorer i bolag, der staten haft ombud, blundat för fingerade aktieteckningar. Det har förekommit, att en jernvägsstyrelse, som affordrats yttranden, om de kunde godkänna de af komiténs uppgjorda siffrorna, oakadt staten haft ombud i denna styrelse, svarat, att de icke funnit sig befogade att afgifva sådant yttrande. Hvad man då kan hafva för garantier mot de åtgärder, bolagen från sin ståndpunkt vilja intaga, lemna jag derhän.

Här har vidare yttrats, att, då aktierna hufvudsakligen befinna sig i kommunernas händer, man icke kan antaga, att de skola blifva börs-papper och komma i enskild hand. Jo, det kan förutsättas, och det föreligger, såsom det berättats mig, ett exempel på ett sådant fall i dagarne, då en kommun vid Stockholm—Rimbo jernväg sålt aktier för 40,000 kronor till enskilda personer blott för en avance af 4 procent. Det finnes således icke någon säkerhet för att icke aktierna äfven här komma i enskild hand. Och jag är öfvertygad, att, när så skett, samma kommuner, som nu med ifver motsätta sig att få banorna öfverlemnade i statens hand, bittert få ångra sig, ty de fraktnedsättningar, på hvilka de hoppats, komma icke till stånd, så länge jernvägarne äro i de enskilda bolagens händer.

Det är äfvenledes här anfördt och det har af ingen bistridts, att inköpet af denna jernväg genom dess läge och den trafik, den har att emotse, betingas af ett viktigt statsändamål. Derfor har ärendet framställt, och därför att vi nu kunna vara vissa på ett ändamålet kan vinnas utan oppoffring för staten, böra banorna köpas. Det är nu första gången, de enskilda bolagen göra gällande sina anspråk och fordra, att Riksdagen skall ignorera koncessionsvilkoren. Om dessa anspråk nu få vinna afseende, då först börjar kriget. Herr vice talmannen har ansett, att det icke funnits grundade skäl att framlägga frågan för Riksdagen. Men denna synpunkt har jernvägsstyrelsen tillstyrkt förslaget, och ur denna synpunkt har köpet tillrädts Riksdagen af statsrådet. De skäl, vice talmannen anført häremot, äro visserligen känslökäl, men de böra här icke tala, äfven om de komma från ett håll, der man eljest gerna önskade följa dem. Här gäller verkliga statsintressen och därför måste jag yrka bifall till reservationen.

Herr vice talmannen: Jag hade icke ämnat att vidare begära

*Om inköp för
statensräkning
af den s. k.
vestkustbanan.*
(Forts.)

Om inköp förordet i denna fråga, men då den föregående talaren sagt, att de skäl statens räkning som framstälts egentligen äro känslolika, så vill jag uttala, att jag af den s. k. icke velat här framlägga några dylika. Jag har sökt uttala hvad som vestkustbanan. är min innerligaste öfvertygelse, och om än den föregående talaren (Forts.) icke kan dela denna öfvertygelse, hoppas jag, att han vill visa aktning för densamma. Jag har uttalat skälen för min åsigt och tror, att jag har rätt att fordra aktning för dem.

Den föregående talaren frågade: hvad finnes det för garanti i stadgandet om revision? samt anförde att det visat sig, att det funnits revisorer vid enskilda jernvägsbolag, som blundat för falsk aktieteckning. Ja, det är icke stadgandets fel, att det kan inträffa, att densamma någon gång missbrukas. Om någon anmärkning i sådant fall kan göras, så är det väl derom, att icke bättre revisorer blifvit utsedde. Jag tror, att, om man skarpare öfvervakade de enskilda bolagen, detta öfvervakande skulle leda till goda resultat.

Innan jag slutar, ber jag att ännu en gång få till kammaren uttala ett varningens ord. Det kan hända, att det icke blir många gånger, jag å statsutskottets vägnar får tillfälle att vidare yttra mig i dessa frågor. Jag vill därför uttala ännu en gång, att det här är fråga om en ny väg. Vill kammaren besluta att beträda denna väg, må kammaren då göra det med öppna ögon för beslutets räckvidd och för dess konsekvenser. Jag vill varna för ett sådant beslut för konsekvensernas skull.

Jag vidhåller mitt yrkande om bifall till utskottets hemställan.

Efter härmed slutad öfverläggning yttrade herr talmannen, att i afseende på förevarande punkt yrkats, dels att hvad utskottet hemställt skulle bifallas, dels ock, af herr *Bohnstedt*, att kammaren, med afslag å utskottets hemställan, måtte antaga det förslag, som innefattades i den af honom och friherre *Gripenstedt* vid denna punkt afgifna reservation.

Sedermera gjorde herr talmannen propositioner jemlikt dessa båda yrkanden och förklarade sig finna propositionen på bifall till utskottets hemställan vara med öfvervägande ja besvarad.

Flere ledamöter begärde votering, i anledning hvaraf uppsattes, justerades och anslogs en så lydande omröstningsproposition:

Den, som bifaller hvad statsutskottet hemställt i punkten I af sitt utlåtande n:o 60, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, afslår kammaren utskottets hemställan och antager det förslag, som innefattas i den af herr *Bohnstedts* och friherre *Gripenstedt* vid denna punkt afgifna reservation.

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

Ja — 52;
Nej — 65.

Punkten II.

Utskottets hemställan bifölls.

Föredrogs å nyo och företogs punktvis till afgörande bevillnings- *Om höjning af*
utskottets den 28 och 29 i denna månad bordlagda betänkande n:o 22, *brännvinstill-*
angående vilkoren för tillverkning af brännvin. *verknings-*
skatten.

1 punkten.

Herr Cavalli: På grund af kammarens under förmiddagen fattade beslut hemställer jag, att denna punkt måtte till utskottet återremitteras.

Herr Larsson, Liss Olof: Jag begärde ordet för att framställa samma yrkande som herr Cavalli och förenar mig således om det af honom gjorda yrkandet om återremiss.

Sedan öfverläggningen förklarats härmed slutad, yttrade herr talmannen, att beträffande föreliggande punkt endast yrkats, att deusamma skulle visas åter till utskottet.

Härefter gjordes propositioner, först på bifall till hvad utskottet i punkten hemställt samt vidare på punktens återförvisning; och förklarades den senare propositionen vara med ja besvarad.

2 punkten.

Herr Cavalli: Jag hemställer om återremiss till utskottet jemväl af denna punkt.

Efter härmed slutad öfverläggning yttrade herr talmannen, att derunder icke framstälts annat yrkande, än att den nu föredragna punkten skulle visas åter till utskottet.

Sedermera gjordes propositioner, först på bifall till utskottets i punkten gjorda hemställan samt vidare på godkännande af nyssnämnda yrkande; och förklarades den sista propositionen vara med ja besvarad.

Anmäldes och bordlades bevillningsutskottets memorial n:o 25, i anledning af kamrarnes skiljaktiga beslut i vissa delar af utskottets betänkande n:o 17, angående stämpelafgiften.

Justerades två protokollsutdrag för denna dag.

På framställning af herr talmanen beslöts, att de ärenden, som denna dag bordlagts första gången, skulle uppföras främst bland utskottsbetänkandena på föredragningslistan till nästa sammanträde.

Kammaren åtskildes kl. 10,54 e. m.

In fidem

A. von Krusenstjerna.