

# RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1900. Första Kammaren. N:o 33.

Lördagen den 28 april, e. m.

Kammaren sammanträdde kl. 7 e. m.

Vid förnyad föredragning af statsutskottets den 25 och 27 i denna månad bordlagda utlåtanden:

n:o 56, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående försäljning af två under förra landshöfdingebostället 2 mantal Marieholm n:is 1 och 2 i Skaraborgs län lydande lägenheter;

n:o 57, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående försäljning af vissa till kronoparken Alträsk i Norrbottens län hörande jordområden; och

n:o 58, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående upplåtelse åt staden Kristianstad af ett till kronoparken Gamla Espet i Kristianstads län hörande område,

biföll kammaren hvad utskottet i dessa utlåtanden hemställt.

Föredrogs å nyo statsutskottets den 25 och 27 innevarande månad bordlagda utlåtande n:o 59, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående låneunderstöd för anläggning af jernväg från Borås till Alfvesta.

*Ifrågasatt  
låneunderstöd  
för anläggning  
af jernväg  
från Borås  
till Alfvesta.*

Grefve Posse: Då jag låtit anteckna mig såsom reservant gent emot utskottets hemställan i denna fråga, anhåller jag att få angifva några skäl därför.

Behovvet af en jernväg genom de orter, genom hvilka den nu ifrågavarande banan skall framgå, har under 2, ja, 3 årtionden varit i hög grad kånbart; men först i slutet af 1890-talet, och sedan Göteborg—Borås jernväg kommit till stånd, tycktes någon utsigt yppa sig att få detta behof tillfredsstäldt. Få jernvägsföretag torde hafva så mycket berättigadt för sig som just denna jernväg, hvilken »icke blott genomlöper en ort, som i fråga om industri och hemslöjd redan står ganska högt, och som genom sina naturliga tillgångar på vattenkraft, skog med mera i sig innebär möjligheten till en betydande ytterligare utveckling, utan äfven

*Ifrågasatt  
läneunderstöd  
för anläggning  
af jernväg  
från Borås  
till Alfvesta.*

(Forts.)

derjemte kommer att bilda en ny transitoled mellan rikets ost- och västkust, med anslutning till en mängd banor med redan upp- arbetad trafik.» Det vitsordas ock af herr statsrådet och chefen för civildepartementet, då han i Kongl. Maj:ts proposition förklarar, »att genom denna bana icke allenast ett af hufvudändamålen med jernvägsförbindelse uti ifrågavarande trakter eller åvägbringandet af direkt samfärdsel tvärs öfver riket mellan vestra och östra kusterna och mellan jernvägssystemen vid dessa kuster skulle vinnas, utan äfven en jernförelsevis kort, billig och i tekniskt hänseende fördelaktig trafikförbindelse med stort trafikområde och berörande ortens viktigaste industri- och handelscentrum, Borås, skulle åvägbringas. Att det såväl för den allmänna samfärdseln som för den vidsträckt ort, som af denna jernväg beröres, är af betydande vikt, att denna förbindelseled bringas till utförande, synes mig icke kunna bestridas.» Här af och icke minst af den strategiska betydelse, jernvägen får genom att förena Östersjön med vesterhafvet, det viktiga Göteborg och Karlskrona, flottans station, framgår, tyckes mig, med all önskvärd tydlighet detta företags stora vikt och betydelse. Förtroendet till företaget framgår också af den jernförelsevis betydliga aktieteckningen dels inom de, trots deras stora resurser, dock penningfattiga landtkommuner, jernvägen genomlöper, dels af andra jernvägar samt af städer, hvilka icke direkt beröras af dessamma. Äfven inköpet för 1 million kronor af Kinds härads jernväg, hvilket nödvändiggjorts af vissa vilkor i koncessionen, visar en stark tillit till företaget, hvilket, efter allt att döma, måste blifva godt samt vinstgifvande, och för hvilket af sakkunnige stälts ett synnerligen gynnsamt horoskop.

Nu frågas det kanske för något håll: hvadan kommer det sig då, att aktieteckningen ej uppgår till fullt hälften af anläggningens kostnaden, och hvarför begär bolaget med sina goda utsigter bistånd hos staten? Jo, då koncessionen söktes och aktieteckningen egde rum, antogs på fullt giltiga och af vederbörande pröfvade och godkända skäl, att kostnaden för jernvägens byggande endast skulle uppgå till 7,571,000 kronor, som skulle bestridas till minst hälften af aktiebeloppet och till andra hälften genom upptagande af lån. Genom åtskilliga förbättringar, hvarigenom detta jernvägsföretag skulle blifva i allo förstklassigt, genom ökade kostnader för terrasseringsarbeten, öfverbyggnad och rullande materiel i större mängd och af bättre beskaffenhet har kostnaden för sträckan Borås—Alfvesta stigit till 9,790,000 kronor, men styrelsen är befogad till och ärnar utsläppa ytterligare aktier till belopp af 230,450 kronor, hvarå de sista dagarne 50,000 kronor tecknats. Dessutom vill jag framhålla, hvilket äfven synes i utlåtandet, att styrelsen förbundit sig att på ett eller annat sätt skaffa återstoden, så att den summa, som genom aktieteckning eller styrelsens försorg åstadkommes, kommer att uppgå till halfva anläggningens kostnaden. Den summa åter, hvilken skulle uppbringas genom lån, ansågs på grund af penningmarknadens dåvarande ställning

lätteligen kunna anskaffas, en åsigt, som, beträffande nya jernvägsföretag, äfven delades af 1896 års Riksdag, hvilken, då fråga var att höja lånefonden åt enskilda jernvägar från 5 till 10 millioner kronor, endast höjde fonden till 7,500,000 kronor, under förklaring, att det då ansågs »vara icke oväsentligt lättare att på enskild väg anskaffa anläggningskapital än under den då sistförflutna tiden». Om de i bolaget intresserade vid den tidpunkten och något senare delade den af svenska folkets representanter hysta uppfattningen, kunna de ju ej, såsom från visst håll skett, beskylldas för att ha handlat lättsinnigt och oförsigtigt, då de med synnerligen goda utsigter att erhålla ett förmånligt lån såväl började byggandet af sjelfva banan som ock kontrakterade om materiel, hvilket ju måste ske i god tid, i fall banan skulle kunna, såsom stipuleradt är, blifva färdig 1902. Men tiderna hafva förändrats. Den åsigt, Riksdagen 1896 uttalade, gäller ej nu, och genom särskildt tillstötande omständigheter har också utsigten att från enskildt håll erhålla lån till jernvägens byggande blifvit mindre, för så vidt det ej skall ske på synnerligen tyngande och ofördelaktiga villkor.

Hvad är väl då naturligare, än att styrelsen, då det gäller ett erkänt, allmänt gagneligt företag, vänder sig till staten, som dervid ej löper någon risk, med vördsam anhållan om bistånd i form af lån. Nå väl, man tillrådes att gå in till Kongl. Maj:t och anhålla om understöd af den fond, som är afsedd att lemna hjälp åt enskilda jernvägar. Men af denna fond, 7½ millioner kronor, äro redan 5,030,000 använda, och ansökningar om understöd till vida högre belopp, än som för ändamålet äro tillgängliga, äro, såsom känt är, beroende på Kongl. Maj:ts pröfning. Dessutom, oaktadt alla påståenden, som man ofta får höra, att understöd till enskilda jernvägar icke böra i särskilda fall dragas under Riksdagens pröfning och att den principen bör fastslås, synes dock, som om Riksdagen, då det gäller större jernvägsföretag, sådana som detta, och som af Kongl. Maj:t vitsordats sasom förtjenta af understöd, ej alltid kunnat eller velat häfda denna princip. Ett utlåtande af statsutskottet från, om jag minnes rätt, år 1891 tyckes gifva detta vid handen. Dessutom skall jag anhålla att, för att visa huru föga konsekvent Riksdagen hållit på denna princip, få anföra några exempel.

År 1884, då det gälde ett särskildt lån till »Mellersta Hallands jernväg», hette det, »att Riksdagens år 1881 fattade beslut att till understödande af enskilda jernvägar under åren 1882—1886 anslå 5 millioner kronor torde så mycket mindre utgöra något hinder att bevilja det begärda beloppet, som detta beslut naturligtvis ej kan utöfva inverkan på detta års riksdagsbeslut».

Att Riksdagen äfven vid flera andra tillfällen ej tvekat att, förutom de för 5 års tid i sänder beviljade anslagen till understöd åt enskilda jernvägsföretag, försträcka lån till jernvägars byggande, visa de, som gifvits till »Skåne—Hallands» »Göteborg—Varbergs» och »Hernösand—Sollefteå» jernvägar samt, och det så

*Ifrågasatt  
låneunderstöd  
för anläggning  
af jernväg  
från Borås  
till Alfvesta.*

(Forts.)

*Ifrågasatt  
låneunderstöd  
för anläggning  
af jernväg  
från Borås  
till Alfvesta.*

(Forts.)

sent som år 1897, eller året efter det lånefonden fastställdes för sista 5-års-perioden, till »Uddevalle—Venersborg—Herrljungabanen», och må det tillåtas mig upprepa hvad som på sin tid af utskottet anförts till stöd för beviljandet af det första af dessa lån: »de väckta motionerna gå endast derpå ut, att staten med hänsyn till de fördelar, det allmänna af jernvägsanläggningen hemtar, må genom lån befria bolaget från tvanget att anskaffa de felande medlen på vilkor, genom hvilka delegarnes medelst det betydliga aktiekapitalets tillskjutande redan gjorda uppoffringar komma att ytterligare ökas. Denna framställning synes utskottet särdeles billig» — — — »Staten har tillförene till och med utan återbetalningsskyldighet understödt jernvägar, hvilkas läge gjort dem för det allmänna af särdeles vigt, såsom då Dalslands jernvägsaktiebolag och Vexjö—Karlskrona jernvägsaktiebolag erhållit anslag, det förra bolaget till ett belopp af 1 million kronor, det senare till ett belopp af 1,100,000 kronor, liksom ock för fullbordandet af jernvägen Nässjö—Oskarshamn lemnats ett anslag å 1 million kronor utan återbetalningsskyldighet. Exempel saknas ej heller på, att staten lemnat jernvägsbolag ytterligare lån utöver redan beviljad, såsom då år 1878 staten öfvertog Bergslagens jernvägsaktiebolags obligationer till belopp af 6,753,000 kronor.»

Angående lanet till Hernösand—Sollefteå jernväg framhölls af utskottet: »att från statens sida icke är fråga om någon särskild uppoffring, utan att staten endast kommer att uppträda såsom kreditförmedlare för att sätta särskilda orter i tillfälle att fylla sitt lånebehof till minst betungande annuitetsbelopp» — — — »att i allt fall de särskilda orterna måste för erhållande af statens låneunderstöd göra betydande egna uppoffringar torde få anses såsom de bästa vitsord om den mening, som i dessa orter utbildat sig om jernvägens gagn, ja, oumbärlighet».

Så löd det angående denna jernväg, och dock är att märka, att, oaktadt den skulle gå genom synnerligen rika bygder, hade aktiekapitalet ej kunnat upbringas ens tillnärmelsevis till halfva beräknade anläggningsskostnaden.

Männe icke de nu upplästa citaten af statsutskottets yttranden vid olika tillfällen skulle kunna få anses tillämpliga äfven uti ifrågavarande fall? Jo, helt visst, efter mitt förmenande.

Vid skärskådandet af statsutskottets nu föreliggande betänkande, så synes det, som om utskottet hölle för lämpligast, att utförandet af jernvägen i fråga framsköttes. Men hvilken förlust det skulle innebära för bolaget torde i så fall utskottet näppeligen gjort klart för sig, ty i ett företag, som drifvits med sådan kraft, att en stor del af jernvägssträckan redan är färdigtterraserad, och för hvilket den dag som i dag är antingen kontant utgifvits eller kontrakt uppgjorts för belopp af tillsammans 6,560,000 kronor, skulle, fränsedt alla andra olägenheter, ränteförlusten blifva allt för stor för att icke verka menligt på bolagets hela ekonomi.

Beträffande åter de uttalade farhågorna, och som jag i allmänhet sjelf hyser, att ett forceradt jernvägsbyggande skulle draga

arbetare från jordbruket, så tror jag, att det icke här förtjenar något nämnvärdt afseende, enär den entreprenör, som åtagit sig arbetet, sysselsätter en stam på 800 à 1,000 arbetare, hvilka under en lång följd af år icke sysselsatt sig med jordbruk och som sålunda icke tagas från denna näring.

Jag har hört yttras, att denna jernväg skulle vara en »förstucken stambana». Ja, hvad som egentligen dermed menas, har jag svårt att fatta. Anses jernvägen vara af den vigt och betydelse, att den kan och bör likställas med en stambana, så är det ju ett vitsord så godt, som företaget gerna kan få. Menas åter, att jernvägen bygges på spekulation, att staten skall inköpa densamma, så bestrides detta på det bestämdaste.

Deremot och af lätt förklarliga skäl håller jag, och många med mig, före, att staten i en ej allt för aflägsen framtid kommer att inköpa Karlskrona—Vexjö och Vexjö—Alfvesta jernvägar, och högst sannolikt torde då vara, att staten begagnar sig af de vid koncessionerna betingade villkoren att tillösa sig de banor. af hvilka den nu ifrågavarande är en, som utgöra fortsättning af nyss nämnda jernvägar ända fram till Göteborg.

Då detta är min nästan till visshet gränsande tro, anser jag det vara min skyldighet såsom riksdagsman att tillse, det denna inlösen ej blifver för staten onödigtvis stor, ty med hvarje procentens förhöjning i räntan på det lån, som nu afses, höjes kostnaden för Borås—Alfvesta jernväg med nära 50,000 kronor om året, och helt visst kommer lånet, om det från enskildt håll skall anskaffas, att draga minst  $1\frac{1}{4}$  procent högre ränta, än om det utan risk, men väl med en liten smula vinst, försträcker af staten.

För det förevarande allmännyttiga företaget blir det ju alltså under alla förhållanden en fördel, om det, utan någon uppoffring af staten, kan få bistånd af denna, och för staten åter kommer detta bistånd, om jernvägen en gång inlöses, att inbespara högst betydliga summor.

Då det tillkommer Riksdagen att ej allenast se saker och förhållanden sådana de för tillfället te sig, utan, om möjligt, äfven huru de kunna komma att framdeles gestalta sig, och då jag, som sagdt, håller före, att denna jernväg en gång kommer att öfvertagas af staten, anser jag det vara klokt, om det begärda lånet beviljades.

På grund af hvad jag nu haft äran anföra yrkar jag afslag på statsutskottets hemställan och bifall till Kongl. Maj:ts proposition.

Herr Wijk: I likhet med den föregående talaren hyser jag en mot utskottets alldeles skiljaktig åsigt i den föreliggande frågan.

Som herrarne torde påminna sig, väcktes 1896 inom Andra Kammaren en motion att öka denna jernvägsfond från 5 till 10 millioner. Statsutskottet tillstyrkte motionen i så måtto, att den ökades från 5 till  $7\frac{1}{2}$  millioner att årligen utgå med  $1\frac{1}{2}$  million

*Ifrågasatt  
låneunderstöd  
för anläggning  
af jernväg  
från Borås  
till Alfvesta.*

(Forts.)

*Ifrågasatt  
låneunderstöd  
för anläggning  
af jernväg  
från Borås  
till Alfvesta.*

(Forts.)

under 5 år. Skälen, hvarför motionen icke bifölls i sin helhet, voro egentligen tvenne: det första var fruktan, att man skulle draga för mycket arbetsfolk från vår modernäring, och det andra, att penningmarknaden vid den tiden flödade så rikligt, att de enskilda jernvägarna med lätthet skaffade sig lån på enskilda händer. Intet af dessa skäl kan nu användas gent emot den kongl. propositionen, ty vare sig Riksdagen beviljar lånet eller icke, så kommer denna bana att byggas i hvarje fall. Det blir således ingen besparing, utan min uppfattning är, att derigenom ännu mer arbetskraft kommer att dragas till jernvägen, om den kongl. propositionen icke bifalles, hvilket jag skall taga mig friheten att sedermera påvisa. Nu har utskottet den uppfattningen, att man icke under några förhållanden skall gå ifrån eller skjuta öfver den s. k. jernvägsfonden, och ställer man sig orubbligen på den ståndpunkten, då hyllar man också den åsigten, att Riksdagen icke skall utlemna några lån till andra än lokala eller mindre betydande banor; till en jernväg af större betydelse, såsom den ifrågavarande, hvilken omfattar tre lån, till den säger utskottet nej. Det är ju uppenbart, att ingen regering skall våga sig på att af dessa 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> millioner anslå 5 millioner till en enda bana, ännu mindre, om det gälde en 15 millioners bana, anslå hela jernväglånefonden till densamma. Man ställer sig således på en orubblig grund, der Riksdagen förut aldrig stått; ty, såsom den föregående talaren påvisade, till Hernösand—Sollefteå-banan anvisades utöfver jernvägsfonden 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> millioner, till Mellersta Hallands jernväg 2,300,000 och allra senast, eller 1897, 600,000 kronor till Herrljunga-banan.

Om man nu ser på utskottets motivering, så anföras på tvenne ställen skäl för afslag, som enligt mitt förmenande äro starka skäl för bifall: »ett sådant öfverskridande af det belopp, till hvilket Riksdagen en gång pröfvat lämpligt att för 5-års-perioden begränsa låneunderstöden till enskilda jernvägsanläggningar, synes dock utskottet särskildt under närvarande förhållanden icke vara att tillråda».

Ja, mina herrar, skall det någonsin tillrådas, så vore det väl just under närvarande förhållanden, då penningmarknaden är så tryckt och man måste tänka sig, att räntan än ytterligare kan komma att höjas. Hvad kommer då att inträffa? Jo, bolaget, som naturligtvis måste fullborda sin bana, är hänvisadt till att upptaga detta 5 millioners lån på den inhemska marknaden, ty i utlandet låter det sig icke göra.

Utskottets andra skäl återfinnes på sid. 19: »det bör dock icke förbises, att staten genom att tillhandahålla ifrågavarande jernvägsbolag medel för anläggningens utförande skulle befordra ett mera forceradt arbete å densamma, än som eljest måhända kunde komma i fråga».

Nu är det ju alldeles uppenbart, att om detta bolag får lån af staten, så slipper det att betala några räntor under anläggningstiden och ända intill ett år efter jernvägens fullbordande.

Något forceradt arbete behöfver under sådana förhållanden icke förekomma. Helt annorlunda ställer det sig, om bolaget har att årligen utgöra dryga annuiteter, då måste jernvägsbyggandet forceras för att få banan färdig så fort som möjligt och derigenom medel till dessas erläggande.

Jag vill till slut påpeka det yttrande af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, hvilket står att läsa å sid. 8 i utlåtandet, och der styrelsen anser sig »med visshet kunna antaga, att banan redan under sina första år skulle lemna tillräcklig afkastning för att dermed betäcka annuiteten å ett statslån af den storlek, som af styrelsen föresloges, samt att den efter hand jemväl skulle för sina intresser blifva en god och lönande affär». Detta vitsord kommer dock från en auktoritet, hvars utlåtande regeringen som vanligt i dylika fall ansett sig böra inhemta.

På nu anförda skäl får jag yrka bifall till Kongl. Majts proposition.

Herr Nyström, Thomas: Riksdagen har förut anslagit ett lånebelopp af en million kronor åt enskilda jernvägar för deras byggande, men under den nu pågående femårsperioden har detta anslag ökats till 1 1/2 million pr år. Man vet, att af fondens belopp, 7 1/2 millioner, är största delen redan af Kongl. Majt disponerad, och för återstående belopp ligga ansökningar inne. Nu ifrågasättes, att i rundt tal 5 millioner skulle ytterligare utgå som understöd åt denna jernväg, d. v. s. att i medeltal skulle komma 2 1/2 gånger så stort belopp i understöd åt enskilda jernvägar, men då man besinnar, att den jernväg, hvilken nu sätter i fråga detta stora låneunderstöd, åtnjuter förut understöd af städerna Göteborg och Borås samt tvenne landsting, så tror jag, att man derigenom skulle öppna porten för ett ganska betänkligt företag, ty man gäfvade derigenom ett prejudikat för nästan hvilket jernvägsbolag som helst, hvilket vill anlägga en jernväg, att få i visst begränsadt mått af anläggningskostnaden åtnjuta understöd af Riksdagen. Jag tror således, i likhet med fullmäktige i riksgäldskontoret, att det är ett högst betänkligt steg, vi nu stå beredda att taga. Fullmäktige säga nemligen: »den växande omfattning, i hvilken efter denna tid verksamheten för anläggning af jernvägar i skilda delar af landet fortgått, och som föranledt, jemte andra ekonomiska olägenheter, en känbar brist på arbetskrafter för jordbrukets och näringarnas behof, syntes vara egnad att öka betänkligheterna mot ett kraftigare understödjande från statens sida af den enskilda företagsamheten på detta område».

Om man nu tager i betraktande jernvägarnas utveckling i vårt land, så har denna gått synnerligen fort. Jag har gjort en beräkning i detta afseende och efter jämförelse mellan Sverige och de stora industriländerna England, Belgien och Tyska riket funnit, att uti vårt land kommer på 1,000 invånare fullt 2 kilometer jernväg, uti England deremot kommer på samma folkmängd blott 0,86 kilometer, i Belgien 0,67 och i Tyskland 0,96, d. v. s. att vi

*Ifrågasatt  
låneunderstöd  
för anläggning  
af jernväg  
från Borås  
till Alfresta.*

(Forts.)

*Ifrågasatt  
låneunderstöd  
för anläggning  
af jernväg  
från Borås  
till Alfvesta.* i vårt land hafva jernvägar, hvilka, jemförda med befolknings-  
antalet, uppgå till mer än dubbla antalet kilometer. Jag tror  
sålunda, att vi i Sverige böra undvika ett så forceradt jernvägs-  
byggande, att det verkar till rubbning i jemvigten af hela landets  
ekonomi. Ty det är ju gifvet och det är allmänt känt, att det

(Forts.)

numera ställer sig ganska svårt att få arbetare till jordbruket  
och dess binärningar samt till vissa industrigrenar. Om man nu  
forcerar jernvägsbyggandet än ytterligare, så jagar man derigenom  
upp arbetsprisen i ganska betydlig grad, och när dessa pris en  
gång stigit, blir det alltid svårt att få dem att återgå, och man  
må ihågkomma, att för vårt lands industri och näringar spelar  
produktionskostnaden en ofantlig rol; för industrien har man att  
räkna med tvenne vigtiga faktorer, bränslet och transportkostnaden.  
Hvad det förra beträffar, så veta vi, att vår industri för att  
kunna konkurrera med utlandet måste betala vida mera för sitt  
bränsle än utlandets, och hvad transportkostnaden angår, så har  
jag här i min hand en liten broschyr, nyligen utgifven af herr  
professor Charlier i Lund, der en jemförelse göres mellan svenska  
och preussiska statsbanornas förhållanden i detta afseende. För-  
fattaren kommer till det resultat, att för transporterande af en  
ton en kilometers banlängd går kostnaden i Preussen till 1,7 pf.,  
medan motsvarande kostnad på de svenska statsbanorna belöper  
sig till 2,35 öre, hvilket visar, att transportkostnaden här är om-  
kring 50 % dyrare än samma transport på de tyska jernvägarna.  
Hvad spelar icke detta för en stor rol för vår industri och afsätt-  
ning af dess produkter. Jag tror därför, att fullmäktige i riks-  
gäldskontoret mycket välbetänkt låtit tanken sträcka sig längre  
fram än blicken, och det är i sanning högst angeläget för vårt  
land att icke drifva upp arbetskostnaden vid en tid, då den borde  
redan hafva nått sitt maximum.

På grund af hvad jag nu haft äran anföra vågar jag yrka  
bifall till utskottets hemställan.

Herr von Strokirch: Till att börja med ber jag att få till-  
kännagifva, att jag hvarken såsom bolagsman eller eljest har något  
enskildt intresse att bevaka i denna jernvägsfråga.

Utskottet har afstyrkt framställningen om lån hufvudsak-  
ligast på den grund, att det icke vill öfverskrida de 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> millioner,  
som äro beviljade för innevarande 5-års-period, och framhåller det  
vådliga uti att under närvarande förhållanden understödja enskilda  
jernvägar med lån utöfver detta belopp.

Herr Wijk har så utförligt utvecklat alla de skäl, hvilka uti  
pekuniärt och finansielt afseende tala för bifall till Kongl. Maj:ts  
proposition, så att jag i detta fall icke har något vidare att an-  
föra. Jag vill blott tillägga, att då utskottet framhåller vådan  
af att taga för mycken arbetskraft ifrån arbetsmarknaden, håller  
ett sådant påstående väl knappast streck i fråga om denna jernväg,  
hvars normala arbetsstyrka redan är omkring 1,200 man, hvilken siffra  
icke behöfver ökas intill år 1902, då jernvägen skall vara färdigbyggd.



Denna arbetsstyrka har kommit från andra jernvägar och till denna, och påståendet spelar alltså härvidlag ingen roll. Dessutom, om det sökta lånet nu beviljades, skulle af nyssnämnda skäl arbetet icke behöfva forceras mera än som vederbör, hvilket också framgick af herr Wijks anförande.

Då jag i detta hänseende kommit till den åsigt, att bolagets anhållan bör utaf Riksdagen beviljas, så yrkar jag afslag å betänkandet. På sätt också förut antydts, är det ingen nyhet, hvarom här är fråga, ty att Riksdagen går utöfver den fastställda lånefonden, deruppa hafva vi mångfaldiga exempel från de sista tre decennierna, och om man summerar i hop alla de millioner, hvilka sålunda utgått extra, så understiger siffran säkerligen icke 20 millioner. Jag har icke varit i tillfälle att verkställa denna summering, men en gång utlemnades 6 millioner, en annan gång 2,300,000, åter en annan gång 2,068,000 o. s. v.

Jag upprepar min anhållan om bifall till Kongl. Maj:ts proposition samt afslag å utskottets hemställan.

Friherre Lagerbring: Jag kan ganska väl förstå, att kamaren icke kommer att bifalla Kongl. Maj:ts förevarande proposition. Deremot har jag mycket svårt att förstå, att det kan finnas några egentliga skäl för ett sådant förfaringsätt. De skäl, som utskottet i sitt betänkande framfört, äro verkligen temligen magra, och de hafva också redan blifvit gendrifna af mera än entalare.

Jag är visserligen för min del icke af den åsigten, att staten bör understödja ett enskildt jernvägsbolag endast därför, att bolaget anhållit om statsunderstöd, utan företaget, som är i fråga, bör naturligtvis antingen direkt beröra statens intressen eller också vara af stor och allmännyttig betydelse. Det torde man väl ändock kunna säga vara fallet med detta företag. Jag vill nu icke upprepa de skäl, som synas mig tala därför, ty de äro redan framhållna uti handlingarna samt hafva äfven blifvit omnämnda af flere talare före mig. Men då så är förhållandet, behöfver man ju icke befara det prejudikat, som en talare här anförde, och frukta, att man skulle bli nödsakad att lemna understöd till hvilken liten lokalbana som helst, därför att man nu lemnat understöd till ett sådant företag som detta.

Den ärade talaren på blekingebänken argumenterade mycket kraftigt emot jernvägsbyggandet. Jag skall då be att få fästa hans uppmärksamhet på, att det icke alls är den frågan, som här föreligger, utan här är det fråga om att bevilja ett statslån till Borås—Alfvesta jernväg, hvilken jernväg kommer att byggas i alla händelser, äfven om detta lån icke beviljas. Bolaget är redan mycket djupt engageradt. Af de uppgifter, som jag erhållit från bolaget, framgår, att af aktiekapitalet, som utgjorde 4,700,000 kronor, skulle redan innan årets slut 4,200,000 kronor vara förbrukade. Aftal om leveranser, såväl inländska som utländska, samt entreprenadaftal äro redan nu träffade för en summa af 6,560,000 kronor, hvilket belopp således vida öfverstiger aktie-

*Ifrågasatt  
låneunderstöd  
för anläggning  
af jernväg  
från Borås  
till Alfvesta*

(Forts.)

*Ifrågasatt  
låneunderstöd  
för anläggning  
af jernväg  
från Borås  
till Alfvesta.*

(Forts.)

kapitalet. Ett lån måste alltså upptagas, och bolaget får söka att erhålla detta på annat håll, om staten nu vägrar att lemna sitt understöd.

Jag skall äfven be att litet närmare få granska några af de i utskottsbetänkandet förekommande särskilda yttrandena. En del af dessa hafva redan förut blifvit bemötta af föregående talare. Till fullo instämmer jag uti hvad den ärade representanten på skaraborgsbanken anmärkte gent emot utskottets förklaring, att ett sådant understöd »särskildt under nuvarande förhållanden» icke vore att tillråda. Det är ju gifvet, att, när Riksdagen år 1896 beslöt en så liten afsättning till jernvägs-länefonden, detta berodde på den då rådande låga räntefoten och den rikliga penningtillgången, och ingen kunde väl då ana, att vi 1½ år senare skulle få den första ränteförhöjningen, hvilken derefter vid flera tillfällen har upprepats.

Utskottet säger vidare, att jernvägsbyggandet sedan den tiden »bedrifvits i en växande omfattning, som stundom torde hafva sträckt sig längre, än försigtigheten bort medgifva». Detta är ett påstående, som utskottet, enligt hvad mig vill synas, borde haft skyldighet att bevisa. I alla händelser är det icke tillämpligt på Borås—Alfvesta jernväg. Två koncessionsansökningar, med hvarandra konkurrerande, voro samtidigt inlemnade, och hade bolaget icke fullföljt sin ansökan, skulle hela företaget blifvit omöjliggjordt, i hvilket fall bolaget, enligt min mening, skulle handlat i hög grad oförsvarligt. Påpasslighet, vaksamhet och företagsamhet äro väl också egenskaper, som det ärevärdiga statsutskottet borde anse sig ha anledning att uppmuntra.

Det heter också i utskottsbetänkandet, att den forcerade byggnadsverksamheten för landets ekonomi i dess helhet medfört mycket stora olägenheter. Ja, vid en föregående jernvägsdebatt här i kammaren har det med mycken talang och skärpa blifvit framhållet just af en ärad ledamot af statsutskottet, representanten för Jemtland, hurusom det vore alldeles origtigt att skylla dessa olägenheter på jernvägsbyggandet. Han visade då med klara siffror, att det är den ofantliga utvecklingen af industrien, som i så hög grad dragit till denna arbetskrafter och kapital och derigenom förorsakat den stora penningknappheten i den allmänna rörelsen. I någon mån har nog också jernvägsbyggandet bidragit härtill, men visst icke i första rummet. Jag hade verkligen på den grund tänkt, att vi här skulle hafva funnit denne ärade representant bland reservanterna, men så är dock icke händelsen.

Utskottet talar derefter om att staten, genom att bevilja detta understöd, skulle »befordra ett mera forceradt arbete» å jernvägen. Det har redan förut blifvit framhållet, att detta icke skulle blifva förhållandet, emedan arbetet i alla händelser måste fortgå efter den en gång utstakade planen.

Slutligen förklarar utskottet äfven, att man bör söka »framskjuta utförandet af redan beslutade jernvägsanläggningar — — vid den knappa tillgång på arbetskrafter, som nu råder». Ja, detta är en

fras, som man nu länge hört upprepas och hvilken onekligen hitills haft en betydande valör. Men frågan är, om denna fras icke snart uteslutande blir en fras, ty efter samstämmade uppgifter från många håll ser det ut, som om industriens förmåga att suga till sig arbetskrafter nu har nått kulmen. Det kan därför hända, att ganska stora skaror af arbetare snart blifva lediga af det naturliga skäl, att företagsamheten på många områden nu ligger helt och hållet nere, på grund af den strama ställningen på penningmarknaden. Särskildt ligger byggnadsverksamheten i de större städerna nära nog alldeles nere. Det kan därför lätt vara möjligt, att, innan lånet lemnas ut, icke arbetarebrist, utan arbetsbrist är rådande. Jag tror därför, att man icke bör använda denna fras vid alla möjliga tillfällen och anse, att den eger valör huru länge som helst, ty på detta område äro konjunkturerna mycket vexlande, och det ena året är icke det andra likt.

En liten ljusglimt och förhoppning finner jag uti utskottets sista rader, da utskottet säger, »att Riksdagen redan nästa år torde hafva att pröfva, till hvad belopp medel för instundande period böra anslås till låneunderstöd för enskilda jernvägsanläggningar». Ja, detta kan ju vara ganska lofvande, men det är dock ungefär detsamma som om man ropar till en drunknande, som ber om hjälp: »om ni håller eder uppe till i morgon, skall jag hjälpa eder, ty nu har jag icke tid». Det är nemligen alldeles gifvet, att bolaget redan innan nästa år måste skaffa sig tillgångar efter hvad behöfvat kräver.

Till sist ber jag att få framhålla, att staten i allmänhet, då den beviljar understöd åt företaget, får vidkännas penninguppföringar. Så t. ex. bidrager staten till väganläggningar med  $\frac{2}{3}$ , till hamnbyggnader med  $\frac{7}{10}$  af anläggningskostnaderna o. s. v. I detta fall återigen begär man icke någon uppföring af staten, utan man begär endast, att staten skall, så att säga, låna bolaget sin kredit. Man kan ju till och med säga, att staten skulle göra någon liten vinst på detta lån. Det vore således underligt, synes det mig, om man endast af s. k. principiella skäl skulle sätta sig emot att stödja ett så viktigt jernvägsföretag, som detta ju i alla fall är, ehuru man kan lemna sitt understöd utan den ringaste uppföring.

Jag anhåller, herr grefve och talman, att få yrka bifall till Kongl. Maj:ts proposition; hvilket är detsamma som ett bifall till reservationen.

Herr Tamm, Hugo: Det är en väl känd erfarenhet, att det menckliga minnet i allmänhet är mycket kort. Under dåliga tider tror man aldrig, att den dåliga tiden skall ändras och att det skall komma en bättre tid, och när tiderna deremot äro hvad man kallar ekonomiskt goda, tror man aldrig, att den goda tiden skall taga slut och ställer därför ofta på den grunden sina affärer och sin framatrusande verksamhet. Äfven afseende å denna fond synes det nu vara glömdt, under hvilka förhållanden den kom till, hvarför jag skall be att derom få påminna herrarne.

*Ifrågasatt  
låneunderstöd  
för anläggning  
af jernväg  
från Borås  
till Alfvesta.  
(Forts.)*

*Ifrågasatt  
låneunderstöd  
för anläggning  
af jernväg  
från Borås  
till Alfvesta.*

(Forts.)

Denna fond kom ursprungligen till på den grund, att erfarenheten hade visat, att dessa inom Riksdagen ständigt återkommande jernvägsfrågor åstadkommo en sådan förryckning och sådana förhållanden, som inverkade på alla möjliga frågor, att Riksdagen för att frigöra sig från den fara, som låg deruti, beslöt sig för att för fem år i sänder bestämma det belopp, som skulle af Kongl. Maj:t få disponeras såsom låneunderstöd at enskilda jernvägsanläggningar. Jag tror icke heller, att det för denna kammare bör hafva alldeles fallit ur minnet, huruledes jernvägsfrågor kunnat uppröra sinnena inom Riksdagen. Vi hafva färska exempel derpå från vår egen tid. Det var alltså på grund häraf, som denna fond och dessa regler för fonden bestämdes.

Deremot har Riksdagen ingalunda, såsom den andre talaren nämnde, någonsin fastslagit, att denna fond skulle utgöra ett visst, bestämdt belopp, utan i det fallet har Riksdagen vid bestämmandet af fondens belopp för hvarje femårsperiod framför allt sökt att ernå det resultat, att Riksdagen under de fem åren skulle lemnas i fred för dessa återkommande jernvägsagitationer, och beloppet har bestämts till 10,000,000, till 5,000,000 och till 7,500,000 kronor, olika för olika perioder. Intet hinder förefinnes således för att man, derest förhållandena sådant bjuda, för nästa period bestämmer fonden till ett högre belopp än för närvarande. Herr Wijks argument hålla därför icke streck. Derutaf, att fonden nu är bestämd till 7,500,000 kronor, följer icke, att den icke för en kommande period skulle kunna bestämmas till ett högre belopp, så att derur kunde utgå lån till en jernväg, som behöfde låna 5,000,000 kronor.

Jag vill nu genast bemöta en anmärkning, som här blifvit framställd, en anmärkning, hvilken för öfrigt gjordes äfven inom utskottet och som jag hört framställas af många, nemligen att Riksdagen icke konsekvent hållit sig till denna fond. Så vidt jag vet, har dock dervidlag endast förekommit ett enda undantag, och det var, då det var fråga om Hallandsbanan. Riksdagen gjorde likväl då ett sådant motstånd, att det var på den förseglade sedeln, som frågan afgjordes. Sedermera har Riksdagen, på samma gång som fondens storlek bestämdes, ett par gånger beslutat, att utaf denna fond eller vid sidan af densamma skulle utgå understöd till vissa bestämda banor. Sålunda bestämdes år 1886, att Göteborg—Hallands jernväg skulle erhålla ett lån på 2,668,000 kronor, och samtidigt nedsattes den fond, hvaröfver Kongl. Maj:t skulle ega att fritt disponera, till 5,000,000 kronor. År 1891, då fonden skulle bestämmas för nästa femårsperiod, beslöt Riksdagen att understödja Hernösand—Sollefteå-banan med ett lån på 2,350,000 kronor, och emedan Riksdagen disponerade denna summa för en särskild jernväg, sattes fonden till 5,000,000 kronor. Vid den sista fondsättningen, år 1896, förelåg icke förslag om understöd till någon särskild jernväg, och fondens storlek bestämdes då till 7,500,000 kronor.

Ja, för min del får jag säga, att, när man har minne af och känner faran utaf att ständigt och jemt sådana jernvägsfrågor skola uppröra Riksdagen, det icke bör vara skäl att utan synnerligen trängande omständigheter frånga den fastställda principen härvidlag. Det skall derfor vara särskilda omständigheter, som, enligt min uppfattning, skola kunna föranleda Riksdagen att i år, d. v. s. året innan fonden skall bestämmas för en ny period, gå in på att bevilja detta lån. Men, mina herrar, skall man vidtaga extraordinära åtgärder, torde det icke heller vara för mycket att fordra, att det bolag, för hvilket dylika åtgärder vidtagas, åtminstone uppfyller de vilkor, som äro föreskrifna. för att en jernvägsanläggning skall kunna blifva delaktig i lånefonden. Jag får dock medgifva, att det erfordras ganska stor skicklighet för att uti den kongl. propositionen kunna leta ut, huru affärsförhållandena i denna fråga egentligen ställa sig. Värderingen är klar, jernvägen är, sedan den blifvit färdig, värd 10,530,000 kronor. Som nu jernvägsbolaget skulle öfvertaga det statslån å 469,000 kronor, som redan tidigare lemnats till Borås—Svenljunga jernväg, skulle det nu ifrågasatta lånet bestämmas till 4,795,000 kronor eller den bestämda hälften af anläggningskostnaden. Men hvarför skall man hoppa öfver en post, sådan som den å 47,000 kronor, utgörande anståndsrenta? När ett jernvägsbolag öfvertager ett annat bolags lån, så öfvertager det väl all med detta lån förenad skuld, och således bör väl det nya bolaget i detta fall af det gamla öfvertaga icke allenast lånet å 469,000 kronor, utan äfven hela det gamla bolagets skuld till riksgäldskontoret. Och denna skuld utgör icke endast 469,000 kronor, utan, om dertill lägges anståndsrentan, blir den 516,000 kronor. Läger jag nu denna summa till den nya lånesumma, som nu är föreslagen, uppgår hela lånebeloppet till 5,311,000 kronor, hvilket belopp alltså öfverstiger *hälften* af anläggningskostnaderna. Men nu skall vidare ett bolag för att utfä dylikt lån hafva visat, att aktieteckningen eller på annat sätt förvärfvade tillgångar stigit till samma belopp som lånesumman, hvadan riksgäldsfullmäktige äro skyldiga tillse, att hvarje gång, penningar af lånet lyftas, bolaget har deremot svarande valuta i aktieteckning eller eljest tillskjutna medel. Enligt de sista uppgifterna, hvilka häromdagen inlemnades till statsutskottet, belöper sig aktieteckningen till 4,770,000 kronor. Sålunda fattas det bortåt 500,000 kronor, och valutan för detta belopp är en förklaring i Kongl. Maj:ts proposition, att styrelsen är öfvertygad om, att detta belopp skall kunna anskaffas. Jag vill dock för min del påstå, att det, då det begäres, att Riksdagen skall vidtaga den extraordinära åtgärden att gå utom den en gång för perioden fastställda fonden, icke är för mycket att fordra, att de papper, som dervid framläggas, fullständigt och bevisligen fylla de vilkor, som en gång för alla äro föreskrifna för erhållande af delaktighet i denna fond.

*Ifrågasatt  
låneunderstöd  
för anläggning  
af jernväg  
från Borås  
till Alfvesta.  
(Forts.)*

*Ifrågasatt  
läneunderstöds  
för anläggning  
af jernväg  
från Borås  
till Alfvesta.*

(Forts.)

Men så kommer den omständigheten, som berördes af grefve Posse, att förhållandena här skulle vara alldeles särskilda. Jag skall be att äfven i det afseendet få yttra några ord. Jag kan icke neka till, att det förefaller något egendomligt, att ett bolag startar en jernväg på tio millioner kronor utan att hafva säkerhet för huru det skall kunna åstadkomma denna summa. Det lär nemligen, efter hvad jag hört, hafva varit meningen att träffa uppgörelse om lån på annat håll. Men man lät tiden gå, vare sig i förhoppning att få lägre ränta eller hvad nu anledningen kunde vara; och så inträffade det, att bolaget stod utan medel, löftet infriades icke. Jag hemställer dock till herrarne: är det fullt riktigt att, då man kunnat träffa uppgörelse, icke i tid ingå en sådan, i synnerhet när man har en så stor affär för händer? Då vänder man sig till staten och säger: därför att vi underlåtit att göra hvad vi borde, skall Sveriges Riksdag träda emellan och gifva lån. Jag kan icke finna annat, än att om krafvet ställes, att staten skall hjälpande träda emellan, därför att man utan beräkning *börjat* en jernväg, skapas ett mycket beqvämt prejudikat. Andra utvägar finnas; vid flere jernvägsbyggnader har det gått så till, att när några svårigheter mött, har man sjelf fått öfvervinna dem. Man har fått minska arbetshastigheten. Jag skall taga några alldeles färska exempel. Stockholm—Vesterås—Bergslagens jernväg, som håller på att bygga, har fått gå in till Stockholms stad, med hvilken öfverenskommelse varit uppgjord om banans färdigbyggande inom viss tid, och anhålla om anstand dermed på grund af svarigheten att få folk. Vidare ber jag att få erinra om förhållandet med den bana, som svenska staten byggt, den uppgående norrländska banan. Riksdagen anslag under åtskilliga år fyra millioner, men så ansågs det vara för mycket, och anslaget nedsattes till två millioner. Ett tredje exempel — det län, som af den talare, hvilken nyss hade ordet, representeras, förespeglades skola få fyra millioners årsanslag att bygga banan med, men har fått nöja sig med två millioner af Riksdagen, som för att icke forcera jernvägsbyggandet håller igen på sin egen bana. Men, bevars väl, när en enskild kommer och begär, så säger man: låt det friskt gå an!

Det finnes äfven andra möjligheter. Jag vill påpeka en sådan. Jag kan icke säga, om tiderna äro finansielt svåra; men om de äro det och bolaget finner svårt och icke fördelaktigt att nu upplägga ett långlån, så är det väl därför icke nödvändigt, att man skall få hjälp af staten, utan man får väl göra som andra människor: om tiderna äro svåra, så blifva de kanske bättre om ett par år, och till dess får man se tiden an med fasta uppgörelser och reda sig tills vidare med tillfälliga uppgörelser. Det kan väl icke heller vara så svårt att inom detta bolag leta upp kapitalstarka personer, som skulle kunna ordna denna sak. Icke heller är väl bolaget af den beskaffenhet, att det icke kan få kredit. Jag vill i det fallet nämna städerna Borås, Göteborg och Varberg, som tecknat aktier för 1,910,000 kronor, Elfsborgs och Jönköpings

läns landsting, som tecknat för tillsammans 106,000 kronor; Bergslagens jernvägsaktiebolag har tecknat aktier för 50,000 kronor, Göteborg—Borås jernvägsaktiebolag för 600,000 kronor, Varberg—Borås jernvägsaktiebolag för 30,000 kronor, Vexjö—Alfvesta jernvägsaktiebolag för 150,000 kronor, och så är det de »hårdt ansträngda» eller, såsom grefve Posse sade, »till det yttersta ansträngda» landskommunerna med sina 154,200 kronor. Vidare hafva vissa personer i Göteborg tecknat aktier för 1,112,800 kronor och andra enskilde för 664,000 kronor. Bolaget bör således icke sakna utvägar hvarken i afseende å finansielt geni eller i krafter för att kunna ordna saken, äfven om det icke går på det nu föreslagna sättet.

Jag vill vidare upptaga en fråga, som den siste ärade talaren berörde. Han ansåg det ligga en ljusning i hvad utskottet nämner om den delaktighet i fonden, som bolaget kan få redan till nästa år. Herr statsrådet påpekar visserligen, att regeringen icke har rättighet att utan Riksdagens hörande af denna fond utlemna något till en redan påbörjad bana. För min del är jag dock öfvertygad, att, om han till den afdelning, der jag är och hvars opinion jag känner, inkommit med en framställning, deri han sagt: det finnes qvar af fonden öfver 2,500,000 kronor, jag anser, att detta bolag är ett företag, som bör ovilkorligen understödjas; har ni någonting emot, att dessa 2,500,000 kronor, som icke anvisats enligt Kongl. Maj:ts proposition, få användas till denna jernväg — så är jag öfvertygad, säger jag, att motståndet mot den framställningen icke blifvit stort. Men med den kannedom, jag har om min ärade vän civilministerns ifver att få fram jernvägar, är jag öfvertygad om, att han finner det bättre att använda fondmedlen till de flera i Kongl. Maj:ts proposition omnämnda jernvägar, som nu göra ansökningar derom, och så på köpet få extra anslag till denna jernväg i stället för att till den hålla sig till fonden.

Ingen af herrarne lärer väl kunna förneka, att det går mera arbetskrafter åt för att bygga två jernvägar än för att bygga en. Om man får 2,500,000 kronor på två håll, går det väl mera penningar och folk åt, än om man blott använder 2,500,000 pa en jernväg. Denna jernväg har behof af 2,500,000 kronor, d. v. s. hälften af beloppet först år 1901. Så hade man kunnat välja den utvägen att begagna oanvisade medel af fonden till 1901 års behof och sedan taga resten af behofvet — det för 1902 erforderliga — af den fond, som skall och alldeles säkert kommer att beslutas år 1901. Således synes det mig, som om Kongl. Maj:t icke saknat utvägar, i synnerhet när man besinnar, att lånet är afsedt att utgå under två år.

En af talarne — jag minnes icke hvilken — yttrade äfven, att det vore så mycket mera skäl att gifva till denna jernväg, som den måhända komme att blifva en statens jernväg. Ja, jag skulle för min del icke hafva fäst mig så mycket vid hvad en enskild talare i det fallet yttrat, om jag icke funnit samma uttalande i

*Ifrågasatt  
låneunderstöd  
för anläggning  
af jernväg  
från Borås  
till Alfvesta.  
(Forts.)*

*Ifrågasatt  
läneunderstöd  
för anläggning  
af jernväg  
från Borås  
till Alvesta.*

(Forts.)

de förberedande handlingar, som äro inlemnade af kongl. jernvägsstyrelsens till Kongl. Maj:t. Jag har då fattat en viss misstanke — soupçon, om jag skall välja ett vackrare ord — att man här på ett »baksätt» bygger en statens jernväg, som man sålunda redan på förhand designerat till inköp. Det är, mina herrar, ett nytt sätt att bygga statsjernvägar, i stället för att begära anslag direkt af Riksdagen, men om man får dem bättre på det sättet, lemnar jag för min enskilda del derhän.

Jag har således icke kunnat finna annat, än att när man begär en sådan extraordinär åtgärd som den att gå utom den fond, som en gång är bestämd och hvilken nästa år skall å nyo beslutas, så hade först och främst — om jag så får säga — kontot bort vara klart för denna jernväg. Vidare anser jag, att det finnes sådana utvägar, att Riksdagen icke behöfver frångå sitt en gång fattade beslut, som afsåg att så vidt möjligt aflägsna jernvägsstriderna, åtminstone under en femårsperiod, och att begränsa det enskilda jernvägsbyggandet, så vidt på Riksdagen ankommer, tills tider återkomma, då mera tillgång på arbetskraft finnes.

Det är på dessa grunder — jag inskränker mig till dem — som jag nu, herr grefve och talman, anhåller om bifall till statsutskottets förslag.

Herr statsrådet von Krusenstjerna: Statsutskottets ärade herrar ledamöter och deribland säkerligen äfven den siste talaren medgifva utan tvifvel, att, äfven om det nu föreslagna statslånet afslås, jernvägen i allt fall kommer att byggas. Det arbetet har ju så långt fortskridit, att bolaget icke kan afstanna arbetet, utan måste fortsätta dermed. I fråga om det arbete, som gjorts, och de förbindelser, som redan blifvit åtagna, åberopar jag hvad talaren på göteborgsbanken yttrade. Vid sådant förhållande och då man vidare vet, att hela aktiekapitalet redan är inbetaladt och dels användt, dels afsedt att användas till gäldande af gjorda beställningar — till en del redan fullgjorda — så är det också, synes mig, tydligt, och det tror jag också att statsutskottets ärade ledamöter medgifva, att det icke finnes någon sannolikhet för, att ett afslag skulle föranleda bolaget till att bedrifva arbetet långsammare. Det blefve en ränteförlust, som, antager jag, mer än väl uppvägde det högre priset på penningarne. Vid sådant förhållande vinner man ju icke med ett afslag det mål, som man framhållit från flera håll, nemligen att man af hänsyn till bristen på arbetskrafter för jordbruket borde inställa eller åtminstone icke på något sätt uppmuntra jernvägsbyggandet; och hvad angår den fråga, som berördes af talaren på blekingebanken, så synes den frågan icke höra hit. Ty här är det ju ett faktum, att man redan har koncession på en jernväg; och således kommer jernvägen att byggas, vare sig lånet afslås eller icke.

Vidare torde väl statsutskottets ledamöter medgifva, att jernvägen Borås—Alvesta lemnar full säkerhet för statslånet och



dess förräntande, och att, då svenska statens senaste lån drager en effektiv ränta af 3,77 procent och man här af bolaget erhåller 4,5 procent ränta, placeringen icke är dålig.

Vidare medgifva väl statsutskottets ledamöter, att denna bana har både såsom transitobana och såsom lokalbana en så stor betydelse, att staten, afven om den icke bör direkt uppmuntra den, dock icke bör med ovilja se, att den kommer till stånd.

Kommer jag så till Riksdagens föregående beslut — den fråga, som den siste talaren dröjde vid under den stund jag hade tillfälle att vara inne här under hans anförande. Ja, det är alltid så, att den ena sidan åberopar den principen, att man skall vidhålla en gång fastslagna grundsatser, och att de, som vilja hafva en ändring, åberopa prejudikat, som visa, att den fasta principen icke alls varit fast, utan att flera undantag derifrån kunna uppgifvas; och till det eller rättare de två undantag, som jag hörde talaren på jönköpingsbanken anförda rörande två jernvägar vid 1884 års riksdag, kan jag lägga åtminstone ett riksdagsbeslut 1878 att till Bergslagernas jernväg, som Riksdagen förut beviljat lån, anvisa något öfver sex millioner till inlösen af jernvägens obligationer. Detta beslut fattades, såsom jag nämnde, år 1878, således under en mellanperiod. Den princip, hvarom den siste talaren erinrade, har emellertid många skäl för sig, och undantag böra således ega rum endast då giltiga skäl dertill förefinnas. När jag nu omnämner den siste talarens yttrande, så får jag uttala mitt beklagande af att jag icke kunde vara inne hela tiden. Jag hörde, då jag kom in, att han talat om, att i statslånet nu icke inginge hela Kinds jernvägs lån, utan deraf skulle återstå 47.000 kronor. Men om kammaren behagar efterse i den kongl. propositionen, så står der, hurusom Borås—Alfvesta jernvägsbolag redan har öfvertagit hela Kinds jernvägs statslån och ansvarigheten derför. Full säkerhet för dessa 47.000 kronor finnes ju alltid hos denna stora jernväg med dess bättre affärsställning. Vidare lär samme talare hafva yttrat, att jernvägen kunnat vara med vid fördelningen af de sju och en half millioner. Det finnes ett giltigt skäl, hvarför den icke kommit med; den har nemligen icke gjort ansökning derom hos Kongl. Maj:t

Men hufvudskälet, hvarför man i detta fall bör göra ett undantag från den hittills följda grundsatsen, är för mig och regeringen det finansiella skälet. Vi äro ju ense derom, att huru än Riksdagens beslut må utfalla, så måste ändå denna jernväg byggas, och således måste bolaget för dess byggande upptaga ett lån. Då hafva vi två möjligheter att tänka oss. Den ena är att bolaget lyckas att upptaga ett utländskt obligationslån. Detta blir mycket dyrt, och kostnaderna för bolaget vid upptagandet af detta lån måste ju uppenbart blifva större än om staten gör det. Staten med sin bättre kredit får billigare pris på penningarne. Hvad blir då följden af ett afslag i detta fall? Jo, helt enkelt den, att under hela amorteringstiden för detta jernvägens enskilda utländska lån får Sverige till utlandet betala en större ränteut-

*Ifrågsatt  
låneunderstöd  
för anläggning  
af jernväg  
från Borås  
till Alfvesta  
(Forts.)*

*Ifrågasatt  
låneunderstöd  
för anläggning  
af jernväg  
från Borås  
till Alfvesta.*

(Forts.)

gift än om staten trädde emellan. Detta är den ena möjligheten. Den andra är den, att bolaget icke lyckats upptaga ett lån på den utländska penningmarknaden — jag tror för öfrigt, att det kommer att möta svårigheter för bolaget, när det är fråga om en jernväg, som ännu icke är byggd och hvars trafikresultat därför icke kunna med säkerhet uppgifvas. Då får bolaget upptaga lånet på den inländska penningmarknaden. Detta innebär detsamma som att från den inländska penningmarknaden draga fem millioner, och detta synes under nuvarande förhållanden vara en ingalunda gagnelig åtgärd. Det är detta, som — såsom jag nämnde — var hufvudanledningen till den kongl. propositionen. Jag är icke fullt så pessimistisk som talaren på göteborgsbanken, utan hoppas att kammaren måtte beakta densamma.

Hans excellens friherre von Essen: Till de många och tungt vägande skäl, som blifvit framlagda för bifall till den kongl. propositionen, synes det vara svårt att lägga några nya. Jag skall dock söka att tillägga något, som icke förut blifvit uttaladt.

Jag vill till en början bemöta den talare, som uppstälde en jernförelse mellan jernvägsnätets utsträckning och invånareantalet i andra, tätt befolkade länder och i vårt. Det är naturligt, att i ett land med den vidsträckta omfattning som vårt och der invånareantalet är ganska litet per kvadratmil förhållandet mellan jernvägarnes längd och invånarnes antal skall blifva helt annat än i andra länder, för så vidt nemligen vår industri skall kunna bringas framåt.

Nu är det så, att för att få ett *fullständigt* jernvägsnät öfver hela vårt land fordras det ännu ganska mycket. Man kan tycka, att man gått rätt långt i den vägen, men ännu återstår efter min tanke mycket att göra. Man bör besinna, att på samma gång som det för alla de orter, som blifvit gynnade vare sig genom statens jernvägsanläggningar eller enskilda, naturligtvis är en synnerlig fördel att få sina transporter lättade och sina fraktkostnader minskade, blir det svarare för de trakter, som ligga aflägsset från jernvägarne. Konkurrensen gör, att för dessa är ställningen snart sagdt sämre än förut, då inga jernvägskommunikationer funnos. Detta kan icke förnekas. Om man tager Sveriges karta och ser, hvilka stora trakter som ännu sakna dessa fördelar, så kan man förstå, huru både nödig och nyttig en sådan jernväg, som den nu föreslagna, måste vara för den ort, som den går igenom. Jag har kartan i min hand, och behöfver blott kasta en blick på den för att se stora delar af vårt land, som icke hafva sådana kommunikationsleder och som kommit i en vida sämre ställning än förut gent emot de trakter, som nu hafva jernvägar. Det är då icke att undra öfver att man söker att få till stånd sådana förbindelseleder.

Vore nu detta förslag framkommet från enskilda motionärer, så skulle det ju vara skäl att hålla på den så mycket framhållna principen, att man icke skall göra undantag från den allmänna

regeln, men då Kongl. Maj:t har framlagt förslaget och noga pröfvat denna sak och då Kongl. Maj:t förut i flera uppgifna fall, i hvilka principen sålunda brutits, fått Riksdagens bifall till dylika framställningar, så kan jag icke förstå, hvarför man i detta fall skall hålla på denna princip och säga, att man icke kan vika från den.

*Ifrågasatt  
låneunderstöd  
för anläggning  
af jernväg  
från Borås  
till Alfvesta.*

(Forts.)

Det har blifvit sagdt och kan icke nog framhållas, att gifvetvis förminskas icke olägenheten i statsekonomiskt afseende, om man på grund af den dyra räntan på lånet måste påskynda arbetet mot hvad som är nödvändigt om räntan är låg.

Staten gör ingen förlust i finansiellt afseende, det har chefen för civildepartementet tydligen visat. Det är en fördel om dessa penningar komma att upplånas i utlandet. Men om det skall ske i Sverige, så kommer ju detta att göra intrång på den redan knappa penningmarknaden. Man har ju beslutat att upptaga lån i utlandet för att öka guldvalutan. När det då erbjuder sig en förmånlig placering för dessa penningar, kan jag icke förstå hvarför principen, som redan brutits, skall fasthållas.

Man har satt i fråga, huruvida aktiekapitalet är fullteckadt. Ja, äfven om det icke vore fullteckadt, så står det tydligt och klart i propositionen: »under de vilkor och bestämmelser, som för understödjande medelst lån af enskilda jernvägsanläggningar blifvit uti Riksdagens skrivelser den 15 maj 1896 och den 30 april 1897 fastställda». I dessa vilkor ligger för visso, att hela aktiekapitalet till fastställt belopp skall vara inbetaldt, och derförutan lär Kongl. Maj:t icke utlemna lånet, så att den anmärkningen, tror jag, helt och hållet förfaller.

Jag påminner mig en händelse, som passerade i riksdagen för många år sedan, före den tid, då jag började deltaga i det politiska lifvet. För en särskild landsdel i Skaraborgs län begärdes s. k. kronodiken. Det var en bygd utan alla möjligheter, belägen mellan Lidköping och Venersborg. Det begärdes att på statens bekostnad skulle upptagas dessa diken, s. k. kronodiken, som voro ganska dyrbara, för att göra odlad bygd af denna trakt. Det var då den fattigaste trakt man kan tänka sig, och derifrån kom största antalet tiggare i hela landet, det var rent af en usel bygd. När frågan kom före, mötte den mycket motstånd och en talare på riddarhuset yttrade: »Må hellre hela Skaraborgs län sänkas under vatten än ett dylikt anslag åt en särskild landsdel beviljas». Anslaget beviljades dock, och nu är denna trakt den rikaste bygd i vårt län. Jag tror att hela landet finner sig synnerligen belåtet dermed.

Jag kan icke se något skäl, hvarför man icke skulle gynna ett företag, som är afsedt att från nordost till sydvest gå öfver vidsträckt trakter och dervid korsa åtskilliga andra trafikleder. Det skulle vara gagneligt för hela vårt land.

Af en talare antyddes, att någon ledamot af kammaren sagt, att det måhända kan yppa sig tillfälle för staten att blifva egare af denna jernväg, och att denna utsigt för framtiden skulle inne-

*Ifrågasatt  
låneunderstöd  
för anläggning  
af jernväg  
från Borås  
till Alfvesta.*

(Forts.)

bära en fara: man skulle akta sig för att befordra en sådan sak, och jag tror nästan, att det var talarens mening att man borde på något sätt afklippa bolagets verksamhet för att hindra banans färdigbyggande. I det fallet har jag en alldeles motsatt åsigt. De jernvägar, som staten förut fått lägga sig till med, har den förvärfvat på mycket sämre vilkor än som skulle hafva varit fallet, om inköpet skett i god tid. Man har försummat rätta tiden, och staten har icke desto mindre med fördel inköpt åtskilliga jernvägar, och ingen ångrar det. Under sådana förhållanden är denna antydan ingalunda för mig afskräckande, utan ökar snarare min önskan om antagande af Kongl. Maj:ts proposition, hvartill jag yrkar bifall.

Friherre Palmstierna: Det är så mycket yttradt i frågan, att jag icke kan komma med något nytt. Jag skall därför in-skränka mig till att vara så kort som möjligt.

Jag vill först fastställa, att alla äro ense om, att det här icke är fråga om anslag, utan endast om lån, som skall återbeta-las med ränta och för hvilket finnes full säkerhet, såsom det blif- vit i handlingarna intygadt. Efter hvad som meddelas på sidan 8 i utskottets utlåtande, har ju nemligen väg- och vattenbygg- nadsstyrelsen ansett sig kunna med visshet antaga, att banan skulle redan under sina första år lemna en tillräcklig afkastning för att derigenom betäcka annuiteten å det ifrågasatta lånet. Hvad som bestämt statsutskottet för att yrka afslag å Kongl. Maj:ts proposition är, såsom flera gånger blifvit framhållet, egent- ligen rädsla för bristen på arbetsmarknaden. Men jag ber att få framhålla, att det är en särskild omständighet med denna jernväg, som gör, att dess byggande icke kan, på sätt utskottet framhållit, undanskjutas. Då det begärdes koncession å denna jernväg, var det nemligen tre rivaliserande bolag, som begärde koncessioner samtidigt. Detta var ju bevis på, att det förefans ett behof att få den hvita fläck fylld, som fans på jernvägskartan, der den ifrå- gavarande banan skall framgå. Denna bana blef föredragen fram- för de andra. Men för att ortens invånare icke skulle få vänta så länge på behofvets fyllande, bestämdes att banan skulle vara färdig redan den 1 oktober 1901. Det blef då en skyldighet för bolaget att så fort som möjligt ordna med entreprenad och kontrakt, på det att jernvägen skulle kunna vara färdig till utsatt tid. Detta blef visserligen omöjligt, och därför framflyttades tid- punkten, inom hvilken banan skulle vara fullbordad, till den 1 oktober 1902. Kontrakt är emellertid upprättadt och entreprenad- er igångsatta. Arbetet kan ej stoppas utan högst betydande omkostnader och ökade utgifter för bolaget. Det belopp, som redan är engageradt, millioner, är förut omnämndt, och jag vill ej ånyo framhålla det.

Nu kan man ju säga, att det här egentligen icke behöfver vara fråga om mera än 2,500,000 kronor, då det ju icke är mera, som skulle användas år 1901, och att återstoden skulle kunna

afdragas på det belopp, som anvisas till jernvägslån för nästa period. Och såsom departementschefen framhållit, är det icke så att Riksdagen med sin anvisning af jernvägslånemedel år 1896 velat säga: man måste inskränka sig till 7,500,000 i stället för 10,000,000 kronor med anledning af att man icke bör forcera arbetsmarknaden, utan Riksdagen har äfven sagt, att man borde inskränka sig därför, att räntan då vore så låg, så att jernvägsbolagen kunde få lån lika fördelaktigt på andra håll. Men, såsom statsrådet och chefen för civildepartementet också framhållit, har räntan nu ändrat sig.

En ärad ledamot af statsutskottet har sagt, att, för att man skall kunna gå ifrån den princip Riksdagen vid anvisande af en jernvägslånefond gjort gällande, det bör föreligga särskilda omständigheter. Jag vill påstå, att det föreligger särskilda omständigheter vid denna jernväg, som göra, att det kan vara skäl för Riksdagen att frånga den nämnda principen. Dessa särskilda omständigheter äro två. Den ena är, att, när denna bana utstakades, det befans, att den i närheten af Borås gick mycket nära Kinds härads jernväg. Denna jernvägs intressenter klagade naturligtvis öfver, att dess trafikområde skulle blifva inkräktadt. Och följden blef, att Kongl. Maj:t hänvisade koncessionshafvarne att träffa frivillig öfverenskommelse, med förklarande tillika, att de eljest skulle vara underkastade de bestämmelser i ämnet, som Kongl. Maj:t ville meddela. Intressenterna i Borås—Alfvesta jernväg måste då inköpa Kinds härads jernväg för 1,000,000 kronor. Detta var en nödvändig utgift, som emellertid naturligtvis tyngde högst betydligt, synnerligast som största delen af den inköpta jernvägen skall raseras och ingå i jernvägen Borås—Alfvesta.

Det andra skälet, hvarför det kan sägas vara särskilda omständigheter med denna jernväg, är, att köpet gjordes upp med vilkor, att Borås—Alfvesta-bolaget skulle svara för det statslån, som Kinds härads jernväg hade. Nu tror jag, att man utan öfverdrift kan säga, att Kinds härads jernväg var — och fortfarande är — en ganska tarfligt byggd jernväg, som ej kunnat lemna tillräcklig afkastning för amortering och förräntning af det för jernvägen beviljade statslån. De flesta år har, tror jag, icke betalats någonting. De sista åren har trafiken gått bättre, så att inbetalningar kunnat ske. Men skulden till staten är nu omkring 516,000 kronor. Man har således ej kunnat betala fulla räntan ens på det ursprungliga lånet. Nu skall denna skuld öfverflyttas på det stora bolaget, och riksgäldskontoret föreslår, att det för sin fordran skall njuta första förmånsrätt, hvilket naturligtvis skall göra det betydligt svårare för bolaget att på annat håll få upplåna penningar. Jag vill således påstå, att staten konsoliderat den fordran, som den haft i Kinds härads jernväg, ganska fördelaktigt.

Då sålunda de särskilda omständigheter här förefinnas, att till följd af statens ingrepp Borås—Alfvesta-bolaget måste köpa en annan bana för 1,000,000 kronor och måst öfvertaga ett lån,

*Ifrågasatt  
låneunderstöd  
för anläggning  
af jernväg  
från Borås  
till Alfvesta.*

(Forts.)

*Ifrågasatt  
läneunderstöd  
för anläggning  
af jernväg  
från Borås  
till Alvesta.  
(Forts.)*

hvarför skall åtnjutas första förmånsrätt, och som staten sålunda fått mycket bättre placeradt än förut, tror jag, att det finnes skäl att bifalla Kongl. Maj:ts proposition, och detta så mycket hellre som Andra Kammaren redan med stor majoritet gifvit sitt bifall till densamma. Jag ber också, herr grefve och talman, att få yrka bifall dertill.

Herr Törneblad: Det har här blifvit yttradt, att principen kan vara ganska god att hafva, men att, liksom man brutit den förr, man kan bryta den ännu en gång. Ja, det ligger redan i det uttalandet en fara, ty ju flere gånger man gör afsteg från principen, desto farligare blir det att stå emot hvarje nytt försök som göres i samma riktning. Och deri tror jag, att kammarens ledamöter nog skola instämma med mig, att det icke vore någon fördel, utan tvärtom en mycket stor skada att få tillbaka dessa jernvägsstrider, som man lyckligtvis nu i det stora hela har slupit.

Men, säges det, är det verkliga skäl dertill, då bör man afvika från principen. Hvilka äro de verkliga skälen i detta fall? Jag kan dervidlag icke fästa mig vid hvad en eller annan talare — framför allt en — har yttrat om nyttan af jernvägsanläggningar i allmänhet. Det är ju någonting godt deruti, som man gerna kan erkänna. Men det har ingen betydelse för det förevarande fallet, om icke man särskildt kan bevisa, att detta är ett exceptionellt fall, som verkligen berättigar till ett afsteg från principen. Det kan också vara bra att bygga flera jernvägar. Ja, det skulle kanske också vara bra att så fort som möjligt få, hvad en talare ställt i utsigt, ett fullständigt jernvägsnät. Det kan också vara bra, att staten icke skulle göra någon uppoffring genom lånet, som nu är föreslaget, utan snarare vinst. Men alla dessa skäl tillsammans väga rakt ingenting. Hvad som skall visas är, antingen att denna jernväg icke kan utföras, om icke statslånet beviljas, eller också att den är af så stor betydighet, att den i alla händelser förtjenar att understödjas. Hvad nu det senare beträffar, att den skulle vara af så stor betydighet, ber jag, att i det fallet mot den ärade föredraganden i statsrådet få åberopa en annan auktoritet, som icke borde gälla stort mindre. Det är Riksdagen. Riksdagen skref år 1896, då den anslog fonden för enskilda jernvägar, bland annat: »De för det allmänna viktigaste jernvägslinierna torde för öfrigt redan vara anlagda» — dateradt den 15 maj 1896, då ingen jernvägslinie fans mellan Borås och Alvesta, såvidt jag vet. Alltså har Riksdagen då alldeles icke tänkt på någon sådan der viktig transitobana mellan den östra kusten och den vestra, som för öfrigt redan finnes på mera än ett håll: det är icke alls sagdt, att den nödvändigt behöfver gå i riktningen Alvesta—Borås.

Men, säger man, det kan vara af behöfvat att få denna bana till stånd, och utan statslån skulle den icke komma till stånd. Jo, svaras derpå i statsrådsprotokollet, den kommer i alla hän-

delser till stånd. Och jag vet icke riktigt, huru jag skall förena detta yttrande med det, som fälles af talaren på göteborgslänsbänken, då han yttrade sig om, att man skulle gifva den drunknande den hjälp, som denne behöfde. Antingen är hvad som yttrats i statsrådsprotokollet origtigt eller också är hvad som yttrats af talaren på göteborgslänsbänken origtigt, ty båda påståendena kunna icke vara rigtiga på en gång. Jag vill då antaga, att banan komme till stånd i alla fall. Jag tror också, att det är riktigt, därför att den har så starka intressenter, som här blifvit omtaladt. Jag känner andra städer, som äro slutpunkter för jernvägsnät och hvilka icke ryggat tillbaka för att med egen uppoffring genom garanti eller lån understödja i dessa nät ingående jernvägar. Jag ser icke någon omöjlighet, att det skulle kunna inträffa i detta fall också, allra helst som den ifrågavarande staten väl icke är den enda intressenten, utan det finnes andra ganska starka. Således förstår jag mycket väl, att jernvägen kan komma till stånd genom de egna intressenternas kraftansträngningar, och jag skall be att få erinra kammarens ledamöter derom, att hvad som talats om det forcerade arbetet och statslån bör hafva en viss belysning deraf, att i samma ögonblick som ett statslån är beviljadt, i samma ögonblick har bolaget mycket lätt att med den säkerheten låna upp för tillfället hvad som fordras, och på den grund kan arbetet forceras ganska betydligt. Det är en konst, som många bolag hafva kunnat och kunna.

Hvad nu det finansiella skälet angår, skulle det ju kunna vara ganska förmånligt, säger man, att nu få dessa 5,000,000 kronor in i landet i guld genom att anvisa lånet på riksgäldskontoret. Jag är alldeles icke öfvertygad om, att det blir ett bestämdt tillskott till hvad som förut finnes att använda. Ty riksgäldskontoret har redan, som vi känna, både lånerätt och tillgångar i utlandet, som kunna användas. Det är alls ingen säkerhet, att det komme in nya penningar från utlandet. Tvärtom, om det enskilda bolaget med hjälp af sina egna intressenter, den ene eller den andre, som dertill har förmåga, upptager ett lån i utlandet, hvilket icke torde blifva alltför betungande för denna bana, är det gifvet, att det kommer att flyta in penningar derigenom förr eller senare, troligen förr än annars. Skulle återigen den inhemska länemarknaden behöfva anlitas; ja, faran vore väl icke så orimligt stor. Med de depositioner, som finnas i bankerna, kan jag icke fatta, att den skulle spela en så stor rol, att ej prejudikatet för framtiden spelade en större. Ty ett farligt prejudikat vore det, om, då ett bolag, som ursprungligen icke begärt statslån, finner sina omständigheter för svåra, man skulle stå tillreds och bevilja statslån. Det skäl, som är anfördt i statsrådsprotokollet: att därför att banan i allt fall kommer till stånd, därför skall staten bidraga med lån, kan jag i logiskt afseende alls icke fatta. Är det så, att staten ej gör en dålig affär på detta, utan är det alldeles klart, att banan kan betala ränta och amortering, kan det ju vara ganska godt, men icke är det afgörande i och för sig. Och

*Ifrågasatt  
låneunderstöd  
för anläggning  
af jernväg  
från Borås  
till Alfveto.*  
(Forts.)

*Ifrågasatt  
läneunderstöd  
för anläggning  
af jernväg  
från Borås  
till Alfvesta.  
(Forts.)*

för öfrigt, då det nämnes om vissa trafikberäkningar såsom grund för, att banan skall gifva tillräcklig afkastning, så tillåter jag mig att deremot anmärka, att den person, som verkställt dessa beräkningar, uttryckligen säger, att sådana beräkningar till stor del måste baseras på mer eller mindre godtyckliga grunder och således i allmänhet icke kunna tillmätas någon högre grad af tillförlitlighet. Han tillägger visserligen, att i detta fall man bör kunna vara säker på den minimala beräkningen. Det hoppas jag också. Men då exempel i mer än ett afseende äro tagna från en bana, som icke är statsbana, men om hvars förvandlande till statsbana det åtminstone man och man emellan har talats, nemligen den stora bergslagsbanan, talar erfarenheten från denna, med hvilken man framför allt har sökt göra jmförelser, ett något varnande språk. Ty är det sant, som en talare har yttrat, att företagsamheten börjar att afstanna och det blir brist på arbete, då misstänker jag också, att inkomsterna af banan icke skola blifva så stora, som man beräknat.

Jag kan således icke finna, att det föreligger någon nödvändighet för staten att understödja banan, ty den lär ju komma till stånd i allt fall. Är det af vigt för staten att göra det därför att det är en så stor trafiklängd, ja, då framhåller jag ännu en gång hvad Riksdagen år 1896 yttrade. Och på grund af hvad jag nu anført anhåller jag att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr Leman: De två talare, som varmest försvarat statsutskottet, nemligen talaren på jemtlandsbänken och den siste talaren på stockholmsbänken, hafva baserat sitt försvar derpå, att det icke finnes några — den ene sade: trängande omständigheter och den andre: exceptionella omständigheter, som borde föranleda Riksdagen att i detta fall frångå, som de yttrade, ett förut fattadt beslut. Jag gifver dem i sak alldeles rätt: finnas inga trängande eller exceptionella omständigheter, bör Riksdagen visserligen icke frångå en en gång antagen princip. Man bör alltså söka hålla jernvägsfrågorna så mycket som möjligt *utom* Riksdagen. Men hvad jag ej gifver dem rätt i är, att det icke i nu föreliggande fall skulle finnas trängande och exceptionella omständigheter. Mest förvånade det mig att höra, att den siste talaren bestridt detta förhållande.

Den trängande, den exceptionella omständighet, som jag för min del anser förefinnas, är emellertid icke en omständighet, som står i direkt samband med Borås—Alfvesta jernväg eller med någon annan bana, utan det är landets finansiella läge. Jag ser, att talaren på stockholmsbänken skakar på hufvudet, men det kan icke rubba min åsigt. Jag har om detta läge talat med mycket erfarna finansmän såväl här som annorstädes. Jag har läst meddelanden, som kommit från utlandet. Alla öfverensstämma deruti, att penningmarknadens läge framåt hösten skall blifva ännu mera stramt än nu. Och det finnes många, som tro sig med fog kunna spä, att, när pariserepositionen är slut, man skall möta en stram-



het i penningmarknaden, större än man anat. Låneräntan kommer otvifvelaktigt att höjas i Tyskland. Tyskland verkar på Danmark och Danmark på oss.

Man har här sagt: hvad är det för konst för Borås—Alfvesta-bolaget, hvilket har så många penningstarka aktieegare, rika kommuner och rika landsting, att, utan statens förmedling, upptaga ett lån? Och den förre talaren sade, att i Stockholm och på andra ställen har man lemnat garanti för jernvägslån. Jag vill, om man syftat på staden Göteborg, påpeka, att Borås—Alfvesta jernväg icke har sin ändpunkt i Göteborg. Den står visserligen i samband med Borås—Göteborgsbanan, men den berör icke Göteborg. Och jag är för min del tveksam, huruvida staden ens skulle hafva formel rätt att teckna garanti för ett af en sådan bana upptaget lån. Härmed må emellertid vara huru som helst; jag har ej befogenhet att här föra stadens talan.

Hvad sjelfva hufvudsaken beträffar, är min öfvertygelse, att för närvarande intet *utländskt* lån kan erhållas för banan. Utom det att utlänningarne ej så noga känna till våra förhållanden, att de skulle vara villiga gifva lån till en bana, som ej är färdigbyggd, så förekommer, att man ju ej är i tillfälle att, innan banan blifvit färdigbyggd, till långgifvaren lemna de säkerhetshandlingar, — de i jernvägen in-tecknade obligationerna, — mot hvilka lånet skulle erhållas. Äfven i utlandet är penningtillgången så knapp, att man der ingalunda lär äfna att utlemna lån mot säkerheter, hvars valör man icke eger förmåga att bedöma. Bolaget lär alltså icke hafva ringaste utsigt att i utlandet kunna upptaga ett byggnadslån, utan det måste nog, om staten ej träder emellan, vända sig till inländska penninginstitut, hvilka naturligtvis lättare än de utländska kunna bedöma värdet af den säkerhet, som erbjudes. Men om lån upptages inom landet, lär bolaget nog få betala en synnerligen hög ränta. Detta kan vara hårdt för bolaget; men det ödet får det dela med så många andra enskilda företag, och den omständigheten allena skulle förvisso icke gifva mig anledning att plaidera för statens mellankomst. Nej, det enda och starka skäl, som, enligt min åsigt, talar för att staten skall lemna lånet, är att detta icke skall tynga på den redan förut allt för tyngda inhemska penningmarknaden samt att nytt gulförråd från utlandet må kunna tillföras denna marknad. Men, yttrade den värde talaren å stockholmsbanken, äfven om staten lemnar lånet, får man icke in mera guld i landet, ty riksgäldskontoret har så stora tillgångar, placerade inom riket, att det ej behöfver söka lån i utlandet. Illa vore det emellertid, enligt mitt förmenande, om riksgäldskontoret, ifall staten beviljade lånet, icke skulle för detta och andra ändamål upptaga ett utländskt lån; ty redan genom omplacering af riksgäldskontorets nu utestående tillgångar skulle antagligen en ej oväsentlig rubbning af den inhemska penningmarknadens läge ske. Men en ännu större och säkerligen mycket mera ingripande rubbning torde ske om staten icke beviljar lånet, utan bolaget sålunda tvingas att söka

*Ifrågasatt  
låneunderstöd  
för anläggning  
af jernväg  
från Borås  
till Alfvesta.*

(Forts.)

Ifrågasatt  
låneunderstöd  
för anläggning  
af jernväg  
från Borås  
till Alfvesta.

(Forts.)

detta hos inhemska bankinstitut. Fem millioner kronor är icke ett så stort belopp, att någon större olägenhet skulle förefinnas, om den inhemska lånemarknaden dermed belastades, har man sagt å motsidan. Ja, detta påstående kan hafva sin rättighet med hänsyn till vanliga, normala penningförhållanden, men det har för visso icke giltighet med hänsyn till nu rådande, abnorma förhållanden.

Att bolaget, om det hänvisas till att inom landet upptaga lånet, ock lärer erhålla detsamma, derpå lärer ingen tvifla. Men huru ställer sig saken då? Som riksbanken icke lärer ega att utgifva lån af dylik beskaffenhet, måste bolaget vända sig till de enskilda bankerna och aktiebankerna. Dessa penninginstitut äro emellertid, såsom känt är, för närvarande så tyngda af redan beviljade lån, att de icke torde kunna, åtminstone till något mera afsevärdt belopp, utlemna nya lån, utan att uppsäga eller indraga äldre lån; och härigenom måste, enligt min åsigt, uppstå ett strypsystem, som kommer att ytterst menligt inverka på handel, industri och landbruksnäring.

I den här af mig omnämnda menliga inverkan på näringarne inom landet finner jag för min del den trängande och exceptiionella omständighet, som torde böra gifva Riksdagen anledning att i nu förevarande fall afvika från en förut antagen princip.

Slutligen tillåter jag mig erinra, att den värde talaren å jemtlandsbänken väl något missuppfattat situationen, då han förmenade, att bolaget hoppades, att staten i en framtid skulle inlösa banan, samt att man därför ansåge, att staten, för att minska en eventuel inlösningssumma, borde bereda bolaget möjlighet att erhålla ett jämförelsevis billigt lån.

Såvidt jag vet, är det åtminstone icke *bolaget*, som önskar, att staten skall inlösa banan. De, som hafva tecknat aktier i jernvägsföretaget, hafva så gjort, bland annat emedan de hysa det hopp, som antagligen ej lärer svikas, att de i en framtid skola erhålla god utdelning å sina aktier. I allmänhet se ej heller de enskilda jernvägsbolagen med blida ögon på statens inlösningsrätt. Ej voro egarne af aktier i de halländska jernvägarne så synnerligen belättna, då staten begagnade sig af sin lösningsrätt till dessa banor. Jag tror alltså, att man vid afgörande af nu föreliggande fråga med fog kan och bör lemna ur räkningen allt tal om statens blifvande inlösen af banan.

På de af mig nu anförda skäl, tillåter jag mig yrka, det kammaren måtte, med afslag å statsutskottets hemställan, bifalla Kongl. Maj:ts i ämnet väckta proposition.

Herr Östberg: Då jag i riksgäldskontoret har haft anledning att tidigare taga kännedom om denna fråga, ber jag att nu få yttra några ord.

Denna länefråga har kommit fram på annat sätt än vanligen jernväglånefrågor. Vi veta, att i vanliga fall ansökning om statslån göres i sammanhang med uppgörande af plan för jern-

vägen. Så har det icke gått till i detta fall. Bolaget har blifvit bildadt och jernvägens anläggning beslutad, utan att det varit tal om något statslån. Och man har till och med börjat jernvägens anläggning, innan statslån blef begärdt. Redan denna omständighet kan ju väcka starka betänkligheter mot att Riksdagen nu skulle besluta att frångå den gamla regeln, att jernvägslån icke få uppgå till högre belopp än det af Riksdagen för 5 år i sänder anvisade.

Enligt min uppfattning är det hufvudsakliga ändamålet med jernvägsfonden, att understöd skall kunna lemnas till sådana jernvägsföretag, som man anser böra komma till stånd, men hvilka äro af den beskaffenhet, att det är förenadt med svårigheter för koncessionshafvarne att sjelfva anskaffa det lån, som behöfves jemte aktiekapitalet. Ett sådant förhållande föreligger nu icke. Vi se i statsrådsprotokollet, att jernvägen skall komma till stånd i alla händelser, vare sig lånet nu blifver beviljadt eller icke. Detta bevisar tydligt, liksom hela det föregående förloppet vid denna jernvägsanläggning, att detta bolag är i tillfälle att på egen hand skaffa sig nödigt lån. Hela saken synes mig därför röra frågan om beredande af billigare ränta för jernvägsbolaget.

Det är mycket sant, såsom af de fleste föregående talare blifvit framhållet, att denna jernväg har en stor betydelse såsom en trafikled från östra kusten till den vestra. Äfven jag erkänner fullkomligt, att denna jernväg har en sådan betydelse, att det måste anses önskligt och viktigt, att den kommer till stånd. Men deraf följer naturligtvis icke, att man anser det vara lyckligt, att byggandet af jernvägen försiggår just nu. Vid betraktandet af denna fråga får man ju ovilkorligen se på, huru det ställer sig för staten och för landet i dess helhet, att ett så stort jernvägsföretag kommer till stånd i en tid, då man allmänt och på goda grunder önskar, att jernvägsbyggandet måtte inskränkas i betydlig mån. I en tid, då man ej kan annat än med bekymmer se, att det rörliga kapitalet fastläses i jernvägsföretag och att vid dylika företag bindas arbetskrafter, som behöfvas för industrien och jordbruket, kan det ej föreligga, tror jag, något skäl för staten att särskildt uppmuntra och stödja ett jernvägsföretag, i fråga om hvilket man, med allt erkännande af dess betydelse i och för sig, likväl skulle hafva önskat, att det icke kommit till utförande vid denna tidpunkt. Jag tror därför icke, att det föreligger skäl, som kan gifva Riksdagen anledning att härvidlag medgifva ett statslån.

Såväl i statsrådsprotokollet som äfven under debatten nu har man framhållet den finansiella sidan af saken. Man har nemligen sagt, att det för landet är en stor fördel, om jernvägsbolaget kan slippa att taga upp lån inom landet och derigenom draga penningar ur rörelsen. Ja, redan detta, att man erkänner, att jernvägens byggande skulle draga penningar ur rörelsen, bevisar ju, att den nuvarande tidpunkten icke är den lämpligaste för detta jern-

*Ifrågasatt  
läneunderstöd  
för anläggning  
af jernväg  
från Borås  
till Alfvesta.  
(Forts.)*

*Ifrågasatt  
låneunderstöd  
för anläggning  
af jernväg  
från Borås  
till Alfvesta.*

(Forts.)

vägsföretags bringande till stånd. Men jag tror för min del icke, att detta skäl har någon egentlig betydelse. Om detta lån anvisas på riksgäldskontoret, är det för det första icke alls någon gifven sak, att man derigenom får guld från utlandet. Ty riksgäldskontoret har nog utan upptagande af utländskt lån tillfälle att lemna försträckning till det nu ifrågavarande beloppet och mera dertill. Och det är ju ganska klart, att, om det visar sig nödvändigt att skaffa sig ytterligare guld från utlandet, det kan ske fullt oberoende af utgången af denna jernvägsfråga. Beloppet är ju jernförelsevis icke så stort, och det finnes nog tillfälle att på annat sätt tillgodose landets behof af ökade rörelsemedel. Jag tror således, att denna synpunkt här alls ingenting betyder. Ett sådant skäl kunde ju anföras för hvilken låneanhållan som helst eller hvilket anslagsäskande som helst. Ty med lån eller anslag strömma ju alltid penningar ut i rörelsen. Jag tror således icke, att det föreligger några tillräckligt talande skäl för beviljande af detta understöd.

Herr Tamm gjorde erinringar vid åtskilliga sifferuppgifter. Jag skall be att få tillägga ytterligare en sådan erinran. Man har räknat ut det lånebelopp, som skulle motsvara halfva kostnaden för jernvägen. Kostnaden skulle i sin helhet uppgå till 10,530,000 kronor, hvori ingår dels kostnaden för linien Borås—Alfvesta, dels ock värdet af den del af Kinds härads jernväg, som icke skulle komma att nedläggas, d. v. s. bansträckan Hillared—Svenljunga. Den senare sträckan är 16 kilometer eller, då hela längden af Kinds härads jernväg uppgår till 39 kilometer, <sup>16/39</sup> af dennas hela längd. Sträckan Hillared—Svenljunga är emellertid beräknad till ett värde af 740,000 kronor. Det är mot denna siffra jag skulle vilja göra en anmärkning. Kinds härads jernväg har inköpts för 1,000,000 kronor. Tager jag <sup>16/39</sup> deraf, kommer jag till 410,000 kronor, under det att i beräkningen sträckan Hillared—Svenljunga är upptagen till 740,000 kronor, utan att det är på något sätt visadt eller gjordt antagligt, att denna del af Kinds härads jernväg skulle vara mera värdefull än den öfriga delen deraf. Jag har ansett mig böra påpeka detta för att visa, att de sifferuppgifter, som finnas, ej kunna lemnas utan all erinran.

Jag anhåller, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr Fränckel: Herr greffe och talman, mine herrar! Den ärade representanten på bohuslänsbanken började sitt anförande dermed, att han antog, att denna kammare skulle godkänna utskottets förslag. Man torde deraf kunna sluta, att han vid begrundande af de skäl, som utskottet anført, kommit till den öfvertygelsen, att dessa skäl vore bindande, ehuru han för sin del framstälde åtskilliga invändningar. Jag skall för min del tillåta mig, på grund deraf att jag deltagit i ärendets behandling i utskottet, anförå några tillägg till hvad utskottet åberopat för sin afstyrkande hemställan.

Jag ber då att få påpeka, hvad som redan blifvit flera gånger här framhållet, nemligen att man, för att komma ifrån jernvägsstriderna, gång efter annan fastslagit två viktiga principer i afseende å användandet af statsmedel för understöd af enskilda jernvägar, nemligen för det första, att en fond för detta ändamål skall hvart femte år ställas till Kongl. Maj:ts disposition, och för det andra, att vissa vilkor skola uppfyllas för att en jernvägsanläggning skall blifva delaktig af dessa fonder. Jag skall icke trötta kammaren med att repetera hvad som redan blifvit från annat håll sagdt i afseende å de undantag, som härutinnan egt rum, och huruledes dessa icke äro jemförliga med den öfverträdelse, som man nu måhända vill göra. Men hvad jag bestämdt måste vidhålla är, att, om denna kongl. proposition hade förlagat på kamrarnes bord vid det tillfälle, då årets stora jernvägsbetänkande behandlades, man då skulle hafva iakttagit just den försigtighet, som friherre Lagerbring nu klandrade. Jag ber att få fästa uppmärksamheten på att vid behandlingen af detta jernvägsbetänkande anslog Riksdagen 3,178,000 kronor till nya byggnader och anläggningar, 900,000 kronor till ett dubbelspår mellan Tumba och Huddinge och 5,000,000 kronor till rörlig materiel. Dessa summor äro naturligtvis icke hänförliga till de egentliga nybyggnaderna, men de äro dock utgifna för jernvägsändamål; och hvad det betyder i dessa tider, derom vittna förhållandena på arbetsmarknaden i riket. Hvad nu sjelfva nybyggnadsanslaget till statsbanor beträffar, finna herrarne, att de belopp, som anslagits till Ofotenbanan, till Kalixbanan, till Bohuslänsbanan och till Kryllobanan, sluta på ett sammanlagdt belopp af 14,658,000 kronor. Häraf framgår, med hvilka stora belopp man redan rör sig i fråga om jernvägsändamål vid denna riksdag. På grund af de betänkligheter, som redan vid debatten rörande detta betänkande uttalades i anledning af den erfarenhet, som förelåg beträffande jernvägsbyggandets inflytande på öfriga förhållanden i landet, har man ansett sig böra gå till väga med den största försigtighet i fråga om de belopp, som ytterligare skulle anslås för jernvägsändamål. Nu kommer, nästan samtidigt med att nyssberörda beslut fattades, en kongl. proposition, i hvilken föreslås, att man derutöfver skulle bevilja ett lån på c:a 5,000,000 kronor till en redan påbörjad enskild jernväg, om hvars tillkomst vi redan hört tillräckligt för att jag icke skall behöfva dermed befatta mig. Det är alldeles klart, att, då man nu till och med mäst i fråga om statens jernvägsbyggnader inskränka de framställningar, som Kongl. Maj:t på goda skäl har gjort, i det man nedsatt det för Bohuslänsbanan äskade beloppet, 4,000,000 kronor, till hälften, eller 2,000,000 kronor, det skall förefalla underligt, om man nu vore beredd att gifva ett så stort lån åt denna enskilda jernväg. Det har visserligen sagts, att arbetet på jernvägen kommer att bedrivas i alla fall, men det har äfven blifvit framvisadt, huru stor skilnaden i afseende å arbetets forcerande måste vara, om lånebeloppet beviljas af staten eller om det måste på annat sätt anskaffas.

*Ifrågasatt  
låneunderstöd  
för anläggning  
af jernväg  
från Borås  
till Alfvesta.  
(Forts.)*

*Ifrågasatt  
låneunderstöd  
för anläggning  
af jernväg  
från Borås  
till Alfvesta.*

(Forts.)

Men hvad som för mig varit viktigare än allt detta har varit det ingrepp, som härigenom skulle ske i den princip, som hittills gjort sig gällande i afseende å jernvägsbyggandet i vårt land. Sägna hvad man vill, har dock den ursprungliga afsigten varit den, att statsbanor skulle byggas på de stora distanserna och att till dessa skulle stöta mindre privatbanor, åstadkomna på annan väg, ja, till och med genom kommunernas tillhjälp. Detta senare har nu, om jag så får säga, urartat derhän, att sådana orter, som ansett sig icke kunna fort nog få statsbanor, hafva med tillhjälp af statslån byggt stora privatbanor och på detta sätt nått samma mål. Nu vill man gå ännu ett steg längre. Det gäller här en bana, som icke ens begärt att få statslån, men som det oaktadt börjat sina anläggningar utan att hafva sina finansiella förhållanden klara. När medlen nu icke räcka, vänder man sig till staten, och då heter det, att efter som det endast är fråga om att låna banan penningar och detta icke kan medföra någon risk, bör staten utan vidare lemna lånet. Jag hemställer om ett sådant resonement kan vara hållbart och hvarthän det skall leda.

Här har flera gånger anförts, att man ville med Kongl. Maj:ts tillhjälp söka hålla i Riksdagens hand möjligheten att icke utöfver vissa gränser forcera jernvägsbyggandet i landet, att man ville låta detta gå i jernbredd med landets resurser. Men släpper man löst på detta sätt, så att man låter en 15 mils jernväg, som icke ens har sina anläggningsmedel klara, påbörjas, och af hvilken man icke ens fordrat, att den skall uppfylla de vilkor, som staten uppställt för andra jernvägar, som skola kunna komma i åtnjutande af statslån — släpper man löst på det sättet, att, då en framställning inkommit om ett statslån, ett sådant också utan uppfyllande af dessa vilkor dock skall beviljas, så hemställer jag till herrarne hvad följden deraf skall blifva. Då har Riksdagen åtminstone icke längre möjligheten i sin hand att bestämma gränsen, huru långt detta enskilda jernvägsbyggande skall få gå.

Man har vidare sagt, och detta helt ogeneradt, att en orsak, hvarför man bör bevilja lånet, ligger deri, att denna jernväg bör få sitt lån så billigt som möjligt, så att, när staten i sinom tid kommer att inlösa banan, detta må kunna ske på billiga vilkor. Herrarne torde finna, att äfven här den sjelfständighetsåtgärd, som ligger i denna jernvägs påbörjande, lysar ytterligare fram. När man icke kunnat få en statsbana i vanlig ordning genom att låta ärendet pröfvas i sammanhang med frågor rörande andra jernvägsanläggningar, börjar man utan vidare arbeta på banan, och sedan säger man: staten skall låna oss penningar till arbetet, och derefter skola vi nog få sälja banan till staten. Det är icke värdt att, i likhet med en talare på göteborgsbänken, säga, att man så djupt beklagar, att vestkustbanan blifvit såld till staten, ty der tog man sig ganska god avance på respektive 25, 43 å 63 % utöfver det nedlagda aktiekapitalet. Kanske har detta hägrat för vederbörande, då man nu talat om att den ifrågavarande banan snart skall blifva en statsbana.

Man har vidare sagt, att denna jernvägs rigtning vore sådan, att deraf tydligen framginge, att den borde komma till stånd som statsbana. Jag vågar dock påstå, att hvar och en, som är något van att bedöma rigtningen af jernvägar här i landet, skall klart inse, att, om denna banas rigtning, sådan densamma var angifven på den karta, som en ärad talare nyss uppvisade, hade varit framlagd för att derpå basera anläggningen af en statsbana, statsbanestyrelsen icke hade kunnat gilla densamma. Jernvägen skulle ju komma att gå i nordvestlig rigtning från Alfvesta öfver Vernamo rätt på Borås i rigtning emot Göteborg. Ingen kan väl påstå annat än att detta vore en missrigtad jernväg, när det gäller genomgående trafik. Må vara, att jernvägen skulle i lokalt hänseende fylla ett behof inom orter, som nu icke kafa någon nog närbelägen jernväg, men rigtningen såsom sådan kan, när det blir tal om en statsbana, icke försvaras. Om denna jernväg kommer till stånd, betviflar jag emellertid icke, att med den konkurrens, som den komme att upptaga med statsbanorna, den tid icke skall vara långt aflägsen, då den måste öfvergå i statens hand.

Man har vidare sagt, att landets finansiella läge vore sådant, att af detta skäl det vore önskligt, att lånet beviljades. Herrarne må ursäkta mig, men jag kan icke annat än påstå, att detta är ett rent svepskäl. Det kan icke tänkas, att landets finansiella läge är beroende på huruvida här lemnas i uppdrag åt riksgäldskontoret att lemna ett lån åt denna jernväg, då ju riksgäldskontoret icke lärer komma att begagna sig af detta lånetillfälle, derest icke statens öfverskott möjligen skulle visa sig vara otillräckliga.

Vidare har det sagts, att om lånet icke beviljas, så kan jernvägen icke komma till stånd. Men om den föreliggande framställningen afslås, kan ju denna jernväg i likhet med alla andra i vanlig ordning inkomma till Kongl. Maj:t med begäran att blifva delaktig af den för jernvägslån anvisade fonden, ehuru denna visserligen icke är afsedd för så stora jernvägar, som här äro i fråga. Man har nemligen icke förutsatt, att så stora jernvägar skulle komma att hänvända sig till staten med framställning om lån och därför icke börja sina arbeten utan att vara beroende på statens hjälp. Emellertid måste jag betvifla, att några svårigheter skulle uppstå för jernvägen att erhålla sitt lån. Jag är öfvertygad, att lånet kommer att beviljas, fastän kanske icke så snart eller blifva tillgängligt på så kort tid.

Såsom ett skäl för att arbetet bör fördröjas och icke forceras vill jag åberopa, att om man utsträcker jernvägsanläggningar — den ena med 900 man, den andra med 1,200 man — måste det visa sig och har äfven visat sig, att detta utöfvar en stark inverkan på arbetsmarknaden. Visserligen har det sagts, att industrien spelar en stor roll vid dylika behof af arbetskrafter; men å andra sidan måste beaktas, att jernvägsanläggningar å andra sidan spela en stor roll å industrien genom de behof, som måste fyllas för desamma af de industrier som dessa sysselsätta.

*Ifrågasatt  
låneunderstöd  
för anläggning  
af jernväg  
från Borås  
till Alfvesta.  
(Forts.)*

*Ifrågasatt  
låneunderstöd  
för anläggning  
af jernväg  
från Borås  
till Alfvesta.*

(Forts.)

Jag tror således, att statsutskottet med kännedom om de principer, som hittills gjort sig gällande, och med den önskan, som jag i likhet med utskottet hyser, att det ännu må vara Riksdagen förunnadt att hålla sin hand öfver i hvad mån jernvägsarbetet här i landet bör utsträckas eller icke, har haft fullgoda skäl att ställa sig på den ståndpunkt, utskottet intagit, och det är derför, herr grefve och talman, som jag anhåller om bifall till utskottets hemställan.

Herr Tamm, Hugo: Jag tror, att herr Leman framförde ett skäl, som i denna fråga är starkt verkande på många, då han sade, att det enda skälet för honom vore, att genom beviljandet af den gjorda framställningen man komme att få in guldvaluta. Men deruti ligger den missuppfattningen, att med ett antagande af detta förslag sker intet annat än att till den lånerätt, som riksgäldskontoret redan har obegagnad och hvilken, efter hvad jag vill minnas, uppgår till 16 millioner, läggas ytterligare 5 millioner. Ty deraf att en lånerätt finnes följer ingalunda, att lånet äfven upptages. Och hvarför? Jo, derför att riksgäldskontoret den 1 sistlidne januari hade — om jag minnes siffrorna rätt — 16 millioner stående räntelösa i riksbanken och 11 millioner utlånade till banker och större inrättningar, såsom brandstodsbolag m. fl. Detta är naturligtvis medel, som komma att i första hand tagas i anspråk och sålunda utgöra ett afdrag på den inhemska marknaden, alldeles som om bolaget sjelft upptog lånet. Men äfven om så icke sker, hafva dock ytterligare influtit millioner från statskontoret, hvilka riksgäldskontoret skall placera. Dessa äro naturligtvis också tagna ur den allmänna rörelsen, fastän de inkommit i skatteform.

Således har man med lånets beviljande ingalunda åstadkommit hvad man åsyftat, nemligen att få in guldvaluta, utan i första hand komma dessa öfverskottsmedel att användas. Detta är således icke ett skäl, som kan vara giltigt vid bedömandet af denna fråga. Man bör låta detta vara detta och låta saken vara hvad den är. Det gäller här, huruvida man skall bevilja ett lån, oafsedt allt annat, till denna jernvägsanläggning eller om man icke skall det. Guldfrågan blir alldeles fristående från denna.

Herr Sandberg: Herr grefve och talman! Herrarne måtte väl känna, att mina ord icke blifva många.

Det var för mig en alldeles oväntad, men ingalunda oangenäm öfverraskning, att till och med det höglöfliga statsutskottet börjat blifva betänksamt i fråga om det starka forcerandet af jernvägsbyggandet i landet.

Det myckna talet om den nu ifrågavarande jernvägens stora vikt och betydelse i strategiskt, ekonomiskt och politiskt hänseende fäster jag mig icke synnerligen vid. Jag har ännu aldrig hört en jernväg sättas i fråga, utan att man fått höra dylika blomstermålningar, mer eller mindre befogade.

Jag anhåller om bifall till statsutskottets hemställan.



Herr Leman: Mina herrar! Liksom den föregående talaren lofvar jag att yttra mig helt kort. Jag ber endast att mot talaren på jemtlandsbanken upprepadt få invända, att äfven om den förutsättning, från hvilken han utgick, nemligen att något utländskt lån icke skulle komma att upptagas, är riktig — hvarom dock meningarne kunna vara delade —, qvarstår dock alltid, att, derest bolaget skall upptaga lånet, det måste ske hos de inhemska bankerna, hvilka, då de för närvarande icke hafva något öfverflöd, måste göra uppsägningar och derigenom strypa industrien och andra näringar.

*Ifrågasatt  
låneunderstöd  
för anläggning  
af jernväg  
från Borås  
till Alfeesta.  
(Forts.)*

Efter härmed slutad öfverläggning yttrade herr talmannen, att beträffande förevarande utlåtande yrkats, dels att hvad utskottet hemställt skulle bifallas, dels ock att kammaren, med afslag å utskottets hemställan, skulle bifalla Kongl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning.

Sedermera gjorde herr talmannen propositioner i enlighet med dessa yrkanden och förklarade sig anse propositionen på bifall till utskottets hemställan vara med öfvervägande ja besvarad.

Votering begärdes, i anledning hvaraf uppsattes, justerades och anslogs en så lydande omröstningsproposition:

Den, som bifaller hvad statsutskottet hemställt i sitt utlåtande n:o 59, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, afslår kammaren utskottets hemställan och bifaller Kongl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning.

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

Ja 58;

Nej 43.

Föredrogs å nyo och företogs punktvis till afgörande statsutskottets den 25 och 27 innevarande april bordlagda utlåtande n:o 60, i anledning af gjorda framställningar om anslag dels för undersökningar af mindre hamnar m. m., dels ock för undersökningar af åtskilliga kanal- och segelleder m. m. i mellersta Sverige.

*Punkten 1.*

Utskottets bemställan bifölls.

*Punkten 2.*

*Om reglering  
af vattenståndet  
i Mälaren  
m. m.*

Herr Boström, Filip: Man kan mycket lätt förstå, att Kongl. Maj:ts begäran om anslag för undersökningar i så storartadt syfte som angående de i den kongl. propositionen omnämnda kanalarbeten skulle väcka betänkligheter inom statsutskottet, men utskottet har i alla fall uttalat sig sympatiskt om det kongl. förslaget och hemställt om anvisande af åtminstone någon del af den begärda summan, hvarför jag icke har något att yttra med anledning af utskottets förslag härutinnan.

Deremot ber jag att få något beröra en i Andra Kammaren väckt motion, som i detta sammanhang behandlats af utskottet.

Förhållandet är, att det under det senaste årtiondet visat sig, att Mälarens vattenstånd är i oupphörligt stigande. Man är öfvertygad om att detta förhållande står i beröring med Hjelmarens sänkning, men huru dermed nu må vara, ett faktum är, att Mälarens vattenstånd nu är efter år ökats mot hvad detsamma varit under föregående decennium. Med anledning häraf ha till Konungens befallningshafvande i de fyra Mälaren omgifvande länen, Stockholms, Upsala, Vesterås och Södermanlands län, inkommit framställningar från strandegarne vid Mälaren om att genom dessa Konungens befallningshafvandes försorg en reglering af vattenståndet måtte ega rum. Man framhöll dervid, att tidpunkten för en sådan reglering skulle vara synnerligen lämplig nu, då arbetena med Helgeandsholmens ordnande pågå. En ny bro skall byggas mellan Helgeandsholmen och Drottninggatan och vid denna bro kunde en regleringsdam anläggas, som skulle kunna å ena sidan motarbeta det höga vattenståndet och å den andra bibehålla lågvattenståndet vid sådan nivå, att sjöfarten icke lede något intrång.

På grund af de gjorda framställningarna sammanträdde Konungens befallningshafvande i de olika länen samt beslöto att ingå till Öfverståthållareembetet med en anhållan om att Stockholms stadsfullmäktige måtte taga saken om hand och i sammanhang med Helgeandsholmens ordnande låta bringa till stånd en regleringsdam i Norrström. Stockholms stadsfullmäktige förklarade emellertid i anledning häraf, att de ansågo Stockholms stad hafva så ringa gagn af det vidlyftiga företaget, att staden icke vore berättigad att lemna medgifvande till det framställda förslaget, hvaremot stadsfullmäktige tillika yttrade att, om strandegarne vid Mälaren toge initiativ i saken, Stockholms stad skulle, i den mån staden kunde, lemna dem sin medverkan. Emellertid är det omöjligt att tänka sig att, med den kolossala utsträckningen af Mälaren och den stora massan strandegare, man skulle kunna få till stånd en värdering af marken tillhörande de särskilda jordegarne, på grund af hvilken utdebitering af kostnaderna skulle

kunna ske. Jag tror därför att det, såsom motionären framhållit, är af stor vigt, att man här går längre än Kongl. Maj:t nu tänkt, så att, samtidigt med att förslag af Kongl. Maj:t framlägges om en allmän kanalisering af mellersta Sveriges sjöar, man tillika tager under ompröfning, huruvida frågan icke äfven berör Mälarens utflöde i Stockholm.

*Om reglering  
af vattenstån-  
det i Mälaren  
m. m.  
(Forts.)*

Nu förekommer i den kongl. propositionen ett uttalande i anledning af väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utredning om att den föreslagna undersökningen skulle stanna vid Stockholm och således icke beröra vattnets framsläppande genom Stockholm. Den skulle icke innefatta någon plan för ombyggnad af Stockholms sluss, ej heller befatta sig med den på dagordningen stående frågan om beredande af ny utfartsväg från Mälaren genom Årstaviken och Hammarby sjö. Jag tillåter mig i anledning häraf att fästa kammarens uppmärksamhet derpå, att det måste synas lämpligt och ligga nära till hands, att, på samma gång man söker ordna regleringen af Mälaren i det afseende Kongl. Maj:t framhållit eller hvad angår segellederna genom sjön, man tillika ser till att den får erforderligt utlopp vid Stockkolm. Detta förhållande har också utskottet behjertat, då utskottet, sid. 17 i dess utlåtande, säger, att den af motionären begärda undersökningen nära sammanhänger med den af Kongl. Maj:t föreslagna rörande segelleden genom Mälaren.

Statsutskottet har således uttalat sig ytterst sympatiskt om motionen, hvilket jag, som känner såväl huru skon här klämmer och som fått mottaga så många framställningar i ämnet från mina länsbor, med glädje funnit, då jag deri sett en försäkran om att, i fall ett liknande förslag eger rum ett annat år, statsutskottet då vill ställa sig å motionärens sida. Jag ber att få framföra ett tack till statsutskottet för det sätt, hvarpå utskottet uttalat sig i frågan, och jag är öfvertygad om att motionären till nästa år icke skall underlåta att framkomma med förslag i samma syfte, då, såsom jag nämnt, frågan omöjligen kan lösas utan statens medverkan. Jag har icke något yrkande att framställa.

Sedan öfverläggningen ansetts härmed slutad, biföll kammaren hvad utskottet i föreliggande punkt hemställt.

Vid förnyad föredragning af statsutskottets den 25 och 27 i denna månad bordlagda utlåtanden och memorial:

n:o 61, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående beviljande af anslag för en hamnanläggning vid Hanö fiskeläge i Mjellby socken af Blekinge län,

n:o 62, i anledning af Kongl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning om inrättande af nya tjenster vid statens jernvägstrafik,

n:o 63, i anledning af väckt förslag om höjning i aflöningen för banvakter inom statens jernvägars fjerde distrikt,

n:o 64, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående in-  
köp af mark för nya bangårdsanordningar i Stockholm, och  
n:o 65, med förslag till åtskilliga stadganden, hvilka böra in-  
föras i det nya reglementent för riksgäldskontoret,  
biföll kammaren hvad utskottet i dessa betänkanden hemstält.

Vid förnyad föredragning af bevillningsutskottets den 25 och  
27 innevarande månad bordlagda betänkande n:o 32, i anledning  
af väckt motion om ändring i tullsatserna för vissa kopparfabri-  
kat, biföll kammaren hvad utskottet i detta betänkande hemstält.

*Ifrågasatt re-  
stitution af  
tull vid utför-  
sel af risgryn.*

Föredrogs å nyo bevillningsutskottets den 25 och 27 i denna  
månad bordlagda betänkande n:o 33, i anledning af väckt motion  
om restitution af erlagd tull vid utförel af risgryn.

Herr Leman: Jag beklagar, att, då tiden så långt fortskri-  
dit, jag måste anse mig skyldig att uppträda i denna fråga,  
men jag lofvar att vara kort och skall äfven hålla mitt löfte.  
Jag anser emellertid, att här bör höjas åtminstone någon röst mot  
utskottet.

Jag anhåller att ur mina minnen från min första praktik få  
berätta en liten historia. Det fans i en stad i Sverige en kollegial  
domstol, hvilken bestod af mycket respektabla och hederliga per-  
soner, men dessa voro skolade i en gammaldags uppfattning och voro  
enorma formalister. Så snart det till dem inkom en ansökning, så  
var det första de undersökte icke den frågan: huru skola vi kunna  
hjelpa sökanden till hans rätt? utan: huru skola vi kunna afslå  
hans ansökan?

På samma sätt synes det värda bevillningsutskottet göra.  
Det har ingen blick för näringslifvets kraf, utan när förslag i  
dettas intresse göras, så följer utskottet sina kammarstudier. Det  
hittar på alla möjliga tulltekniska svårigheter, och så låter man  
med glädje bilan gå och motionerna aflifvas.

Den nu föreliggande motionen har dock icke alls att göra  
vare sig med skyddssystem eller med frihandel. Den afser endast  
att bereda en utvecklingsmöjlighet för en svensk industri, och med  
förslaget afses icke blott att gagna denna industri, utan äfven  
att på grund af den förefintliga möjligheten af export till Dan-  
mark och Ryssland gynna sjöfarten och andra näringar.

Af de motiv, utskottet anfört, ber jag att få påpeka hurusom  
det säges, att förhållandena i Danmark icke äro så förmånliga som  
motionären uppgifvit, men trots detta har emellertid Danmark ej  
blott beviljat tullrestitution, utan har äfven att uppvisa en stor-  
artad export på detta område.

Att man gör svårigheter för importen, det kan jag väl för-  
stå, men att man vill göra svårigheter äfven för exporten, det går  
öfver mitt enkla förstånd.

Utskottet säger vidare, att det ingalunda vore styrkt, att de svenska tillverkarne af varan skulle erhålla möjlighet att med fördel vinna afsättning på den utländska marknaden, men något sådant kan ju icke styrkas, så länge bevillningsutskottet och möjligen äfven Riksdagen ställer sig afvisande mot hvarje förslag, som afser att möjliggöra en export.

Jag hemställer, om icke den beräkning af utbytet, som gjorts af en af reservanterna, äfven om den skulle vara i någon mån origtig, dock torde vara så noggrann som möjligt, och huruvida icke hänsyn kunde tagas dertill, att, om beräkningen sedermera skulle visa sig vara för hög, den ju efter något år kan sättas lägre, liksom den, om den skulle befinnas vara för låg, ju kan höjas.

I hvarje fall synes det mig saknas skäl att afskära den möjlighet till export, som här förefinnes, och därför ber jag att få yrka afslag på utskottets förslag och bifall till den kläm, som innefattas i herr Meyers och herr Perssons i Rinkaby reservationer.

Herr Stephens: Innan spanmålstillarne kommo till stånd här i landet, funnos här inga risqvarnar af det enkla skäl, att det för oss var alldeles omöjligt att konkurrera med Ostindiens ofantligt billiga arbetskraft. Vidare är att märka, att det är nödvändigt att nedbringa vigten på importvaran så mycket som möjligt, då med det stora afstånd mellan Ostindien och Europa, hvarom här är fråga, frakten eljest skulle ställa sig allt för dyr, och till följd häraf kommer också ris mestadels till Europa i form af risgryn. Man kan här fråga: om ris i allmänhet kommer till Europa sasom risgryn, hur kan det då uppstå risqvarnar i Europa? Jo, just till följd deraf, att i många länder liksom nu i Sverige finnes en tullsats för den färdiga varan och en annan för råvaran eller halfprodukten, som bereder fördelar vid import af den senare.

Nu är förhållandet det, att hvad man i Sverige kallar paddy är något annat än som i verkligheten är paddy. Med paddy förstås oskaladt ris, under det den s. k. paddy, som hit införes, utgör en blandning af skaladt och oskaladt ris i olika proportioner. Då spanmålstillarna kommo till stånd och vi fingo en tull å gryn af sex kronor 50 öre för 100 kg., visade det sig vara en lönande affär att införa och här rengöra denna af till stor del skaladt ris bestående paddy, och så uppkommo två risqvarnar, hvilka båda drefvo en inkomstbringande rörelse. Som det plägar gå under dylika förhållanden gick det emellertid också här, andra personer ansågo, att de också borde vara med om en så god affär, och så byggdes en tredje risqvarn. De tre risqvarnarna kunna emellertid producera omkring tre till fyra gånger så mycket risgryn, som kan konsumeras inom landet. Nu stod man der, man fann det hårdt att icke hafva användning för sina kostsamma anläggningar och maskiner till sin produktionsförmåga, och så hittade man på det sättet för att kunna skaffa sig någon större vinst, att man af staten begärde en tullrestitution vid export, beräknad efter ett utbytet af 60 procent.

*Ifrågasatt re-  
stitution af  
tull vid utför-  
sel af risgryn.*  
(Forts.)

*Ifrågasatt re-  
stitution af  
tull vid utför-  
sel af risgryn.  
(Forts.)*

Restitution vid utförel af ris finnes dock redan medgifven. Enligt tulltaxeunderrättelserna § 9 mom. 5 kan man få restitution, om man nemligen exporterar alla de produkter den importerade varan lemnat, men med sådan bestämmelse lönar det sig icke att härifrån exportera ris, då det är på den inom landet konsumerade delen af importen man genom restitution vill bereda sig tullfrihet, och därför fann man på ett annat sätt. Man uppställde anspråket att få restitution vid export af risgryn efter ett utbyte af 60 procent och åberopade Tysklands och Danmarks exempel, utan att dock lemna några detaljer om huru saken är ordnad i dessa länder.

Bevillningsutskottet har emellertid skaffat sig upplysningar om tillvägagångssättet i Danmark, och utskottet har dervid inhemtat, att i Danmark importeras liksom i Sverige en blandning af skaladt och oskaladt ris, men man beräknar icke så liberalt i Danmark som i Sverige. Här betraktar man den importerade varan helt och hållet som råvara och åsätter den en tull af 3 kronor 70 öre pr 100 kg. I Danmark beräknar man vigten af en tunna oskaladt ris till 160 danska pund och af en tunna skaladt ris till 236 pund, och när så en blandad vara införes, beräknar man efter dess vikt pr tunna, huru mycket den skall anses innehålla af det ena och det andra slaget.

Om vi här i Sverige skulle använda samma beräkningssätt som i Danmark, skulle vid import af en kvantitet af t. ex. 15,000 kg., motsvarande 30,000 danska pund ris med en vikt af 204 pund pr tunna, tullverket påföra importören för 4,954 kg. oskaladt ris efter 3 kronor 70 öre pr kg. och för 10,046 kg. skaladt ris efter 6 kronor 50 öre pr kg., dock att importören vid den senare påföringen skulle erhålla ett afdrag af 11 $\frac{1}{2}$  procent. Summan af hvad importören skulle hafva att erlägga i detta fall uppgår till 761 kronor och 20 öre.

Om sedermera importören skulle utföra 9,000 kg. risgryn, eller så mycket han kunde få restitution på af den importerade varan, skulle saken, enligt det danska tillvägagångssättet, här ställa sig så, att han väl finge restitution efter 60 procents utbyte men endast med 3 kronor 70 öre pr 100 kg. å 15,000 kg. som utgör 555 kronor, och tullverket hade således under alla omständigheter af den erlagda tullen behållit 206 kronor och 20 öre. Det danska tullverket skulle således, om i Danmark gälde samma tullsatser som i Sverige, behålla omkring 14 kronor pr ton, om hela det importerade partiet exporterades som gryn, beräknadt efter 60 % utbyte,

Det synes således, att motionärens påstående, att Danmark här skulle vara så högeligen liberalt och lemna full restitution efter ett utbyte af 60 procent, icke är med verkliga förhållandet öfverensstämmande, och skall det visa sig vara alldeles omöjligt att här i landet bestämma en rätt viss utbytesprocent utan att på samma gång bestämma, huru mycket den importerade varan skall innehålla så väl af verklig paddy som af skalade risgryn, annars beredes importören en exportpremie.

Vidare har det blifvit sagdt, att en särskild anledning att gynna risqvarnarna genom restitution af tull skulle förefinnas deri, att jordbruket skulle kunna till billigt pris erhålla det af fall, som uppkommer vid förmalning af ris. Enligt de upplysningar, som utskottet inhemtat, får man vid förmalning af ren paddy omkring 60 procent hela gryn, 20 procent bruck eller brutna gryn och 20 procent affallsmjöl. Dessa 20 procent affallsmjöl skulle vara hvad som kunde komma jordbruket till godo, men så vidt jag försport ha i allmänhet jordbrukarne här i landet icke försökt sig på att utfodra kreatur med rismjöl, detta af det enkla skäl att vi ha tullfri import af oljekakor och kli, hvilka foderämnen tillföra jordbruket ett i förhållande till priset troligen lika billigt om icke billigare foderämne än det, med undantag af till fjäderfä, ännu opröfvade rismjölet.

*Ifrågasatt re-  
stitution af  
tull vid utför-  
sel af risgryn.  
(Forts.)*

Så hafva vi brucken, som användes vid stärkelsefabrikation och äfven till människoföda. Den spelar således ungefär samma rol som majs vid bränvinsbränning, d. v. s. den är en konkurrens med potatisen.

Ur hvilken synpunkt jag än ser saken, kan jag således icke finna annat, än att ett medgifvande af den begärda restitutionen blott skulle tjena till att uppamma en för Sverige onaturlig industri i stället för en naturlig, som hittills burit sig väl och äfven i närvarande stund torde väl kunna bära sig.

På grund af de skäl jag anført får jag yrka bifall till utskottets förslag.

Efter det öfverläggningen förklarats härmed slutad, gjorde herr talmannen i enlighet med de yrkanden, som derunder förekommit, propositioner, först på bifall till hvad utskottet i föreliggande betänkande hemställt samt vidare derpå att kammaren, med afslag å utskottets hemställan, skulle antaga det förslag, som inefattades i den af herr Meyer vid betänkandet afgifna reservation; och förklarades den förra propositionen, hvilken förnyades, vara med öfvervägande ja besvarad.

Vid förnyad föredragning af bankoutskottets den 24 och 25 innevarande april bordlagda memorial:

n:o 16, angående beviljande af årliga understödsbelopp åt två vid riksbankens kontor i Malmö anställda personer, och

n:o 17, angående beviljande af personligt lönetillägg åt pappersmästaren vid Tumba bruk P. G. Öberg,

biföll kammaren hvad utskottet i dessa memorial hemställt.

På framställning af herr talmannen beslöts att till ett följande sammanträde uppskjuta behandlingen af återstående på dagens föredragningslista uppförda ärenden.

Justerades fyra protokollsutdrag för denna dag.

---

På framställning af herr talmannen beslöts, att de under dagen första gången bordlagda ärendena skulle sättas främst på föredragningslistan till nästa sammanträde.

---

Kammaren åtskildes kl. 10,02 e. m.

In fidem  
A. v. *Krusenstjerna.*

---

## Tisdagen den 1 maj.

Kammaren sammanträdde kl. 2,30 e. m.

---

Justerades protokollet för den 24 sistlidne månad.

---

Anmälades och bordlades statsutskottets memorial och utlåtanden:

n:o 43, i anledning af Kongl. Maj:ts remiss med öfverlemnande af förteckning öfver de för statsverkets räkning utarrenderade egendomar;

n:o 44, med öfverlemnande till Riksdagen af förteckningar å försålda kronoegendomar samt å inköp af mark för bildande af kronoparker;

n:o 68, angående tryckning af konstitutionsutskottets memorial m. m. vid 1810, 1812 och 1815 års urtima riksdagar;

n:o 69, i anledning af kamrarnes skiljaktiga beslut beträffande Kongl. Maj:ts proposition om låneunderstöd för anläggning af jernväg från Borås till Alfvesta;

n:o 70, i anledning af kamrarnes skiljaktiga beslut beträffande väckt förslag om höjning i aflöningen för banvakter inom statens jernvägars fjärde distrikt;

n:o 71, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående användande af indragna kronofogde-, häradskrifvare- och länsmanslöner till inrättande af nya sådana tjänster;

n:o 72, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående anvisande af medel till hydrografisk-biologiska undersökningar af de Sverige omgifvande hafven;



n:o 73, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående anslag för meteorologiska centralanstaltens förseende med dagliga meteorologiska telegram från Färöarne och Island;

n:o 74, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående anslag till forskningar efter svenska minnen i främmande länder.

n:o 75, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående anslag för deltagande i de internationella gymnastik- och idrotts-täflingarna under verdensutställningen i Paris;

sammansatta stats- och lagutskottets utlåtanden:

n:o 3, i anledning af *dels* Kongl. Maj:ts proposition n:o 34 med förslag till lag om tillägg till värnpligtslagen den 5 juni 1885, beträffande vapenöfning under år 1900 för utrönande af härens krigsberedskap, *dels* Kongl. Maj:ts proposition n:o 35, med förslag till lag angående mönstring under år 1900 af hästar och fordon för utrönande af härens krigsredskap, *dels* Kongl. Maj:ts i statsverkspropositionen under fjerde hufvudtiteln, punkt 36:o, gjorda framställning angående anslag till försöksmobilisering, *dels* ock en i ämnet väckt motion; och

n:o 4, i anledning af väckt motion om utsträckning af tiden för de värnpligtiges öfningar;

bevillningsutskottets memorial:

n:o 34, i anledning af återremiss af bevillningsutskottets betänkande n:o 30 angående af Kongl. Maj:t framlagdt förslag till förordning om frilager m. m.; och

n:o 35, i anledning af kamrarnes skiljaktiga beslut rörande bevillningsutskottets betänkande n:o 33, i anledning af väckt motion om restitution af erlagd tull vid utförsel af risgryn;

lagutskottets utlåtande n:o 45, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition med förslag till lag om rätt domstol i vissa mål angående jordegares rätt öfver vattnet å hans grund; äfvensom

Första Kammarens tillfälliga utlåtande n:o 8, i anledning af väckt motion om förändrade föreskrifter rörande befordran till major på stat inom svenska armén.

---

Upplästes och godkändes statsutskottets förslag till Riksdagens skrifvelse, n:o 56, till Konungen, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående inköp af mark för nya bangårdsanordningar i Stockholm.

---

Föredrogos, men bordlades å nyo på flere ledamöters begäran följande den 28 nästlidne april bordlagda ärenden, nemligen: konstitutionsutskottets memorial n:o 6, statsutskottets memorial och utlåtande n:is 66 och 67, sammansatta bevillnings- och lagutskottets memorial n:o 2, äfvensom lagutskottets memorial n:o 43.

Föredrogs och lades till handlingarna särskilda utskottets den 28 nästlidne månad bordlagda memorial n:o 2, i anledning af kamrarnes skiljaktiga beslut rörande utskottets utlåtande n:o 1 i anledning af Kongl. Maj:ts nådiga proposition n:o 24 samt vissa inom Riksdagen väckta motioner.

---

Föredrogs, men bordlades å nyo på flere ledamöters begäran Första Kammarens tillfälliga utskotts utlåtande n:o 7, i anledning af väckt fråga om skrifvelse till Kongl. Maj:t med begäran om framläggande af förslag till förbättradt sätt att pensionera sjöfolk.

---

Justerades två protokollsutdrag för denna dag.

---

På framställning af herr talmannen beslöts, att de ärenden, som under dagen bordlagts första gången, skulle sättas främst på föredragningslistan till morgondagens sammanträde.

---

Herr Hasselrot erhöll på begäran ordet och yttrade: Jag skall tillåta mig hemställa, att bland de två gånger bordlagda ärendena på föredragningslistan till morgondagens plenum lagutskottets betänkanden n:is 41, 40 och 42 måtte i denna ordning uppföras näst efter sammansatta bevillnings- och lagutskottets utlåtande n:o 2.

Härtill lemnade kammaren sitt bifall.

---

Kammaren åtskildes kl. 2,44 e. m.

In fidem  
A. v. Krusenstjerna.

---