

SVERKER OREDSSON

Statsmakterna och den ekonomiska krisen i slutet av 1870-talet

I

I den mån riksdagen 1879 ö.h.t. har något rykte, är det ett dåligt rykte. Louis De Geer omtalar i sina Minnen, att han fann denna riksdag »allt igenom otrevlig till följd av de oblygt framträdande enskilda intressena».¹ Den mest kände historiegrafen av denna tid, Edvard Thermænius, anför dessa ord av De Geer och finner dem vara fullständigt sanna.²

Stort intresse har under senare tid ägnats den tid då lantmannapartiet, åtminstone i riksdagen, dominerade den svenska politiken. Man har härvid i stort sett gjort samma bedömning som det gamla majoritetspartiet i andra kammaren och funnit speciellt försvars- och grundskattefrågorna vara intressanta liksom också regeringsmakten, dess innehavare och dess kriser. Mot denna bakgrund framstår 1879 som en parentes mellan riksdagen 1878, då lantmannapartiet – mer eller mindre ärligt – demonstrerade sin försvarsvilja, och riksdagen 1880, då regeringen De Geer lade fram ett förslag till ny värnpliktslag, vilket ledde till regeringskris och Arvid Posses tillträde som statsminister.

Huruvida en riksdag eller en tid bedömes som intressant eller inte beror givetvis på vilket perspektiv som anlägges, vilken fråga som studeras. Om man i stället för lantmannapartiets

¹ LOUIS DE GEER, Minnen, 2, 1906, sid. 227.

² E. THERMÆNIUS, Lantmannapartiet, 1928, sid. 318.

»stora frågor» intresserar sig för synen på det allmännas uppgifter och för statliga åtgärder i en krissituation – problemställningar av dominerande betydelse under 1900-talet –, då framstår 1879 års riksdag som ovanligt intressant.

Eli Heckscher har i en studie över Hans Forssell sagt, att det vore på tiden att 1878–79 års kris och den politik den medförde gjordes till föremål för allsidig behandling.³ Önskemålet kommer inte att uppfyllas i denna uppsats, men en viktig del av skeendet skall belysas: Vilka krav ställdes under krisen på statsmakterna och vilken krispolitik fördes av regering och riksdag?

Den taktik som av olika sidor användes i statshjälpsfrågan är ägnad att belysa den riksdagsteknik, som utvecklats på grund av den stora karaktärsskillnaden mellan riksdagens båda kamrar. Hur viktig frågan bedömdes vara under själva krisen framgår av den betydelse den fick både för regeringens ställning, för sammanhållningen i de olika partierna och för tidningarnas politiska kurser. Å andra sidan visar studier i dessa avseenden också i vilken ringa grad frågan om interventionism eller non-interventionism tidigare varit avgörande för regeringens sammanhållning och för partistrukturen.

En studie över krispolitiken vid 1870-talets slut kastar också ljus över en frågeställning av mer allmänt intresse: Vilken var vid denna tid synen på uppgifterna för det allmänna, dvs. stat och kommuner? En gängse uppfattning om 1870- och 80-talens svenska politik har Nils Elvander givit uttryck åt med orden: »Statens verksamhet bestämdes av gammalliberala non-interventionsprinciper, vilka allmänt ansågs vara så självklara, att de sällan formulerades.»⁴ – Uppfattningen kräver en prövning.

³ ELI HECKSCHER, Hans Forssell. I *Ekonomisk-historiska studier*, 1936, sid. 148. Uppsatsen tidigare tryckt i *Nationalekonomiska Föreningen 1877–1927*, Minnesskrift, 1927.

⁴ N. ELVANDER, Harald Hjärne och konservatismen, 1961, sid. 24.

Stort utrymme kommer därvid att ges åt ett studium av de argument, som användes för respektive emot statliga ingripanden under krisen. Detta innebär inte en underskattning av de ekonomiska realiteternas stora betydelse för ställningstagandena och inte heller en omedvetenhet om att principiella argument ofta kan dölja mer renodlat egoistiska motiv. Även i dylika fall kan emellertid ett studium av argumenteringen vara av intresse, då det belyser vilka typer av argument, som ansågs gångbara i den allmänna debatten.

2

1870-talet medförde en snabb accelerering av den svenska industrialiseringsprocessen. Efter de svåra missväxtåren vid 1860-talets slut utmärktes början av 70-talet av en utpräglad högkonjunktur med en särskilt stark expansion av exportindustrierna. Medan den internationella konjunkturcykeln nådde sin höjdpunkt redan 1873, kom omsvängningen i Sverige först 1876. Detta har förklarats med hänvisning till dels de stora investeringar som gjordes i början av 1870-talet och som knappt hunnit fullbordas 1873, dels det intensiva järnvägsbyggandet i Sverige, som motverkade den utländska konjunkturedgången.¹ 1870-talet var i högre grad än något annat årtionde de svenska järnvägarnas expansionsperiod. 1870 var banlängden 1727 kilometer, ett decennium senare hade den ökat till 5876 km. Det var särskilt de enskilda järnvägarna, som expanderade under 1870-talet. Deras andel i järnvägsnätet ökade från 35,3 % 1870 till 66,7 % 1880.²

Om också expansionen i Sverige varade längre än annorstä-

¹ Beträffande konjunktursvängningen 1869–1879 se L. JÖRBERG, *Growth and fluctuations of Swedish industry 1869–1912*, 1961, kap. VIII, särsk. sid. 241 f.

² Allmän Järnvägsstatistik år 1915 (SOS). Tab. 1. A. LILJENBERG, *Statens ställning till järnvägarna i Sverige*, 1923, sid. 90.

des, så blev dock depressionen vid 1870-talets slut ovanligt svår. Vågdalen nåddes i nästan alla branscher 1879, det gällde produktionens värde, arbetarantalet och varukvantiteten.³ Orsaken till depressionen är att söka främst i det stora prisfallet på svenska exportprodukter.⁴

I samtidens ekonomiska debatt var en gängse förklaring till de dåliga tiderna, att alltför mycket kapital blivit bundet, framför allt i järnvägsbyggnader.⁵ Lennart Jörberg anför i sin avhandling »Growth and fluctuations of Swedish industry 1869–1912» denna orsaksförklaring men ställer sig mycket skeptisk till den. Förklaringen förutsätter, menar Jörberg, att järnvägsbyggandet inte bidrog till industrialiseringsutvecklingen och att kapital saknades till andra investeringar. Dessa förutsättningar synes felaktiga enligt Jörberg. Beträffande den sistnämnda hänvisar han till det begynnande 1870-talets alltför stora investeringar med åtföljande inflatoriska prisstegringar.⁶ – Att Jörberg inte vill tillmäta den väldiga järnvägsexpansionen någon betydelse för krisens våldsamt torde delvis hänga samman med att han inte, liksom ej heller Torsten Gårdlund, gör någon skillnad mellan finansieringen av statliga och privata järnvägsbyggen. De nämner endast, att större delen av det svenska järnvägsbyggandet finansierades genom utländska lån och att därigenom den inhemska lånemarknaden kunde ställas till industrins, handelns och jordbrukets förfogande.⁷ Som ovan nämnts var emellertid det privata järnvägsbyggandet dominerande under 1870-talet, och det finansierades huvudsakligen

³ JÖRBERG, sid. 241 ff.

⁴ Ibid. sid. 255.

⁵ Se t.ex. finansminister Forssells yttrande till statsrådsprotokollet 24/2 1879 (prop. 29) och (W. A. BERGSTRAND), Sista krisen. Interiörer och exteriörer berättade af Ivar Blå. 1880, sid. 5.

⁶ JÖRBERG, sid. 65.

⁷ Ibid. sid. 12 f. T. GÄRDLUND, Svensk industrifinansiering 1830–1913. 1947, sid. 163 f.

genom inhemskt kapital.⁸ Härigenom uppstod verkligen konkurrens på lånemarknaden mellan industri- och järnvägsinvesteringar.

Jörberg tror mer på en annan krisförklaring, som framfördes i samtiden. Orsaken skulle vara en industriell överkapacitet. Företag hade bildats för snabbt och skapat en produktionsbas, som var för stor för aktuella behov.⁹ – I stället för att betrakta denna orsaksförklaring som ett alternativ till den om det alltför stora kapitalet, som var bundet i järnvägarna, synes det rimligt att se de båda förklaringarna som två sidor av samma företeelse. Marknaden var inte beredd för de stora investeringar, som gjorts inom järnvägsbyggandet och industrins områden. Dessa hejdade visserligen för en tid den utifrån kommande nedgången i konjunkturen, men de förstärkte när krisen var ett faktum, de svårigheter, som var orsakade av den internationella konjunkturcykeln och de bidrog i hög grad till att göra 1878–79 års kris unik i svensk krishistoria. Den blev den enda kris landet haft med kumulativa verkningar.¹⁰

Första kritecknet var, att kursen på järnvägsobligationer sjönk till hälften. Detta skapade svårigheter för de banker och handelshus, som hade stora poster järnvägsobligationer, och framför allt minskades förtroendet för dem.¹¹ Kring årsskiftet 1878–79 följde storföretags fallissemang slag i slag. Bland de första företag som drabbades av krisen var Stockholms Enskilda Banks största industriengagemang, familjen Petrés brukskomplex Hofors-Hammarby och Avesta-Garpenberg.¹² I oktober

⁸ Forssells yttrande till statsrådsprotokollet 24/2 1879 (prop. 29). 1880 StU 28 res. av Carl Ekman m.fl. Enligt res. av Ekman m.fl. skulle vid årets slut 226 milj. kr vara bundna i ensk. järnvägar, varav det inhemska kapitalet beräknades till 200 milj. kr.

⁹ JÖRBERG, sid. 64 f.

¹⁰ Ibid. sid. 243 och 334.

¹¹ S. BRISMAN, Sveriges Affärsbanker. Utvecklingstiden, 1934, sid. 190 ff.

¹² O. GASSLANDER, Bank och industriellt genombrott. Stockholms enskilda bank kring sekelskiftet 1900, 1956, sid. 26.

1878 fick den stora trävarufirman Asp, Berger & Co inställa sina betalningar. Firman var förlagsgivare åt sågverksrörelsen i Norrland och Finland.¹³ I december drabbade samma öde firman N. M. Höglund, »Sveriges största, äldsta och mest ansedda järnhaus».¹⁴ Sedan kom turen till bankverksamheten. Den stora bankfirman Guillemot & Weyland fick likvidera.¹⁵ I december 1878 höll det på att gå på samma sätt med Stockholms Enskilda Bank. Banken hade en mycket stor portfölj järnvägsobligationer och hade haft stora intressen i företag, som bankruttrat. I panik ville stockholmarna nu ta ut alla sina insättningar i banken. Oscar II bidrog till att hejda paniken genom att ostentativt sätta in en större summa pengar. Det har ifrågasatts, om inte bankens ställning var så prekär, att den rätteligen borde ha likviderat.¹⁶ – I början på det nya året föll Göteborgs Handelskompani, och i sitt fall drog den med sig Sveriges största företag, Rosendahls AB. Göteborgs Handelskompani hade den största posten av obligationer från Bergslagens järnvägsaktiebolag, landets i särklass största enskilda järnvägsföretag.¹⁷

Redogörelsen för företag, som gått i konkurs eller drabbats av andra stora svårigheter har varit synnerligen summarisk och endast upptagit en del av de större företagen. Den torde dock ha visat, att de branscher, som mest drabbats av krisen var dels exportindustrierna inom järn- och träsektorerna, dels järnvägsbolagen och indirekt de enskilda bankerna. För bankerna var det i första hand fråga om en förtroendekris.¹⁸ Jordbruket var inte berört av krisen. Skördarna var bättre än normalt under åren 1878 och 1879.¹⁹ Kontrasten mot krisen vid 1860-talets

¹³ JÖRBERG, sid. 234 och (W. A. BERGSTRAND) 1880, sid. 12.

¹⁴ (W. A. BERGSTRAND), 1880, sid. 25.

¹⁵ Ibid. sid. 33–36.

¹⁶ Ibid. sid. 47 ff. GASSLANDER, sid. 23. BRISMAN, sid. 195.

¹⁷ (W. A. BERGSTRAND), 1880, sid. 62 och (W. BERG), Bergslagens Jernvägsaktiebolag 1872–1899. 1900, sid. 55 ff.

¹⁸ BRISMAN, sid. 190.

¹⁹ G. SUNDBÄRG, Emigrationsutredningens betänkande, 1913, sid. 168.

slut var stor. Då var i stället jordbruket drabbat. Större likheter fanns med handelskrisen 1857, då speciellt medelstora, spekulativt inriktade handelshus fick göra konkurs.²⁰ Den stora skillnaden var å andra sidan, att en handels- och industrikris måste drabba Sverige betydligt hårdare efter 1870-talets industrialiseringsprocess än före. – Det är mot denna bakgrund man får studera den offentliga debatten om staten borde ingripa med en mer aktiv krispolitik.

Regerings och riksdags agerande

3

»Järnvägsstrider» är ett begrepp med dålig klang i Sveriges riksdagshistoria. I huvudsak hade dessa strider gällt de föreslagna järnvägarnas sträckning och takten i järnvägsbyggandet. Principfrågan om lämpligaste byggherre hade emellertid också varit aktuell vid ett flertal tillfällen. Så var naturligtvis fallet vid 1853–54 års riksdag, då beslutet togs, att staten skulle bygga landets stambanor. Motiveringarna för detta beslut var i första hand, att det ur principiell synpunkt var bäst, att staten såväl byggde som ägde så viktiga kommunikationsmedel som landets större järnvägar.¹ Det huvudsakliga skälet var således inte, att statligt byggande var nödvändigt för att järnvägar ö.h.t. skulle komma till stånd. Vid 1862–63 års riksdag märks emellertid en förändring i riksdagens motivering för statliga järnvägar. Man uttalade då, att »det vore önskligt om stambanornas anläggning kunde överlämnas åt den enskilda företagsamheten samt Staten därigenom befrias från den vidsträckta och invecklade ekonomiska förvaltning som är en oundviklig följd av dessa arbetens utförande för Statens egen räkning». Dock ansåg man inte, att man under existerande förhållanden »med

²⁰ GÄRDLUND, sid. 119 f.

¹ Protokoll över civilärenden den 29 maj 1852 (RA). 1853–54, Prop. 4 StU 273 (4.1.2), Rskr 183.

något hopp om framgång skulle kunna erbjuda åt enskilda eller bolag att verkställa ifrågavarande vidsträckta och kostsamma arbeten».²

1869 ansåg riksdagen, att staten i stort sett endast borde bygga färdigt de banor, som påbörjats.³ Följande år ansåg andra kammaren även detta program vara för omfattande. Ett »nihilistparti» under ledning av främst Emil Key och S. A. Hedin vände sig mot all »statsindustri» som fördärlig. I den gemensamma omröstningen kom emellertid den nihilistiska uppfattningen i minoritet.⁴ Frågan om vem som skulle bygga landets järnvägar var efter denna riksdag inte längre något större politiskt tvisteämne. Att staten skulle bygga den norrländska stambanan beslöts utan kontroverser 1873. Man var också tämligen överens om hur stora anslag som skulle användas för stambanbyggandet, i princip 6 milj. kr om året.⁵

En annan fråga som vållat kontroverser omkring 1870, nämligen om staten skulle understödja byggandet av enskilda järnvägar, var också tämligen pacificerad vid 1870-talets slut. 1876 års riksdag hade, i likhet med 1871 års, ställt medel till Kungl. Maj:ts disposition att årligen utdelas till byggandet av enskilda järnvägar. Det skulle vara fråga om låneunderstöd till högst $\frac{2}{3}$ av anläggningskostnaden. År 1876 beviljades till detta ändamål 10 milj. kr för en femårsperiod.⁶

Det var en tredje frågeställning rörande staten och järnvägar, som under den ekonomiska krisen 1878–79 vållade bittra riksdagsstrider: Borde staten inköpa enskilda järnvägar? Frågan hade varit uppe tidigare rörande Örebro-Köpingjärnvägen, som ägdes av det i riksdagen mycket omdebatterade »Kongl. Svenska Aktiebolaget för järnväg mellan Köping och Hult. 1873 hade

² 1862–63, Motion Ad 215 (A. C. Raab). StU 87, punkt 5. Rskr 121, sid. 38.

³ 1869 StU 66 sid. 31, Rskr 62.

⁴ 1870 StU 19 med res. av Key. AK I: 482 ff (Hedin). 9 saml., sid. 67.

⁵ 1873 StU 26. Rskr. 28. 1874 StU 48. Rskr 9.

⁶ 1876 Rskr 78.

proposition om inköp avlämnats, och dåvarande civilministern, P. A. Bergström, uttalade sig vid det tillfället principiellt för statsjärnvägar. Emellertid föll propositionen, framför allt på andra kammarens motstånd.⁷

Det var landets största enskilda järnväg, Bergslagsbanan, som under den ekonomiska krisen vid 1870-talets slut först påkallade statsmakternas uppmärksamhet. Banan hade obligationer å drygt 6,75 milj. kr osålda, och nytt statligt stöd var nödvändigt för att järnvägen skulle kunna färdigbyggas före 1880 års slut. På hemställan av bolagsstyrelsen avlät regeringen till 1878 års riksdag en proposition om understöd åt järnvägen med ett lån, vilket skulle motsvara 90 % av värdet på de osålda obligationerna.⁸

Riksdagen beslöt om understöd åt Bergslagsbanan i huvudsak enligt regeringens förslag.⁹ Lantmannamajoriteten i andra kammaren ville, att kommuner och landsting skulle gå i borgen för lånet, en linje som uppfattades som ett maskerat avslag på regeringspropositionen.¹⁰ I den gemensamma omröstningen vann emellertid regeringens och första kammarens mer interventivistiska linje en överlägsen seger.¹¹

Riksdagen 1878 fick också ta ställning till enskilda motioner angående statligt understöd åt eller inköp av privata järnvägar. I båda kamrarna väcktes motioner om att staten skulle inköpa Hallsberg-Motala-Mjölbyjärnvägen, vars dåliga ekonomi var en tung börda för hela den bygd, där banan gick fram.¹² I en annan motion hemställde bruksägare Hammarhjelm, att riksdagen skulle ställa 30 milj. kr till Kungl. Maj:ts disposition för att

⁷ 1873 Prop. 57. FK IV: 511 (Bergström). 9 saml., sid. 223.

⁸ 1878 Prop. 8.

⁹ 1878 StU 63, Rskr 59. Riksdagen beslöt att inköpa obligationer i stället för att ge låneunderstöd.

¹⁰ 1878 StU 63 res., AK 61: 3 (Thyselius), 43 (Jöns Rundbäck).

¹¹ 1878 9 saml., sid. 174 f. Omröstningssiffrorna blev 185-108, varav 94-93 i AK.

¹² 1878 MFK 27 (Reutersköld), MAK 108 (Ch. Dickson).

inköpa enskilda järnvägar på de villkor och i den ordning som Kungl. Maj:t fann bäst. Hammarhjelm hänvisade till att staten i många länder ansett sig böra inköpa järnvägar för att öka förekomsten av rörligt kapital. Än mer underströks i motionen vikten av enhetliga statsekonomiska regler och likartade tariffbestämmelser. Likartade synpunkter fördes motionsvis fram av S. A. Hedin, »nihilisten» från 1870 års riksdag. Han menade, att Sverige saknade ett system i fråga om järnvägsanläggningar. Godsfrakterna förhöjdes mycket av frakt på flera olika bolagsbanor, medan staten hade en fallande godstaxa. Hedin hemställde om en utredning om i vilken utsträckning och på vilka villkor det kunde vara fördelaktigt för staten att förvärva enskilda banor, som stod i samband med statens.¹³

Riksdagsmajoriteten ställde sig kallsinnig till de järnvägsförslag som förts fram motionsvägen. Statsutskottet förklarade, att det inte skulle vara välbetänkt, om staten ändrade sin inställning till enskilda järnvägsbolag liksom inte heller till enskild företagsamhet ö.h.t.¹⁴ Utskottet var dock långt ifrån enigt. Flertalet förstakammarledamöter med utskottsordföranden Carl Ekman i spetsen förordade i tämligen god överensstämmelse med Hammarhjelm's förslag, att staten skulle inköpa järnvägsobligationer eller, i andra hand, enskilda järnvägar. Motiveringens gick efter två linjer. Dels framhölls, att genom den föreslagna åtgärden mycket kapital skulle frigöras, vilket var i hög grad behövt, dels påpekades, att det ur trafiksynpunkt var fördelaktigt med statliga järnvägar, då det skulle medföra, att den statliga fallande taxan skulle få en vidare tillämpning. Även om staten enbart ägde obligationer, skulle enligt reservanterna staten ha möjlighet att få den fallande taxan tillämpad på de ifrågakvarande järnvägarna.

I andra kammaren segrade den noninterventionistiska linjen i dessa järnvägsfrågor utan några svårigheter och utan någon

¹³ 1878 MFK 30 (Hammarhjelm), MAK 62 (Hedin).

¹⁴ 1878 StU 63.

diskussion av större intresse. I första kammaren var utgången mera oviss, särskilt som flera framstående ledamöter deklarerat en interventionistisk uppfattning i statsutskottet, men med röstsiffrorna 54–50 blev det en seger även där för statsutskottets linje.¹⁵ Det inlägg i kammardebatten som mest bidrog till detta resultat, kom från finansministern Hans Forssell. Många hade dröjt med sina ställningstaganden i väntan på en deklARATION från regeringshåll. I ett elegant anförande varnade Forssell för »statens inledande i obegränsade och oberäkneliga utgifter». Man fick inte fullständigt öppna dammarna för anspråken på statsverket. Möjligen kunde dock staten enligt finansministern inköpa vissa järnvägar för att uppehålla trafiken eller för att få en utfartsväg eller en förbindelselänk i stambanesystemet.¹⁶

Forsells anförande kom som en chock för flera interventionister i kammaren. Carl Ekman, ledaren för det dittillsvarande »regeringspartiet», kompromisspartiet, tillika ordförande i statsutskottet, beklagade, att han var tvungen att vända sig mot den regering, som han kunnat samarbeta så mycket med. Av flera andra tidigare regeringsanhängare gjordes fräna utfall mot regeringen i allmänhet och mot dess finansminister i synnerhet.¹⁷ – Inför 1879 års riksdag visste man nu regeringens principiella inställning i statshjälpsfrågan.

4

Riksdagen 1879 öppnades i ett betryckt ekonomiskt läge. Allmänt väntades, att de ekonomiska frågorna, särskilt de rörande järnvägarna, skulle spela en viktig roll under riksdagen.¹ I »remissdebatten» i andra kammaren riktades en fråga till finansminister Forssell om hans åsikt rörande landets finansiella

¹⁵ 1878 FK 45: 42.

¹⁶ 1878 FK 44: 28.

¹⁷ 1878 FK 44: 39 (Carl Ekman), 45: 6 (Tornérhjelms), 28 (Wallenberg), 36 (de Maré).

¹ AB 15/1, StD 17/1, GHT 17/1 1879.

betryck. I sitt svar visade Forssell ingen tendens att lämna sin noninterventionistiska attityd från föregående riksdag.²

Då regeringen inte tog något initiativ, fick i stället enskilda motionärer göra det. S. A. Hedin återkom med sin motion angående en utredning av frågan om inköp av enskilda järnvägar. Hammarhjelm förde, liksom Göteborgsläkaren Charles Dickson, åter fram förslaget om att 30 milj. kronor skulle anvisas till inköp av enskilda järnvägar. C. A. Mannerskantz motionerade om ett utländskt lån på 30 milj. kr för förstärkning av den inhemska industrins förlagskapital, och landshövding Erik Sparre önskade ett av staten understött bolag, som skulle ge lån åt »idkare av jordbruk, bergshantering, bruks- och sågverksrörelse». Särskild roll i den allmänna debatten spelade en motion av A. O. Wallenberg, Enskilda bankens direktör och förstakammarledamot. Han föreslog statlig räntegaranti för svenska järnvägsobligationer.³

Vid remissen av Mannerskantz' motion den 29 januari klandrades regeringens passivitet från flera håll.⁴ Forssell hade vid detta tillfälle i princip kvar sin noninterventionistiska inställning. Speciellt vände han sig emot tanken att staten skulle överta enskilda järnvägar. Dock menade han, att det var betänkligt att folk höll på att förlora allt förtroende för järnvägspapperna. Han sade sig känna till planer på en organisation av affärs- och industrimän, som skulle ställa garantier för järnvägsobligationerna, vilka härigenom skulle stiga i värde och på det sättet kunna frigöra åtminstone en del av det kapital, som de representerade. Till det ändamålet skulle staten enligt finansministern kunna ge sin medverkan.⁵

De planer på en garantiorganisation för järnvägsobligatio-

² 1879 AK 3: 14 och 31. Frågeställaren var Centerns ledare, Ch. Dickson.

³ 1879 MAK 68 (Hedin), MFK 24 och MAK 108 (Hammarhjelm resp. Dickson), MFK 14 (Mannerskantz) och MFK 22 (Wallenberg).

⁴ 1879 FK 4: 6 (Henning Hamilton), 9 (Mannerskantz) och 12 (Wallenberg).

⁵ 1879 FK 4: 8.

nerna, som Forssell omnämnde, hade honom själv till upphovsman. På hans uppmaning sammanträffade representanter för ett stort antal banker i Stockholm. Tanken var, att bankerna tillsammans skulle bilda en järnvägshypotekskassa för att möjliggöra någorlunda fasta lån på järnvägsobligationerna. Staten skulle tillskjuta några millioner som en garantifond. Försöket att ingripa på detta sätt misslyckades emellertid. Ingen representant infann sig för den bank som var i störst behov av hjälp, Stockholms Enskilda Bank. De flesta övriga bankrepresentanter vägrade ingå i något bankkonsortium, då de fann den egna bankens ekonomiska ställning god.⁶

Genom dessa planers misslyckanden tvingades finansminister Forssell att föreslå mera aktiva statliga hjälpåtgärder åt näringslivet. I statsråd den 24 februari fattades beslut om en proposition angående en järnvägshypoteksfond. Dess belopp skulle uppgå till högst 30 milj. kronor, och medel skulle anskaffas genom försäljning inom landet av obligationer. Lån ur fonden skulle beviljas allmänna inrättningar, banker, sparbanker och andra kreditanstalter mot pant av obligationer, utfärdade av svenska järnvägsbolag, som fått koncession före utgången av 1878. – Trots att nu sålunda föreslogs aktiva hjälpåtgärder för näringslivet, fanns det en tydlig förbindelse med den tidigare noninterventionistiska inställningen. Forssell polemiserade i sitt anförande till statsrådsprotokollet huvudsakligen mot tanken på statligt ingripande. Han menade, att enda möjligheten att övervinna krisen var en anpassning av konsumtionen till de numera knappa tillgångarna. Denna reglering måste ske naturligt och fick inte avbrytas eller störas genom konstlade medel. Svårigheter, som uppstod för enskilda, kunde inte avhjälpas genom att staten tog över lidna eller förestående förluster.⁷

Det framgår av propositionen, att den inte avsåg att hjälpa

⁶ Brev till Forssell från direktören för Smålands bank, Rydén, 26/1 79 (RA). GHT 7/2 79. (W. A. BERGSTRAND), 1880, sid. 94 f.

⁷ 1879 Prop. 29 med bilagt statsrådsprotokoll.

järnvägsbolag utan i stället kreditanstalter, som hade järnvägsobligationer. Hjälpens var avsedd att ges på ett sådant sätt, att förtroendet för bankernas soliditet inte ytterligare rubbades, dvs. samtidigt som dessa hjälptes, skulle intrycket ges, att de inte behövde någon hjälp. Forssell erinrade om att åtskilliga kreditanstalter trätt i förbindelse med »våra storartade järnvägsföretag», och han fortsatte: »Jag ifrågasätter ingalunda dessa inrättningskraft att för egen del bära tyngden av dessa förbindelser men oavsett att flera av dem kan bli nödgade att för egen säkerhet till det yttersta inskränka sina funktioner, anser jag, att staten både kan och bör låna sin medverkan till att förekomma den störande oro som detta kända förhållande kan till samhällets skada framkalla.» Följande år kunde finansministern uttrycka sig i klartext. Han menade då, att det fordrades ytterligt starka skäl för statens mellankomst i det ekonomiska livet. Därtill behövdes en rubbning av kreditens allmänna lagar, »ett sådant misstroende som går utöver alla rimliga gränser och som är epidemiskt och av övergående art». Så var fallet 1879. Avsikten med järnvägshypoteksfonden, sade Forssell 1880, var inte att skaffa in nytt kapital i landet eller hjälpa enskilda järnvägar och heller inte enskilda banker för bankernas skull, utan fonden avsåg att förekomma en förlamning av den allmänna rörelsen, att förhindra en banksedelspanik.⁸ – I första hand var det Stockholms Enskilda Bank, som våren 1879 existerade under hotet av en ny banksedelspanik.

Regeringsförslaget bemöttes till en början tämligen kallsinnigt av den interventionistiska opinionen. Oppositionen kom särskilt tydligt fram i de tidningar, där A. O. Wallenbergs inflytande kan spåras, Dagens Nyheter och Nya Dagligt Allehanda. Där förordades i stället Wallenbergs förslag om räntegarantisystem.⁹ Så småningom stod det emellertid klart, att om

⁸ 1880 FK 30: 19.

⁹ DN 26/2, 28/2, NDA 24/2, 3/3, 5/3, 5/4 1879.

enighet skulle kunna vinnas om åtgärder mot den ekonomiska krisen, fick det ske i huvudsak efter de riktlinjer som finansministern dragit upp.¹⁰ Regeringsförslaget fick också i modifierad form statsutskottets majoritet bakom sig.¹¹ Utskottsmajoriteten ansåg i motsats till vad regeringen syntes mena, att medlen måste upplånas utomlands. I utskottet stannade man vidare för ett belopp om 23 milj. kr. Det var en summa som erhållits genom att man i utskottet också diskuterat andra hjälpåtgärder till ett sammanlagt belopp av 7 milj. kronor, vilken summa således dragits från propositionens 30 milj. åt hypoteksfonden.

Reservationernas antal var stort i utskottet. Direkt negativa mot järnväghypoteksfonden i varje form var lantmannarepresentanterna Nils Petersson i Runtorp och Carl Anders Larsson liksom förstakammarledamoten Axel Mörner. Några förstakammarledamöter ville ha en lånerätt från järnväghypoteksfonden även för järnvägsbolag, således inte enbart för kreditinrättningar.¹² Majoriteten av lantmän i statsutskottet fördelade sig på två olika reservationer, där man gjorde jämkningar i det av utskottsmajoriteten föreslagna upplåningssättet.¹³ Det var dock svårt att se vad som var kärnpunkten i lantmännens reservationer, mer än att det stod klart, att Liss Olof Larsson m.fl.

¹⁰ DN 10/5, NDA 6/5. (W. A. BERGSTRAND), 1880, sid. 102.

¹¹ 1879 StU 46.

¹² Gustaf Sparre, Hederstjerna och De Maré. I detta avseende var Nordenfelt på samma linje.

¹³ I den ena gruppen var de »gamla» lantmannapartiledarna med. Den bestod av Key, Ifvarsson, Hörnfeldt, Jan Andersson i Jönvik och J. E. Johansson. I deras reservation påyrkades endast marginella reservationer jämfört med utskottsförslaget. Det nya lånet skulle inte få sammanblandas med tidigare lån. – Den andra gruppen leddes av den nye starke mannen i lantmannapartiet, Liss Olof Larsson, och bestod i övrigt av O. B. Olsson, Sven Nilsson, Ola Andersson i Burlöv och Sven Andreasson. Gruppen ville upplåning uteslutande inom landet, och den ville begränsa fondens storlek till 20 milj. kronor. Dessutom fanns med en passus om att endast de obligationer skulle få belånas, som var utfärdade av järnvägsbolag, vilkas järnvägar var öppnade för allmän trafik.

mycket hårt sammankopplade frågan om järnväghypoteksfonden med kravet på att privatbankernas 5- och 10-kronors-sedlar skulle dras in.

Den interventionistiska linjen beträffande järnväghypoteksfonden segrade med stor majoritet i första kammaren.¹⁴ I andra kammaren fanns en grupp ledamöter som med A. P. Danielson i spetsen yrkade avslag på hela förslaget om en fond för järnvägsobligationer.¹⁵ Mer invecklat var meningsutbytet mellan företrädarna för de olika reservationslinjerna. Det visade sig, att för Liss Olof Larssonfalangen var det ingen hjärtesak att upplåningen skulle ske uteslutande inom landet.¹⁶ Det rådde också en tämligen fullständig enighet om att beloppet, 20 eller 23 miljoner kronor, inte var av större betydelse. I debattens slutskede stod det klart, att vad som betydde något för Larssonfalangen var passusen, att endast de obligationer skulle få belånas, som var utfärdade av järnvägsbolag, vilkas järnvägar var öppnade för allmän trafik. Finansministern framhöll häremot, att ett förslag med en sådan inskränkande passus icke skulle tillgodose de allmännas intresse i tillräcklig grad. S. A. Hedlund anknöt till denna farhåga från Forssell och undrade med hänvisning till Bergslagsbanan, som endast delvis var öppnad för trafik, om avsikten var, att järnvägen i dess helhet skulle vara trafikerad. På detta gav Sven Nilsson i Everöd ett jakande svar.¹⁷

I själva verket avsåg Liss Olof Larsson, Ola Andersson i Burlöv och Sven Nilsson m.fl. just att förhindra, att Bergslagsbanans obligationer skulle få belånas. Banans finansiella situation var mycket dålig, i synnerhet sedan Göteborgs Handelskompani gjort konkurs. Stockholms Enskilda Bank hade en

¹⁴ Röstsiffrorna var 97-16. 1879 FK 35:60.

¹⁵ Se främst 1879 AK 53:49 (N. Petersson), 54:10 (Danielson) och 37 (Jöns Rundbäck).

¹⁶ 1879 AK 54:13 (Ola Andersson), 33 (Liss Olof Larsson).

¹⁷ 1879 AK 54:36 f (Forssell), 41 (S. A. Hedlund och Sven Nilsson).

mycket stor post Bergslagsbaneobligationer. Skulle inte dessa obligationer få belånas, blev inte järnvägshypoteksfonden till någon nytta för Enskilda Banken varken direkt finansiellt eller indirekt genom ett ökat förtroende för bankens soliditet. Härigenom skulle också hela fonden förlora sin största betydelse, då det var Stockholmsbanken, som i första hand avsågs att få hjälp genom den. – Nära fyra månader efter avgörandet redogjorde Göteborgs Handelstidning (med all sannolikhet dess redaktör S. A. Hedlund) för en händelse i andra kammaren vid fondfrågans behandling. En kammarledamot – Hedlund själv – hade under debatten sagt till en ledamot av statsutskottet, att med inskränkningen till järnvägar, redan öppnade för trafik, skulle inte Enskilda banken bli hjälpt. Utskottsledamoten hade svarat, att den bankens direktör gjort så mycket ont att han fick bära sitt öde. Hedlund skulle då ha genmält: »Men det är icke *honom* saken gäller utan det *allmänna*.» Därefter frågade Hedlund offentligt, om järnvägen i sin helhet måste vara öppnad för trafik. Det framgår även av riksdagsprotokollet, att när Hedlund fick den frågan jakande besvarad, övergav han sin anslutning till Liss Olof Larssons linje.¹⁸

Sedan det sålunda i debattens slutskede blivit klart för flertalet, vad Larssonfalangen åsyftade med sitt yrkande, röstades i stället yrkandet om totalt avslag fram som kontraposition till statsutskottets förslag. Detta avslagsyrkande vann också i slutvoteringen i andra kammaren med röstsiffrorna 102–93. I den gemensamma voteringen som följde segrade emellertid första kammarens ståndpunkt med stor majoritet.¹⁹ Det inne-

¹⁸ GHT 2/9 1879. 79 AK 54: 45.

¹⁹ 1879 9 saml. sid. 161 ff.

	Ja	Nej
FK	115	13
AK	93	106
Sml	208	119

bar, att riksdagen fattat beslut om en fond på 23 miljoner kronor, där kreditinrättningar skulle kunna få belåna de obligationer, som var utfärdade av järnvägsbolag.

Järnvägshypoteksfonden var inte det enda statshjälpförslaget som fördes till ett avgörande i kamrarna. Vid dess sida fanns ett förslag om statligt understöd åt sågverksnäringen samt en motion om inköp av Motalabanan. Dessutom fanns liksom under föregående riksdag ett förslag om utredning av fördelarna med ett mer utpräglat statsbanesystem.

Tanken att särskilt hjälpa sågverksnäringen fördes fram i statsutskottet. Med utgångspunkt från Erik Sparres motion om ett av staten understött kreditbolag för landets näringar föreslog den norrländske lantmannapartisten P. O. Hörnfeldt, att staten skulle ge understöd med 3 milj. kronor som en reservfond för en nybildad garantiförening för sågverksägarna. Förslaget stöddes i utskottet av Emil Key och majoriteten av förstakammarrepresentanter. På grund av ställningstagandet från andrakammarrepresentanternas flertal befann sig dock interventionisterna i utskottet i minoritet i denna fråga. Inte desto mindre segrade i båda kamrarna förslaget om statligt understöd åt sågverksägarna. Detta resultat betraktades för andra kammarens del som en sensation.²⁰

Frågan om inköp av Motalabanan var 1879 än mer aktuell än föregående år. Bolagsstyrelsen hade gjort en framställning om statligt inköp av banan, och frågan hade gått på remiss till järnvägstrafikstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. I början av 1879 förde de båda ämbetsverken i långa skrivelser en i pressen refererad diskussion om staten borde inköpa denna järnväg eller inte. Trafikstyrelsen förordade varmt ett inköp, då den menade, att järnvägen var av stambanekaraktär,

²⁰ 1879 StU 46. FK 36:22, AK 55:20. Röstsiffrorna blev i första kammaren 101-19 och i andra 104-85.

medan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen motsatte sig ett inköp men var positiv till statligt understöd åt banan.²¹ – Bolagsordningen för järnvägen gjorde snart situationen ohållbar. Där stadgades nämligen, att aktieägarna personligen skulle garantera ränta och amorteringar på de obligationslån som upptagits för järnvägen. Härigenom blev järnvägen en tung börda för aktieägarna, bland dem flera kommuner. Dessas åtaganden kom att drabba samtliga kommunmedlemmar i form av höga skatter. Under intryck av regeringens, i synnerhet finansministerns, negativa hållning till frågan om statligt inköp av banan började aktieägarna, bl.a. Motala verkstad, att lämna över sina aktier till fattiga, som inte hade någon möjlighet att uppfylla bolagsordningens krav. Regeringens vägran att avge proposition om inköp i slutet av februari tvingade fram bolagets konkurs ett par veckor senare.²²

Konkursen var en extraordinär händelse, som gjorde det möjligt att motionsvägen i riksdagen föreslå statligt inköp av järnvägen, trots att den ordinarie motionstiden utgått. Motionär blev överståthållaren i Stockholm, friherre af Ugglas, tidigare bl.a. finansminister och landshövding i Östergötland. Liksom sågverksägarnas fond hade Motalabanan stöd i statsutskottet av flertalet förstakammarrepresentanter. Dessutom yrkade i detta avseende östgöten C. A. Larsson på statligt understöd.²³ Första kammaren beslöt med acklamation om inköp av Motalabanan.²⁴ I andra kammaren var man påfallande ivrig att redovisa sina ståndpunkter. 54 uttalade sig mot inköp och 16 för. Civilminister Thyselius understödde förslaget om

²¹ Skrivelserna finns som bilagor till statsutskottets utlåtande nr 46, 1879. Trafikstyrelsen 11/1 och 4/2, Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen 28/1 1879.

²² Civildepartementets protokoll 24/2 1879 (RA). AB 6/2, ÖC 4/3 1879. (W. A. BERGSTRAND), 1880, 116 ff.

²³ 1879 MFK 28, StU 46.

²⁴ 1879 FK 36: 34.

inköp liksom han tidigare gjort det i första kammaren. Han fann läget vara ett annat nu efter banans konkurs än tidigare, då regeringen ställt sig negativ till inköp.²⁵ De övriga som pläderade för ett inköp var huvudsakligen östgötar och representeranter för »intelligensen». Mot talade bl.a. lantmannapartiledarna med undantag för Emil Key, och dessutom uppträdde Carl Herslow och Abraham Rundbäck mycket energiskt för denna linje. – Med röstsiffrorna 118–71 uttalade sig andra kammaren mot ett statligt inköp av banan. I den gemensamma omröstningen segrade emellertid förslaget om inköp med stor majoritet.²⁶

Hedins motion om en utredning av frågan om enskilda järnvägar hade 1879, liksom fallet var föregående år, sympatier bland flera framstående förstakammarledamöter, men i ingen av kamrarna föranledde motionen någon nämnvärd diskussion. Det var de akuta ekonomiska bekymren, som dominerade, och en utredning av fördelarna med ett mer utpräglat statsbanesystem, kunde inte ge den snabba lindring av de ekonomiska bekymren, som önskades.²⁷

5

Vad som i debatten angående statligt inköp av Motalabanan framför allt anförts mot förslaget var rädslan för prejudikat. Snart nog började också rykten cirkulera om nya väldiga inköp som skulle vara å bane och som skulle föreslås nästa riksdag,

²⁵ 1879 FK 36: 26, AK 55: 22.

²⁶ 1879 9 saml. sid. 161 ff.

	Ja	Nej
FK	111	17
AK	91	108
Sml	202	125

²⁷ 1878 StU 63, 79 StU 46, FK 36: 36, AK 56: 44.

rykten som dock så småningom blev åtminstone halvofficiöst dementerade.¹

Vid 1880 års riksdag aktualiserades frågan om statligt stöd åt enskilda järnvägar i betydligt mindre utsträckning än föregående år. Wallenberg motionerade än en gång om statlig räntegaranti för järnvägsobligationer. Mannerskantz pekade på att endast 6 milj. kr av järnväghypoteksfondens 23 milj. tagits i anspråk, och han menade, att affärsställningen i landet fortfarande var svag och vacklande. Därför motionerade han om att återstoden av fonden, 17 milj. kr, nu skulle användas antingen till direkt försträckning åt enskilda bolag eller till belåning, inköp eller garanti av obligationer.²

Statsutskottet avstyrkte planerna på ytterligare statlig hjälp och hänvisade till att förra riksdagen endast betraktade frågan från »den allmänna rörelsens» synpunkt. Detta synsätt fick inte överges nu, menade utskottet, för en »bana, som till förmån för åtskilliga enskilda personer och bolag inleder staten i förvecklingar, vilkas följder ej kunna beräknas». Den allmänna rörelsen kunde enligt utskottet inte påkalla några åtgärder från statens sida, då det nu inte var någon brist på rörelsemedel.³

Några förstakammarledamöter med Carl Ekman i spetsen reserverade sig till förmån för Mannerskantz' förslag. De menade, att problemen för den allmänna rörelsen fortfarande kvarstod. Gemensamma intressen band också statens järnvägar vid de enskilda, varför det mycket väl var förenligt med statens intresse att understödja enskilda järnvägar.⁴

¹ Liss Olof Larsson till Carl Ifvarsson 13/7 79 (RA), S. A. Hedlund till Ifvarsson 13, 24/7 (RA), GHT 7/8 79, Norrköpings Tidningar 24/11 79 (sign. Quidam). – Den halvofficiösa dementin i den regeringen närtstående Stockholmskorrespondens, som försåg flera landsortstidningar med Stockholmsbrev. Se t.ex. Norrk. Tidn. 28/11 79.

² 1880 MFK 31 (Wallenberg), MFK 43 (Mannerskantz).

³ 1880 StU 28.

⁴ Reservanterna var förutom Carl Ekman L. M. Nordenfelt, C. M. Hammar och K. O. Ljungqvist. Blanka reservationer avgavs av Emil Key och Gustaf

Reservanternas linje var emellertid utsiktslös. I andra kammaren avfärdades den utan diskussion och i den första efter endast få inlägg och med röstsiffrorna 74–23.⁵ Anledningen till interventionismens tillbakagång vid riksdagen 1880 var givetvis i första hand, att den allmänna ekonomiska situationen var väsentligt ljusare än under föregående riksdag. Vid riksdagen 1879 hade de ekonomiska frågorna helt dominerat. 1880 var i stället det största intresset koncentrerat till det av regeringen framlagda förslaget till ny värnpliktslag. Det förslaget föll i april⁶ och drog med sig regeringen De Geer. Det var under den på detta sätt uppkomna regeringskrisen – före ministären Posses tillträde –, som statshjälpsfrågan avgjordes, vilket bidrar till att förklara det klena intresset för frågan.

6

Ovan har nämnts, att en grupp lantmannapartister med Liss Olof Larsson i spetsen hårt sammankopplade 1879 års förslag om en järnväghypoteksfond med frågan om indragning av vissa privatbankssedlar. Det sistnämnda gjordes till en förutsättning för att fondförslaget, också i modifierad form, skulle godkännas.

Två helt väsensskilda frågor utan innehållsligt samband var alltså här sammanbundna. Dock var det inte lantmännen, som i första hand stod för denna sammanbindning, även om det var de som gjorde knuten nära nog oupplöslig. Finansministern själv hade fört fram frågorna samtidigt, och redan vid propositionernas avlämnande, stod det klart, att de ömsesidigt skulle påverka varandra. I slutet av februari väntades allmänt en statshjälpsproposition. Den kom också i form av förslaget om järnväghypoteksfonden. Däremot var det inte väntat, att för-

Sparre. Vidare hänvisade Hederstjerna, Beck-Friis och Lagerberg till sin reservation av 1879, där de förordat, att även järnvägsbolags – och inte enbart kreditinrättningsars – obligationer skulle få belånas.

⁵ 1880 AK 41: 32. FK 34: 45.

⁶ 1880 AK 35–38.

slag samtidigt skulle väckas om omedelbar indragning av privatbankernas 5-kronorssedlar och nära förestående indragning också av deras 10-kronorssedlar.¹ Det är inte nog med att frågorna sinsemellan saknade innehållsligt samband. De var till sin syftning varandra direkt motstridande. Fondförslaget skulle ge privatbankerna en omedelbar hjälp, medan indragningen av sedlar direkt stred mot privatbanksintressena, så mycket mer som situationen för de enskilda bankerna var ekonomiskt brydsam. Även på håll där man principiellt var för indragning av privatbankssedlar, ställde man frågan om tidpunkten för reformen var rätt vald.²

Från finansministerns sida var syftet med sammankopplingen av de båda frågorna, att sedelindragningen skulle göra det lättare för lantmännen att acceptera järnväghypoteksfonden. På samma sätt skulle förstakammarledamöterna nödgas godkänna den i den övre kammaren impopulära bankreformen under hot om att annars gå miste om järnvägsfonden. Principbeslut om att de lägre privatbankssedlarna skulle dras in, hade i och för sig fattats redan under 1874 års riksdag.³

I första kammarens debatt omvittnades hur stämningen i kammaren var påverkad av yttre omständigheter utan direkt samband med den föreliggande frågan.⁴ – Konstitutionsutskottets ordförande, Hallenborg, meddelade, att av de otryckta statsrådsprotokollen framgick, att då oktroy för enskilda banker beviljats 20 dec. 1878 hade finansministern anfört, att det dåvarande ögonblicket och troligen också den närmaste framtiden var en särdeles olämplig tid för rubbning av de redan oktroyerade bankerna, och han hade därvid närmast avsett indragning av småsedlarna. Hallenborg kunde inte finna, att för-

¹ 1879 Prop. 30.

² StD 3/3 1879. Jfr (W. A. BERGSTRAND), 1880, sid. 99 f.

³ S. BRISMAN, Den stora reformperioden 1860–1904, sid. 197; i Sveriges Riksbank 1668–1924, del IV.

⁴ 1879 FK 33:26 (Mannerskantz).

hållandena förbättrats från december 1878 till slutet av februari 1879, då bankpropositionen lades fram, utan snarare tvärtom. Forssell hade svårigheter att i sak bemöta Hallenborg, men han menade, att det dels inte var fråga om en brådstörtad reform, dels inte skulle medföra någon rubbning i de enskilda bankernas förhållanden, då vissa garantier för bankernas ekonomiska ställning ingick i propositionen.⁵

Greppet att sammankoppla bankreformen med järnvägs-hypoteksfonden lyckades. Bankfrågan avgjordes först, och det skedde i huvudsak enligt de riktlinjer, som finansministern dragit upp.⁶ Bankreformen bidrog säkert till att många lantmän visade en positiv grundinställning till järnväghypoteksfonden, och redan framläggandet av bankpropositionen kan förmodas ha varit välbehövligt för regeringens goodwill i lantmannakretsar.

Kort tid dessförinnan synes nämligen finansminister Forssell ha kohandlat med lantmän i helt annan riktning. Han ville för-
må lantmannapartiet att acceptera det ordinarie anslaget till vapenövningar mot att regeringen skulle vidbli sin noninterventionistiska ståndpunkt. Detta var svaret på försök till en allians mellan interventionistiska kretsar i första kammaren och andra kammarens lantmän. Den noninterventionistiska regeringen skulle enligt dessa planer störtas genom att ordinarie anslag vägrades.⁷ – Med andra ord: Först ville Hans Forssell köpa böndernas bifall till vapenövningarna och i ersättning ge löfte om en noninterventionistisk politik. Sedan ville han ha lantmännens stöd för en mer interventionistisk politik, och priset skulle då bli indragning av vissa privatbankssedlar.

Sammankoppling av helt olika frågor för att ernå pakettlösningar var en teknik, som utvecklats på grund av den starka

⁵ 1879 FK 32: 19 ff. (Hallenborg och Forssell).

⁶ 1879 Rskr 52.

⁷ DN 13/2 och 14/2, GHT 2/9 1879. Minnesskrift af och om Emil Key. III. 1916, sid. 214 f. Se mera nästföljande avsnitt.

karaktärsskillnaden mellan riksdagens övre och nedre kammar. För att några resultat skulle uppnås, måste olika intressen tillgodoses samtidigt. Det mest kända exemplet på denna teknik utgör 1873 års kompromiss, som var avsedd att samtidigt lösa Sveriges försvarsfråga och avskaffa de »sekelgamla orättvisor», som lantmännens grundskatter och indelningsverk utgjorde. För lantmännens del var det dessutom en kompromiss mellan dem som främst tyngdes av grundskatter och dem för vilka indelningsverket var den svåraste bördan. Beträffande 1873 års kompromiss blev emellertid sammanbindningen en hårdknut, som läste olika frågor vid varandra utan att nämnvärt bidra till ett avgörande. Detta berodde främst på att det uppriktiga intresset att lösa frågorna var mycket skiftande hos dem som stod bakom kompromissen.⁸

Vid 1870-talets slut fanns flera antydningar om att kohandel i olika frågor var en brukad teknik. En till synes initierad korrespondent från riksdagsförhandlingarna meddelar exempelvis, att Liss Olof Larsson sagt, att en lönereglering för landsstaten skulle vara köpeskillingen för den förmånliga lösning, som skjutsfrågan fick 1878. Sedan när skjutsfrågan var avgjord, undandrog Larsson sitt stöd åt löneregleringen.⁹ Samma riksdag talades också om ett »pactum turpe» mellan å ena sidan anhängare av statligt stöd åt svaga enskilda järnvägar och å andra sidan förespråkare för lantmannapartiets härordningsförslag. Lantmannapartiets organ Dagens Nyheter förnekade bestämt, att det fanns någon sådan överenskommelse men medgav, att enskilda personer möjligen kunde låta påverka sig av hänsynstaganden till järnvägsfinansiella skäl, då de bedömde försvarsfrågan.¹⁰ – Ett tredje exempel på kohandelstekniken är, att vid regeringskrisen 1880 fruktade De Geer, att Posse skulle vilja köpa första kammaren för en lantmannapolitik genom att låta

⁸ Se t.ex. PER HULTQUIST, *Klasspolitik och statsintresse*, Sc. 1959, sid. 68 ff.

⁹ *Quidam i Norrköpings Tidningar* 4/5 1878.

¹⁰ NDA 22/2, StD 26/2, DN 6/3, GHT 26/2 1878.

staten ta hand om de enskilda järnvägarna. Posse hade uttalat sig i denna riktning vid 1879 års riksdag.¹¹

Mot denna bakgrund ter sig 1879 års regerings sammankoppling av olika frågor som ett framgångsrikt utnyttjande av en vid denna tid stundom förekommande politik. Tekniken är densamma som 1933 års regering använde i koalitionsuppställningen med sin tids lantmän. Forssell ville använda samma teknik 1880 för att förhindra den väntade regeringskrisen. Genom att skrämma bönderna med att en ny regering skulle aktualisera frågan om järnvägsinköp ville han förmå dem att acceptera propositionen om värnpliktslagen. Denna politik förhindrades dock av De Geer, som fann den vara under regeringens värdighet.¹²

Trots att sålunda kohandels- och kompromisstekniken var använd, kanske speciellt av lantmän, ville man inte kännas vid den, åtminstone inte nämna den vid namn. En av de flitigare kompromissarierna, Ola Andersson i Burlöv, sade i debatten om järnväghypoteksfonden, att han aldrig gjort sig skyldig till en kompromiss. Carl Ifvarsson uppfattade också i samma debatt påståendet, att han kompromissat som en beskyllning, och han tillbakavisade energiskt anklagelsen.¹³

7

Den andra ministären De Geer hade tillträtt 1875. Dess politiska grund var 1873 års kompromiss,¹ till vars tillkomst De Geer medverkat. Statsministern var som person uppbyren i skilda politiska läger, men hans närmaste »partistöd» var i första kammaren kompromisspartiet under Carl Ekman och i andra

¹¹ Ur De Geers minnesanteckningar. Bilaga till E. THERMÆNIUS, *Ministärskiftet den 19 april 1880*. Statsvetenskapliga studier till Statsvet. föreningens i Uppsala tjugofemårsdag 7/11 1944, sid. 603 f.

¹² *Ibid.*, sid. 601.

¹³ 1879 AK 54: 13 (Ola Andersson), 26 (Carl Ifvarsson).

¹ Se t.ex. L. KIHLEBERG, *Den svenska ministären under ständsriksdag och tvåkammerssystem*, 1922, sid. 246 f.

kammaren lantmannapartiet. Dessa grupperingar hade visserligen inte fört försvars- och skattefrågorna till något avgörande – därtill var »kompromissen» alltför vag som gemensam politisk plattform och viljan till resultat för skiftande – men med hjälp av dessa grupper hade regeringen bl.a. fått igenom den dittills mest fördelaktiga reformen för lantmannapartiet, en reform av skjutsväsendet 1878.²

Frågan om statshjälp åt näringarna genombröt det dittillsvarande politiska mönstret. Den gjorde också regeringens ställning mera oviss. Forssells klart redovisade noninterventionistiska inställning i statshjälpsfrågan vid slutskedet av 1878 års riksdag gjorde honom till en motståndare för ledande kretsar i det Ekmanska partiet inte minst för dess partiledare.³

Oppositionstidningen par préférence under 1870-talets sista år var Dagens Nyheter. Den kom med generalangrepp mot regeringen De Geer i slutet av 1878, och dessa ökade mycket kraftigt i styrka under de första månaderna följande år.⁴

Att Dagens Nyheter opposition var stark och syftade till regeringens avgång var inte att ta fel på. Mer oklart var det beträffande vilka grupper som stod bakom tidningens starka oppositionskurs. – Sedan riksdagen 1871 räknades DN som organ för lantmannapartiet. Vissa av de allmänna angreppen i tidningen mot De Geer och hans regering i början av år 1879 var också gjorda av lantmannapartisterna Emil Key och Gösta Posse.⁵ Några regeringsfientliga artiklar hade emellertid annat ursprung. I motsats till tidningens tidigare linje och i stark motsättning till lantmannapartiets majoritet ivrade tidningen nu för en interventionistisk politik. Framför allt var det Wallenbergs

² Se härom t.ex. som mycket positiv till reformen GHT 15/4 78 och som mycket negativa AB 8/4 och 11/4, NDA 29/4 1878.

³ Se ovan sid. 106.

⁴ DN 14/11 1878, 16, 17, 18 och 29/1, 17 och 25/2 1879.

⁵ En redogörelse för vilka artiklar dessa skrev, lämnas i Keys Minnen, del III, sid. 220.

förslag om statlig räntegaranti åt de enskilda järnvägarna, som tidningen pläderade för. Även åtgärder, som Enskilda Banken företog för att avvärja den hotande krisen, försvarades energiskt i DN, medan de i andra Stockholmstidningar blev kritiserade.⁶ – Vid denna tid hade A. O. Wallenberg haft en nära tioårig förbindelse med Dagens Nyheter, och det står klart, att Wallenberg var en viktig inspirationskälla för DN:s interventionism och regeringsopposition.⁷ Lantmannaorganet Dagens Nyheter blev sålunda under krisen i slutet på 1870-talet, förmodligen mer än någonsin tidigare, utnyttjat av den man som många betraktade som lantmannapartiets största fiende, och det skedde i frågor, som lantmännen betraktade som väsentliga och på ett sätt, som direkt stred mot deras intressen och önskemål.

Situationen inom Dagens Nyheter speglar rätt väl det allmänna läget i regeringsoppositionen. Flera grupper var av olika anledningar kritiska mot regeringen, men den mest energiska och för regeringen farliga oppositionen var interventionisterna inom första kammaren. Det var främst de som agerade. Man talade nu inte längre om ett Ekmanskt och ett Ehrenheimskt parti i första kammaren. De gränserna var borta, och i stället dominerade ett »hattparti» i kammaren.⁸ Liksom frihetstidens hattparti ville detta parti av 1879, att staten skulle driva en aktiv näringspolitik. Dess mål var att störta regeringen, i varje fall dess finansminister, som framstod som noninterventionspolitikens garant.

⁶ DN 4/1, 30/1, 27/2 1879. Jfr AB 2/1 och StD 3/1 1879.

⁷ Se G. HASSELBERG, Rudolf Wall. Dagens Nyheter's skapare, 1945, sid. 258, 286 f. och 300 f.

⁸ Tidigaste beläggen på namnet »hatt» i GHT 27/1 1879 och i en DN-artikel samma dag. I DN såges det om Henning Hamilton, som klandrat regeringens passivitet i fråga om den ekonomiska krisen, att han är en hatt av det bästa slaget. DN klagar över att det finns för få av hans sort inom riksdagens konservativa fraktion för att bilda ett verkligt hattparti. – Ett par veckor senare talas det däremot allmänt om första kammarens hattparti som ett faktum. GHT 14/2, StD 17/2, Norrk. Tidn. 14/2 (Quidam), NDA 19/2. Se också (A. W. BERGSTRAND), 1880, sid. 94.

För att kunna uppnå detta behövdes emellertid stöd från andra kammaren. Lockbetet var gemensam anslagsvägran i första hand beträffande vapenövningarna. Denna politik var attraktiv för allmän anslagsnjugghet och försvarsovilja inom lantmannaleden. Emil Key liksom Gösta Posse visste, att planen ytterst syftade till en interventionistisk politik, men i strid med de »verkliga» lantmännen delade de denna förstakammarherrarnas målsättning. Även för dem synes den ekonomiska politiken ha varit huvudmotivet för deras önskan om regimförändring.⁹ Dessutom var de bundna till de övriga »herrarna» med vänskapsband. Emil Key var även i ekonomiskt beroendeförhållande till ledande män bland dem.¹⁰

Försöket att låta anslaget till vapenövningarna bli den tuva, som skulle stjälpas regeringslasset, misslyckades. Carl Ifvarsson

⁹ EMIL KEYS *Minnen III*, sid. 214 f. – HASSELBERG *menar* (sid. 297 ff), liksom KIHLEBERG (sid. 251 not 2), att det som var motivet till Keys och Gösta Posses opposition var besvikelse över regeringens hållning till lantmannapartiets försvarsförslag 1878. I breven, citerade i *Minnen*, skjuts emellertid de ekonomiska frågorna i förgrunden som motiv. Vidare är finansministern ett huvudmål för de båda männens angrepp i DN. Slutligen må hänvisas till att Emil Keys uppriktighet i sina försvarsståndpunkter starkt ifrågasatts (P. HULTQUIST, *Klasspolitik och statsintresse*, Sc. 1959, 74 ff.). – Även om Emil Key stundom kunde ge intryck av att vara en utpräglad laissez-faireanhängare, som i fråga om undsättning åt de av missväxt drabbade 1868, så hade han dock tidigt pläderat för att staten skulle föra en aktiv näringsvänlig politik. Det som ursprungligen drev honom i oppositionsställning, synes ha varit hans motvilja mot Gripenstedts »kosmopolitiska» finanssystem. I dess ställe ville han ha en mer »nationell» näringspolitik (NDA 4/12 1867 och GASSLANDER, J. A. Gripenstedt, 1949, sid. 371). Ett annat uttryck för hans vilja till aktiv näringspolitik är hans yrkande om låga godstaxor på statens järnvägar (1875 AK 8: 6). – Gösta Posse uttrycker sig ganska dunkelt i brev till Carl Ifvarsson i slutet av år 1878 beträffande statshjälpsfrågan. Skenbart synes han luta mest åt noninterventionpolitiken (30/10, 12/11 78. RA). Under sommaren 1879 betraktades han som en avgjord interventionist. Liss Olof Larsson omtalar, att »den helgalne Gösta Posse» ville ha bort Carl Ifvarsson från lantmannapartiets ledning, varefter partiet skulle ställa sig i spetsen för järnvägsköpen (brev till C. Ifvarsson 13/7. Se också till dens. från S. A. Hedlund 24/7 1879).

¹⁰ Emil Keys *Minnen III*, sid. 215 f. – I *Minnena* nämnes särskilt Carl Ekman som Keys hjälpare.

ville visserligen ha bort detta ordinarie anslag men ville, att riksdagen skulle framföra denna mening på ett sådant sätt att regeringen inte fann sig föranlåten att avgå. I stället för att direkt avslå propositionen om anslag ville Ifvarsson att riksdagen i en skrivelse skulle hemställa om slopande av detta anslag. Ifvarsson understöddes av lantmannatidningen Göteborgs Handelstidning, och i och med hans ställningstagande stod det klart, att Key och DN inte skulle få majoritet för sin linje.¹¹

För Ifvarsson och hans falang synes allmän välvilja mot regeringen De Geer och rädsla för interventionisternas avsikter ha samverkat. Det verkar troligt, att denna inställning underblåsts från regeringshåll. DN uttrycker det så »att den regeringsmedlem som övertagit den avgångne ecklesiastikministerns förmåga att hitta på kompromisser ---, givit ett supélöfte åt vissa representanter i lantmannapartiet att regeringen skulle motätta sig att hjälpa upp landets ekonomiska ställning mot att lantmannapartiet röstade för det äskade vapenövningsanslaget».¹² DN har troligen givit en något förvanskad redogörelse för själva löftet, men hopkopplingen av vapenövningsanslaget och noninterventionspolitiken bär sannolikhetens prägel och är av samma karaktär som annan riksdagspolitik med Forssell som upphovsman.¹³

Första kammarens »hattar» gav inte slaget förlorat, då det stod klart, att regeringen inte skulle fällas med hjälp av vägran

¹¹ GHT 14/2, DN 21/2 1879. – Det var den s.k. »vänstern» inom lantmannapartiet som omgående ville slopa anslaget. Uttrycket »vänster» står i detta sammanhang närmast för långt gående sparsamhet och regeringsopposition. Vid omröstningen i kammaren i april var det endast en minoritet med A. P. Danielson i spetsen, som fortfarande vidhöll den ståndpunkten att anslaget omgående borde slopas (1879 AK 37).

¹² DN 13/2 1879. – Den tidigare ecklesiastikministern, som avses, är F. F. Carlson och dennes efterträdare som kompromissarie Hans Forssell.

¹³ StD 14/2 tror inte på DN:s tal om supélöften. Det gör däremot sign. Observator i GP 15/2. Uppgiften i DN stödes också av Keys Minnen, del III, sid. 216.

av vapenövningsanslaget. Flera av kammarens mest betydande ledamöter gjorde en demarche hos statsministern för att få Forssell avlägsnad ur konseljen. De Geer svarade, att då Forssell åtminstone offentligt icke gjort något utan efter samråd med De Geer och med hans fullkomliga gillande, så kunde statsministern inte skilja Forssell ur konseljen utan att själv följa med.¹⁴

Tidigare har nämnts det sakliga motivet för finansministern och regeringen i övrigt att lägga fram propositionen om järnvägshypoteksfond: Man skulle bidra till att återupphjälpa förtroendet för de enskilda bankerna, i första hand Stockholms Enskilda Bank, och härigenom skulle också »den allmänna rörelsen» hjälpas in på normala banor igen. Härtill kom ett taktiskt motiv. Gjordes ingenting, skulle regeringen få leva i konstant krigstillstånd med de mäktiga herrarna i första kammaren. Resultatet kunde också bli, att riksdagen fattade ett beslut, betydligt mer interventionistiskt än vad som var förenligt med finansministerns nationalekonomiska grundsatser.

Finansministerns noninterventionism hade varit hårt ansatt inte bara av det allmänna ekonomiska läget och en stark opinion i riksdag och press. Hans ekonomiska åskådning var också mer extrem än konseljens i övrigt. En skribent i Norrköpings Tidningar menade, att det varit klart med en proposition om inköp av Motalajärnvägen men att den gått om intet, då både Louis De Geer och civilminister Thyselius reducerats till nollor av Forssell och inte kunnat göra sig gällande. Den regeringen närstående »Stockholms-korrespondens» förnekade i polemik med denna uppfattning, att det fanns någon splittning inom regeringen, men gjorde det i ord som tydde på motsatsen. De flesta regeringsledamöter hade enligt korrespondensen varit böjda för att inlösa banan men planen hade förfallit med anledning av propositionen om järnvägshypoteksfonden.¹⁵

¹⁴ DE GEER, Minnen, 2, sid. 226.

¹⁵ Norrköpings Tidningar 10, 14 och 18/3 1879.

– Denna proposition var tydligen nödvändig för Forssell för att pacificera inte bara riksdagen utan också regeringen. Oscar II själv synes ha lutat åt Wallenbergs förslag om statlig räntegaranti åt de enskilda järvägarna. Han bearbetade också enskilda riksdagsmän att godkänna förslaget om inköp av Motalabanan. I sina memoarer uttalar kungen sin beundran för Forssells statsmannaskap vid 1879 års riksdag men säger även, att han då och då var av annan uppfattning än finansministern i vissa speciella frågor.¹⁶ Louis De Geer uppger från 1880 års riksdag, att han inte intog en så nihilistisk ståndpunkt i fråga om järnvägsinköp som Forssell ville.¹⁷ Civilminister Thyselius, under vars departement järnvägarna sorterade, stödde kraftigt i båda kamrarna motionen om inköp av Motalajärnvägen. Han motiverade detta med att staten nu på grund av bolagets konkurs skulle kunna erhålla banan mycket billigare än vad som varit möjligt i februari, då regeringen avslög framställningen om inköp.¹⁸

Civilministerns inlägg väckte stor uppmärksamhet. Han prisades i första kammaren och blev jämte hela regeringen hårt angripen av andrakammarmajoriteten. Regeringens inkonsekvens påtalades. Liss Olof Larsson sade, att han stött regeringen, därför att han trott, att den intog en fast hållning gentemot de

¹⁶ (W. A. BERGSTRAND), 1880, sid. 98. Per Nilssons i Espö dagbok 14/3 och 24/4 1879 (LUB). Oscar II till Thyselius 13/5 79 (F861P UUB) om att vädja till Beijer, generaldirektör i såväl väg- och vatten- som järnvägsbyggnadsstyrelsen, att rösta för förslaget om inköp. OSCAR II, Mina memoarer I, sid. 56. Det kan också nämnas, att ett nära vänskapsförhållande synes ha existerat mellan kungen och överståthållare af Ugglas, som väckte motionen om inköp av Motalabanan (T. NEVÉUS, Ett betryggande försvar, 1965, sid. 33 och 35).

¹⁷ Louis De Geers samling, koncept från 1880 års riksdag (KB). DE GEER uppger i sina minnen felaktigt (sid. 226), att regeringen avgett proposition om inköp av Motalabanan.

¹⁸ 1879 FK 36:26, AK 55:22. Bland Thyselius papper (F861P UUB) finns ett brev, där Oscar II söker övertala civilministern att inte lämna regeringen. Brevet är inte daterat, men det synes troligt, att det tillkommit i samband med diskussionerna om vilka åtgärder mot krisen som skulle vidtas.

mäktiga intressen, som sökte genomdriva inköp av enskilda järnvägar. Nu saknade han hos regeringen enighet, fasthet och motståndskraft.¹⁹

Besvikelsen från lantmannapartiets sida gentemot regeringen synes ha bottnat i ett löfte från Hans Forssell, att regeringen inte skulle föreslå något inköp av järnväg.²⁰ Lantmännen kände sig nu lurade, och missmodet förstärktes av den rad av nederlag, som de led i riksdagens slutskede.

Regeringen klarade sig förvånansvärt bra vid 1879 års »otrevliga» riksdag.²¹ Visserligen kan propositionen om järnvägshypoteksfonden betraktas som ett övergivande av den noninterventionistiska linjen, men dess polemik mot statsingripanden och dess allmänna begränsade syfte liksom dess tydliga inslag av taktik markerar dock en kontinuitet. Finansminister Forssell framstår under denna riksdag som regeringens starke man och både riktningsgivare och organisatör av politiken, även om inköpet av Motalabanan kan betraktas som ett nederlag för honom.²² – Det existerade inte i slutet som i början av riksdagen ett direkt oppositionsparti. Missnöjet med regeringen från lantmannahåll vid riksdagens slut förklaras delvis av behovet att

¹⁹ 1879 AK 56: 14. Se också 55: 40 (Ola Andersson i Burlöv) och 56: 25 (Abraham Rundbäck).

²⁰ Hans Forssell sökte kontakt med Carl Ivarsson just när järnvägspropositionen höll på att utarbetas. Brev till C. I. 20/2. Se också 2/5 (RA). Betr. H. Forssells löfte se GHT 29/5 och 2/9 1879.

²¹ Detta omdöme återfinns också hos OSCAR II, Mina memoarer I, sid. 57, L. DE GEER, Minnen 2, sid. 227, och L. KIHLEBERG, a.a., sid. sid. 258.

²² Om Forssells motvilja mot inköp av banan se OSCAR II, Mina memoarer I, sid. 56 not 1. Forssell gör i uppsatsen »Järnvägstariffer och statsfinanser» (Nordisk Tidskrift 1887) ett mycket tungt vägande inlägg mot järnvägsförstatligande. Han nämner där, att inköpet av Motalabanan givit ett dåligt ekonomiskt resultat. Det finns dock bland Forssells papper ett utkast betr. Motalajärnvägen, där polemiken huvudsakligen är riktad mot banans inköp men som slutar med att understryka, att det avgörande måste vara priset, till vilket banan kunde förvärvas (RA), och det priset (4 milj. kr) blev betydligt billigare än vad regeringen i februari kunde räkna med.

se bort från den egna svåra splittringen. Möjligheten för partiet att få en mer noninterventionistisk ministär var heller inte stor. Slutligen tjänade tillkomsten på försommaren av en stor skatte-regleringskommitté syftet att eliminera det missnöje med regeringen som fanns inom lantmannapartiet.²³

Den stora förloraren under riksdagen 1879 var lantmannapartiet. Alla de viktiga avgörandena i riksdagens slutskede gick partiet emot. Frågan om understöd åt sågverksägarnas garanti-förening förlorades redan i andra kammaren, medan järnvägs-hypoteksfonden och inköpet av Motalabanan beviljades mot partiets önskan i gemensam omröstning. Partiets vanligen enade front i stora frågor hade inte kunnat bevaras. Tidigare har skildrats hur Liss Olof Larsson-falangen misslyckades med att göra järnväghypoteksfonden urvattnad till betydelselöshet. Vidare var den principiella noninterventionspolitikens svår att upprätthålla, då det var fråga om att hjälpa den egna trakten. De norrländska lantmannapartisterna ömmade för sågverks-rörelsen och de östgötska för Motalabanan. Östgöten Carl Anders Larsson är det kanske mest slående exemplet på en parti-medlem för vilken den egna bygden gick före de annars hyllade principerna. Han var en av de mycket få i statsutskottet, som sagt ett reservationslöst nej till järnväghypoteksfonden. När det åter gällde Motalabanan, som var en svår börda för Östergötland, då lämnade han sin noninterventionistiska uppfattning och yrkade på statligt inköp.²⁴

Till nederlagen i statshjälpsfrågan kom för lantmannapartiet nederlag också i andra avgöranden. Tullen höjdes t.ex. på kaffe och tobak i enlighet med första kammarens beslut och mot andra kammarens majoritet.²⁵ På riksdagens allra sista dag fick man också finna sig i att uppta ett lån på 13 miljoner kronor för att täcka statskontorets skuld till riksgäldskontoret. Man

²³ L. KIHLEBERG, sid. 258.

²⁴ 1879 StU 46, AK 55: 29.

²⁵ 1879 9 saml., sid. 164 f.

var då nästan helt oförberedd på att denna åtgärd skulle visa sig nödvändig, och bitterheten var mycket stor och främst riktad mot statsutskottet, som inte tidigare informerat om läget. Andrakammardebattens siste talare synes tämligen väl ha tolkat stämningen inom lantmannapartiet, då han menade, att privatbanks-, järnvägs- och sågverksintressena »genom statsutskottet eller rättare genom dess ordförande» varit orsak till att man så sent fått fram frågan. Hade man känt till statsverkets ekonomiska ställning, så skulle statshjälpsfrågorna avgjorts på annat sätt. Talaren fann, att kompromissen lyckats och att man befordrat enskildas fördelar på bekostnad av det allmänna.²⁶

Vid lantmannapartiets avskedsfest 1879 var insikten allmän om att man hade en misslyckad riksdag bakom sig. Splittringen bland »cheferna» liksom provinsintressena klandrades skarpt.²⁷ Detta synes t.o.m. ha gett S. A. Hedlunds stora optimism en knäck. GHT talade kort därefter om en splittring inom lantmannapartiet och verkar hålla en partisprängning för sannolik.²⁸ I sommarkorrespondensen mellan lantmannapartister kan utläsas en långtgående skepsis gentemot i första hand bröderna Posses interventionism och vilja till järnvägsinköp.²⁹ Denna skepsis synes helt naturligt ha varit riktad också mot Emil Key.³⁰ På ledande håll inom andrakammarminoriteten tog man lantmannapartiets upplösning nära nog som ett fullbordat faktum och ville ett samgående med den »moderata» lantmannapartifalangen. I detta syfte var det under sommaren kontakter mellan Sigfrid Wieselgren och Carl Ifvarsson.³¹

²⁶ 1879 AK 62:36 (Åke Andersson).

²⁷ Per Nilssons i Espö dagbok (LUB) 16 och 21/5 1879.

²⁸ GHT 29/5 1879.

²⁹ Brev till Carl Ifvarsson från Liss Olof Larsson 13/7 och från S. A. Hedlund 24/7 1879 (RA).

³⁰ T. NEVÉUS, Oscar II och Louis De Geers avgång 1880. Sc 1962, sid. 173 f. med källhänvisningar.

³¹ Från Wieselgren till Carl Ifvarsson 17 och 31/7 (RA). Från Ifvarsson till

Vid början av 1880 års riksdag sammanfogades åter de spridda skarorna inom partiet och man enades om att säga nej till ytterligare järnvägsinköp.³² Till lycka för lantmannapartiets sammanhållning kom denna riksdag att domineras av en av de »stora frågorna», försvarsfrågan. Genom att Louis De Geer lade fram ett förslag till ny värnpliktslag utan anknytning till 1873 års kompromiss kunde lantmannapartiet åter uppträda enigt och bevisa sin numerära styrka genom att avslå lagförslaget och fälla regeringen De Geer.³³

Statshjälpsfrågan splittrade också andrakammarminoriteten. Centeranhängare uppträdde till större delen till försvar för de föreslagna åtgärderna, men ett par av partiets mest uppmärksammade ledamöter visade sig vara avgjorda noninterventionister. Det var redaktören för Sydsvenska Dagbladet, Carl Herslow, och Växjölektorn Abraham Rundbäck. Herslow stod förmodligen för det skickligaste noninterventionistiska inlägget vid 1879 års riksdag. Han betraktade frågan helt principiellt och ansåg, att statligt inköp av en järnväg betydde ett överskridande av rämärket mellan det allmänna och de enskilda. Rundbäck fruktade speciellt den prejudicerande effekt som inköp av Motalabanan skulle få.³⁴ – Dagens Nyheter såg bort från den mest synliga partisplittringen, den inom lantmannapartiet, och talade i stället om den splittrade intelligensen med anledning av Herslows och Abraham Rundbäckes inlägg.³⁵ I själva verket var Centerns splittring i sig inte så uppseendeväckande, då den var en betydligt mer löst sammanfogad partibildning än lantmannapartiet, och några konsekvenser för framtiden synes inte meningsskiljaktigheterna av år 1879 ha haft. De bidrar emeller-

Wieselgren 24/7 (KB). Se också signerade ledare med denna syftning i GP 26 och 28/8 1879.

³² GP 20/1 1880. THERMÆNIUS, 1928, sid. 326.

³³ 1880 AK 35 ff.

³⁴ 1879 AK 55: 17 och 56: 1 (Herslow), 56: 25 (A. Rundbäck).

³⁵ DN 13/5 1879.

tid till att demonstrera, att den existerande partistrukturen hade mycket litet samband med synen på det allmännas uppgifter.

Med tanke på såväl lantmannapartiets som regeringens principiella inställning i statshjälpsfrågan måste »hattpartiet» i första kammaren betraktas som framgångsrikt. Det hade i kammaren en överväldigande majoritet. Vid dess sida fanns någon enstaka principiell noninterventionist³⁶ samt några vilkas ställningstaganden främst baserade sig på ovilja mot de enskilda bankerna.³⁷ »Hattpartiet» överlevde till 1880 års riksdag. Då uppvaktades åter De Geer med en begäran om att låta Forssell avgå ur konseljen. Åter försvarade emellertid De Geer sin finansminister.³⁸ Det förbättrade ekonomiska läget 1880 gjorde dock, att hattarna nu var i minoritet även i första kammaren.³⁹

Det är intressant att se hur vid regeringsombildningen 1880 Hans Forssell övergick till Posses ministär bl.a. som en garant mot stora statliga inköp av järnvägar liksom Posse tänktes vara en garant för de enskilda bankernas ställning gentemot Forssell.⁴⁰ Arvid Posse var i statshjälpsfrågan en »hatt». Detta liksom den i lantmannakretsar uttalade skepsisen gentemot Arvid Posse bidrager till att belysa i vilken begränsad utsträckning den nya regeringen kan betraktas som parlamentarisk.⁴¹ På ett par centrala punkter hade Posse en uppfattning diametralt motsatt lantmannapartiets majoritets. Dess åskådning kunde bäst försvaras av en ledamot av den regering, som partiet just störtat.

³⁶ Tydligast Axel Mörner 1879 StU 46 res.

³⁷ Jöns Pehrsson (1879 FK 35:39) och framför allt frih. Klinckowström (35:40).

³⁸ Louis De Geers samling (KB). Koncept från 1880 års riksdag.

³⁹ Se ovan sid. 117.

⁴⁰ THERMÆNIUS, a.a., 1944, sid. 603 f. Se ovan sid. 120 f.

⁴¹ Se också K. ÅGREN, rec. av T. Nevéus, Ett betryggande försvar. Värnplikten och arméorganisationen i svensk politik 1880–1885. Ht 1966, sid. 336 ff.

Pressdebatten

8

Likaväl som statshjälpsfrågorna dominerade riksdagsarbetet 1879, dominerade de pressen vid denna tid. I pressen fördes en stor del av debatten i ämnet, och där märks tydliga spår av de åsiktsbrytningar och den maktkamp, som fanns både framför och bakom riksdags- och regeringskulisserna.

De främsta interventionistiska tidningarna var *Dagens Nyheter* och *Nya Dagligt Allehanda*. Om DN:s karaktär av organ både för Emil Key-Gösta Posse och första kammarens hattar, främst A. O. Wallenberg, är redan nämnt. En interventionistisk linje är mycket väl förenlig med båda dessa gruppers intentioner. Däremot kunde DN inte samtidigt vara språkrör för det verkliga lantmannapartiet. Redan under riksdagen 1878 intog *Dagens Nyheter* en mer interventionistisk ståndpunkt än lantmannapartiet, vilket bl.a. kom fram beträffande stödet åt Bergslagsbanan.¹ 1879 försvarade DN Wallenbergs räntegarantiförslag, så länge det hade någon utsikt till framgång, och där- efter de interventionistiska åtgärder, som i fortsättningen var aktuella.² I Wallenbergs anda var givetvis också tidningens synnerligen energiska försvar för de enskilda bankernas sedelutgivningsrätt.³ Samtidigt som DN i dessa, 1879 års viktigaste frågor gick på en annan linje än lantmannapartiet, försökte sig tidningen på konststycket att framställa sig själv som den rätta uttolkaren av partiets linje, och den klandrade skarpt Carl Ifvarsson som splittrare av partiet på grund av hans för stora regeringsvänlighet.⁴

Under 1880 års riksdag var A. O. Wallenbergs behov av statshjälp väsentligt mindre, och då kallade DN den interven-

¹ DN 13/5, 14/5, 18/5 och 20/5 1878.

² DN 30/1, 28/2, 14/3, 21/4, 13/5 och 28/5 1879.

³ DN 8/2, 8/3, 15/4, 1/5 1879.

⁴ DN 17/2 och 5/5 1879.

tionistiska linjen föraktfullt för konservativ och betecknade den som en högerståndpunkt.⁵ DN hade åter blivit en god lantmannatidning.

Nya Dagligt Allehanda framstod, innan statshjälpsfrågorna blivit aktuella, som DN:s politiska motpol. Medan Dagens Nyheter hade radikala ambitioner, framträdde NDA öppet som konservativ. NDA hade visserligen liksom DN betraktats som ett lantmannapartiets organ, men det var under partiets första tid, då tidningen kunde hoppas, att partiet skulle bli ett stöd i kampen mot det »Gripenstedtska systemet» och då bankfrågorna var aktuella. Där stod NDA och lantmannapartiet gemensamt i opposition mot de enskilda bankerna, särskilt deras sedelutgivning.⁶ Sedan försvarsfrågan 1871 blivit riksdagens dominerande fråga jämte grundskatterna, var NDA emellertid lantmannapartiets kanske bittraste motståndare.⁷

Under den ekonomiska krisen vid 1870-talets slut var NDA interventionistisk liksom DN, och för båda tidningarna var Wallenberg en viktig inspirationskälla. NDA förordade klart redan 1878 statliga inköp av viktigare enskilda järnvägar.⁸ Under 1879 innehöll NDA en mängd artiklar i statshjälpsfrågan.⁹ De var mycket utförliga och också skickligt skrivna. Nödvändigheten av statens mellankomst underströks starkt. Av de olika förslagen till statshjälp förordades tveklöst Wallenbergs räntegarantiförslag, medan regeringspropositionen skarpt kritiseras. Författare till artiklarna var juris kandidaten Wilhelm Bergstrand, sedermera framför allt känd under pseudonymen Marcellus. Han utgav NDA:s statshjälpsartiklar i broschyrform med titeln »Den ekonomiska frågan». Följande år gav han en initierad skildring av den ekonomiska krisen 1879 i skriften

⁵ DN 17/4 1880.

⁶ Se t.ex. NDA 8/3 1867, 9/1, 24/2 1868.

⁷ Carl Ifvarsson till Nils Pettersson i Runtorp 25/5 1871 (LUB).

⁸ NDA 16/5 och 21/5 1878.

⁹ NDA 11/2, 13/2, 19/2, 24/2, 5/3, 5/4 1879.

»Sista krisen». Som pseudonym använde han då »Ivar Blå». I en annan bok har han redogjort för hur han uppsökte Wallenberg 1879, sedan denne avlämnat sin motion och hur han begärde mer upplysningar såväl om motionen som om spelet bakom kulisserna.¹⁰ Denna passus lämnar alltså en förklaring till Bergstrands goda kunskaper om krisen 1879, dess verkningar och försöken att avhjälpa dem. Den understryker också vad som framgår redan av artiklarnas innehåll, att Wallenberg varit en viktig inspirationskälla till NDA:s hållning. Samma sak framgår av att tidningen ställde sig mycket kritisk till inskränkningen av privatbankernas sedelutgivningsrätt,¹¹ en reform som tidningen tidigare understött.

Liksom DN understödde NDA järnväghypoteksfonden vid tiden för avgörandet i kamrarna. Dels var Wallenbergs förslag utsiktslöst, dels menade NDA, att fondförslaget blivit mycket bättre genom utskottsbehandlingen. Också de övriga statshjälpsfrågorna understöddes, även om tidningen hade vissa svårigheter att visa sig konsekvent, då den pläderade för hjälp åt sågverksägarna.¹² NDA hade tidigare varit den argaste veder-sakaren till den norrländska sågverksindustrin och dess »bagg-böleri».

Vid sidan av de här nämnda artiklarna med anknytning till aktuella projekt och förslag fanns i NDA några artiklar i april 1879, som var mycket principiellt hållna.¹³ Den stora frågan om landets järnvägar borde vara i statens eller enskildas händer diskuterades, och den allmänna tendensen i artiklarna var till förmån för statsbanor. Artiklarna utmynnade i kravet på en utredning av frågan. Redan häri ligger en likhet med S. A. Hedins järnvägsmotioner vid riksdagarna 1878 och 1879. Skriv-

¹⁰ (W. A. BERGSTRAND), Ur nyare tidens politiska skiften af Marcellus. 1889, sid. 41 ff.

¹¹ NDA 3/3 1879.

¹² NDA 30/4, 6, 9 och 14/5 1879.

¹³ NDA 18/4, 19/4 och 21/4 1879.

sättet, den breda historiska orienteringen och de internationella utblickarna för också tankarna till Hedin. Vid denna tid skrev också den tidigare nyliberale eldsjälén och den f.d. redaktören för Aftonbladet i NDA, den mest konservativa av Sveriges viktigare tidningar.¹⁴ Till hans omsorgsfulla och väl genomtänkta argumentering är det skäl att senare återkomma.

Politiskt närbesläktad med Nya Dagligt Allehanda var *Norrköpings Tidningar*. Tidningen var ungefär lika negativ till lantmannapartiet som NDA, och liksom denna tidning stod den huvudsakligen på första kammarens sida.¹⁵ Båda tidningarna var också redan vid denna tid protektionistiska.¹⁶ Norrköpings Tidningar klandrade skarpt regeringens, särskilt finansministerns, noninterventionistiska inställning vid slutet av 1878 års riksdag.¹⁷ I början av riksdagen 1879 framstod Norrköpings Tidningar som moderat interventionistisk och varnade riksdagen för att visa »någon klemig undfallenhet för de anspråk enskilda, i trångmål stadda företag kunna ställa» på dess hjälpsamhet. Å andra sidan borde företag, som förtjänade det, få hjälp, om statens krafter räckte till.¹⁸ Snart tog emellertid tidningen en mer deciderat interventionistisk ståndpunkt och anknöt i sin regeringskritik till »hattpartiet». Den stack inte under stol med att den gärna såg en regeringsväxling.¹⁹

I sak nära »hattpartiet» men mera moderat i sin regerings-

¹⁴ Enligt B. LUNDSTEDT, Sveriges periodiska litteratur II, punkt 340, medarbetade Hedin i NDA 1878–1881. Att döma av brev från NDA:s redaktör, K. A. Lindström (21/11 76, KB) till Hedin var kontakt dem emellan etablerad redan i slutet av 1876. – S. A. Hedin är som bekant författare till den nyliberala skriften »Hvad folket väntar af den nya representationen», 1868. Han medarbetade den tiden i Fäderneslandet. Han var ansvarig utgivare och redaktör för AB 1/9 1874–26/5 1876.

¹⁵ Norrk. Tidn. 21/3, 12/4, 9/5 1878. – Jfr NDA 29/4 och 8/5 1878.

¹⁶ Norrk. Tidn. 6/5 1878, NDA 3/3 1879.

¹⁷ Norrk. Tidn. 22/5, 24/5 och 5/6 1878. Den först- och sistnämnda av sign. Quidam och den andra av sign. T.

¹⁸ Norrk. Tidn. 15/1 1879.

¹⁹ Norrk. Tidn. 14/2, 15/2, 22/2, 26/2, 4/3 och 10/3 1879.

kritik än de här ovan nämnda tidningarna var *Göteborgs-Posten*. Tidningen stod andra kammarens minoritet nära och hade ibland ledande artiklar av den framstående Centermannen Sigfrid Wieselgren. Tidningen misstrodde och kritiserade särskilt finansministern, därför att han inte ansågs ha vilja att verkligen ingripa mot krisen. Liksom övriga interventionistiska organ var dock G-P tillfredsställd med resultatet av riksdagens arbete.²⁰

Tre stora tidningar uppträdde under den ekonomiska krisen i stort sett som regeringsorgan. Det var *Aftonbladet*, *Stockholms Dagblad* och *Göteborgs Handelstidning*. Östgöta-Correspondenten är svår att inordna i någon grupp men hade attityder, besläktade med GHT:s.

Aftonbladet och *Stockholms Dagblad* räknades av den s.k. radikala pressen som politiskt »grå» tidningar. De var visserligen frihandelsorgan men betraktades som konservativa, då de stod andrakammarminoriteten nära. Särskilt *Aftonbladet* uppträdde hästskt gentemot lantmannapartiet.²¹ Mycket hade vid denna tid förändrats sedan AB före representationsreformen var medelpunkten i den liberala opinionen. *Stockholms Dagblad* hade på 1870-talet under Wilhelm Walldéns ledning snabbt utvecklats från en lokal Stockholmstidning till ett ledande opinionsbildande organ. Den stod också tämligen självständig gentemot skilda grupperingar och kallades bl.a. därför stundom »den svenska Times».²²

Under järnvägsdiskussionerna 1878 framstod de båda stockholmstidningarna som mer interventionistiska än regeringen. Båda visade sig i princip positiva till statliga inköp av järnvägar. Särskilt *Aftonbladet* tryckte i en artikelserie på att det ur statens egen synpunkt skulle vara fördelaktigt med inköp. Den svenska statens kredit skulle försvagas, om stora svenska före-

²⁰ G-P 12/3, 26/3 och 12/5 1879.

²¹ AB 11/3, 25/5 1878, 24/1 1879.

²² B. LUNDSTEDT, a.a. II, sid. 24.

tag gjorde konkurs, vilket kunde väntas inträffa, om staten inte gjorde inköp. Vidare poängterade tidningen de stora fördelarna ur tariffsynpunkt, som skulle ernås, om alla viktigare järnvägar var i statens hand.²³

År 1879, det verkliga krisåret, visade emellertid Aftonbladet och Stockholms Dagblad stor följsamhet gentemot regeringen. Deras principståndpunkt var, att staten inte hade någon förbindande skyldighet att ingripa i krisläget och att det kunde vara farligt att ingripa alltför hastigt och kraftigt med botemedlen. Å andra sidan borde inte dessa principer drivas för långt. Det vore oklokt att hela vända ryggen åt näringarna.²⁴ För AB:s del kan man tydligt iaktta en mer noninterventionistisk grundåskådning än året förut, medan Dagbladet snarare är mer interventionistisk än tidigare och nu i sak understöder Hedins motion om utredning om huruvida vissa järnvägar borde införlivas med stambanenätet.²⁵ Båda tidningarna försvarade finansministerns passivitet i början av riksdagen och såg den som ett uttryck för statsmannaklokhet.²⁶ Sedan applåderades propositionen om järnvägshypoteksfonden liksom den föreslagna bankreformen, där även tidpunkten för indragningen av privatbankssedlar godkändes.²⁷ I själva verket synes Hans Forssell delvis ha inspirerats till bankreformen av en medarbetare i AB, direktören i Inteckningsgarantibolaget, J. H. Palme.²⁸ Liksom de tidningar, som stod »hattpartiet» nära, var AB och Stockholms Dagblad tillfredsställda med riksdagsresultatet i fråga om statshjälpen.²⁹

Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning betraktades som den främsta lantmannatidningen vid Dagens Nyheters sida. Dess redaktör, S. A. Hedlund, var en av de mer framträdande lant-

²³ AB 23/4, 26/4, 27/4, 14/5 och 16/5. StD 17/5 - jfr dock 20/5 1878.

²⁴ AB 15/1, StD 17/1 1879.

²⁵ AB 21/2, 15/4 och 16/4 79. - StD 1/5, 3/5 79.

²⁶ AB 12/2 och 17/2, StD 17/2 79.

²⁷ AB 26/2, 20/3, 22/3, 26/3. StD 26/2, 28/2, 3/3 och 10/3 79.

²⁸ (W. A. BERGSTRAND), 1880, sid. 100.

²⁹ AB 28/4, 3/5, 13/5, 28/6. StD 3/5 och 7/5 1879.

mannapartisterna i riksdagen, om också samtidigt en av de mest självständiga i förhållande till partiet. Under 1878 års riksdag pläderade GHT mycket ivrigt för understöd åt Bergslagsbanan,³⁰ vilket var naturligt, då banan var av utomordentlig betydelse för Göteborg. Tidningen visade också ett stort intresse för den principiella frågan om en övergång till ett mer utpräglat statsbanesystem, och framstod ö.h.t. som tämligen utpräglat interventionistisk.³¹ Hedlund hade f.ö. alltifrån sin första riksdag framstått som en övertygad anhängare av statsbanesystemet.³² Hans lovprisningar av det statliga järnvägsbyggandet förde tankarna till Gripenstedts berömda »blomstermålningar» 1857, vilka hade samma utgångspunkt.³³

Under 1879 års riksdag torde inte Handelstidningens ståndpunkt i statshjälpsfrågan sakligt ha skilt sig mycket från lantmannakollegan Dagens Nyheter, men tidningen agerade på ett helt annat sätt. Den sade sig ha stor förståelse för att regeringen inte ville förhastiga sig med statsingripanden och uttalade upprepade gånger sitt förtroende för den sittande ministären liksom för den moderata falangen inom lantmannapartiet med Carl Ifvarsson i spetsen.³⁴ Regeringsförslaget om järnvägshypoteksfond understöddes men på intet sätt ostentativt utan snarare mer i förbigående. Samma var fallet, fast ännu mera utpräglat, med understödet åt sågverksägarnas garantiförening och inköpet av Motalabanan.³⁵ GHT var angelägen om att markera viss distans till första kammarens »hattar». De anklagades för att tidigare ha motarbetat statens mellankomst, då det gällde jordbrukets behov. Därför var det naturligt, att bönderna nu inte var så benägna att hjälpa »herrarna».³⁶ Tidningen försva-

³⁰ GHT 22/2, 4/3, 23/3 och 20/4 1878.

³¹ GHT 21/5, 3/6 1878.

³² AK 1868 III.89 och 1879 55: 43.

³³ Se 1879 AK 56: 33 (Danielson).

³⁴ GHT 27/1, 6/2, 7/2, 12/2 och 14/2 1879.

³⁵ GHT 3/3 och 15/5 1879.

³⁶ GHT 6/2 1879.

rade också indragningen av de enskilda bankernas sedlar med den motiveringen, att reformen skulle drabba privatbanksintresset.³⁷ I synnerhet gentemot privatbankernas främste man, A. O. Wallenberg, var GHT utpräglad kritisk.³⁸

Sedan det blivit uppenbart för S. A. Hedlund hur bitter stämningen inom lantmannapartiet var med anledning av riksdagsresultatet 1879, skärpte GHT sin attityd gentemot regeringen. Tidningen slog fast, att regeringen aktivt måste verka för reformer, om den i fortsättningen skulle kunna få lantmannapartiets stöd.³⁹ Den betonade också, att inköpet av Motalabanan måste betraktas som en engångsföreteelse.⁴⁰

Östgöta-Correspondenten var vid denna tid en tidning för sig i sin politiska åskådning. Om den ock stod andrakammarminoriteten närmast, visade den förståelse för lantmännens krav. I den viktiga försvarsfrågan förordade den indelningsverkets och beväringens bevarande.⁴¹ Dess stora intresse under den ekonomiska krisen var, helt naturligt, inköpet av Motalabanan. Den pläderade för detta redan 1878 och intensifierade kravet följande år.⁴² Då Motalabanan var en för tidningen synnerligen viktig angelägenhet, var det naturligt, att den kritiserade regeringens ovilja att ingripa i ärendet. Å andra sidan ogillade *Östgöta-Correspondenten* ivrigt regeringsförslaget om järnväghypoteksfond, inte som DN och NDA därför att propositionen inte skulle medföra tillräcklig hjälp utan därför att hjälpen skulle gå till banker och till »penningmakten».⁴³ De

³⁷ GHT 3/3 och 27/3 1879.

³⁸ GHT 24/7, 4/8, 2/9 1879.

³⁹ GHT 29/5 79. – Per Nilsson i Espö berättar i sin dagbok, att då Hedlund på partiets avskedssexa föreslagit en skäl för den svenske bonden och menat, att lantmännen trots allt kunde vara nöjda med resultatet av riksdagen, hade från alla håll hörts nejrop, varför Hedlund häpen måst sluta sitt anförande (dagboken 16/5 79, LUB).

⁴⁰ GHT 7/8 79. – Jfr brev från Hedlund till Ifvarsson 13/7 79 (RA).

⁴¹ ÖC 23/2, 26/4 78.

⁴² ÖC 16/5, 25/5 78, 20/2, 4/3, 8/3, 11/3, 15/3, 15/4, 29/4, 3/5 och 6/5 79.

⁴³ ÖC 8/3, 11/3, 20/3, 22/3, 15/4, 6/5 79.

enskilda bankerna angreps energiskt i Ö-C:s spalter. Först hade bankpropositionen kritiserats, då tidningen fann tidpunkten olämplig för indragning av banksedlar, men en tid därefter applåderades förslaget med den motiveringen att det skulle minska privatbankernas makt.⁴⁴

Det är svårt att markera Östgöta-Correspondentens läge på skalan interventionism – noninterventionism. Dess inställning i statshjälpsfrågan grundade sig på vilja att hjälpa den egna bygden och på ovilja mot den starka kapitalistklassen. Genom dessa ställningstaganden fanns stora likheter med Göteborgs Handelstidning.

Den utpräglad noninterventionistiska pressen omfattade bl.a. vänstertidningarna *Fäderneslandet*, *Öresunds-Posten* och *Östgöten*, vilka stod varandra nära i sina krav på politisk demokrati och i sin starka ovilja mot den kapitalistiska överklassen. Som klart noninterventionistisk får också Sydsvenska Dagbladet betraktas.

Av existerande riksdagsgrupperingar var det lantmannapartiet, som de nämnda vänstertidningarna närmast sympatiserade med.⁴⁵ I synnerhet hos *Fäderneslandet* och *Östgöten* var emellertid denna relativa vänlighet gentemot lantmannapartiet parad med stark kritik mot regeringen.⁴⁶

De tre tidningarna opponerade sig kraftigt 1878 mot understödet åt Bergslagsbanan. De vände sig emot att staten skulle träda emellan för att rädda »spekulanterna Wallenberg och de arma göteborgska kapitalisterna».⁴⁷ Samverkande med denna

⁴⁴ ÖC 8/3, 19/4 79.

⁴⁵ Se t.ex. *Fäderneslandet* 18/1 79. *Öresunds-Postens* redaktör F. Th. Borg var fr.o.m. 1879 lantmannapartistisk riksdagsman. I *Östgöten* medarbetade bl.a. lantmannapartisterna, f.d. nyliberalerna Carl Anders Larsson och Julius Mankell.

⁴⁶ *Fäderneslandet* 18/1, 24/3, 28/5 79. *Östgöten* 18/5 78, 29/1 (RD-brev av sign. R) 79. Ö-P 29/1 (RD-brev av sign. S) 79.

⁴⁷ Ö-P 6/5 78. Se också 24/4 och 24/5 samt *Fäderneslandet* 23/1, 2/2 och 15/5, *Östgöten* 1/6 och 12/6 78.

ovilja mot »penningklassen» synes ha funnits en mer principiellt noninterventionistisk åskådning.⁴⁸

Vänstertidningarna bibehöll sin noninterventionistiska kurs 1879. Det var endast järnvägshypoteksfonden, som inte drabbades av en total fördömelse från deras sida. Öresunds-Posten fann det riktigt, när propositionen om fonden framlades, att staten i en svår tid skulle använda sin kredit för att hjälpa där den kunde.⁴⁹ I fortsättningen tog emellertid Ö-P i sina opinionsbildande artiklar, – vilka dock mest var riksdagsbrev –, avstånd från varje interventionistisk åtgärd, alltså även regeringspropositionen.⁵⁰ Fäderneslandet ogillade i stort sett alla åtgärder mot den ekonomiska krisen och kritiserade regeringen för att den genom järnvägsfondspropositionen visat sig eftergiven mot kraven på statshjälp. Å andra sidan menade tidningen senare, att om några medel skulle beviljas, borde det vara till lånefonden och då med största möjliga säkerhet.⁵¹ Det är anmärkningsvärt, att tidningen Östgöten ö.h.t. inte diskuterade understöd åt eller inköp av Motalabanan, som utgjorde en så tung börda för Östergötland, även för dess lägre befolkning i och med de kommunala åtagandena.

I vänstertidningarnas motiveringar för avståndstagandet från interventionspolitiken 1879 dominerade oviljan mot kapitalistklassen. I synnerhet då avgörandet i riksdagen fallit, var den gängse synpunkten, att de rika lyckats övervältra sina förluster på de fattiga. Fäderneslandet uttryckte det på följande värtaliga sätt: »I själva verket bör det nu vara klart att landets verkliga herre är en girig och egennyttig *plutokrati*, som understödd av byråkratin, behärskar både riksdag och regering samt under fötterna trampar varje spår av rättvisa och billighet.»⁵² Med denna

⁴⁸ Ö-P 24/4 och 6/6. Fäderneslandet 3 och 17/4 78.

⁴⁹ Ö-P 28/2 79.

⁵⁰ Ö-P 18/3, 24/4, 16/5, 6/6 79 och 3/1 80.

⁵¹ Fäderneslandet 26/2, 1/3 och 26/4 1879.

⁵² Fäderneslandet 17/5 79. Se vidare 12/2, 21/5, 28/5, 29/11, Ö-P 22/2, 16/5,

inställning till kapitalistklassen var det naturligt, att propositionen om bankreformen blev applåderad.⁵³ – Vid sidan av betonet av klassynpunkterna motiverade Fäderneslandet sin noninterventionism med hänvisningar till vad nationalekonomin sades lära. Det vore nationalekonomiskt oriktigt att göra något mot krisen, utan varje kris måste ha sin gång utan statsingripanden.⁵⁴

De tre tidningarna var också mycket besvikna på lantmannapartiets uppträdande och misslyckanden under riksdagen. Fäderneslandet och Östgöten vände sin förgrymmelse mot Ifvarssonfalangen, som inte velat fälla regeringen. Den förstnämnda tidningen talade om »herrar Ifvarssons och Hedlunds vidskepliga avgudadyrkan för Baldersbeläet», varmed landets statsminister avsågs.⁵⁵ Risken för att den sittande regeringen skulle kunna efterträdas av en betydligt mer interventionistisk regim tycktes vänstertidningarna inte räkna med.

Sydsvenska Dagbladet Snällposten hade som redaktör den ledande centermannen Carl Herslow. Hans noninterventionistiska åskådning fick uttryck också i SDS. Stödet åt Bergslagsbanan liksom järnvärkshypoteksfonden kunde accepteras, men längre fick staten inte sträcka sig i sin vilja att hjälpa. Det var i SDS inte fråga om någon ovilja mot kapitalistklassen utan endast ett hävdande av att det fanns en rågång »mellan statens verksamhetskrets och den enskilda företagsamhetens», en rågång, som inte kunde överskridas utan att man riskerade att hamna i kommunismen.⁵⁶

6/6, 7/6, Östgöten 12/2, 17/5, 4/6, 7/6 79. – De tre sistnämnda artiklarna från vardera Ö-P och Östgöten är identiska, fast sign. i Ö-P är S och i Östgöten R.

⁵³ Fäderneslandet 1/3, 2/4, 7/5, Ö-P 10/1, 28/2 1879.

⁵⁴ Fäderneslandet 19/2, 26/2, 12/4 79. Se också Östgöten 7/6 79.

⁵⁵ Fäderneslandet 28/5. Se vidare 26/4 och 6/12 samt Östgöten 14/5 och 6/6 1879.

⁵⁶ SDS 2/3, 26/3 78, 24/5 79.

Den gjorda genomgången av en del av landets mer uppmärksammade tidningar har visat, att en indelning i mer och mindre interventionistiska pressorgan inte följer i övrigt gängse politiska mönster. Den tidning, som betraktats som lantmannapartistiskt huvudorgan, Dagens Nyheter, stod under krisen »hattarna» mycket nära och långt ifrån lantmannapartiets majoritet. Interventionistisk var också den lantmannapartistiska GHT, fast i motsats till DN huvudsakligen regeringstrogen och lojal mot sitt parti. Vänstertidningarna, som stod lantmannapartiet närmast av existerande grupperingar, hyllade den non-interventionistiska åskådning, som i princip också var lantmannapartiets majoritets. De gjorde det närmast som ett utslag av klasspolitik, riktad mot kapitalisterna. Häri fanns överensstämmelse med Göteborgs Handelstidning och Östgöta-Correspondenten.

De tidningar med Aftonbladet och Stockholms Dagblad i spetsen, som vanligen stod centern nära, följde i stort sett regeringens kurs under krisen och var vid riksdagens slut nöjda med de interventionistiska åtgärder, som vidtagits. Det stora undantaget var Sydsvenska Dagbladet, som med principiella argument motiverade en utpräglat noninterventionistisk ståndpunkt.

De konservativa tidningarna NDA och Norrköpings Tidningar var båda interventionistiska. Här låg det uppseendeväckande i att inspirationskällan för NDA var att söka på stor-kapitalistiskt håll. Tidigare hade tidningen varit energisk motståndare till de privata bankerna liksom till den norrländska skogsindustrin. Ö.h.t. hade tidningen hårt angripit det »Gripenstedtska systemet». NDA:s föregångare, Svenska Tidningen. Dagligt Allehanda, hade vid handelskrisen 1857 bestämt vänt sig mot statliga undsättningsåtgärder och hade med sin argumentering bidragit till att skapa en konservativ-radikal allians mot den framväxande kapitalistklassen. År 1879 framhövdes i

stället Gripenstedts hjälppolitik som det stora mönstret för finansminister Forssell.⁵⁷

Argumentering och åsiktsgrupperingar

9

Vid ett studium av argumentationen för och emot statliga ingripanden kan man urskilja tre olika grupper av argument: 1. »Ad hoc-argument», tillämpliga endast eller huvudsakligen i den aktuella frågeställningen. 2. Argument, som går ut på att en viss grupp eller samhällsklass bör ha understöd eller inte. 3. Principargument, som tar upp vad som i detta sammanhang är kärnfrågan, nämligen det optimala omfånget av det allmännas verksamhet.

Den första gruppen av skäl, ad hoc-argumenten, är av mest begränsat intresse, om ock av stor betydelse för resultaten av riksdagsavgörandena. – Något som särskilt Wallenberg tryckte hårt på var, att staten var medansvarig för den uppkomna järnvägs krisen. Regeringen hade givit koncessioner åt bolag med för litet aktiekapital och hade på detta sätt ökat järnvägsfebern. Synpunkten återfinns hos t.ex. Carl Ifvarsson, även om denne också underströk bankernas skuld till krisen.¹ Särskilt beträffande Motalabanan framhölls energiskt vilka exceptionella omständigheter som talade för ett statsingripande. Bolagsordningen vore olycklig och egentligen felaktig och hade lett till stora svårigheter för flera östgötakommuner.²

⁵⁷ Sv. Tidn. DA 1/12, 9/12 57 – NDA 11/2 79. Att Gripenstedt framställs som ett mönster i NDA är förvånande med tanke på tidningens tidigare utpräglade ovilja mot Gripenstedt, däremot inte med tanke på att Wallenberg under krisen var en spiritus rector. för NDA:s ekonomiska politik. Mellan Wallenberg och Gripenstedt hade nämligen rått ett gott förhållande, och de hade samarbetat mycket i fråga om den ekonomiska politiken.

¹ 1878 FK 44: 15, 1879 FK 4: 12 (Wallenberg), 1879 AK 54: 26 (Ifvarsson). Se också res. av Ekman m.fl. 78: StU 63, DN 2/1, 14/1 79, StD 17/2 79.

² 1878 AK 62: 3 (Ch. Dickson), DN 14/5 78, 79 FK 9: 8 (Wallenberg), 79 AK 55: 29 (C. A. Larsson), 46 f. (A. A. Andersson och Ekman), 56: 34 (Peyron).

På noninterventionistsidan³ menade några, att det inte fanns något exceptionellt med Motalabanan och att staten inte hade något speciellt ansvar därför att den fastställt ett egendomligt förslag till bolagsordning.⁴ Tidningen Fäderneslandet och ett par lantmannapartister i andra kammaren beklagade mycket de olyckor som drabbat vissa kommuner, men de tog inte detta till intäkt för att tillstyrka statligt inköp, utan det föranledde dem i stället att kräva mer demokratiska kommunala röstregler samt en annan tolkning av kommunernas befogenheter, så att dylika åtaganden skulle förhindras för framtiden.⁵ Vad noninterventionisterna emellertid framför allt anförde mot interventionistsidans många ad hoc-argument var rädslan för de prejudicerande verkningar statsingripande skulle kunna ha. Carl Ifvarsson och många med honom menade, att om man med civilministern kunde tro, att det inte skulle bli fråga om flera inköp, då skulle det inte vara så farligt att tillstyrka förslaget om Motalabanan.⁶ Rädslan för prejudikat kom fram också då man diskuterade järnväghypoteksfonden och stödet åt sågverken. Beträffande sågverken var synpunkten, att andra näringar kunde vara i lika stort behov av understöd.⁷ Som gemäle på noninterventionisternas farhågor för prejudikat fick

³ I samband med genomgången av ömse sidors argument är det mer än vanligt angeläget att beakta, att begreppen interventionism och noninterventionism ofta är relativa i förhållande till aktuella förslag och argument. Det är heller inte fråga om homogena block av interventionister och noninterventionister utan vad som här intresserar är de åsikter under varje särskild aspekt som anföres till stöd för en interventionistisk eller noninterventionistisk ståndpunkt.

⁴ 1879 AK 56: 1 (Herslow), 14 (Liss Olof Larsson).

⁵ Fäderneslandet 15/3 79. 79 AK 55: 39 (J. P. Nilsson), 40 (Ola Andersson i Burlöv).

⁶ 1879 AK 55: 52 (Carl Ifvarsson m.fl.). Se också 78 FK 45: 16 (Axel Mörner), 37 (Oscar Mörner), 79 AK 55: 38 f. (J. Andersson i Tenhult och Jonasson i Gullaboås).

⁷ 1879 FK 9: 1 (Klinckowström), AK 55: 4 (Nils Petersson i Runtorp), 7 (Sven Andreasson).

interventionistsidan söka visa, att de ifrågavarande hjälpobjekten var så exceptionella, att det vore otänkbart med prejudicerande verkningar.⁸

Den ekonomiska krisen vid 1870-talets slut blottade klassmotsättningar i Sverige och torde ha skärpt dessa motsättningar. En fientlig inställning till kapitalistklassen märktes redan 1878, då hjälp till Bergslagsbanan diskuterades. Banan ansågs av dess motståndare endast gynna de rika göteborgarna.⁹ Från motsidan poängterades det att det verkligen inte var fråga om någon Göteborgsk lokalbana.¹⁰ Tidigare är från 1879 års riksdag omtalat hur en inflytelserik grupp inom lantmannapartiet med Liss Olof Larsson i spetsen sökte manövrera så, att det skulle se ut som om de ville hjälpa näringslivet i dess trångmål, medan de i realiteten hade som ambition att stjälpå Stockholms Enskilda Bank jämte dess direktör, A. O. Wallenberg.¹¹ Andra deklarerade öppet sin fiendskap till de enskilda bankerna, och de fann det inte vara ett allmänt intresse att dessa hjälptes. Dessutom vore det bankerna, som genom sin för stora långivning och överdrivna sedelmängd bar största skulden till den ekonomiska krisen.¹²

Under riksdagen 1879 var det inte enbart de tidningar, som här kallats vänstertidningar, som markerade en motsatsställning till kapitalistklassen. Det gjorde även Göteborgs Handels-tidning och Östgöta-Correspondenten. Det är dock att märka,

⁸ 1879 AK 55:5 (Key), 56:23 (Östling), 38 (Gustaf Eriksson). Se också StD 8/5 79.

⁹ 1878 FK 44:3 (Klinckowström), 8 (Rydquist), AK 61:13 (Liss Olof Larsson), 37 (Per Nilsson i Espö). Beträffande vänstertidningarnas synpunkter se sid. 141.

¹⁰ 1878 FK 44:10 (Waern), 11 (C. Ekman), 14 (statsrådet Lagerstråle).

¹¹ Se ovan sid. 111 f.

¹² 1879 FK 35:36 (Knut Posse), 40 (Klinckowström), AK 53:49 (N. Petersson), 54:35 ff. (Danielson och J. Rundbäck).

att lika lite som GHT 1878 fann Bergslagsbanan vara ett kapitalintresse, fann ÖC 1879 Motalabanan vara det.¹³

Det var inte bara representanterna för de enskilda bankerna som fick höra, att de inte var så populära. Detsamma vederfors sågverksnäringens företrädare. Det vore endast bra, om sågverksägarna lämnade skogen lite i fred, sade Nils Petersson i Runtorp och appellerade till den rancune mot baggböleriet, som varit ännu vanligare 5 à 10 år tidigare. Fäderneslandet, som vid sidan av Nya Dagligt Allehanda varit det pressorgan, som hårdast angripit den norrländska skogsskövlingen, fann mot samma bakgrund förslaget om understöd åt sågverksägarna vara det mest hänsynslösa tänkbara. Man framhöll också i debatten, att sågverksägarna var rika och förmögna män och därför inte borde ha hjälp och att ett understöd åt sågverksnäringen vore en orättvisa mot näringsgrenar, som inte fick någon hjälp.¹⁴

Rent generellt menade många bland noninterventionisterna, att statens mellankomst krävdes av en mäktig grupp enskilda för att dessas egna intressen skulle gynnas, medan de själva i sin återhållsamhet företrädde det allmännas bästa.¹⁵ De bolag som gett sig in i leken fick också tåla den, framhölls det, och det vore orättvist att nu gynna de besinningslösa på bekostnad av de besinningsfulla.¹⁶

Meningsmotståndarna förnekade, att det gällde enskilda intressen. Man prisade det enskilda järnvägsbyggandet och påpekade hur värdefullt det varit för hela landet. Därför skulle det också vara ett allmänt intresse, att bolagen för de enskilda

¹³ Se ovan sid. 140 f.

¹⁴ 1879 AK 55:4 (Petersson), 9 (Liss Olof Larsson), FK 36:14 (Klinckowström), Fäderneslandet 23/4 79.

¹⁵ 1879 AK 55:53 (P. Persson), 56:36 (Sven Andersson), 40 (A. Svensson i Lösen). 1880 FK 30:18 (Montgomery-Cederhjelms). Beträffande denna inställning hos Fäderneslandet, Öresunds-Posten och Östgöten se hänvisning på sid. 142 not 52. Se också AB 15/1 78.

¹⁶ 1878 AK 62:20 (Sven Nilsson), 1879 AK 56:1 (Herslow).

järnvägarna hjälptes i sina trångmål.¹⁷ Liksom beträffande Bergslagsbanan framhölls om Motalabanan av vilket stort allmänt intresse den var.¹⁸ Framför allt sökte man värja sig mot anklagelsen, att undsättningsåtgärderna avsåg att hjälpa de enskilda bankerna. Lånefonden behövdes inte för bankerna utan för allmänheten, poängterade Carl Ifvarsson, och Forssell framhöll 1880, att avsikten inte varit att hjälpa de enskilda bankerna för bankernas skull utan att förhindra en förlamning av den allmänna rörelsen.¹⁹ Liknande tankegångar framfördes av »hattpartiet». En industrikonkurs och en försvagning av bankerna drabbade hela näringslivet, påpekade Henning Hamilton och Nya Dagligt Allehanda.²⁰ Dagens Nyheter underströk hur nära förbundna alla näringsgrenar var med varandra och sökte särskilt appellera till lantmännen, tidningens tidigare allierade, genom att hänvisa till handelskrisen 1857, som följdes av prisfall på jordegendomar.²¹

De som stred mot kapitalistintressena vägrade emellertid att erkänna, att några andra än kapitalister kunde ofördelaktigt beröras av krisen. Fäderneslandet tog upp resonemanget att arbetarna fick lida av industrikonkurserna. Tidningen inledde sitt svar på detta med att påpeka, att landets industriidkande befolkning var högst obetydlig i förhållande till de flesta andra länders. Men på grund av statens skyddspolitik hade den ändå blivit för stor. Arbetare hade härigenom undanryckts jordbru-

¹⁷ 1878 StU 63 res. av C. Ekman m.fl., FK 44: 48 (Henning Hamilton), Nationalekonomiska Föreningens förhandlingar år 1879 (7/3) I, sid. 51 (bankdirektör Arnberg), DN 14/1 79.

¹⁸ I motionerna 1878 trycktes på järnvägens stora strategiska betydelse (MFK 27 och MAK 108). ÖC 25/5 78, 20/2 79.

¹⁹ 1879 AK 54: 26 (Carl Ifvarsson), 1880 FK 30: 19 (Forssell).

²⁰ 1879 FK 4: 6 (Henning Hamilton), NDA 11/2 79. Se också AB 21/2 78.

²¹ DN 14/1 79. – Jfr Keys Minnen, sid. 214; där det från februari 1879 berättas: »Far tycker att riksdagen är mycket kvistig. Bönderna vilja ha omkull ju fler bolag, ju fler herrar dess bättre. Ty som de själva äro jämförelsevis oberörda, anse de att ju värre i kläm herrarna sitta, ju medgörligare skola de bliva i politiken.»

ket, som därför saknade arbetare och fick betala höga arbetslöner. Skulle åtskilliga onaturliga industrigrenar inskränkas eller duka under, bleve följden endast enligt Fäderneslandet, att jordbruket, huvudkällan till landets rikedom, återfick den arbetskraft det saknat, varför dess produktpriser skulle kunna gå ner och bli mer konkurrenskraftiga på världsmarknaden.²² – Fäderneslandet var en tidning, som brukade företräda de lägre samhällsgruppernas intressen. Under den ekonomiska krisen 1878–79 drevs den av sin noninterventionism och allmänna kapitalistfientlighet till ett ställningstagande för de besuttna lantmännen. Även hos de andra vänstertidningarna märks en fullständig solidarisering med jordbrukets intressen. De förnekade talet om dåliga tider på grund av en industrikris. Fick landet bara goda skördar, skulle det också få goda tider. Det enda som kunde förhindra det, var de tryckande skatterna.²³

Det finns stora likheter mellan debatten 1878–79 och den som var föranledd av 1857 års handelskris. Finansminister Gripenstedts förslag vid det tillfället om att uppta ett lån, vilket var behövligt i första hand för handelshusen, mötte en kraftig opposition från agrart håll. I bondeståndet höjdes sålunda ingen röst till förmån för förslaget.²⁴ Denna agrara och konservativa opposition understöddes av en radikal, som delade den konservativa åsikten om vad som kallades för börsintresset.²⁵ De som förordade statligt ingripande 1857, sökte, liksom man gjorde 1879, bevisa, hur intimt alla samhällsklassers intressen hängde samman. Tvingades affärsmän dra tillbaka sitt kapital, skulle företag gå i konkurs, och härigenom skulle många arbetare förlora sina anställningar.²⁶

²² Fäderneslandet 19/2 1879.

²³ Ö-P 26/4, Östgöten 30/4 79. Det är samma artikel i de båda tidningarna.

²⁴ 1856–58 Ad X 367–381, Bnd VIII 522 och 527.

²⁵ Folkets Röst 21/12 och 23/12 57. Se också den konservativa tidningen Sv. Tidningen. DA 1/12, 9/12 57, SÖDERBERG-OLSSON-HECKSCHER, Johan August Hazelius, 1936, sid. 416 ff., GASSLANDER, 1949, sid. 218–225.

²⁶ AB 1/12 och 7/12 57.

Liksom fallet var 1857 mötte förslagen om undsättningsåtgärder 1878 och 1879 motstånd från framför allt agrart håll. Motståndet omfattades dock givetvis inte av det tämligen stora antal possessionater, som vid sidan av sitt jordägande också var involverade i bank- eller järnvägsföretag. Den agrara opinionen mot kapitalistklassen sträckte sig från en utpräglad konservativ man som friherre Klinckowström,²⁷ omfattade olika schatteringar inom lantmannaleden och mötte den radikalism, som tidningarna Fäderneslandet, Öresunds-Posten och Östgöten representerade.

Viss släktskap med de argument, som baserade sig på klass- och grupp motsättningar, hade de som framhävde motsättningar mellan landskapen. Carl Anders Larsson angrep skåningarna, därför att de inte ville rösta för statligt inköp av Motalabanan, fast de själva fått så mycket järnvägar.²⁸ Vanligare var dock, att argumenteringen gick i motsatt riktning. Staten borde inte inlösa några banor, då ännu stora delar av landet saknade såväl enskilda som statliga järnvägar.²⁹ Det var en synpunkt, som Forssell kom att trycka mycket hårt på, då han åtta år senare gjorde sitt stora angrepp på planerna på järnvägsförstatligande. Mot varandra stod, menade Forssell, å ena sidan de järnvägsfattiga landsdelarnas krav på järnvägsnätets snabba utveckling, å andra sidan de allt starkare anspråken på billigare frakter på redan byggda järnvägar, något som skulle åstadkommas genom järnvägsförstatligande. Det var åt de järnvägsfattiga delarna av landet som Hans Forssell gav sitt stöd.³⁰

²⁷ Klinckowström hade dels varit motståndare till representationsreformen (1865–66 Ad I: 424), dels var han ständig och energisk protektionist.

²⁸ 1879 AK 56: 42.

²⁹ 1879 AK 56: 39 f. (Bäckström och Bergström), Nat.ekon. för. 1879 II, sid. 21 (Herslow).

³⁰ HANS FORSELL, Järnvägstariffer och statsfinanser. Nord. Tidskr. 1887. Citerat efter Studier och kritiker 1888, sid. 189.

10

I början av föregående avsnitt nämndes som den viktigaste huvudgruppen av argument, de principiella rörande det optimala omfånget av den statliga verksamheten. Denna argumentgrupp kan i sin tur indelas i två större grupper, dels argument rörande omfånget av den statliga verksamheten i allmänhet, dels skäl för olika omfång av denna verksamhet just i krissituationer. Den förstnämnda gruppen, argumenten som stöder uppfattningar om den statliga verksamhetens storlek i allmänhet, sträcker sig från tämligen handfasta argument om vad som är billigast, mest rationellt osv. till mer axiomatiska synpunkter på vad som skulle tillhöra den statliga, respektive den enskilda verksamhetsfären. Där medtas också det stöd för de egna tankegångarna, som respektive sidor ansåg sig finna i historien och i den allmänneuropeiska utvecklingen.

a) *Kostnadsaspekter*. Det traditionella argumentet mot statligt företagande i varje form var, att det alltid blev dyrare än då enskilda drev motsvarande verksamhet. Det hade varit huvudargumentet mot statsbanor, då principbeslutet om statsbanor togs 1854.¹ I diskussionerna i slutet på 1870-talet sökte emellertid interventionisterna vända kostnadsargumentet till sin fördel. Järnvägstrafikstyrelsen påpekade, att driftskostnaderna visat sig vara lägre vid statens järnvägar än vid de privata. Bland andra Carl Ekman sökte framhäva den vinst som staten skulle göra, om den inköpte en bana, som för tillfället utgjorde en konkurrentbana till statsbanorna. Man påpekade också de besparingar i administration och drift, som kunde göras, om det var *en* ägare till stora sammanhängande järnvägssträckor.²

¹ Se t.ex. 1853–54 AD XII: 135 (L. J. Hierta), 150 och 180 (von Rosen), 157 (von Hartmansdorff), Pr VIII: 389 (F. F. Carlson), Bnd VII: 235 (Mauritz Sahlin).

² Järnvägstrafikstyrelsens utlåtande 4/2 1879 (bilaga till StU 46). StU 46, res. vid punkt 4 av C. Ekman och G. de Maré och av Beck-Friis m.fl. Nat.ekon. fören. 1879 I, sid. 50 (C. F. Waern). Se också 1878 AK 62: 6 (A. Andersson).

Noninterventionisterna besvarade givetvis interventionist-sidans resonemang i kostnadsfrågan. Det var första gången, sade man, som det påståtts, att staten drev industriella företag billigare än vad enskilda gjorde. I själva verket var, framhölls det, förhållandet det motsatta. Man måste beakta, att staten hade fördel av att den trafikerade de naturliga banorna. Vidare påstods, att enskilda i allmänhet hade bättre kontroll över sina företag och betingade sig billigare priser, medan statens företag bl.a. led av en långt driven centralisation.³ Vid sidan av dessa ganska traditionella resonemang fanns ett annat slags argumentering med växlande betydelse. Om de enskilda järnvägarna bleve statliga, måste frakttarifferna sänkas i nivå med de övriga statliga, varför inkomsterna skulle bli ännu lägre. Vidare vore anspråken mycket större på statliga banor än på enskilda i vad avsåg tåghastighet, bekvämlighet m.m. Ola Andersson i Burlöv framhöll, att om staten alltför mycket utsträckte sitt järnvägsnät, skulle trafiktaxorna snart betraktas som skatter av dem som företrädesvis begagnade järnvägarna, liksom fallet redan var med exempelvis brevportot. Fraktavgifternas storlek skulle inte längre bedömas företagsekonomiskt utan i stället som avgifter, vilka efter behov skulle kunna subventioneras av staten, något som ju skulle öka skattetrycket.⁴ – Under nästa decennium kom denna farhåga att bli en dominerande invändning mot järnvägsförstatligande. En minskad konkurrens från enskilda banor skulle göra det svårare för staten att för sina banor upprätthålla ett företagsekonomiskt betraktelsesätt, vilket skulle märkas på

³ SDS 2/3 1878, 1878 AK 62: 5 (O. B. Olsson), 1879 AK 55: 39 (J. P. Nilsson), 52 (Carl Ifvarsson) 56: 13 (Olof Jonsson), 1879 StU res. punkt 4 Nordenfelt).

⁴ 1878 StU 63, Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utlåtande 28/1 79 (bilaga till StU 46), Nat.ekon. fören. 1879, I, sid. 48 (Annerstedt), II, sid. 18 (Nordenfelt), 1879 AK 55: 40 (Ola Andersson i Burlöv), 56: 25 (A. Rundbäck). – De större kraven på statens järnvägar var också något som kunde vändas till statsbanornas fördel. Snart, menade en debattör, skulle endast staten kunna tillgodose de växande anspråken. (Nat.ekon. fören. 1879 I, sid. 17 – Fraenkel).

skatternas storlek.⁵ Detta har också varit kärnpunkten i diskussionerna om järnvägspolitiken under 1900-talet.⁶

b) *Systemlösheten*. 1854 beslöt riksdagen, att alla »järnvägsstamlinjer» i landet skulle anläggas och utföras genom statens omedelbara försorg och på dess bekostnad. Som stambanor skulle räknas »järnvägslinjer som i oavbruten sträckning förlöpa genom flera provinser eller en större del av landet».⁷ Riksdagen kom dock aldrig att närmare precisera vilka banor som skulle räknas som stambanor, även om i realiteten förslagen från 1855 års järnvägskommitté och framför allt Nils Ericson kom att bli vägledande.⁸ – Genom det enorma enskilda järnvägsbyggandet under 1870-talet hade även mycket stora järnvägar av »stambanekaraktär» kommit i privat ägo. Systemlösheten var betydligt större än vad man kunde ha tänkt sig i mitten av 1850-talet. Detta är en del av bakgrunden till S. A. Hedins motioner 1878 och 1879, där han efterlyste ett system i fråga om landets järnvägsanläggningar.⁹

Järnvägstrafikstyrelsen förde också fram kravet på ett mer överlagt system i järnvägarnas ägoförhållanden. Tre bankomplex borde enligt trafikstyrelsen inköpas av staten 1. Köping-Tillberga och Tillberga-Sala, 2. Frövi-Ludvika, Ludvika-Falun och Falun-Storvik samt 3. Hallsberg-Motala-Mjölby. Inköp av de båda förstnämnda komplexen skulle förbättra förbindelserna

⁵ Se Betänkande I af Komitén för afgifvande af förslag till åtgärder i syfte att upphjälpa den ekonomiska ställningen i landet. Angående möjligheten att bereda allmän fraktlindring vid Sveriges Jernvägar. 1886, Res. av A. P. Danielson, sid. 42 ff. FORSSELL a.a. 1888, sid. 190 f. och 217.

⁶ Se t.ex. Sv. Järnvägsföreningens yttrande --- över -- 1936 års järnvägskommittés betänkande. 1939, sid. 14 f.

⁷ 1853-54 StU 333, Rskr 183.

⁸ Und. betänkande och förslag angående de jernvägar, som för Statens räkning böra anläggas. 1856, sid. 5 och 34. N. Ericson, Betänkande rörande Statens jernvägsbyggnader. 1856, sid. 34 f. 1856-58 StU 62.

⁹ Se ovan sid. 105 not 13 och sid. 107 not 3. – Hedin hade som ovan nämnts, också stöd från inflytelserika förstakammarherrar.

mellan västra och norra Sverige, medan förvärv av Motalabanen skulle vara av stor betydelse för transporter mellan Syd- och Mellansverige.¹⁰ I debatten i kamrarna underströks Motalabanens karaktär av stambana. Det skulle enligt denna argumentering ligga i linje med stadfästa principer att inlösa banan. Friherre Klinckowström, som framstod som en oförsonlig motståndare till all hjälp åt kapitalistklassen, demonstrerade tydligt, att det inte var någon principiell noninterventionism som drev honom. Han ville, att de järnvägar som förband viktigare stambanedelar, skulle inlösas av staten.¹¹

Då man talade om nödvändigheten av ett system i ägoförhållandena, tänkte man inte minst på fördelarna ur försvarssynpunkt av att staten ägde de viktigare banorna. Denna aspekt var i hög grad relevant för försvarsvännen S. A. Hedin, och den framhölls även som skäl för inköp av Motalabanen.¹²

På noninterventionistsidan kunde man rätt gärna inte förneka, att ägoförhållandena beträffande landets järnvägar präglades av systemlöshet. Man framhöll emellertid, att det allvarliga i detta låg i den relativa planlösheten i själva järnvägsnätet och inte i trafikerandet. Sedan järnvägarna var byggda, var det sålunda svårt att göra något åt systemlösheten.¹³

c) *Enhetliga tariffer.* Det var heller inte systemlösheten i sig, som var det verkligt starka argumentet för interventionisterna utan systemlöshetens ogynnsamma påverkan på järnvägstarifferna. Statens järnvägar utgjorde ett glest nät och utelämnade

¹⁰ Trafikstyrelsens utlåtanden till K.M:t 11/1 och 4/2 79 (bilaga StU 46).

¹¹ 1878 FK 45:19 (Waern), 1879 FK 9:8 (Wallenberg), 35:40 (Klinckowström), AK 55:22 (Thyselius), 56:9 (J. Andersson i Häckenäs), 42 (Giöbel). Se också NDA 13/2 79.

¹² Trafikstyrelsens skrivelser 11/1 och 4/2 79. Även Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som i övrigt inte hade en lika hög uppfattning som trafikstyrelsen om Motalabanans betydelse, underströk dess strategiska vikt 28/1 79 (bilaga StU 46). 1879 AK 55:50 (Björnstjerna).

¹³ SDS 2/3 1878, 1879 AK 56:1 (Herslow).

viktiga delar av landet (som Bergslagen), vilka fick bli sammanbundna av smärre enskilda järnvägar. Härigenom försvårades och delvis omöjliggjordes användandet av en fallande taxa för järnvägsfrakter över längre avstånd. Från industrihåll framhölls, att de enskilda järnvägarna därför inte var till så stor hjälp för industrin. Av samma anledning var det också svårt att få enhet i tidtabellen.¹⁴ En del framhöll eller medgav, att dessa skäl inte i och för sig nödvändigtvis talade för statliga banor utan endast för att banorna skulle vara inordnade i ett eller ett par stora förvaltningskomplex, men det enda vid tillfället diskuterade alternativet till den stora ägosplittringen var ökat statligt innehav av järnvägar.¹⁵ – Under depressionen på 1880-talet kom denna argumentering att bli den vanliga för dem som yrkade på stora statliga inköp av järnvägar. Godstaxorna ansågs i hög grad medverka till det tryckta ekonomiska läget, och en större sänkning av taxorna betraktades som utsluten, så länge viktigare delar av järnvägsnätet var i enskildas händer.¹⁶ Med denna argumenteringslinje som dominerande ter det sig naturligt, att järnvägsdiskussionen under 1880-talet främst kom att röra sig kring frågan hur järnvägsrörelsen skulle betraktas, strikt företagsekonomiskt eller nationalekonomiskt, och i händelse av det senare betraktelsesättet om också ökade statliga subventioner via skatteinkomsterna kunde ifrågakomma.¹⁷

Från noninterventionisthåll fanns det två repliker på interventionisternas tariffresonemang. Dels framhölls, att järnvägsbolagen hade möjlighet att utan statens mellankomst besluta om nedsatta genomgående tariffsatser, dels sades – delvis i strid med den föregående repliken –, att trafikanterna måste

¹⁴ 1878 MAK 62 och 1879 MAK 68 (Hedin), 1878 FK 44: 39 (C. Ekman), 1878 StU 63 res. av C. Ekman m.fl., 1880 StU 28 res. av C. Ekman m.fl. Nat.-ekon. fören. 1879 I, 54 (grossh. Astrup), AB 27/4 78, NDA 21/4 79.

¹⁵ Nat.ekon. fören. 1879 I, 54 (Astrup), II, 9 ff. (byråchef Limnell).

¹⁶ Se Betänkande I, etc. 1886, sid. 21 och 24 ff.

¹⁷ Se ovan sid. 153 f.

betala vad det kostade. Om det sålunda kostade lika mycket att trafikera 18 mil på enskild järnväg som 50 mil på statsbana, så vore det rimligt, att trafikanterna fick betala det priset.¹⁸

d) *Utlänningsrädsla*. I olika pressorgan förekom som ett särskilt argument för statsbanor fruktan för att järnvägarna i annat fall skulle kunna komma i utlänningars händer. Man hänvisade till de dåliga erfarenheter, som vunnits, då engelsmän byggt Frövi–Ludvika- och Nässjö–Oskarshamnsbanorna.¹⁹ GHT menade, att just dessa banor i första hand borde inlösas. Till denna utlänningsnegativa inställning torde, förutom de konkreta erfarenheterna, ha bidragit rädsla för att behöva svika främmande länders förhoppningar på utlovade vinster²⁰ samt framför allt fruktan för att komma under en stormakts ekonomiska och möjligen också politiska inflytande. Farhågorna för särskilt den engelska »ekonomiska imperialismen» hade kommit fram tidigare både då de första järnvägsprojekten diskuterades i Sverige och i kritiken av regeringens koncession 1869 till engelsmän för Frövi–Ludvikabanan.²¹ Liknande farhågor aktualiserades under 1880-talet, då engelsmän skulle bygga den viktiga Luleå–Ofotenbanan.²²

e) *»Rågången mellan det allmänna och det enskilda.»* De hittills behandlade argumenten för respektive emot statens verksamhet eller ingripanden har varit mer eller mindre resonerande, men bakom dem fanns ofta en grundsyn på staten och en uppfattning om vilka funktioner som kunde räknas till det allmännas verksamhetskrets och vilka som i stället skulle föras

¹⁸ Nat.ekon. fören. 1879 I, 51 (Annerstedt), II, 19 (Herslow).

¹⁹ AB 23/4 78, GHT 7/2, 19/12 79, NDA 18/4, 4/11 79, ÖC 29/4 79.

²⁰ Så GHT.

²¹ 1847–48 StU 262 res. bondeståndsledamöterna, 1850–51 Bnd VIII: 346, StU protokoll 1850–51 (RA) 20/8 (Strindlund och Klinckowström), 1870 FK III: 316 ff., AK IV: 173 ff.

²² 1884 FK 3: 4 ff., AK 8: 4 ff., 1890 prop. 44.

till det enskildas. Denna grundsyn redovisades stundom som ett argument i sig, ofta med förstärkningen, att den var den vetenskapligt riktiga uppfattningen. Ibland gavs motiveringar varför det var så viktigt att hålla rågången klar, ofta motive- ringar belysande för den allmänna synen på staten och dess uppgifter.

Det fanns enligt framför allt Carl Herslow en rågång mellan det allmänna och det enskilda. Att låta staten genom järnvägs- hypoteksfonden upphjälpa förtroendet för den allmänna rörel- sen låg nära rågången men kunde accepteras, då denna fond skulle komma alla näringar till godo, och staten skulle enligt Herslow inte på grund av den löpa någon risk eller stå för någon kostnad. Att understödja sågverksägarnas fond eller in- köpa Motalabanan, det var emellertid åtgärder på fel sida om rämärket.

I Sydsvenska Dagbladet, Herslows tidning, återfinns samma bedömning. Där gavs i prenumerationsanmälan för 1880 även en motivering, varför det var så viktigt att hålla rågången klar mellan det enskilda och det allmänna, tydligen under intryck av händelserna 1879: Staten sades ha varken förmåga eller befogenhet att ingripa på det ekonomiska området. »Statens uppgift är ej varken att själv driva affärer eller att 'skyddande' den ena parten och därför tryckande den andra söka leda och reglera den enskilda affärsverksamheten. För oss har historien ingen klarare lärdom än den att statsmakten när helst den kastar sig in på detta område icke åstadkommer annat resultat än att med kvacksalvarmedel förrycka näringslivets sunda förlopp, draga livskraften från de friska naturliga grenarna till osunda och tynande parasitväxter och sålunda nedsätta och förringa totalutbytet av det nationella arbetet.»²³

Carl Ifvarsson synes ha gjort samma bedömning som Hers- low, då han försvarade järnvägsfonden men sade sig finna

²³ 1879 AK 55: 17, 56: 1 (Herslow), SDS 2/3 78, 24/5 79 och 2/1 80.

hjälp till sågverksägarna så långt på fel sida om gränsen mellan det allmänna och det enskilda, att han inte trodde någon återvändo vara möjlig. Annerstedt påstod, att affärsdrivande inte lät sig förena med statsverksamhet. Därtill vore den statliga verksamheten för osmidig. Å andra sidan kunde det framhållas, att staten inte borde inköpa enskilda järnvägar eller andra industriella företag och göra vinst på köpet, då sådant handlande var under statens värdighet.²⁴ På flera håll nöjde man sig med att varna för statlig verksamhet på det ekonomiska området eller för ett övergivande av dittills tillämpade principer i gränsdragningen mellan det allmänna och det enskilda.²⁵ Gick man över gränsen, kom man in på det socialistiska området. Där skulle man vara, om man satte järnvägstariffer lägre än som var företagsekonomiskt motiverat. På det sluttande planet mot socialismen kom man också, om staten inköpte en enskild järnväg.²⁶

På motsidan avfärdades tankegången om en bestämd rågång mellan det allmänna och det enskilda som en ortodox tro och som en nationalekonomisk gottköpsteori. Frågeställningen om statsjärnvägars eller enskilda järnvägars företräde fick inte, sades det, avfärdas i »frihandelns» eller »självstyrelsens» namn.²⁷ Den som synes ha varit mannen bakom detta resonemang, S. A. Hedin, hade själv tidigare resonerat som om det fanns en oöverstiglig klyfta mellan vad staten fick syssla med och inte. Nio år tidigare hade han förkunnat apropå den eventuella fortsättningen av statens stambanebyggande, att all statsindustri var fördärlig, och till industriell verksamhet hade han då också

²⁴ 1879 AK 54: 26, 55: 20 (Ifvarsson), 55: 48 (Aug. Peterson), Nat.ekon. fören. 1879 I, sid. 46 (Annerstedt).

²⁵ 1878 StU 63 punkt 2, Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens skrivelse 28/1 79 (bilaga StU 46), 1879 AK 11: 6 (A. Rundbäck), 1880 FK 30: 39 (O. Mörner), Fäderneslandet 3/4, 8/5 78.

²⁶ Nat.ekon. fören. 1879 I, sid. 46 och II, sid. 14 (Annerstedt). SDS 26/3 78. Se också AB 9/12 79.

²⁷ NDA 21/4 79.

räknat järnvägsbyggande och järnvägsdrift.²⁸ Hedin hade sålunda genom sin egen åsiktsändring visat hur »rågången mellan det allmänna och det enskilda» kunde förskjutas. Även Carl Ifvarsson skulle senare bli i tillfälle att bevisa detsamma. Han som 1879 var en principiell och ivrig motståndare till att staten skulle inköpa *en* bana, medverkade 1886 i en kommitté, som föreslog, att i princip alla banor skulle inköpas av staten.²⁹

Tanken på två skilda verksamhetssfärer för det allmänna och det enskilda har sin motsvarighet i krispolitiken, där den teoretiska uppfattningen var, att varje kris måste bota sig själv utan samhällseliga ingripanden. Föreställningen om de skilda verksamhetsområdena synes ha sin grund i tankegångar av naturrättsligt ursprung, förstärkta genom den klassiska nationalekonomins angrepp på statligt förmyndarskap i det gamla regleringssamhället. Tanken har dock överlevt den klassiska nationalekonomin. J. M. Keynes säger sålunda i »Laissez-faire-systemets slut», att statens viktigaste agenda hänför sig till det som faller utanför individens sfär.³⁰

Vad var då statsmakternas uppgift och främsta verksamhetskrets? Hans Forssell påpekade med emfas upprepade gånger, att regeringen i första hand måste tänka på statsverkets förmåga och säkerhet. Det vill säga, han begränsade uppgifterna till *statens* ekonomi, medan hans meningsmotståndare ansåg, att statsmakterna måste intressera sig för hela samhällsekonomin. Förstakammarledamoten Mannerskantz sade, att regeringen hade ansvar för hela samhällets kraft. Regeringen måste se till att samhället förmådde bära de bördor, som ålagts det. I Nya Dagligt Allehanda menade man, att det var ett väsentligt statsintresse att höja trävarupriserna. Därför borde riksdagen understödja sågverksägarnas garantiförening.³¹

²⁸ 1870 AK I: 482.

²⁹ Betänkande I etc., 1886.

³⁰ J. M. KEYNES, Laissez-Fairesystemets slut, 1927, sid. 53.

³¹ 1879 AK 3: 31, FK 4: 8 (Forssell), 1879 FK 4: 9, 1880 MFK 43 (Mannerskantz). NDA 30/4 79. Se också 1878 FK 44: 39 (C. Ekman).

Det finns mellan Forssell och 1879 års »hattparti» en skillnad i grundläggande attityder till det allmännas uppgifter, även om också Forssell av omständigheternas tryck tvingades acceptera och själv föreslå åtgärder i syfte att påverka samhällsekonomin. Som Forssell framhöll 1880, var avsikten med regeringsåtgärderna året tidigare att förhindra en förtroendekris inom ekonomin.

Det fanns på flera håll bland interventionisterna en hög uppfattning om statens verksamhet även inom den sfär som många betraktade som industriell. Förutom att man som S. A. Hedlund kunde prisa det sätt på vilket de svenska statsjärnvägarna byggts,³² menade man, att staten mer än enskilda såg på det allmännas bästa och att speciellt ett monopol handhavdes rättvisare av staten än av enskilda.³³ Staten behövde heller inte se på en kortsiktig vinst, utan för staten i motsats till enskilda var det tillräckligt, om en vinst gjordes på längre sikt,³⁴ ett synsätt till förmån för samhällsekonomin.

f) *Stöd i historien och i den allmäneuropeiska utvecklingen.* Att en anknytning gjordes till den politik som förts under andra tider framgå redan av namnet på det nya interventionistiska partiet av år 1879, »hattpartiet». Namnet synes ha varit accepterat både av »hattarna» själva och av deras motståndare.³⁵ Man kunde visserligen på interventionistsidan medge, att frihetstidshattarnas ekonomiska politik inte var så lysande. Men det vore skillnad mellan att uppmuntra den enskilda industrin, vilket riksdagen gjort genom lån och anslag, och att, som »hattarna» nu ville, söka hindra de farliga följderna av en överspekulation. F.ö. var nog, trodde man, mössornas stympningspolitik

³² 1879 AK 55: 43.

³³ Nat.ekon. fören. 1879 I, sid. 50 (C. F. Waern), 52 (Fraenkel), NDA 21/4 79.

³⁴ Nat.ekon. fören. 1879 I, sid. 53 (Arnberg), II, 18 (Nordenfelt).

³⁵ Se ovan sid. 123 not 8.

farligare än hattpartiets äventyrliga politik.³⁶ På noninterventionistiskt håll betonades givetvis kraftigare misslyckandena i den aktiva ekonomiska politik, som staten förde under frihetstiden.³⁷

Emil Key gick än längre tillbaka i tiden, då han hämtade jämförelsematerial. Han fann, att landet nu var inne i en ny Karl XII-period. Sverige hade ansträngt sig utan hänsyn till krafterna. Dock vore det nu en överansträngning för fredliga ändamål. I sin plädering för aktiva statliga åtgärder hänvisade Key också till att ständerna 1818 reglerat tre s.k. diskonter, för att inte fattiga människor skulle bli lidande.³⁸

Den vanligaste hänvisningen var dock till statens ingripande i handelskrisen 1857.³⁹ Dels betraktades detta ingrepp som framgångsrikt, dels var J. A. Gripenstedt initiativtagare inom regeringen till undsättningsåtgärden, och han åtnjöt ett gott rykte inte minst i vissa noninterventionistiska kretsar.

För en gedigen kunskap om utvecklingen i Europa i fråga om huvudmannskapet för järnvägarna synes det främst ha funnits två källor på svenska. Den ena var en »historik om inköp av privatbanor för statens räkning» av den österrikiske järnvägs-historikern von Weber, införd som bilaga till statsutskottets utlåtande 1878 i järnvägsfrågan, och den andra källan ingick som den kvantitativa huvuddelen i docent Annerstedts föredrag i Nationalekonomiska Föreningen: »Några ord om statsjärnvägar och enskilda järnvägar». von Weber betonar, att det är fråga om en utveckling mot ökad enhet i förvaltningen: Enskilda bolag har slagit sig samman, staten har köpt enskilda järnvägar, och järnvägslagstiftningen har strävat efter att utvidga statens

³⁶ Norrk. Tidn. 14/2 (Quidam).

³⁷ 1879 FK 35: 51 (Oscar Mörner – Mörner accepterade dock järnvägshypoteksfonden, samtidigt som han uttryckte olust över att det skulle vara nödvändigt).

³⁸ 1879 AK 54: 18.

³⁹ 1878 AK 62: 6 (A. Andersson), 1879 FK 4: 9 (Mannerskantz), W. BERGSTRAND, a.a. 1879, sid. 4 och 11.

myndighet och rätt att bestämma även i detaljer rörande enskilda järnvägar. Denna bild motsäges väl inte av Annerstedt, men denne är angelägen att poängtera speciella drag, som inte har någon allmängiltig räckvidd. I Italien och Belgien vore önskan att slippa det utländska inflytandet över viktigare banor motivet till strävandena mot förstatligande. I Österrike hade flera banor lagts under statlig förvaltning på grund av den svåra järnvägs krisen 1873. I Tyskland, där tendensen mot statsbanor var särskilt stark i slutet av 1870-talet, var motivet enligt Annerstedt huvudsakligen politiskt. Dels skulle tyska rikets maktställning stärkas gentemot de enskilda staterna, dels skulle ett förstatligande gynna en omläggning av den tyska ekonomin i protektionistisk riktning. Från Frankrike refererades utförligt alla invändningar mot regeringens planer på förstatligande. Kanske särskilt tydligt kom Annerstedts sympatier fram, då han redogjorde för förhållandena i England. Där hade man 1871 tillsatt en parlamentarisk kommission, då man fruktade, »att en för stat och land farlig järnvägsoligarki skulle uppstå». I samband med denna kommissions arbete höjdes talrika rop på förstatligande, men, sade Annerstedt, det engelska folkets nyktra praktiska sinne tog snart ut sin rätt. Alla som värderade det engelska folkets flerhundraåriga frihet, fruktade den hotande maktkoncentrationen till staten, och utan tvivel, sade Annerstedt, tolkade Gladstone riktigt den allmänna meningen i England, »då han yttrade de sanna orden: 'It is the business of the state to govern, not to trade.' »⁴⁰

Givetvis var många av dem som deltog i den svenska debatten om statliga eller privata järnvägar inte nödsakade att anlita sig av svenskspråkig information angående förhållandena i utlandet. I de båda mest principiellt hållna motionerna vid 1878 års riksdag, av Hammarhjelm och framför allt Hedin, gjordes hänvisningar till den allmänna tendensen mot förstatligande i

⁴⁰ Nat.ekon. fören. 1879 I, sid. 14 ff.

Tyskland, Österrike och Italien, och Hedin hade mycket färska exempel också från den franska debatten.⁴¹ Vid samma riksdag hänvisade reservanterna i statsutskottet med Carl Ekman som första namn till tendensen i Tyskland och Frankrike. Det var också de som lät bifoga von Webers redogörelse som bilaga till utskottets utlåtande.

Annerstedts redogörelse för de utländska förhållandena fick heller inte stå oemotsagd trots den imponerande sakkunskap han demonstrerade. I Nya Dagligt Allehanda invändes, förmodligen av Hedin, att det inte var noninterventionisterna i England, som var de bästa försvararna av den gamla engelska friheten. 1866 skulle enligt en uppgift 200 järnvägsdirektörer ha suttit i underhuset, och det fanns flera exempel på hur järnvägsbolagsintressen fått diktera parlamentets beslut.⁴² Den utifrån hämtade rädslan för att de enskilda järnvägarna skulle bli en farlig stat i staten hade här fått ett tidigt uttryck. Ett decennium senare kom denna rädsla att spela en viktig roll i den svenska debatten.⁴³

II

En sak var synen på vad staten i allmänhet borde ha för uppgifter, en annan vad staten borde göra i en svår krissituation som den i slutet på 1870-talet. – Dock påverkade givetvis dessa bedömningar varandra ömsesidigt.

Ett mycket vanligt resonemang var, att man började med att påpeka, att man ingalunda i princip var vän av statsingripanden men att den innevarande krisen tvingade staten till handling. En av de ivrigaste propagandisterna för långtgående statlig intervention, W. A. Bergstrand, inledde sin plädering med att säga, att om det funnes någon annan utväg än statens interven-

⁴¹ 1878 MFK 30 (Hammarhjelm), MAK 62 (Hedin).

⁴² NDA 19/4 79.

⁴³ Se framför allt C. R. TROILIUS, *Staten och järnvägarna*, En studie utgifven på bekostnad af allmänna medel, Sthlm 1890.

tion i de enskilda järnvägsföretagen, så skulle han vara den »siste att förorda en sådan åtgärds tillgripande, men nöden har ingen lag, och det synes numera icke kunna finnas något tvivel mer därom att staten är den *ende* som här kan mellankomma». Lät man allt gå vind för våg, skulle inte enbart de murkna grenarna bortryckas av den ekonomiska stormen utan även många friska och grönskande grenar och hela stammen ända från roten kunde ristas av stormens våldsamt.¹

Mot kraven på att principerna måste ge vika för den ekonomiska krisens egen kraft stod finansministerns grunduppfattning, att krisen måste reglera sig själv. I yttrandet till statsrådprotokollet i samband med att propositionen om järnvägshypoteksfonden avgavs, framhöll Forssell som glädjande, att en naturlig reglering börjat, vilket innebar en sänkning av arbetslöner och varupriser, den enda naturliga och fullt verksamma regleringen, en förändring i produktionens villkor. En sådan reglering, sade Forssell, fick inte störas genom konstlade medel, som kunde framkalla ett förvillande och tillfälligt sken av väsentlig förändring av produktionsvillkoren.² Samma principuppfattning, orubbad av tendenser till ekonomiskt kaos, visar Axel Mörner i en reservation till statsutskottets utlåtande 1879, och den återfinns också hos Fäderneslandet. Tidningen säger, att krisen inte kommer att avhjälpas av någon statlig åtgärd. »Handelskriser måste som åskmoln urladda sig själva om luften inom affärsvärlden skall bli ren. En regering i ett enskilt och till på köpet litet land kan ingenting göra därvid. Var och en måste hjälpa sig själv.»³

Finansministerns försvar för sin noninterventionism med hän-

¹ (W. BERGSTRAND), 1879, sid. 3. NDA 11/2 79. Se även 1878 FK 44:45 (Reutersvärd), 1880 FK 30:19 (Hochschild), 40 (Beck-Friis), AB 23/4 78, DN 21/4 79, G-P 12/5 79, NDA 14/5 79, StD 17/1 79.

² Yttrande till statsrådprotokollet 24 febr. 1879 (bilaga till prop. 29). Se också 1878 FK 44:28 och 1879 AK 3:31.

³ 1879 StU 46 res. vid punkt 1 av A. Mörner. Fäderneslandet 26/2 79.

visning till nationalekonomiska principer väckte stor ovilja. En tidigare regeringsanhängare, Tornérhjelm, beklagade i järnvägsdebatten 1878, att finansministern endast fördjupat sig i den finansiella vetenskapen men inte varit i tillfälle att praktiskt tillämpa sina insikter. Han insinuerade, att Forssell tagit sina fraser från en artikel i *Revue des deux mondes*. Året därpå återkom detta slag av kritik med stor styrka i *Dagens Nyheter*, som efterlyste praktiska förmågor i regeringen, som nu sades bestå enbart av jurister och filosofer.⁴

I den allmänna debatten om krispolitiken 1878–80 var det inte två olika nationalekonomiska teorier som stod mot varandra, utan frågan gällde snarare om man borde fasthålla vid de tämligen allmänt accepterade nationalekonomiska principerna även i ett svårt krisläge. Det menade framför allt finansministern själv, medan hans kritiker ansåg det oförsvarligt att förbli i passivitet och endast hänvisa till teoretiska grundsatsar, då hela samhällsekonomin syntes ropa på ingripanden.

12

Den ekonomiska krisen skapade en materiell grund för ett mer interventionistiskt betraktelsesätt än som tidigare varit förhärskande i landet. Det var lättare att lägga vikt vid generella skäl som talade för statliga järnvägar liksom för statliga ingripanden över huvud taget, då interventionistiska åtgärder överensstämde med egna intressen. Detta belyses av den allmänna inställningen i Nationalekonomiska Föreningens diskussion om statsjärnvägar. Föreningen bestod till stor del av näringslivets främsta män, och dessa förfäktade alla i den aktuella diskussionen interventionistiska tankegångar. Mot dem stod teoretikerna Annerstedt och Herslow. Den sistnämnde uttalade sin förvåning över att majoriteten av föreningens närvarande medlemmar förordade, »att staten skall leda det ekonomiska arbetet

⁴ 1878 FK 45:6 (Tornérhjelm). DN 29/1, 25/2 och 5/3 1879.

och fördela dess produkter», trots att föreningen var känd för att de »friaste åsikter» om det ekonomiska livets självständighet annars brukade göra sig gällande där.¹ Undersöker man närmare åskådningen hos ledande näringslivsmän, framstår den ekonomiska krisens betydelse för deras interventionism än klarare. A. O. Wallenberg och C. F. Waern hade i slutet på 1860-talet en principiell noninterventionism, då det var fråga om att hjälpa dem som drabbats av missväxt. Waern hade vidare avgått som finansminister 1874 i protest mot planerna på ökad statlig kontroll över Norrbottensskogen. Wallenberg drog i sin nyvunna interventionism med sig Dagens Nyheter, vid den närmast föregående stora järnvägsdiskussionen det mest noninterventionistiska organet i svensk press.² Storföretagaren Carl Ekman, statsutskottets ordförande, använde sig i hög grad av principiella argument i sina utskottsreservationer liksom i sina inlägg i kammardebatten. Han hade inte gjort några lika klara noninterventionistiska uttalanden tidigare som Wallenberg och Waern, men även hans principiella interventionism fr.o.m. 1878 synes ha frammanats av den ekonomiska krisen. Hans egen solida ekonomiska ställning började då försvagas, bl.a. på grund av hans järnvägsengagemang.³

Lennart Jörberg menar, att de svenska storföretagarna under industrialismens genombrottskede i princip var anhängare av den ekonomiska liberalismen på alla viktigare punkter men att i fråga om »kapitalet» kunde känna den fria konkurrensen besvärande i händelse av kriser eller stark konkurrens och då bli vacklande i tillämpningen av den ekonomiska liberalismens

¹ Nat.ekon. fören. 1879 II, sid. 19.

² 1868 FK I: 237 och 143 (Wallenberg och Waern). L. KIHLEBERG, sid. 201. DN 4, 5, 7, 8, 11, 12, 14, 15/3 1870. – Wallenberg hade dock yrkat på interventionistiska åtgärder redan 1857, men också då var det hans egen klass som var hotad (1856–58 Brg VI: 838).

³ Artikel i SBL av J. M. FAHLSTRÖM.

principer.⁴ Riktigheten i denna iakttagelse styrkes av undersökningen om reaktionen på 1879 års kris.

Givetvis var det inte bara storföretagare som av egna intressen drevs i interventionistisk riktning. Som framgått av riksdagsreferaten var östgötarna angelägna om ett förstatligande av Motalabanan, medan norrlänningarna önskade understöd åt sågverksägarnas garantiförening.

Ett annorlunda uttryck för hur egna intressen kunde dra nytta av allmänna interventionistiska argument är järnvägs- trafikstyrelsens agerande. Styrelsen aktualiserade i samband med diskussionen om Motalabanan inköp av ytterligare järnvägs- komplex, vilket skulle bidra till att avhjälpa systemlösheten i de rådande ägoförhållandena. Trafikstyrelsen förde även i fortsättningen en konsekvent politik för att inlemma viktigare järnvägar i statsbanenätet i avsikt att bl.a. öka räntabiliteten på järnvägarna,⁵ och under följande decennium var styrelsen en synnerligen betydelsefull faktor i strävandena mot ett enhetligt statsbanesystem.

En man, vars interventionism inte kan sättas i samband med egna intressen, är S. A. Hedin. Som alltid var han mycket väl informerad om strömningarna i Europa liksom mycket lyhörd för deras innebörd och snabb att dra konsekvenser för Sveriges del. För Hedin betydde hans ställningstagande för statsjärnvägar hans dittills klaraste brytning med tidigare noninterventionistisk åskådning.⁶ Åsiktsförändringen från tidigare järnvägs- nihilistisk ståndpunkt synes inte ha varit lätt. På sin ålderdom

⁴ L. JÖRBERG, Företagare och arbetare under industrialismens genombrottsskede. I Från Fugger till Kreuger. Studier tillägnade Oscar Bjurling. 1957, sid. 110. – Den term som Jörberg använder, ekonomisk liberalism, synes tämligen väl överensstämma med vad som här kallats noninterventionism.

⁵ Se skrivelser från trafikstyrelsen till Kungl. Maj:t 16/12 80 och 22/12 81.

⁶ Håkan Berggren säger om Hedin (För rättvisa och trygghet. I BERGGREN-NILSSON, Liberal socialpolitik 1853–84, 1965, sid. 213), att denne aldrig varit någon övertygad anhängare av den ekonomiska liberalismen i dess klassiska utformning, och synes med det sistnämnda begreppet ha menat vad som här kallats noninterventionism. Hedins ställningstagande till statsjärnvägar 1870 liksom f.ö.

biktade han för sin brevkamrat Hilma Söderberg, att det under hela hans långa politiska liv endast funnits *en* sak där han vacklade, innan han blev viss, »att nämligen staten bör äga alla järnvägar åtminstone av någon betydelse».⁷

Vid sidan av den agrara oppositionen var noninterventionist-sidans främsta representanter några högt utbildade akademiker. Där var finansministern och historikern Hans Forssell, historiedocenten Annerstedt och dr Carl Herslow. De visade sig mer motståndskraftiga än »det praktiska livets män» gentemot de krav på åtgärder som framställdes och som den aktuella situationen tycktes framtvinga. Måhända bidrog till denna inställning deras teoretiska utbildning i bl.a. den gängse national-ekonomi. Det ligger nära till hands att göra en jämförelse mellan Hans Forssell och J. A. Gripenstedt, de svenska finansministrar, som torde framstå som de två stora »liberala» finansministrarna. Båda var stora värtalare, och båda var skickliga riksdagstaktiker.⁸ I sin politiska åskådning var emellertid Forssell avsevärt mer doktrinärt noninterventionistisk än Gripenstedt, trots att också denne hade den franske *laissez-faire*-ekonomen Bastiat som lärofader.⁹ Forssells motvilja mot statliga ingripanden förblev en dogm hos honom trots den allmänna utvecklingen mot ökade statliga åtaganden. Under den ekonomiska krisen var hans noninterventionism i konflikt med landets överklass. I fortsättningen skulle den huvudsakligen vara riktad mot de svagare i samhället.¹⁰

indirekt också »Femton brev» tyder emellertid på att han haft en ganska extrem noninterventionistisk åskådning, som han successivt synes ha lämnat under 1870-talet.

⁷ Brev till Hilma Söderberg från Hedin 23/4 1902 (KB).

⁸ En annan uppfattning om denna sida hos Forssell har E. HECKSCHER (a.a. 1936, sid. 148).

⁹ Se t.ex. S. CARLSSON, rec. av Gasslander, J. A. Gripenstedt. HT 1951, sid. 140. GASSLANDER, a.a. 1949, sid. 119 ff.

¹⁰ Så i hans principiella avståndstagande från socialförsäkringstanken. Nordisk Tidskrift 1884. E. HECKSCHER, 1936, sid. 158 f.

¹¹ H. TINGSTEN, Den svenska socialdemokratiens idéutveckling I, 1941, sid. 62.

I litteraturen har protektionismens seger 1888 kommit att framstå nära nog som ett skiljemärke mellan tämligen fullständig noninterventionism och början till en interventionistisk utveckling. Herbert Tingsten säger beträffande protektionismgenombrottets betydelse för socialpolitiken, att då grundsatsen om ekonomisk frihet och statlig överksamhet övergivits på en central punkt, blev det svårare att försvara dess tillämpning på andra punkter.¹¹ – Det kan mot bakgrund av denna uppfattning vara av intresse att se något på överensstämmelsen mellan protektionistisk och interventionistisk åskådning under krisåren i slutet på 1870-talet.

På etta par håll på ömsesidor sammankopplades de både begreppen. Norrköpings Tidningar såg den begynnande interventionismen som ett förebud till en svängning också i tullpolitiken. På den andra sidan fördömde Fäderneslandet i ett andedrag »all skyddspolitik, --- såväl skyddstullar som direkt hjälp».¹² Sammankopplingen är ur taktisk synpunkt lättförståelig. Den protektionistiska Norrköpings Tidningar ville begagna sig av den ökande interventionismen för att främja protektionismens sak, medan man från frihandelsvänligt noninterventionistiskt håll ville omöjliggöra statsingripanden genom att likställa sådana med en protektionistisk politik. I själva verket torde överensstämmelsen mellan protektionism och interventionism ha varit mycket dålig. Det synes onödigt att i detalj bevisa denna tes, utan det må räcka med att hänvisa till att det verkliga frihandelsfästet under åren omkring 1880 var första kammaren,¹³ som också utgjorde den klart mera interventionistiska delen av riksdagen. Det kan också nämnas, att när man på 1880-talet diskuterade botemedel mot den ekonomiska lågkonjunkturen, så var långtgående interventionistiska åtgärder, som ett allmänt järnvägsförstatligande, ett av flera frihandlare önskat

¹¹ Norrk. Tidn. 22/2 79, Fäderneslandet 12/2 79. Se också Annerstedt (Nat. ekon. fören., 1879 I, sid. 20 ff.).

¹² A. Montgomery, Svensk tullpolitik 1816–1911, 1921, sid. 119 f. och 123.

alternativ till protektionismen, medan flertalet protektionister sade nej till åtgärder av detta slag.¹⁴

Den gjorda undersökningen har även givit vid handen, att starka interventionistiska strömningar fanns före protektionismgenombrottet. Vad som konkret åstadkoms under 1879 års riksdag var en fond för att höja värdet på bankernas järnvägsobligationer, en fond för sågverksindustrin och det första inköpet för statens räkning av en enskild järnväg. Kanske viktigare än dessa konkreta resultat var, att mycket långtgående interventionistiska förslag gjordes till realistiska alternativ i svensk politik. Ett allmänt järnvägsförstatligande var sålunda en livligt diskuterad möjlighet från 1878 och sedan under 1880-talet. Reformen genomfördes slutligen omkring 1940, och interventionismen var då inte så mycket starkare än 60 år tidigare, att förstatligandet vid det tillfället kunde genomföras friktionsfritt. – Liksom gentemot de flesta andra gränsår i historien kan således invändningar resas mot 1888 som gräns mellan interventionism och interventionistiska strömningar. Att det inte enbart fanns en självklar noninterventionism före förändringen i tullpolitiken har i annat sammanhang kunnat påvisas också i vad gäller fattigvårdspolitiken.¹⁵

Grunden till framväxandet av de interventionistiska idéerna var som tidigare nämnts den ekonomiska krisen. Förebilderna och den nya ideologi, som behövdes för en ny politik, fanns till stor del att hämta ute i Europa. Dels hade den ekonomiska krisen drabbat den övriga industriella världen tidigare än Sverige, dels fanns i flera länder särskilda skäl för förstatligande, såsom hänsyn till riksenheten eller rädsla för att enskilda bolag skulle bli en mäktig stat i staten; även om dessa skäl vid denna tid inte var relevanta i Sverige, kunde dock de slutsatser, som skälen ledde fram till, importeras till Sverige.

¹⁴ Se Betänkande I, etc. 1886.

¹⁵ Se ovan sid. 97 med hänvisningen till Elvander. – S. OREDSSON, Synen på det allmännas uppgifter under åren omkring representationsreformen (otryckt licentiatavhandling 1966), sid. 97.

Man kan fråga, om inte interventionistiska strömningar, framkallade av en kris, är dömda att bli kortvariga, dvs. att försvinna med krisen. – Delvis beror det givetvis på krisens längd och vad som kommer efter krisen. I Sverige kom ingen verklig boom efter krisen i slutet på 1870-talet, utan frågeställningar, som skapats under krisen, behöll i viss utsträckning sin aktualitet även under 1880-talet. Diskussionen om det allmännas uppgifter i allmänhet och under kristid i synnerhet torde också ha bidragit till att även för fortsättningen göra en noninterventionistisk politik mindre självklar än tidigare.

SUMMARY

The period from the Swedish representational reform in 1866 up to the customs struggles at the end of the 1880's was dominated by questions of defence and the farmers' taxes. On occasion, this pattern was interrupted by a new problem of pressing importance. This was the case at the end of the 1870's, especially in 1879. Then parliamentary disputes principally centred round what the state should do to alleviate the severe effects of the economic crisis. The present paper deals with this discussion, and special attention is paid to the arguments used for and against state intervention.

The beginning of the 1870's is marked by rapid economic expansion in Sweden as in other parts of the world which were being industrialized. Railways in particular were being built on a large scale. Whereas earlier, large state railways had been constructed, during the 1870's most of the railways being built were privately owned. After the boom, a severe economic crisis followed. Many Swedish concerns failed, railway stock fell drastically in value. Among the firms which almost went bankrupt was A. O. Wallenberg's Stockholms Enskilda Bank.

In 1878 and 1879, several motions were put forward in the Riksdag on state intervention. Most attention was attracted by the proposals to back the private railways. The proposals included loans to the railways or their purchase by the state, and a state interest rate guarantee. Besides these proposals, which were largely dictated by the state of the market, motions were put forward particularly

by S. A. Hedin—previously regarded as the leading radical liberal—which for reasons of principle aimed at a more fully developed network of state railways. In other proposals too, and in the debate, it was emphasized that it would be to the public advantage if the state owned all the important railways in the country. However, the Government was against state intervention for a long time. The Minister of Finance, Hans Forssell, was greatly influenced by 'laissez-faire' ideology. The Government, however, recommended a loan to the biggest private railway (Bergslagsbanan) in 1878, and a special fund for railway bonds in 1879. It is clear from later statements made by the Minister of Finance that this proposal was not designed to help the railways but to re-establish confidence in the banks. The Riksdag adopted these proposals in a somewhat modified form. On private initiative, it was further decided in 1879 that an important railway in Central Sweden should be bought and that a special loans fund should be set up. By 1880, the worst of the crisis was past and new interventionist proposals were turned down without much debate in the Riksdag.

During the economic crisis new parties emerged. The Upper House which only consisted of representatives of the upper classes was dominated by a new party called "the Hats" ("hattarna"), a name originating from the Era of Liberty during the 18th century. This group wanted state intervention in commerce and industry. The majority party in the Lower House, the Countrymen's Party, was against state intervention on principle, but it was divided when concrete questions were to be decided, as when the representatives of places with a timber industry wanted state intervention in this industry, while those who came from districts with financially weak railways wanted the state to purchase the railways. The Government too was divided, as the Minister of Finance was more non-interventionist than both the King and the rest of the Government. "The Hats" in the Upper House also tried to get the Minister of Finance removed from the Council of Ministers, but in vain. The new party groups were short-lived, however. When the problems of the economic crisis had ceased to dominate politics, the Riksdag reverted to the former party structure.

The question of state intervention caused confusion in the political line to be taken by the newspapers, just as it did in the parties. This is seen most clearly in Dagens Nyheter previously regarded as the most important mouthpiece of the Countrymen's

Party. During the crisis, however, it was greatly influenced by A. O. Wallenberg. He wanted state intervention and was extremely hostile to the Government. The main Conservative paper, *Nya Dagligt Allehanda*, also came under Wallenberg's influence and wanted state intervention.

Those who opposed state intervention were mainly Agrarians who regarded themselves as the opposite of the emergent capitalist class. They were supported by the left-wing radicals who also believed that the capitalists were their principal opponents. These groups felt that the efforts to get state intervention were simply attempts by private individuals to get advantages at the expense of the public. The same attitudes and the same arguments already existed during the trade crisis in 1857.

Besides the comparatively concrete arguments about whether state or private management of the railways was cheapest, best for the public, etc., there were opinions arising from principle about what fell within the sphere of state business. Some of the non-interventionists were of the opinion that it was wrong for the state to buy privately owned railways or aid industry. It was also maintained particularly by the Minister of Finance and a left-wing radical newspaper that an economic crisis, far from being remedied, was in fact aggravated by interference from the state. The opposition believed that it was impossible to draw a hard and fast line between the public and private sectors. Further it was thought that at a time of economic crisis theories of political economy should be abandoned and action appropriate to the situation should be taken.

References to conditions abroad were frequently made during the debate. All over Europe there was discussion of state or private railway ownership in the 1870's. The interventionists pointed to Germany as an example, where the nationalization of private railways had already begun on a large scale, while the non-interventionists quoted Gladstone: "It is the business of the state to govern, not to trade."

The investigation of the economic debate from 1878-80 reveals that there was strong interventionist feeling before Sweden abandoned her policy of free trade in 1880. Earlier, the new tariff policy and the growing interventionist policy have been linked together to a great extent.