

N:o 63.

Ank. till Riksd. Kansli den 13 Maj 1878, kl. 7 e. m.

Utlåtande, med anledning af ej mindre Kongl. Maj:ts nådiga proposition angående beviljande af låneunderstöd för fullbordande af Bergslagernas jernvägsaktiebolags jernvägsanläggning än ock väckta motioner angående dels inköp af Hallsberg—Motala—Mjölby jernväg, dels underdånig anhållan om förordnande af en komité med uppdrag att utreda, huruvida det må vara för staten fördelaktigt att förvärfa de med statsjernbanesystemet i förbindelse stående enskilda jernvägar, dels ock anvisande af 30 millioner kronor till inköp af enskilda jernvägar.

(R. A.)

I den till Stats-Utskottet remitterade nådiga propositionen N:o 8 har Kongl. Maj:t föreslagit Riksdagen att bevilja ett låneunderstöd åt Bergslagernas jernvägsaktiebolag. Till stöd för detta förslag innehåller den nådiga propositionen hufvudsakligen följande framställning och utredning af förhållandena.

Kongl. Maj:t beviljade den 26 September 1871 åtskilliga personer rättighet att, i förening med andra in- eller utländske män, anlägga följande jernvägslinier med 4,83 fots spårvidd, nemligen:

1) från staden Falun till Ludvika station å Vessman—Barkens jernväg;

2) från Ludvika eller annan tjenlig punkt å Frövi—Ludvika-banan till Kils station å nordvestra stambanan;

3) från Kil vester om Venern till Göteborg;

4) från lämplig punkt å nyssberörda andra jernvägslinie till den under byggnad varande Nora—Karlskoga-jernvägen; och

5) från Dalelfvens fall vid Domnarfvet till sjön Insjön i Dalarne.

Sedan de genom berörda nådiga resolution beviljade förmåner derefter öfverlåtits å ett aktiebolag, faststälde Kongl. Maj:t under den 26 Januari 1872 ordning för detta bolag, under benämning Bergslagernas jernvägsaktiebolag. Enligt denna bolagsordning skulle bolagets aktiekapital utgöra minst 4,000,000 kronor och högst 18,000,000 kronor, fördeladt i aktier å 200 kronor. Aktierna skulle indelas i två serier, betecknade med serien A och serien B, af hvilka serien B innefattade högst dubbelt så många aktier som serien A. Hvarje aktie representerade lika stor andel i bolagets egen- dom, men skulle aktierna af serien B ega det företräde, att för dem garan- terades utdelning af bolagets tillgångar till fem procent årligen under de första åtta åren från aktiebrefvets datum. Utöfver aktiekapitalet och stats- lånet egde bolaget, medelst utfärdande af obligationer, upptaga lån, mot- svarande högst tre gånger bolagets inbetalda aktiekapital.

På grund af detta bolags i sammanhang med sökt fastställelse å plan för *bandelen Ludvika—Kil* gjorda anmälan, att bolaget vore ur stånd att, utan undfående af försträckning från staten, utföra ifrågavarande jernvägs- anläggning, anvisade Kongl. Maj:t genom nådigt bref den 1 November 1872 för anläggning af jernvägen från Ludvika till Kil åt bolaget ett försträck- ningsbelopp af 5,000,000 kronor att utgå af det utaf 1871 års Riksdag an- visade anslag å 10,000,000 kronor.

För beredande af erforderliga medel utöfver nyssberörda statslån till utförande af ofvannämnda jernbanor, beräknade att erfordra en kostnad af något mer än 46 $\frac{1}{2}$ millioner kronor eller, med tillägg af räntor under ar- betstiden och kapitalrabatt å obligationslån 8 $\frac{1}{2}$ millioner kronor, ett sam- manlagdt belopp af 55 millioner kronor, hade bolaget, som genom aktie- teckning sammanbragt ett belopp af 14,181,000 kronor, deraf tecknats för 5,431,800 kronor aktier af serien A och för 8,749,200 kronor aktier af serien B, upplagt ett obligationslån å 36,000,000 kronor, af hvilket lån ett konsortium af in- och utländska banker och bankirer, enligt afslutadt kon- trakt, öfvertagit obligationer till ett belopp af 29,000,000 kronor efter en kurs af 90 procent, hvaremot bolaget sjelft tillsvidare reserverat obligationer å 7,000,000 kronor, för hvilket belopp deltagare vid kontraktets afslutande icke kunde vinnas. Uti sagda kontrakt förband sig bolaget att för dess ofvannämnda jernvägsföretag ej upptaga något ytterligare obligationslån eller ikläda bolaget annan med ett sådant lån jemförlig förbindelse, utan att der-

vid ovilkorlig förmånsrätt till betalning ur bolagets tillgångar blefve tillförsäkrad obligationerna för det genom kontraktet afslutade lån, och att i intet fall utfärda obligationer eller forskrifningar för något nytt lån, innan jernvägslinien Falun—Göteborg vore färdig, hvarjemte tiden för slutliqvid af den utaf förenämnda lånekonsortium öfvertagna del af obligationslånet utsattes till den 13 Augusti 1879, med rättighet för långifvarne att förkorta densamma. Af denna rättighet hade de jemväl begagnat sig; och hade Styrelsen, då det varit af vigt för bolaget att så skyndsamt som möjligt bedrifva arbetet å jernvägen, med långifvarne träffat aftal om förskottslån, beräknade att godtgöras genom motsvarande afkortningar å de i lånekontraktet utfästa inbetalningar. Genom ett sådant ordnande af bolagets finansiella angelägenheter hade arbetet kunnat med kraft bedrivas utefter hela jernvägslinien och sedermera alltjemt lyckligt fortgått, så att delar af banan kunnat, långt förr än i koncessionen föreskrifvits, öppnas för trafik. Sålunda hade bandelen Ludvika—Kil, hvilken först den 31 December 1879 skolat vara färdig, redan den 1 Januari 1877 kunnat för trafik öppnas, och bandelen Göteborg—Trollhättan, hvilken först med 1882 års utgång bort vara färdigbygd och afsynad, kunnat redan den 31 Maj 1877 för trafik upplåtas.

Ehuru arbetena blifvit verkställda på ett så varaktigt och ändamålsenligt sätt, att desamma vid derå verkställda besigtningar vunnit berömmande vitsord, hade likväl icke kostnadsförslaget i sin helhet öfverskridits.

Ofvan antydda förhållanden, i förening med de oundgängligt höga räntor, som bolaget måst vidkännas å de för arbetets påskyndande erforderliga lån, de der upptagits under tider, då räntefoten oafbrutet varit i stigande, hade dock förorsakat att bolaget saknat tillgångar att utföra banan från Domnarfvet till Insjön.

Då den inom landet allt knappare tillgången på ledigt kapital för bolaget omöjliggjort placeringen af återstående beloppet utaf bolagets förenämnda obligationslån, hade styrelsen för Bergslagernas jernvägsaktiebolag, som icke funnit någon annan utväg att kunna genomföra företaget, uti en till Kongl. Maj:t den 31 December nästlidna år ingifven skrift, med omförmälande af här ofvan upptagna förhållanden, i underdånighet anhållit om Kongl. Maj:ts medverkan för undfående af låneunderstöd af allmänna medel; till stöd för hvilken framställning, bland annat, andragits, att styrelsen, hvilken för fullbordande af jernvägen mellan Falun och Göteborg vore begränsad inom de tillgångar, dess återstående osålda obligationer innebure, saknade utväg att genom egen åtgärd och omtänksamhet bereda försäljning af dessa obligationer, hvilken dock vore nödvändig för uppnående af bolagets hufvudändamål att åstadkomma en jernvägsförbindelse mellan Falun och

Vesterhafvet; att, enär för fullbordande af den under arbete varande jernvägslinien mellan Trollhättan och nordvestra stambanan

erfordrades kronor 7,264,150: —

samt till förräntande och afbetalning till och med Juli månad

1879 å den bolaget af staten beviljade försträckning

åtginge 180,000: —

eller tillsamman kronor 7,444,150: —

men bolaget härtill icke egde flere tillgångar utöfver de osålda

obligationerna än dels återstående inbetalningar å aktier

af serien B kronor 450,000: —

och dels obetaladt belopp af den redan försålda

delen af bolagets obligationslån, sedan af-

drag skett för ränta och amortering å

obligationslånet under åren 1878 och

1879 kronor 1,100,000: —

eller tillhopa kronor 1,550,000: —

bolagets behof af medel utgjorde kronor 5,894,150: —

eller med tillägg för oförutsedda utgifter „ 184,000: —

ett belopp af kronor 6,078,240: —

hvilket belopp skulle kunna vinnas, om, sedan af bolagets osålda obligationer å sammanräknade 7,000,000 kronor, åtskilliga blifvit utlottade, de återstående obligationerna å 6,753,600 kronor blefve realiserade till en kurs af 90 procent; att, enär beträffande jernvägsföretag af allmän nytta för större landsträckor, hvilka företag af enskilde utfördes, den åsigt gjort sig gällande, att desamma borde af staten med lån i visst förhållande till anläggningskostnaden understödjas för beredande af den allmänna fördel, som dylika landsträckors förkofran innebure, samma åsigt torde finnas värd att tillämpas lika väl i ett fall, som det förevarande, då enskilde personer på egen hand börjat ett jernvägsföretag, men, sedan de för dess fullbordan uttömt alla dem till buds stående tillgångar, påkallade statens bistånd, som i de hittills vanliga fallen, att enskilde försäkrade sig om statens bidrag och först derefter påbörjade företaget; att det lånebidrag, som till ifrågavarande jernvägsföretag först ifrågasatts samt redan beviljats och åtnjutits, afsäga endast en mindre del af företaget, eller byggande af sträckningen mellan Ludvika och Kil; att det statsunderstöd, som nu af bolagsstyrelsen söktes, och det, som förut erhållits, utgjorde tillsammans, i förhållande till jernvägens längd och byggnadskostnad, betydligt mindre, än hvad som beviljats för understödjande af andra enskilda banor; att bolagets ifrågavarande företag åsyftade åstadkommande af en fullständig stambana af mångdubbelt större sträckning än de enskilda lokalbanor egde, hvilkas tillkomst främjats genom stats-

understöd; att, jemte det banan icke torde vara utan betydelse i strategiskt afseende, densamma måste anses bereda väsentliga allmänna fördelar så väl genom sitt lifvande inflytande på flere landskaps ekonomiska utveckling, som ock derigenom att den förmedlade en ny, lifligt önskad samfärdsel med Norge; samt att arbetet å ifrågavarande bana blifvit och blefve utfördt så, att det, hvad anginge varaktighet och aktgifvande å trafikens kraf och banans beskaflenhet, vore fullt jemförligt med det å statens stambanor verkställda arbete.

På grund af hvad bolagsstyrelsen sålunda anført, har styrelsen hemställt, att Kongl. Maj:t måtte föreslå Riksdagen att, för inköp för statsverkets räkning af bolagets ännu osålda obligationer å tillsammans 6,753,600 kronor efter en kurs af 90 procent, ett belopp af 6,078,240 kronor måtte anvisas, eller, om detta förslag icke vunne nådigt bifall, ett låneunderstöd å 6,078,240 kronor bolaget beviljas att, emot årlig ränta, ej öfverstigande 5¹/₂ procent och säkerhet af merberörda obligationer, återgäldas i den mån de såsom säkerhet ställda obligationerna blefve utlottade eller kunde efter en kurs af 90 procent försäljas.

Efter ofvanstående redogörelse för bolagsstyrelsens hos Kongl. Maj:t gjorda underdåniga framställning, anføres i den nämnda propositionen, att, då Riksdagen med anledning af derom hos densamma framställda förslag, år 1876 beslutade att med lån understödja nya, ännu icke påbörjade, enskilda jernvägsanläggningar och dervid till Kongl. Maj:ts disposition stälde ett extra anslag af tio millioner kronor, att med två millioner kronor årligen utgå under fem år från och med år 1877, var det utan tvifvel Riksdagens afsigt att åtminstone icke förr än dessa år gått till ända, något vidare anslag skulle för samma ändamål vara att utdelas, och Kongl. Maj:t hade icke heller varit och vore fortfarande icke sinnad, att, med afvikande från denna Riksdagens åsigt, för nya enskilda jernvägar påkalla något Riksdagens understöd, detta desto mindre, som under de senast förflutna fem åren det enskilda jernbanenätet blifvit tillökadt med mer än 250 mil, och sålunda för dessa anläggningar redan tagits i anspråk en måhända väl stor del af de kapital, hvaraf industrien i allmänhet för dess utveckling och fortgående uppblomstring gjordes behof. Men den framställning, som af styrelsen för Bergslagens jernvägsaktiebolag nu blifvit gjord, vore af en icke oväsentligen olika beskaflenhet. Det gälde nemligen här icke att inleda byggandet af en ny jernvägssträckning, utan att möjliggöra fullbordandet af det mest storartade företag af detta slag, som i Sverige varit af enskilde icke allenast till utförande föreslaget, utan äfven till större delen utfördt och med hvilket något i betydelse jemförligt icke snarligen kunde blifva å bane bragt.

Af den till en längd af omkring 45 mil beräknade jernväg, som hade till ändamål att sammanbinda den främsta staden i provinsen Dalarne med

Sveriges mest betydande handelsstad vid vestkusten och att gemensamt med Gefle—Dala jernväg öppna en ny föreningsled emellan Östersjön och Nordsjön, vore delarne Göteborg—Trollhättan och Falun—Kil med en sträcka af 29,8 mil, oberäknadt en bibana från stationen Daglösen till Filipstad, vid propositionens afgifvande färdigbygda och för trafik upplåtna, och på den mellanliggande delen hade arbetet icke obetydligt framskridit och, så länge årstiden det medgifvit, med oförminskad kraft fortgått. Af de tillgångar, bolaget för sina anläggningar haft att påräkna, utgörande, såsom ofvan nämnt är, omkring 14 millioner för tecknade aktier och 5 millioner i uppburet statslån samt derutöfver, hvad för afyttrade obligationer influtit och komme att inflyta, återstode för bolaget, enligt hvad styrelsen meddelat, icke mera än 1,550,000 kronor och osålda obligationer till ett belopp af 6,753,600 kronor, hvilka återstående tillgångar, derest obligationerna kunde afyttras till samma kurs, som de öfriga af länekonsortiet öfvertagna betingat, eller nittio procent af det nämnda beloppet, skulle vara tillräckliga för tillvägbringande af hufvudbanan, fastän icke tillika af bibanan till Insjön. Då emellertid dessa obligationer till följd af den återhållsamhet, som i afseende på så beskaffade förbindelser för det närvarande vore på den allmänna penningemarknaden rådande, icke kunde vinna afsättning, blefve, så framt icke staten med sitt understöd mellankomme, bolaget ur stånd att jernvägsförbindelsen emellan Falun och Vesterhafvet fullborda.

Icke allenast inom de orter, som derigenom blefve i saknad af en påräknad och efterlängtd jernvägsförbindelse med andra nejder och inom de landsträckor, hvilka de redan färdiga delarne af jernvägen genomginge, måste ett sådant jernvägsarbets afbrytande verka i hög grad ofördelaktigt på bergsbruk, sågverksrörelse, jordbruk, handel och näringar, utan de menliga följderna deraf skulle oundvikligen och känbart sträcka sig äfven till affärsverksamheten uti andra från jernvägen mera aflägsna orter, hvarifrån till densamma förefunnes eller på ett eller annat sätt kunde beredas en lämplig utfart, hvarigenom äfven för dem skulle stått öppet att för betydande varuförsändningar till exporthamn draga nytta af bergslagernas jernväg, men hvaraf afsaknaden måste kännas ganska svår. Med blicken fästad på den förmåga, en sammanhängande jernväg, dragen genom de orter, der den stora bergslagsbanan fått till uppgift att frångå, skulle hafva att befrämja tillgodogörandet af betydande naturliga tillgångar, hvilka nu med föga fördel kunde begagnas, att för redan varande många och storartade industriella verk och anläggningar öppna en mer beqväm och förmånlig transportväg och att för öfrigt till näringarne i allmänhet sprida ett ökad lif, måste erkännas att, utom bolagets enskilda, ett afsevärdt allmänt intresse låge deruti, att den del af jernvägen som ännu vore ofullbordad, snart kunde komma till utförande.

Det vore visserligen en sanning, väl värd att beaktas och troget i minnet bevaras, att en hvar, det vare sig enskild eller bolag, som hade i sigte ett penningetillgångar kräfvande företag, borde, innan han inläte sig i detsamma, väl se sig före och noga pröfva, huruvida dertill erforderliga medel i tillräcklig myckenhet stode honom till buds och att icke ställa sin lit dertill att, om medel tröte, hjälp eller understöd annorstädes ifrån skulle honom tillhandahållas, hvilken sanning äfven blifvit af Riksdagen bestämdt uttalad, då den för enskild jernvägs bispringande med statslån ibland andra vilkor äfven upptagit det stadgande, att vederbörande bolag skulle vara skyldigt styrka, att det förfogade öfver ett kapital, som jemte statslånet vore fullt tillräckligt till anläggningens utförande enligt fastställt kostnadsförslag. Men då, på sätt ofvan blifvit förmäldt, den nu ifrågavarande jernvägen, hvilken i fullt mått förtjenade benämning af stambana, vore för flere af rikets provinser af den vikt, att densammas qvarblifvande i ofullbordadt skick icke kunde annorlunda betraktas än såsom ländande jemväl landet i allmänhet till men, äfven om det icke i sådant hänseende skulle finnas förtjent af särskild uppmärksamhet, att de tiotal af millioner, som på jernvägen blifvit nedlagda, skulle till stor del vara utan motsvarande nytta använda, har Kongl. Maj:t ansett giltig anledning icke saknas, utan öfvervägande skäl tala därför, att staten mellankomme för att lätta den börda, bolaget tagit på sig, men icke vidare mäktade ensam bära, synnerligast om denna lättnad kunde beredas, utan att någon större uppoffring från statens sida därför blefve nödvändig.

Af de två, från hvarandra ej så särdeles afvikande alternativ, som sökande styrelsen i detta hänseende framställt, har det syntes Kongl. Maj:t, som borde från statens sida företrädet lemnas åt det af styrelsen i andra rummet omförmälda, eller det, som afsåge att staten skulle såsom försträckning bevilja den summa, hvaraf bolaget vore i behof, och detta motsäkerhet af de erbjudna obligationerna, de der väl för det närvarande icke kunde betinga det pris, hvarför den öfriga delen af lånet blifvit öfvertagen och hvartill återstoden skulle beräknas, men hvilka i den mån jernvägen nalkades sin fullbordan syntes böra stiga i värde och, sedan den blifvit till allmänt begagnande upplåten, möjligen komme att höja eller åtminstone närma sig till det belopp, hvarpå de lydde. I öfrigt har Kongl. Maj:t ansett sig icke böra lemna oanmärkt, att då Riksdagen medgifvit, att låneunderstöd till enskilda jernvägar kunde beviljas ända till belopp, motsvarande två tredjedelar af den fastställda anläggningskostnaden, komme, äfven med bifall till den nu gjorda framställningen, de summor, som detta bolag vore såsom statslån tilldelade, att endast i ringa mån öfverstiga fjerdedelen af hela anläggningskostnaden för jernvägen emellan Göteborg och Falun.

Till de af styrelsen föreslagna lånevilkor har Kongl. Maj:t funnit ännu

ett böra läggas. Uti den antagna, af Kongl. Maj:t fastställda bolagsordningen förekomme, såsom redan blifvit meddeladt, det stadgande, att innehafvare af aktierna i serien B tillkomme den särskilda förmån, att af bolagets tillgångar dem blifvit garanterad fem procents utdelning under de första åtta åren från aktiebrevfets datum. Utaf den af styrelsen gjorda beräkning öfver bolagets utgifter och nuvarande tillgångar syntes väl icke framgå, huruvida en sådan utdelning skulle för nämnde aktieegare vara under den närmast kommande tiden afsedd, men, då ändamålet med det lån, som kunde blifva bolaget beviljadt, vore att bringa den ifrågavarande jernvägen till fullbordan, men icke att bereda en klass af aktietecknare någon fördel framför den andra, har Kongl. Maj:t ansett, att, om låneansökningen bifölles, det tillika borde föreskrifvas, att lånebeloppet skulle användas för jernvägsarbetets bedrivande, men ingalunda finge inberäknas bland sådana bolagets tillgångar, deraf utdelning särskildt till innehafvare af aktier i serien litt. B kunde ega rum.

Kongl. Maj:t har alltså föreslagit Riksdagen, att, derest det för bygande af, bland annat, en bredspårig jernväg mellan Falun och Göteborg bildade Bergslagernas jernvägsaktiebolag tillförbunde sig att så bedriva arbetet på denna bana, att de till allmän trafik ännu icke öppnade delarne deraf kunde, efter i Kongl. kungörelsen den 11 December 1874 föreskrifven besigtning, till sådan trafik upplåtas senast inom utgången af år 1880, bolaget finge komma i åtnjutande af ett låneunderstöd till belopp af sex millioner sjuttioåtta tusen tvåhundrafyratio kronor, att utgå med tre millioner under innevarande år och med återstoden under år 1879, allt på de tider, Kongl. Maj:t ville närmare bestämma, under åliggande för bolaget dels att å hvad af lånet blefve lyftadt, från lyftningsdagarne tills återbetalning skedde, erlägga ränta efter fem och en half procent årligen, dels att såsom säkerhet för lånet, i den mån lyftning deraf egde rum, aflemna de till ett upplagdt obligationslån å trettiosex millioner kronor hörande förbindelser, som bolaget innehade, lydande tillsammans å sex millioner sjuhundrafemtietretusen sexhundra kronor och beräknade till nittio procent af det nominella beloppet, dels ock att återbetala det undfångna lånet allt efter som de pantsatta obligationerna blefve utlottade eller kunde, efter kurs af nittio procent, försäljas, samt under det vilkor i öfrigt, att lånebeloppet skulle användas för jernvägsarbetets bedrivande och ingalunda finge inberäknas bland sådana bolagets tillgångar, hvaraf utdelning särskildt till innehafvare af aktier i serien litt. B kunde ega rum.

Äfven för en annan enskild jernvägsanläggning, nemligen Hallsberg—Motala—Mjölby jernväg har vid denna riksdag gjorts framställning om statens mellankomst, i det nemligen Herr *A. Reuterskiöld* i en inom Första Kammaren väckt motion (N:o 27) samt Herr *Ch. Dickson* i en inom Andra Kammaren väckt motion (N:o 108) föreslagit, att Riksdagen måtte för sin del besluta om inköp af Hallsberg—Motala—Mjölby jernväg.

Såsom skäl för detta förslag hafva motionärerne hufvudsakligen andragit, att denna jernväg, som helt och hållet bragts till stånd utan något som helst understöd från det allmännas sida, djupt inne i landet sammanbunde stambanesystemet och berörde det vattendrag, Vettern, invid hvilket rikets enda centrala fästningsverk, Karlsborg, vore beläget, samt ur strategisk synpunkt vore af yttersta vikt för landets försvar och derjemte betydligt förkortade afstånden så väl från Wermland och Norge som bergslagen till södra orterna; att icke blott kommuner och obemedlade hemmansegare i orten, hänförde af det allmänna intresset för jernvägens åstadkommande, tecknat sig till delaktighet deri och nu trycktes af de tunga årliga uttaxeringarne, utan äfven en stor del fattige arbetare vid jernvägens centralpunkt, Motala, måste, till följd af tillskotten för jernvägen, årligen vidkännas högst betydliga ådrag å sin arbetsförtjenst genom mångdubblad kommunalskatt, utan utsigt till erhållande af någon fördel, sedan jernvägslånen, efter ett tjugutal af år, blifvit till fulla afbetalda; att nästan hvarje ny jernväg behöfde trafikera en längre tid, innan den uppnådde en mot anläggnings- och driftkostnaden svarande skälig afkomst; men att Hallsberg—Motala—Mjölby jernväg, under de år för hvilka inkomsterna vore kända, visat en stigande afkastning; att denna jernbana utgjorde en nödvändig länk i statens stambanesystem, och i dess hand säkerligen skulle lemna bättre resultat, samt vara af stor fördel för trafiken i dess helhet; att visserligen aktieegarne genom banans försäljning till staten på de af motionärerne föreslagna grunder skulle förlora, ej endast hela aktiekapitalet, 1,400,000 kronor, utan ock alla de 64 procent tillskott, 896,000 kronor, de redan erlagt, men att då för de flesta vinnande af bättre samfärdsmedel, och icke direkt vinst, varit hufvudändamålet, bolaget vore villigt underkasta sig denna stora förlust.

Motionärerne hafva fördenskull hemställt, att Riksdagen måtte för sin del besluta om inköp af Hallsberg—Motala—Mjölby jernväg med dertill hörande rörlig materiel, reparationsverkstad, materialier och fordringar till ett pris minst motsvarande bolagets skulder och förbindelser, deribland icke inbegripna aktieegares fordringar för inbetaldt aktiekapital och derutöfver, i enlighet med bolagets reglemente, gjorda tillskott, dock ej öfverstigande kronor 590,000 för mil, samt öfverlemna till Kongl. Maj:t att med jernvägsbolaget derom afhandla och öfverenskomma.

De framställningar, för hvilka Utskottet här ofvan redogjort, afse, såsom synes, vissa bestämda jernvägsanläggningar.

Emellertid hafva dessa förslag efterföljts af ytterligare tvenne motioner, väckta, den ena i Andra Kammaren af Herr *A. Hedin* (N:o 62) och den andra i Första Kammaren af Herr *C. Hammarhjelm* (N:o 30), hvilka motioner gifva anledning att ur en vidsträcktare synpunkt bedöma den viktiga frågan om statens förhållande till de enskilda jernvägsbyggnaderna.

Herr *Hedin* har nemligen funnit Kongl. Maj:ts proposition om ytterligare försträckning af statsmedel åt den s. k. stora bergslagsbanan framkalla i förgrunden en fråga, å hvilken inhemska förhållanden och utländska föredömen redan varit egnade att fästa uppmärksamheten, frågan om rätta systemet, från statens synpunkt sedt, för tillämpningen af nutidens mäktigaste samfärdselmedel, jernvägarne. I detta afseende har han hufvudsakligen anført, att af de i motionen närmare omförmälda olika sätt, hvarpå jernvägar i vårt land åstadkommits, det blifvit en alldeles naturlig följd, att man i flera, viktiga hänseenden ej kunde tala om våra jernvägsförbindelser, i deras helhet, såsom om ett system, utan att de tvärtom företedde en brokig motsats af ett sådant.

I ett land af den stora utsträckning, som Sveriges, måste försvarets framgång i hög grad bero af ett fördelaktigt användande af jernvägarne för trupp- och andra transporter. Nu vore visserligen förhållandet, att staten egde rätt att i krigstid för sådant ändamål begagna de enskilda jernvägarne, men då dessas utrustning och materiel i så många hänseenden vore olika statsbanornas, kunde de endast till mindre del uppfylla de anspråk, som i detta afseende på dem ställes, och komme statens nyss nämnda rätt i verkligheten ej att, vid uppkommande behof, få den betydelse, som man afsett.

Den af motionären påpekade bristen på system företedde äfven ur andra synpunkter sina verkningar. Nästan alla våra jernbanor vore företrädesvis godsbanor. För att komma till sin bestämmelseort, måste godset, under nuvarande förhållanden, ofta forslas på dels stats-, dels flere olika privatbanor, som hade hvar och en sin taxa. Härvid kunde de sammanlagda fraktbeloppen blifva så höga, att godset ej tålde transportkostnaden, hvar emot staten såsom ensam egare af den nu på flera händer fördelade väglängden skulle kunna tillämpa sin *fallande godstaxa* samt sålunda för billigare pris besörja transport af gods från ort till annan, mellan statens och privata jernvägarne; hvartill kunde läggas, att en konkurrens uppstått, som, genom användande af onaturliga vägar för godset, verkade skadligt.

Sedan motionären vidare omförmält den vikt, som i andra länder fästades dervid att ifrågavarande samfärdsmedel låge i statens hand, samt anført exempel härå, äfvensom erinrat, att genom samband i förvaltningen de

särskilda banornas tidtabeller skulle kunna till trafikanternas fördel med större enhet uppgöras, har han äfven framhållit en annan sida af saken. De jernvägar, som helt och hållet eller väsentligen kommit till stånd utan statens hjälp, hade nemligen måst anlita inom landet befintliga tillgångar i sådan grad, att derigenom bundits en allt för stor del af landets rörelsekapital och att sålunda på ett betänkligt sätt den ekonomiska utveckling för-lamats, hvilken beräknats såsom grundvalen för jernvägarnes såväl behöflighet som förmåga att bära sig. Man hade därför ansett det vara statsekonomiskt angeläget, att det kapital, som jernvägsanläggningarne undandragit den allmänna rörelsen, måtte genom statens ingripande kunna till någon del åter komma den till godo.

På dessa med flera skäl har af Herr Hedin blifvit föreslaget, att Riksdagen ville anhålla, det Kongl. Maj:t täcktes, så skyndsamt ske kunde, låta genom sakkunnige män verkställa en så väl ekonomisk som teknisk utredning, om, i hvilken utsträckning och på hvilka villkor det kunde anses för staten fördelaktigt att förvärfva med statsbanorna i samband stående enskilda jernvägar, samt vidtaga de åtgärder, hvartill en sådan utredning kunde föranleda, samt att Riksdagen måtte ställa till Kongl. Maj:ts förfogande de för ändamålet nödiga medel, hvilkas belopp motionären önskat, att Stats-Utskottet ville föreslå.

Herr *Hammarhjelm*s motion åter är närmast föranledd af det väckta förslaget om inköp för statens räkning af den med sina båda ändpunkter till statens jernvägar sig anslutande Hallsberg—Motala—Mjölby-banan, enär, enligt motionärens öfvertygelse, nämnda jernväg icke vore den enda, som lede af de förhållanden hvilka framkallat berörda förslag, utan flera dylika delade lika villkor med denna bana; hvarjemte motionären ansett, att, vid vårt jernvägsväsendes nuvarande ståndpunkt, fullkomligt samma orsaker här i landet förefunnes och med hvarje dag i vikt och betydelse tilltoge, som i andra länder föranlett statsmakterna att ingripa i jernvägsväsendet för att ordna detsamma och göra det så fruktbärande för hela landet som det borde och kunde blifva, om så stor del af landets sammanhängande jernvägsnät, som med afseende på läge och öfriga förhållanden kunde pröfvas lämpligt och fördelaktigt, förenades i statens hand under samma förvaltningsgrund och samma tariffbestämmelser.

Till utveckling af sin åsigt i förevarande ämne har Herr Hammarhjelm bland annat erinrat, att i förhållande till landets folkmängd Sveriges

jernvägar egde större utsträckning än något annat europeiskt land, men naturligtvis stode tillbaka i förhållande till den ytvidd, hvarpå denna befolkning vore mera eller mindre glest spridd. Om det genom dessa jernvägars anläggning skedde anlåtande i vidsträckt omfång af landets egen, endast småningom fortgående kapitalbildning medfört brist på tillräckliga rörelsemedel, i saknad hvaraf den industriella verksamheten förlamades, kunde detta så mycket mindre väcka förundran, som enahanda förhållande tid efter annan inträffat i vida rikare och mera befolkade länder än Sverige. Äfven i sådana länder hade ganska många, kanske de flesta, jernvägsanläggningar under de första åren af sin tillvaro, stundom ganska länge, icke lemnat tillräcklig afkastning att betäcka räntor och amortering på aktier och utgifna förbindelser för till anläggningen upptagna lån.

Vid sådana tillfällen hade staterna, för att afhjelpa bristen på rörligt kapital, ganska allmänt ansett sig böra mellankomma dels medelst räntegarantier och dels genom att för egen räkning inköpa jernvägar, som antingen ansetts gagneliga för särskilda statsintressen eller stått i omedelbart samband med ett förut befintligt statsbanesystem.

Till vidtagande af sist nämnda åtgärd hade emellertid en ännu mera manande anledning, som berörde samhället i dess helhet, förefunnits, nämligen den ekonomiska fördel, styrka, säkerhet och enkelhet, som låge deruti att ett vidsträckt jernvägsnät förvaltades efter samma statsekonomiska regler under likartade tariffbestämmelser och enahanda ansvar.

Från flera främmande länder hemtade, i motionen närmare omförmälda exempel utvisade öfverallt de allvarligaste sträfvanden att i större och större jernvägskomplexer i staternas eller enskilda bolags händer sammansluta splittrade smärre jernvägsanläggningar, sedan erfarenheten ådagalagt den skada, den allmänna samfärdseln lede genom de olikartade förvaltningsgrunder och i det oändliga vexlande tariffbestämmelser, som vid en splittrad förvaltning vore oundvikliga, och sedan man flestades funnit den allmänna statskrediten lida deraf, att de privata jernvägsanläggningarne fastläst det rörliga kapitalet uti värdepapper, som först efter någon tid, beroende på jernvägsrörelsens långsammare eller hastigare utveckling till gynsamare resultat än deraf i början kunde förväntas, i verkligheten kunde komma i åtnjutande af det allmänna förtroende, som vore ett villkor för att dessa papper skulle upphöra att endast representera ett dött kapital.

Att en sådan åtgärd i syfte att återskänka landet ett rörelsekapital, som det nu saknade, om den skedde med behörig urskilning och beräkning på framtida afkomst, kunde ega rum utan skada för statens egen kredit har motionären ansett kunna sättas utom allt tvifvel, då man såge huru rörelsen på alla våra jernvägar fortfarande stege, med undantag blott för

kortare perioder, då missväxt eller oförmånliga handelskonjunkturer nedsatte verksamheten.

För öfrigt vore det säkert, att de tillfälliga orsaker, som periodiskt vållade minskning af rörelsen på en eller annan bana eller i en eller annan industrigren, utöfvade ett för det hela vida mindre skadligt inflytande, ju större det nät vore, på hvilket detta inflytande fördelades, samt att vinsten på det hela kunde blifva större, om en gemensam tariff finge tillämpas för hela den sammanhängande bansträckan, än om olika sådana gälde för skilda delar deraf.

För bestämmandet af hvilka jernvägar, som borde komma i fråga till inköp af staten, hafva tvenne kategorier synts motionären kunna uppställas, nemligen:

1:o sådana, som i politiskt, strategiskt eller ekonomiskt intresse, det senare med särskildt afseende på de äldre statsbanornas fördelar, pröfvades vara af vikt för staten att ega, t. ex. såsom förbindelselinier emellan eljest skilda stambanesträckningar; och

2:o sådana som, utan att i samma grad som de förra kunna tillerkännas enahanda egenskaper, erbjödes staten till inköp endast mot det vid banorna häftande skuldbelopp, förutsatt att detta icke öfverstege den summa, som antagligen borde kunna inom kortare tid genom behållna inkomster på rörelsen förräntas och äfven småningom amorteras.

Men då den grannliga och omsorgsfulla pröfning af hvarje möjligen inträffande fall, som vid tillämpning af ofvan angifna grunder vore nödvändig, svårligen kunde utföras af Riksdagen, syntes det motionären vara nödvändigt, att Riksdagen med fullt förtroende vände sig till Regeringen och till hennes disposition stälde för ändamålet erforderliga medel, fullt förvissad som han vore, att dessa medel då blefve använda på det för landet mest fördelaktiga sätt, samt att hela åtgärden vore af omständigheterna och behovet för det närvarande nära nog med nödvändighet påkallad och icke kunde annat än lända fosterlandet till bättnad.

Herr Hammarhjelm har för den skull hemställt, att Riksdagen måtte till Kongl. Maj:ts disposition ställa en summa af tretio millioner kronor för att dermed, på det sätt, med de villkor och i den ordning, Kongl. Maj:t funne lämpligt, för statens räkning inköpa sådana enskilda fullbordade jernvägar, hvilka Kongl. Maj:t efter pröfning af hvarje särskildt fall funne vara af fördel, vare sig i politiskt eller ekonomiskt hänseende, för staten att ega och trafikera i sammanhang med de af staten för egen räkning anlagda stambanor.

Utskottet har funnit de fyra förslag, hvilka här ofvan omförmälts, ega en sådan gemenskap sins emellan och ett så likartadt syfte, att de bort i ett sammanhang behandlas.

Hvad först särskildt beträffar den så kallade *stora bergslagsbanan*, delar Utskottet till fullo den i den nådiga propositionen uttalade åsigt, att denna bana, som gemensamt med Gefle—Dala jernväg öppnar en ny öfver landets bergslager gående föreningsled mellan Östersjön och Nordsjön, i fullt mått förtjenar benämning af stambana; och antagligen skulle, om ej ifrågavarande enskilda bolag beslutat utföra och, så långt i dess förmåga stått, äfven genomfört det storartade företaget, staten sjelf förr eller senare hafva måst på egen bekostnad öppna en dylik trafikled. Det kan då ej vara annat än billigt, att staten lemnar den nu begärda försträckningen åt ett bolag, som för åstadkommande af ett för det allmänna nyttigt företag gjort så betydliga uppoffringar som att tillskjuta ett aktiekapital af ej mindre än 14,181,000 kronor och ikläda sig betalningsansvar för hela det öfriga kostnadsbeloppet.

Redan för trafik öppnade äro numera linierna	Falun—Kil ... mil	23,0.
Daglösen—Filipstad	„	0,8.
Göteborg—Trollhättan	„	6,8.
och Trollhättan—Öxnared	„	0,9.
Summa mil		31,5.

Derutöfver är på linien Kil—Öxnared färdigterrasserad en ytterligare baulängd af omkring nio mil. Till den ännu ej färdigbyggda delen mellan Kil och Öxnared äro skenor och sleepers levererade, men ännu ej till fullo betalda.

Bolaget har till 1877 års slut för byggnader och trafikförråd utgifvit 36,294,608 kronor 95 öre. Uppenbart torde vara, att de med jernvägsanläggningen afsedda fördelar och de beräknade inkomsterna af densamma endast i en mycket ofullständig grad kunna uppnås, så länge banans viktiga ändpunkter ej äro förenade, och att till denna tid de å jernvägen nedlagda penningar äro att betrakta såsom ett i viss mån dött kapital. Om det i allmänhet måste betraktas som en olycka, att betydliga belopp af ett lands tillgångar ligga fastlästa utan gagn, lär det vara ännu mera att beklaga, om, såsom i förevarande fall, dessa samma medel endast genom saknaden af ett erforderligt tillskott hindras att bereda den nytta, som eljest skulle af deras användning härflyta. Blott några få års ränta å de redan nedlagda penningarne uppgår till hela beloppet af det nu begärda statsbidraget, och häraf inses lätteligen, huru betänkligt äfven ett uppskof med anläggningens fullbordande måste vara för bolaget, som, till följd af ett sådant uppskof i saknad af den betydligaste delen af sin påräknade inkomst, måste bära sina gjorda utgifter, likasom ock för det allmänna, som ej torde kunna undgå

att häraf röna en återverkan och som derjemte måste fortfarande umbära en efterlängtdad, vigtig trafikförbindelse. Antagligt är att bolaget, äfven om det nu begärda statsbidraget erhålles, måste till lägligare tid uppskjuta anläggningen af bibanan till Insjön, som beräknats att kosta 2,926,610 kronor, men naturligtvis är denna olägenhet ej att jemföra med den, som skulle uppkomma deraf att å hufvudlinien mellan Falun och Göteborg lemnades ofullbordad en betydlig bansträckning, till men för orterna å ömse sidor om densamma och för de fullbordade angränsande jernvägslinierna.

I sin underdåniga skrifvelse den 12 Maj 1869, i anledning af väckt fråga om uppgörande af plan för framtida jernvägsanläggningar samt sättet för deras utförande, yttrade Riksdagen, att de banor, som afsåge bergsbrukets befordrande, vore att räkna till de viktigaste och vid en klassificering borde i första rummet upptagas. Dels i berörda skrifvelse, dels ock i det den 29 Augusti 1870 afgifna betänkande af den komité, som i anledning af denna skrifvelse tillsattes, angäfvos såsom i främsta rummet förtjenta af understöd vissa banor, hvilka utgöra delar af den nu ifrågavarande jernvägsanläggningen, och naturligtvis har dessa banors betydelse endast kunnat ökas derigenom att de ingå såsom delar i ett större jernvägssystem.

I Riksdagens återopade skrifvelse ifrågasattes understöd åt vigtiga enskilda jernvägsanläggningar genom anslag *utan återbetalningsskyldighet* till belopp af högst en fjerdedel af anläggningskostnaden, och Riksdagen har, såsom bekant, sedermera vid beviljande af *låneunderstöd* för enskilda jernvägsanläggningar bestämt ett maximum af två tredjedelar af anläggningskostnaden. På sätt i den Kongl. propositionen erinras, skulle det statsbidrag af 6,078,240 kronor, som nu begärts att *mot återbetalningsskyldighet* utgå, sammanlagdt med det understöd af 5,000,000 kronor, som bolaget redan, *likaledes mot återbetalningsskyldighet*, af staten erhållit, endast i ringa mån öfverstiga fjerdedelen af anläggningskostnaden för jernvägen mellan Göteborg och Falun. Kongl. Maj:ts förslag står således långt ifrån i någon strid mot de bestämmelser i afseende å förhållandet mellan statsunderstöd och kostnadsbelopp, hvilka Riksdagen tillförene ansett tjenliga; och den räntefot af $5\frac{1}{2}$ procent, Kongl. Maj:ts föreslagit, eller den af effektivt 5,85 procent, som å obligationerna efter en kurs af nittio procent uppkommer, är högre än vid beviljande af något annat lån till enskild jernvägsanläggning bestämts.

Då bolaget måst förbinda sig att i intet fall utfärda obligationer eller scrips för något nytt lån, innan jernvägslinien Falun—Göteborg i dess helhet är färdig, och de nu erbjudna, till det upplagda lånet å 36,000,000 kronor hörande obligationerna, hvilka utgöra bolagets enda återstående tillgång för beredande af medel till Falun—Göteborg-liniens fullbordande, för det närvarande ej lära kunna af någon annan än staten öfvertagas på sådana villkor, att det oundgängligen behöfliga anläggningskapitalet genom obligationsförsälj-

ningen erhålles, så framgår häraf, i hvilken väsentlig grad möjligheten för bolaget att fullborda jernvägsförbindelsen mellan Falun och Göteborg måste vara beroende deraf att Kongl. Maj:ts förslag vinner Riksdagens bifall.

Såsom bekant, kommer ifrågavarande jernvägsanläggning, om den bringas till sin fullbordan, att vid Mellerud anknytas af Dalslandsbanan och dermedelst erhålla förbindelse med Fredrikshall och Kristiania. Dalslands jernvägsaktiebolag, som af svenska staten erhållit ett anslag af 1,000,000 kronor, har derjemte för sin jernvägsanläggnings utförande fått sig beviljade af norska Storthinget ett lån å 1,500,000 kronor och af Fredrikshalls kommun en försträckning af 500,000 kronor, hvarjemte i Norge lärer tecknats största delen af bolagets aktiekapital. Detta lifliga deltagande från norsk sida i den svenska jernvägsanläggningen mellan riksgränsen öfver Mellerud till Sunnanåhamn vid Wenern har egt rum under den uttryckliga förutsättning, att på detta sätt skulle beredas en förbindelse ej blott med Wenern, utan, än mera, med den stora bergslagsbanan och genom denna med Sveriges öfriga jernvägsnät. Då äfven denna omständighet förtjenar att vid förevarande frågas afgörande tagas i betraktande, har Utskottet ansett sig böra om densamma erinra.

Af ofvanstående framgår, att Utskottet funnit Kongl. Maj:ts förslag om anvisande åt Bergslagernas jernvägsaktiebolag af det begärda låneunderstödet vara väl grundadt och af behofvet påkalladt.

I fråga om sättet för låneunderstödet beviljande hyser likväl Utskottet en från Kongl. Maj:ts åsigt afvikande mening. Utskottet har nemligen ansett det vara lämpligare och statens ställning till bolaget blifva klarare, om staten öfvertager och således blir *egare* af de ifrågavarande obligationerna än om staten endast belånar och sålunda blir blott *innehafvare* af obligationerna såsom pant, i hvilket senare fall förvecklingar skulle kunna tänkas vara möjliga. Att staten genom obligationernas öfvertagande erhåller lika ställning till bolaget som öfriga öfvertagare af dess obligationslån samt kommer i åtnjutande af kapitalrabatten tio procent, kan ej vara annat än en fördel.

Utskottet hemställer alltså,

1:o.

att Kongl. Maj:ts förevarande nådiga proposition må på det sätt bifallas, att Riksdagen beslutar, att, derest det för byggande af, bland annat, en bredspårig jernväg emellan Falun och Göteborg bildade Bergslagernas Jernvägsaktiebolag tillförbinder sig att så bedriva arbetet på denna bana, att de till allmän trafik ännu icke öppnade delarne deraf kunna, efter i Kongl.

Kungörelsen den 11 December 1874 föreskrifven besigtning, till sådan trafik upplåtas senast inom utgången af år 1880, för statsverkets räkning må inköpas af bolaget utfärdade, till dess upplagda obligationslån å 36 millioner kronor hörande fem procent obligationer å 6,753,600 kronor efter en kurs af nittio procent å nominella beloppet, motsvarande ett pris af 6,078,240 kronor, att öfvertagas och utgå med tre millioner kronor under innevarande år och med återstoden under år 1879, allt på de tider och under de vilkor, Kongl. Maj:t närmare bestämmer samt under det förbehåll i öfrigt, att det för obligationerna utbetalta belopp skall användas för jernvägsarbetets bedrivande och ingalunda må inberäknas bland sådana bolagets tillgångar, hvaraf utdelning särskildt till innehafvare af aktier i serien litt. B. må ega rum.

Utskottet har vidare att afgifva yttrande öfver Herrar Hammarhjelm, Hedins, Reuterskiölds och Dicksons ofvanomförmälda motioner.

Statens förhållande till det enskilda jernvägsbyggandet har hitintills hufvudsakligen bestått deri, att staten, för befrämjande af de enskilda jernvägsanläggningar, hvilkas utförande ansetts vara af vigt för det allmänna, beviljat dels anslag, dels, och förnämligast, lån till dessa anläggningars utförande. I följd af denna grundsats har staten varit i tillfälle att *på förhand* undersöka, hvilka jernvägsbolag ur statens synpunkt varit förtjenta att understödjas.

Vidare bedrifver staten sjelf, i ett för vårt lands förhållanden ganska betydligt omfång, jernvägsbyggnader för egen räkning, och ensamt vid denna riksdag hafva för sådant ändamål anslagits 8,350,000 kronor, oberäknadt hvad som beviljats till materiel, nybyggnader med mera vid statens jernvägar.

Utskottet anser det ej vara välbetänkt att, med frångående af den ställning, staten hittills funnit med sin fördel förenligt att intaga till de enskilda jernvägsbolagen, likasom till den enskilda företagsamheten i allmänhet, samt med ett ytterligare ökande af statens skuldsättning för jernvägsföretag, nu besluta ett ingripande, som både för det närvarande och för framtiden kunde leda till följder, hvilka ur statskreditens synpunkt samt med afseende å ett önskvärdt, väl afvägdt förhållande mellan statens inkomster och utgifter kunde blifva att beklaga.

De åtgärder, hvilka i oförmälda motioner ifrågasättas och hvilka afse *redan fullbordade* jernvägar, kunna nemligen ej genomföras utan en betydligt ökad statens skuldsättning, och, för så vidt de affärer, på hvilka staten skulle med de enskilda jernvägsbolagen inlåta sig, ej komme att medföra tillräcklig inkomst, jemväl *en ökad beskattning*, hvilken Utskottet ej ansett böra för detta ändamål påläggas.

Med anledning häraf och då, hvad särskildt beträffar den af Herr Hedin i hans motion ifrågasatta undersökning, densamma måste antagas åsyfta ett blifvande inköp af enskilda banor, och Utskottet, på de här ofvan angifna skäl, ej anser Riksdagen böra uttrycka eller antyda en önskan i sådant afseende, hemställer Utskottet,

2:o

att Herrar Hammarhjelm, Reuterskiölds och Dicksons förevarande motioner må af Riksdagen lemnas utan afseende; samt

3:o

att Herr Hedins ifrågavarande motion ej må vinna Riksdagens bifall.

Stockholm den 13 Maj 1878.

På Stats-Utskottets vägnar:

CARL EKMAN.

Reservationer:

för det första, vid punkten 1:o af Herrar Carl Ifvarsson, P. O. Hörnfeldt, O. B. Olsson, Sven Nilsson, Jan Andersson, J. E. Johansson, Gustaf Jonsson, Nils Larsson, Ola Andersson och Johannes Jonsson, hvilka ansett,

att Utskottets yttrande och förslag i denna punkt bort hafva följande lydelse och innehåll:

“Hvad först beträffar den så kallade stora bergslagsbanan, anser Utskottet den nådiga propositionen innehålla skäl för det sökta statslånets beviljande. Utskottet finner visserligen det vara af vikt, såväl för det närvarande som framför allt med afseende å det exempel, som genom bifall till Kongl. Maj:ts proposition gifves för framtiden, att enskilde, som af egen, fri vilja begynt ett företag, också böra sjelfva bringa det till slut och att statens mellankomst ej annat än i yttersta undantagsfall bör kunna vid sådant förhållande påräknas. Men ett sådant undantagsfall synes här vara för handen. Bergslagsbanan är ej blott det ojemförligt största enskilda jernvägsföretag, som i detta land förekommit, utan flera förhållanden göra det ock alltför antagligt, att det skulle medföra en stor skada, som ej komme att inskränka sig endast till det ifrågavarande enskilda bolaget, om jernvägsanläggningen afbrötes och bolagets ekonomiska ställning derigenom lede ett allvarsamt afbräck.

Utskottet har därför *i detta fall* ansett sig böra tillstyrka statens ingripande, dock ej på de af Kongl. Maj:t föreslagna villkor.

Svenska staten har hittills aldrig trädt i beröring med enskilda bolag på det sätt att staten belånat eller inköpt deras utfärdade, löpande obligationer, och enligt Utskottets åsigt kan det ej heller vara lämpligt att denna form för statsunderstöd kommer till användning. Bland de olägenheter, som härmed äro förenade, får Utskottet härmed fästa uppmärksamheten på omöjligheten att i sådant fall vid statsregleringens uppgörande med någon viss het beräkna beloppet af den kapitalåterbetalning, staten har att för statsregleringsåret förvänta å ett under denna form utlemnadt statslån. Obligationerna amorteras nemligen genom utlottning och det är vid sådant förhållande ovisst, i hvilken större eller mindre mån amorteringen för året kommer att falla på just de obligationer, staten innehar. För det nu ifrågavarande, eller Bergslagens jernvägsaktiebolags obligationslån, som skall slutbetalas år 1914, verkställas utlottningen årligen i Juli månad, således efter riksdagens slut, och de utlottade obligationerna förfalla derefter den 15 derpå följande Januari.

Då Utskottet vidare icke anser det vara lämpligt att, på sätt Kongl. Maj:t föreslagit, lemna lån mot bolagets obligationer jemväl af det skäl att de icke kunna anses innefatta den fullgoda säkerhet, staten bör kunna fordra, så har Utskottet såväl i afseende å sättet för återbetalningen som säkerheten därför, icke ansett sig kunna tillstyrka bifall till Kongl. Maj:ts förslag.

I afseende å tiden för lånets återbetalning har Utskottet i sitt här nedan gjorda förslag sökt bringa densamma till så nära öfverensstämmelse

med obligationslånet som möjligt, med iakttagande deraf att det årliga afbetalningsbeloppet blir bestämdt och ej på utlottning beroende.

Hvad åter säkerheten för den begärda försträckningen beträffar, så torde lämpligast de kommuner och landsting eller andra, hvilka äro närmast intresserade af företagets bringande till stånd, böra ikläda sig sådan garanti. Intressenterna i banan hafva utan tvifvel beslutat dess anläggning för befrämjande af egna stora fördelar, vida större än dem, *statsbanesystemet* kan hafva att hemta af denna enskilda jernvägsanläggning, för så vidt den sträcker sig längre söderut än till Kil, med afseende hvarå ock staten hittills lemnat bolaget försträckning endast för utförande af bandelen Ludvika—Kil. Särskildt har Göteborgs stad vid sitt deltagande i jernvägsanläggningen tagit i betraktande den säkerligen för detta samhälle högst betydliga förmån, som uppkommer derigenom att banan dels till Göteborg drager, dels öfver Göteborg till bergslagen leder en stor trafik, som eljest måhända skulle gå andra vägar.

Af obligationernas utbytande mot annan säkerhet följer, att desamma, om så erfordras, kunna af bolaget användas såsom säkerhet för de kommuner eller andra, hvilka på ett eller annat sätt iklädt sig ansvarighet för det nu begärda statsbidraget.

Då Utskottet i Kongl. Maj:ts förslag och bolagets ansökning tillstyrker den förändring, som består i den fordrade säkerheten, och alltså bolagets förklaring måste inhemtas, huruvida det på de förändrade villkoren ingår, men det å andra sidan ej kan vara lämpligt, att vederbörande statsmyndigheter längre än behöfligt är måste vara i ovisshet om huruvida lånet kommer att utgå eller icke, har Utskottet här nedan föreslagit den begränsning i sådant afseende, Utskottet funnit skälig.

Utskottet hemställer fördenskull,

1:o.

att Kongl. Maj:ts nådiga proposition må på det sätt bifallas, att, derest det för byggande af, bland annat, en bredspårig jernväg emellan Falun och Göteborg bildade Bergslagernas jernvägsaktiebolag tillförbinder sig att så bedriva arbetet på denna bana, att de till allmän trafik ännu icke öppnade delarne deraf kunna, efter i Kongl. Kungörelsen den 11 December 1874 föreskrifven besigtning, till sådan trafik upplåtas senast inom utgången af år 1880, bolaget må komma i åtnjutande af ett låneunderstöd till belopp af sex millioner sjuttioåtta tusen tvåhundra fyratio (6,078,240) kronor, att utgå med tre millioner under innevarande år och med återstoden un-

der år 1879, allt på de tider och villkor, Kongl. Maj:t närmare bestämmer, samt mot den säkerhet, bestående af kommuners, landstings eller andras ingångna ansvarighet, hvilken Kongl. Maj:t pröfvar och godkänner, under åliggande för bolaget dels att å hvad af lånet varder lyftadt, från lyftningsdagarne tilis återbetalning sker, erlägga ränta af fem och en half procent årligen, dels att återbetala lånet medelst en årlig annuitet, så stor att, med beräkning af den ofvan bestämda ränta, lånet må vara slutbetaladt år 1914, och uppå villkor i öfrigt att lånebeloppet skall användas för jernvägsarbetets bedrifvande och ingalunda må inberäknas bland sådana bolagets tillgångar, hvaraf utdelning särskildt till innehafvare af aktier i serien litt. B. må ega rum; samt att bolaget skall till Kongl. Maj:t afgifva förklaring, huruvida bolaget på ofvannämnda villkor ingår, äfvensom för Kongl. Maj:t uppgifva den erbjudna säkerheten så tidigt, att densamma må kunna vara af Kongl. Maj:t pröfvad och godkänd och frågan om lånets utgående sålunda afgjord senast den 1 nästkommande November;“

samt af Herr *Liss Olof Larsson*, som yrkat afslag å den nådiga propositionen.

för det andra, vid punkten 2:o: dels af Herrar *Carl Ekman*, Grefve *C. Beck-Friis*, Friherre *F. von Essen*, *L. M. Nordenfelt*, *C. F. af Geijerstam* och Grefve *H. Spens*, hvilka ansett att Utskottets utlåtande och förslag i denna del bort hafva följande lydelse och innehåll:

“Genom beviljande endast åt Bergslagernas jernvägsaktiebolag af det för detsamma begärda statsbidrag skulle, enligt Utskottets åsigt, staten icke hafva på ett tillfredsställande sätt uppmärksammat vårt jernvägsväsendes nuvarande ståndpunkt, med deraf härflytande verkningar på den ekonomiska ställningen.

Att dessa verkningar måste vara högst känbara, är en naturlig följd af det, i förhållande till vårt lands tillgångar, betydliga omfång, hvari våra jernvägsbyggnader bedrifvits, särskildt under de senaste fem åren. Utskottet får i detta afseende i minnet återkalla följande siffror, utvisande de fullbordade såväl statsbanornas som enskilda jernvägarnes längd i gamla mil vid slutet af hvart och ett utaf nedannämnda år:

		Statsbanor.	Enskilda jernvägar.	Summa.
år 1857	mil	8,6	9,3	17,9
” 1858	”	15,7	9,3	25,0
” 1859	”	23,5	18,9	42,4
” 1860	”	28,3	20,6	48,9
” 1861	”	30,9	22,0	52,9
” 1862	”	62,5	22,0	84,5
” 1863	”	68,5	27,0	95,5
” 1864	”	80,6	27,0	107,6
” 1865	”	80,6	44,2	124,8
” 1866	”	96,9	49,1	146,0
” 1867	”	100,7	57,8	158,5
” 1868	”	100,7	57,8	158,5
” 1869	”	104,5	57,8	162,3
” 1870	”	104,5	57,8	162,3
” 1871	”	111,1	57,8	168,9
” 1872	”	115,7	63,0	178,7
” 1873	”	129,2	94,4	223,6
” 1874	”	135,9	178,8	314,7
” 1875	”	141,2	206,6	347,8
” 1876	”	148,9	255,5	404,4
” 1877	”	151,4	313,4	464,8

Ytterligare äro för närvarande under byggnad: statsbanor till en längd af 47,5 mil samt enskilda jernvägar till en längd af 78,5 mil, således under byggnad en ytterligare väglängd af sammanlagdt 126 mil.

Om man, för erhållande af en lättare öfversigt, indelar ofvan angifna fullbordade väglängd af jernvägar i femårsperioder och uträknar medeltalet af den längd, som under hvarje år af en sådan femårsperiod fullbordats och öppnats, visar sig följande förhållande:

a) Statsbanor:

			i medeltal årligen.
öppnade:			
vid 1857 års slut	mil	8,6	
under åren 1858—1862	mil	53,9	10,78
” ” 1863—1867	”	38,2	7,64
” ” 1868—1872	”	15,0	3,0
” ” 1873—1877	”	35,7	7,14
Summa statsbanor öppnade under åren 1858—1877 mil		142,8	7,14
Summa statsbanor fullbordade vid 1877 års slut mil		151,4	

b) Enskilda jernvägar:

öppnade:			
vid 1857 års slut	mil	9,3	
under åren 1858—1862	mil	12,7	2,54
” ” 1863—1867	”	35,8	7,16
” ” 1868—1872	”	5,2	1,04
” ” 1873—1877	”	250,4	50,08
Summa enskilda jernvägar öppnade under åren 1858— 1877	mil	304,1	15,20
Summa enskilda jernvägar fullbordade vid 1877 års slut	mil	313,4	

Det faller af sig sjelft, att de medel, hvilka för utförande af så betydliga anläggningar tagits i anspråk, måste uppgå till betydliga belopp. I Kongl. jernvägstrafikstyrelsens senast offentliggjorda underdåniga berättelse, för år 1876, meddelas, med hänsyn till förhållandena vid 1876 års slut, att de trafikerade *statsbanornas* ursprungliga anläggningskostnad var kronor 125,968,288: 70. att dertill kommit nybyggnader och ny materiel,

Transport kronor 125,968,288: 70.
 anskaffade medelst extra statsanslag till statens
 jernvägstrafik, för ett sammanlagdt värde af „ 17,537,244: 11.
 att af trafikmedel för samma ändamål kapitali-
 serats „ 15,046,975: 35.
 och att således de vid 1876 års slut *trafikerade*
 statsbanornas byggnadskapital utgjorde kronor 158,552,508: 16.
 Vid 1877 års slut är samma byggnadskapital af trafikstyrelsen beräk-
 nad till kronor 163,730,518: 93.
 hvilket belopp öfverstiger hela statsskulden vid
 samma tid för såväl de fonderade som 1869
 års jernvägslån kronor 182,157,084: —
 efter afdrag af Riksgäldskonto-
 rets fordringar för lån till
 enskilda jernvägsanläggning-
 gar kronor 23,988,712: 62.
 och för tillfäl-
 ligtvis till för-
 räntande ut-
 lemnade me-
 del ... kronor 18,064,153: 49. 42,052,866: 11. „ 140,104,217: 89.
 med kronor 23,626,301: 04.
 utan att dervid i betraktande tagits hvarken de vid 1877 års slut till be-
 redande af nödigt förlag af trafikmedel disponerade 6,498,197 kronor 80
 öre eller de vid samma tid till nybyggnader och ny materiel af dels extra
 anslag, dels trafikmedel reserverade 258,507 kronor 27 öre, eller värdet vid
 1877 års slut af de under byggnad varande statsbanor med dertill hörande
 förlagskapital, 8,980,251 kronor 3 öre, eller beloppet vid samma tid af de
 fonderade statslånens likvidations- och amortissemensfonders intjenade be-
 hållningar utöfver den fonderade skulden 2,383,695 kronor 29 öre, hvilka
 fyra belopp sammanlagdt utgöra 18,120,651 kronor 39 öre eller, tillhopa
 med ofvan omförmälda 23,626,301 kronor 4 öre, en sammanräknad summa
 af 41,746,952 kronor 43 öre.

I nyssnämnda berättelse uppskattas vidare byggnadskostnaden för de
enskilda jernvägar, hvilka vid 1877 års slut vore för trafik tillgängliga, till
 omkring kronor 192,000,000: —

Sammanlagda byggnadskostnaden vid 1877 års slut för de då redan
 öppnade statsbanor och enskilda jernvägar kan således beräknas till om-
 kring kronor 355,730,518: 93.

Af detta belopp hafva de medel, som nedlagts i statsbanorna, huf-

vudsakligen influēt af de lån, hvilka staten utom landet upptagit och hvilka, såsom bekant, i den mån de varit behöfliga användts uteslutande för jernvägars byggande. De å de enskilda jernvägarne nedlagda penningar åter, deri inberäknade de belopp, hvilka af Riksgäldskontoret såsom lån till enskilda jernvägsanläggningar utlemnats och hvilka i det närmaste motsvaras af de belopp, Riksgäldskontoret inom landet i svenskt mynt upplånat, hafva bestått af inhemskt kapital med undantag endast för de få banor, hvilka tillkommit genom utländsk medverkan; och kan, enligt Utskottets beräkning, det belopp af inhemskt kapital, som för närvarande finnes i jernvägsanläggningar nedlagdt, antagas utgöra omkring tvåhundra millioner kronor.

Om ock en, för våra förhållanden, så betydlig summas fastläsande i jernvägsbyggnader innefattar ett öfverskattande af landets krafter, torde likväl en så storartad företagsamhet ej böra lemnas utan stöd. Med en sådan utveckling af samfärdsmedlen är otvifvelaktigt en af de viktigaste grundvalarne lagd för landets förkofran, för tillgodogörandet af dess naturliga tillgångar, för dess framåtgående i ekonomiskt afseende. Enligt trafikstyrelsens ofvan åberopade berättelse stodo vid 1876 års slut enskilda jernvägar till en längd af 242,8 mil i omedelbar eller medelbar trafikförbindelse med statsbanorna, så att vid samma tid statens och enskilda jernvägar till en sammanräknad väglängd af 391,7 mil stodo i trafikförbindelse med hvarandra. I de flesta fall, om ock ej i alla, torde detta förhållande hafva på statsbanornas trafikinkomster utöfvat ett *gynsamt* inflytande. Likaledes torde det vitsord med fog kunna lemnas nästan alla de enskilda jernvägarne, hvilka i trafikstyrelsens embetsberättelse för år 1876 uppgifvas till ett antal af 54 vid nämnda års slut trafikerade jernvägar, att de, om ock i större eller mindre mån, fylla ett behof och hafva giltigt skäl för sin tillvaro.

De fördelar för det allmänna, hvilka de enskilda jernvägarne dels redan beredt och dels för en framtid möjliggjort, måste likväl enligt sakens natur vara väsentligen beroende deraf att de kunna arbeta under sådana villkor att deras ekonomiska existens kan vara i någon mån betryggad, och denna omständighet påkallar ett noggrant aktgifvande särskildt under den närvarande tiden, då jernvägarne äro till största delen nyligen anlagda och deras trafik till följd häraf ännu ej kan vara särdeles upparbetad, helst vid det förhållandet att samtidigt de för närvarande ogynnsamma konjunkturerna för afsättning af några bland våra betydligare exportartiklar måst menligt inverka på jernvägstrafiken.

Beträffande denna trafik utöfva, af lätt insedda skäl, jernvägsanläggningarne och den allmänna ekonomiska ställningen en ömsesidig vxelverkan på hvarandra. Ehuru nemligen jernvägarnes anläggning i sjelfva verket ökat landets förmögenhet, är det likväl tydligt, att om sålunda bundits en

allt för stor del af det kapital, näringarne behöfva såsom förlag för sin rörelse, blir häraf en naturlig följd, att dessa senare ej kunna vara i tillfälle att tillföra jernvägarne den trafik, dessa å sin sida behöfva för att kunna bära sina driftkostnader samt ränte- och amorteringsutgifter. Det måste vara ett allmänt intresse af särdeles vigt att tillse, att i omförmälda hänseende ej något allt för stort missförhållande uppkommer, och att förebygga, det icke genom de enskilda jernvägsbolagens invecklande i allt för stora finansiella svårigheter banornas ändamålsenliga trafikerande omöjliggöres och resultatet af det storverk, landet på detta område under de senaste årtiondena utfört, derigenom förminskas. Ty det vore, enligt Utskottets förmenande, en oriktig föreställning, om man ansåge, att banornas blotta tillvaro i detta afseende skulle göra tillfyllest. Det bolag, som utfört en enskild jernvägsanläggning och för sådant ändamål tillskjutit aktiekapital samt iklädt sig ansvarighet för upptagna lån, består nemligen i regeln till en större del af banans närmaste och naturliga trafikanter, och det torde ligga i öppen dag, att, om genom ogynsamma förhållanden desse urständsattes att behörigen vidmakthålla trafiken å banan eller nödgades till obligationsinnehafvarne eller andra fordringsegare afstå densamma, måste den förlust, som sålunda komme att drabba företagens ursprungliga och egentliga intressenter, högst menligt inverka på möjligheten att af banan, äfven om den af andra öfvertoges, erhålla eljest påräknelig trafikinkomst, likasom ock dylika fall, om de komme att inträffa flerstädes och i större skala, måste skada landets kredit och ekonomiska ställning i dess helhet.

Omsorgen om denna har ock i flera länder, företrädesvis och i det största omfång i Tyskland och Frankrike, föranlett staten att på många-handa sätt, genom enskilda banors öfvertagande eller trafikerande, genom räntegarantier, genom inköp af obligationer eller aktier, ingripa i det enskilda jernvägsväsendet. Det betydliga belopp af vårt lands disponibla tillgångar, som, på sätt här ofvan omförmäls, blifvit under en kort tid i jernvägsanläggningar nedlagdt och derigenom allmänna rörelsen undandraget, gör äfven här, enligt Utskottets åsigt, ett statens ingripande på ändamålsenligt sätt nödvändigt, helst i närvarande tidpunkt, då samtidigt äfven andra tillstötande omständigheter vållat, att erforderligt rörelsekapital ej utan svårighet kan hållas näringarne till handa.

I betraktande af den viktiga plats, de enskilda penninginrättningarne för närvarande intaga i vårt lands näringslif, måste det vara af intresse att erfara dessas ställning till de enskilda jernvägsbolagen, med hvilka bankerna naturligtvis såsom långifvare kommit i beröring. Enligt officiella uppgifter, som varit för Utskottet tillgängliga, egde den 31 sistlidne Januari de enskilda solidariska bankerna, aktiebankerna och kreditaktiebolagen af

dem öfvertagna obligationer, utfärdade af sammanräknadt tjugutre särskilda jernvägsaktiebolag, till ett sammanlagdt belopp af kronor 33,898,396: 25.

Vid samma tidpunkt voro i nyssnämnda penninganstalter hypotiserade obligationer, utfärdade af tjugutvå särskilda jernvägsaktiebolag, till ett sammanräknadt belopp af	„	4,594,470: —
samt aktier i tjugusju jernvägsaktiebolag, till ett belopp af	„	3,788,700: —
hvarförutan tjugutre jernvägsaktiebolag vid samma tid för upptagna lån och kreditiv häftade i en skuld till bankanstalterna af	„	2,578,407: 15.

så att totalsumman af nyssnämnda bankanstalters tillgodohafvande hos de enskilda jernvägsbolagen, oberäknadt hvad enskilda bankirer hade hos dessa att fordra, uppgick till kronor 44,859,973: 40.

Då Utskottet ansett sig böra äfven på detta förhållande fästa Riksdagens uppmärksamhet, har sådant ingalunda skett för att dermed antyda, att någon åtgärd skulle vara behöflig med afseende å omförmälda bankinrättningar, hvilkas både vilja och förmåga att rätta utlåningen efter inlåningen och öfriga disponibla tillgångar gör all sådan omsorg öfverflödig. Deremot torde det ej kunna förbises, att, till dess de enskilda jernvägarne genom en gynnsammare ekonomisk ställning och trafikens upparbetande kommit i en bättre finansiell belägenhet än deras närvarande, det jemförelsevis betydliga och svårafsättliga obligationsbelopp, bankerna af dem öfvertagit, måste verka menligt på deras förmåga att, som sig bör, tillgodose den allmänna rörelsens, jordbrukets och näringarnes lånebehof.

Utskottet är, på ofvan anförda orsaker, af den åsigt, att lämpliga åtgärder böra, ju förr desto hellre, vidtagas *för att* åter frigöra en del af det betydliga kapital, som under en allt för kort tid blifvit af landets besparingar nedlagdt i enskilda jernvägsanläggningar, *för att* bereda de enskilda jernvägsbolagen möjlighet att, utan oskäligen uppföring af de på banorna använda medel, afvakta trafikinkomsternas stegring och en deraf vunnen säkrare ekonomisk grundval för deras verksamhet samt *för att* på sådant sätt åvägabringa jemnvigt i förhållandena och befordra en fortgående normal utveckling af landets produktiva krafter.

Staten kan ej blott med minsta svårighet och utan nämnvärd uppföring i förhållandena ingripa, utan har jemväl af ett klokt och följdriktigt genomfördt förfarande i sådant afseende ett stort gagn; hvartill kan läggas, att staten må hända i sina egna redan vidtagna åtgärder har en anledning att allvarligt öfverväga hvad på densamma kan bero för de enskilda jern-

vägsbolagens upprätthållande. Med afseende å de enskilda jernvägarnes stora vikt för landet kan det penningebelopp, hvarmed staten underlättat deras byggande, sägas vara jemförelsevis litet, i det nemligen beloppet af statens fordringar hos de enskilda jernvägsbolagen för utlemnade *lin* vid 1877 års slut, såsom ofvan nämnts, uppgick till endast 23,988,712 kronor 62 öre och såsom *anslag* utan återbetalningsskyldighet till dem utbetalts sammanlagdt endast 3,361,000 kronor, hvilka summor torde ådagalägga, att statens insats i det enskilda jernvägsbyggandet varit ganska ringa i jemförelse med de fördelar, som deraf i det hela blifvit åt staten och landet beredda. Säkerheten för de hittills utlemnade försträckningarne har ock visat sig vara tillräcklig, enär, om än undantagsvis betalningen af en och annan annuitet fördröjts, i sådant fall mot erläggande af öfverränta vid skeende liqid, staten likväl ej på de enskilda jernvägsbolagen gjort någon den ringaste förlust. Det inskränkta omfång, hvari staten understödt de enskilda jernvägsbolagen, har äfven föranledt en viss ojemnhet sålunda att, medan vissa bolag erhållit statsunderstöd, andra, till hvilkas bispringande lika stort skäl ur statens synpunkt förefunnits, måst utan ett sådant understöd och i följd deraf med större uppoffring utföra sin jernvägsanläggning.

Å andra sidan har staten deremot i sitt eget intresse, såväl genom beredwilligt meddelande af sökta koncessioner som på annat sätt, lifligt uppmuntrat till jernvägsanläggningar. Med anledning af Riksdagens här ofvan omförmälda skrifvelse den 12 Maj 1869, angående uppgörande af plan för framtida jernvägsanläggningar och sättet för deras utförande, anbefalde Kongl. Maj:t sina samtliga Befallningshafvande, med undantag af dem i Gotlands, Westerbottens och Norrbottens län, att på lämpligt sätt meddela länens innebyggare kännedom om Riksdagens skrifvelse och tillika underrättelse derom, att menigheter eller enskilde, hvilka under förutsättning af statens medverkan ville för åstadkommande af någon jernvägsanläggning sig förena, egde hos Kongl. Maj:t sådant anmäla samt dervid öfverlemna kostnadsförslag med ritningar samt utredningar öfver påräknad trafik med de flere förhållanden, som kunde tjena till upplysning om företagets ändamålsenlighet, äfvensom uppgift om beskaffenheten af det understöd, som företrädesvis önskades, hvilket understöd dock icke komme att öfverstiga en fjerdedel af beräknade anläggningskostnaden, om direkt anslag söktes; och tillsattes härefter den 20 Augusti 1869 af Kongl. Maj:t den likaledes här ofvan omförmälda komité, som den 29 Augusti 1870 afgaf underdånigt betänkande; hvarefter såsom bekant ärendet blef föremål för 1871 års Riksdags pröfning. Utan tvifvel har, jemte den vid nämnda tid inträdande förbättrade ekonomiska ställningen, ofvanberörda af Kongl. Maj:t och Riksdagen vidtagna åtgärd varit en kraftigt verkande orsak till det ifriga jernvägsbyggande, som, på sätt här ofvan i detta utlåtande ådaga-

lagts, år 1872 tog sin början och sedermera, till följd af orternas naturliga och nödvändiga täflan sins emellan, i den största utsträckning fortgått.

Utskottet har hittills betraktat den föreliggande frågan hufvudsakligen ur ekonomisk synpunkt. Men det är ej endast ur denna synpunkt som frågan bör bedömas. Staten har, beträffande de enskilda jernvägarne, äfven ett annat särdeles viktigt intresse att bevaka, för hvars tillgodoseende den närvarande tidpunkten är synnerligen lämplig. Af det sätt, hvar på de enskilda jernvägarne i vårt land uppkommit, har blifvit en följd, att sambandet mellan dessa och statsbanorna är mera tillfälligt än grundadt på något sammanhängande system; att enskilda banor, öfver hvilkas förvaltning det skulle vara af vikt för staten att kunna utöfva ett bestämmande inflytande, äro af staten helt och hållet oberoende; att med anledning af saknad enhet i förvaltningen trafiken, till men för både det ena och det andra slaget af jernvägar, ej kan behörigen tillgodoses.

Å bifogade karta finnas uppdragna våra statsbanor, men deremot icke de enskilda jernvägarne, och utvisar densamma således i lätt öfverskådlighet dels statsbanornas fördelning i allmänhet öfver landets särskilda trafikområden, dels sambandet mellan statsbanornas olika delar, dels ock dessa banors förbindelser med hamnar vid hafven.

Hvad som med hänsyn till sambandet mellan statsbanornas olika delar torde springa mest i ögonen, är det af statens jernvägar alldeles oberörda, vidsträckta landet mellan Norra och Nordvestra stambanorna. Öfver det landet är dock förbindelsen gen och naturlig mellan två ansehlga trafikområden, å ena sidan det, som tillhör Norra stambanan från trakten af Sala norrut, å andra sidan det vestra Sverige. Den landsdel, som, trots dess lämplighet för förbindelsen emellan två så viktiga trafikområden, som de nyss nämnda, ändock lemnats oberörd af statsjernvägarna, är likväl af ålder den förnämsta härden för en af Sveriges modernäringar, bergsbruket.

Bergsbruket är en, i ordets vidsträcktaste mening, tung rörelse, som mer än alla andra fordrar lätta kommunikationer, icke blott för sina färdiga produkter till utskeppnings- och afsättnings-orter, utan jemväl för sina råvaror, malmer och kol. Då nu den väsentligaste delen af denna slags rörelse inom Sverige är utbredd öfver en landsträcka, som tillika erbjuder den genaste förbindelsen mellan två af statens större trafikområden, men staten här ej framfört någon stambana, så är staten med hänsyn till i fråga varande förbindelse beroende af huru enskilda jernvägar blifvit utstakade, huru deras transportförmåga hålles vid makt och huru deras goda vilja yttar sig i afseende å villkoren för den samtrafik, som här måste ega rum.

Ifterser man nu, huruledes de enskilda jernvägarna i Bergslagen förbinda våra på begge sidor om detta landskap anlagda stambanor, så finner man, att från Örebro utgår en enskild jernväg, som vid Frövi utsänder

en arm i nordnordvestlig riktning, hvilken skär stora Bergslagsbanan vid Ställdalen och derefter framgår parallelt med och vester om samma bana, för att vid Ludvika åter sammanträffa med henne. Derigenom uppkommer en förbindelse mellan de båda statsbanestationerna *Örebro* och *Storvik* öfver fyra enskilda jernvägar, eller delar deraf, nemligen Köping—Hult-banan från Örebro till Frövi, Frövi—Ludvika-banan från Frövi till Ställdalen eller Ludvika, stora Bergslagsbanan från Ställdalen eller Ludvika till Falun samt Gefle—Dala-banan från Falun till Storvik, på Norra stambanan. Om man i stället för att afvika på Frövi—Ludvika-banan fortsätter på Köping—Hult-banan från Frövi, så påträffar man vid Köping en annan bana, Stockholm—Vesterås-banan och kan på denna framgå till stationen Tillberga och derifrån på Tillberga—Sala-banan till sist nämnda stad, der man också träffar Norra stambanan. Här förefinnes således en förbindelse mellan *Örebro* och *Sala* öfver tre enskilda jernvägar.

Från Örebro till Storvik har man sålunda två alternativ att välja på, antingen öfver 4 enskilda jernvägar, eller öfver 3 enskilda jernvägar och 1 stycke stambana, Sala—Storvik. Det senare alternativet är i förhållande till väglängden, ännu åtminstone, fraktbilligare, än det förra, sedan en öfverenskommelse blifvit träffad emellan de tre myndigheter, som råda öfver jernvägarna å linien Örebro—Sala, att nedsätta fraktbeloppen under eljest gällande taxa. Det är visserligen en fördel för staten, att så har kunnat ske, enär stycket Sala—Storvik derigenom kan påräkna en transitorörelse, som eljest måhända uteblifvit, men det ligger på samma gång någonting otryggt deri, att staten med hänsyn till en så vigtig förbindelse, som den i fråga varande, skall vara beroende af tre särskilda myndigheters uppfattning och goda vilja, utan att tala om det otrygga deri att det konkurrerande alternativet när som helst kan sänka sina taxor på sådant sätt, att staten går miste om den transitotrafik, hon genom ofvan berörda öfverenskommelse tillvunnit sig, derest icke de tre medintresserade banorna ånyo kunna komma öfverens sins emellan och med staten, i hvilket fall dock alltid en minskning i inkomster blir en följd. Men otryggheten drabbar äfven trafikanten, som icke för sina varors afsättning har någon stadig grund för beräkningarna, ty ehuru väl det i allmänhet antages att konkurrensen skall vara honom till nytta, så blir han dock ofta nog utsatt för de svåraste missräkningar, derest en bana, på hvars taxa han litat, nödgas afstå från en förlustbringande täflan.

Äfven i andra landsdelar än dem, hvilka hittills omförmäls, är sambandet mellan statsjernvägarnes olika delar i väsentlig mån beroende af enskilda banor, hvilka en vigtig ställning blifvit förbehållen äfven i fråga om den slags samfärdsel, som man eljest företrädesvis betryggar genom stambanor. På den långa obrutna linie, som, framgående nästan midt igenom landet, förbinder dettas sydligaste provins med de nordliga landskapen,

finner man, i stället för en fortgående statsbana, följande sammansättning: först en statsbana från Malmö till Mjölby, derefter den enskilda jernvägen Mjölby—Motala—Hallsberg, derefter återigen en statsbana Hallsberg—Örebro och slutligen derefter de fyra ofvan omförmälda, enskilda bolag tillhöriga styckena: Örebro—Frövi, Frövi—Ludvika, Ludvika—Falun och Falun—Storvik, summa sju särskilda jernvägar med sex olika egare. Detta förhållande försvårar naturligtvis under nuvarande förhållanden åstadkommande af en så enig samverkan, som erfordras för tillgodogörande af befintliga anledningar till samfärdsel.

En sådan samverkan skulle likväl, för den transiterande trafiken, vara af det största gagn, om genom densamma kunde beredas en nedsättning i de enskilda jernvägarnes trafiktaxor till, i det närmaste åtminstone, samma fraktafgifter, som skulle uppkomma, derest samtliga de med hvarandra sammanhängande stats- och enskilda jernvägarna, i afseende å taxebestämmelser för samfärdseln, betraktades såsom en enda bana, och taxan således vore fallande hela vägen, utan afseende derpå, att godset fem särskilda gånger öfverginge på en ny, enskild jernväg. Ett sådant fallande i taxan är, som bekant, ett oeftergifligt villkor för de långa transporterna och motiveras dessutom deraf, att vissa kostnader, såsom för expeditionen vid afgångs- och emottagningsstationerna, samt för lastning och lossning, äro desamma, antingen vägen är lång eller kort.

Sålunda utgöra de nuvarande förhållandena ett hinder för utvecklingen af den rörelse, som till landets båtnad kunde vara för handen. Ett exempel på hvad denna rörelse kunde betyda har man just nu för ögonen i en fråga, som framlagts till Kongl. Maj:ts pröfning, angående nedsättning af fraktafgifterna för skånska stenkol å våra statsbanor. Önskligt vore ju, att de tillgångar, som hittills dolts under den skånska jorden, måtte bringas i dagen och varda till nytta, i synnerhet då på samma gång en tillväxt i rörelsen på våra jernvägar måste uppkomma vid spridningen inom landet af de svenska stenkolen och de biprodukter, som vid de förras brytning blefve tillvaratagna, och då man härvid tillika borde kunna hoppas på ett lifligt utbyte af produkter mellan två, så långt från hvarandra skilda, men för våra modernäringar så betydelsefulla, landskap, som Skåne och Bergslagen. Men hvarken stenkol eller jern tåla höga frakter, och för att försäljningen af skånska stenkol skall kunna ske med någon, om än ringa, vinst i Bergslagen, fordras nedsättning i frakt.

Endast i det fall kunna tariffer och öfriga befodringsförhållanden ordnas på ett sätt, som leder till målet, nemligen i fall trafiken å en samling af jernvägar är hufvudsakligen beroende af en enda ordnande hand: statens.

Äfven i fråga om statsbanans samband med hamnar vid hafven före-

komma förhållanden, som förtjena att uppmärksammas. Så har till exempel Norra stambanan tvänne utfartsvägar till Östersjön öfver enskilda banor, nemligen vid Gefle, via Storvik, och vid Sundsvall, via Torpshammar. I sist nämnda fall är dock det förhållande för handen, att omlastning måste ske vid Torpshammar, enär den enskilda jernvägen, Torpshammar—Sundsvall, har smalare spårvidd än statsbanorna. Att detta sist nämnda förhållande icke kan utan stora olägenheter för staten fortfara, torde vara gifvet. Huruvida åter det enskilda bolaget kan finna fördel vid att ombygga sin jernväg till den normala spårvidden, eller huruvida staten, såväl för den olika spårviddens skull som för att vara oberoende med hänsyn till Norra stambanans förbindelse med Östersjön, skall nödgas förr eller senare inköpa den enskilda jernvägen, äro frågor, hvilka snart nog måste finna sin lösning.

Af det ofvan anförda torde emellertid framgå, att till följd af omständigheter, dem staten hittills icke ansett sig kunna eller böra förekomma, trafiken å statsbanorna i väsentlig mån gjorts beroende af enskilda jernvägar, hvilka på sambandet mellan stamliniernas olika delar, såväl som mellan stamlinierna och hafven, utöfva ett betydligt inflytande.

Då Utskottet i sin här ofvan gjorda framställning nämnt vissa särskilda banor, har det ej varit Utskottets afsigt att angifva just dessa såsom föremål för en möjligen blifvande åtgärd, enär en sådan naturligtvis i hvarje fall måste grundas på en omsorgsfull, af Kongl. Maj:t anbefald utredning, som ännu ej föreligger. Utskottet har endast velat anföras *exempel* för att ådagalägga, att äfven ur trafiksynpunkt en statens åtgärd är högelingen önskelig.

De förhållanden, på hvilka Utskottet här ofvan fäst uppmärksamheten, leda enligt Utskottets åsigt till den slutsats, att det ur ej mindre ekonomisk än trafik-synpunkt skulle vara en lika önskvärd som välbetänkt åtgärd af staten att genom ett ingripande såväl lätta den börda, som till följd af det starka jernvägsbyggandet för närvarande tynger på landet, som ock i sammanhang dermed bereda sig sjelf ett saknadt inflytande öfver de enskilda jernvägarnes förvaltning. Utskottet har redan, likasom motionärerne Herrar Hedin och Hammarhjelm, här ofvan antydt, att ett sådant tillvägagående i flera främmande länder ansetts nödvändigt, och får till närmare upplysning i sådant afseende hänvisa till de åtgärder, som i bilagorna till detta utlåtande finnas närmare angifna.

Om Utskottet icke dess mindre ej ansett sig kunna förorda ett obetingadt bifall till vare sig Herr Hedins eller Herr Hammarhjelm's motion, har

detta varit en följd deraf att det i dessa motioner ifrågasatta inköp i större utsträckning af enskilda jernvägar synts Utskottet vara en allt för vidtutseende fråga för att Riksdagen deri borde, annorledes än möjligen uppå Kongl. Maj:ts efter vederbörlig noggrann utredning gjorda förslag, uttala någon bestämd mening; hvartill kommer att syftet i dessa motioner torde kunna ernås i ekonomiskt hänseende lika väl och ur synpunkten af statsbanornas trafik i en ej oväsentlig grad genom en mera begränsad, af motionärernes förslag föranledd åtgärd, nemligen *öfvertagande för statens räkning af obligationer*, utfärdade för enskilda jernvägsanläggningar.

Att ett dylikt öfvertagande lika väl som ett inköp af sjelfva banan tjenar att frigöra bundet kapital, erfordrar ej vidare bevisning, likasom ock i sammanhang härmed torde böra uppmärksammas, att en bestämd summa, beviljad till öfvertagande af obligationer, kan finna en långt vidsträcktare användning, komma långt flera jernvägsbolag till godo och i följd deraf vidga omfånget för det med åtgärden afsedda gagn än om samma summa användes uteslutande till inköp af hela banor, hvilka i sådant fall måste blifva ytterst få.

Å andra sidan kunna äfven de viktiga trafikändamålen, om än ej i så hög grad som genom ett inköp af lämpliga jernbanor skulle blifva fallet, likväl i en ej ringa mån tillgodoses äfven genom ett öfvertagande af obligationer. I vår nuvarande lagstiftning finnes visserligen ej åt innehafvare af jernvägsobligationer inrymd någon rätt att ingripa i det bolags förvaltning, hvars intressenter de i sjelfva verket äro: de stå gent emot bolaget i samma ställning som en vanlig fordringsegare till en vanlig gäldenär. Men den fördel och säkerhet, som det onekligen måste för jernvägsbolagen medföra att få sina obligationer till betydligare belopp placerade i statens hand, torde göra det möjligt att, vare sig genom ett öfverenskommet nytt stadgande i vederbörande jernvägsbolags reglemente eller genom särskilda bestämmelser, såsom villkor för öfvertagande af obligationer till betydligare belopp åt *staten* förvärfva en rätt till inflytande öfver bolagets förvaltning, som de nuvarande obligationsinnehafvarne ej ega. En sådan rättighet kan afse tillsättandet af ledamot i bolagets styrelse och revisor af dess förvaltning, bestämmande af taxan, vare sig för trafiken i dess helhet eller, särskildt beträffande den transiterande rörelsen, för vissa slag af gods, hvilka staten finner det vara för sig och det allmänna gagneligt att leda på vissa naturliga vägar eller bereda lindrigare fraktafgifter, med flera dylika föremål för statens intresse.

I det förslag, Utskottet har att, med anledning af de förevarande motionerna, afgifva, har Utskottet alltså ansett öfvertagande af obligationer lämpligen böra i första rummet och såsom regel föreslås samt inköp af banor endast undantagsvis, för den händelse i enstaka fall sådant skulle pröfvas för staten fördelaktigare, böra medgifvas.

Beträffande det pris, som vid ett ifrågakommande öfvertagande af obligationer eller inköp af banor kunde från statens sida bestämmas, har Utskottet visserligen funnit afseende böra fästas derå att, då trafiken å de enskilda, till större delen nyligen fullbordade jernvägarne enligt sakens natur ännu ej kan vara upparbetad samt såväl hos oss som i andra länder erfarenheten utvisat en ständig, endast undantagsvis till följd af ogynsamma tillfälliga förhållanden afbruten stegring af trafikinkomsterna, det nu varande försäljningsvärdet ej rättvist kan läggas till grund för bestämmandet af en jernvägsobligations eller en jernbanas verkliga värde i statens hand. Men å andra sidan måste naturligtvis noga iakttagas, att just detta *verkliga värde* för staten, uttrönt genom en sorgfällig beräkning, är den enda grund, hvarpå öfvertagande af obligationer eller inköp af banor bör komma till stånd, så att i intet fall betalning må komma att erläggas för något belopp, som i sjelfva verket till följd af enskildes öfverdrifna förhoppningar om en banas trafikförmåga redan är förloradt eller blifvit onyttigt användt, utan bör kursen eller priset bringas till öfverensstämmelse med det verkliga värdet, bestämdt med hänsyn till banornas påräkneliga trafikinkomst, eller till den ökning af statsbanornas trafikinkomst som kan af ett ifrågakommande öfvertagande, till följd af dervid fästade särskilda vilkor af ofvan angifna beskaffenhet, eller inköp blifva en följd; så att staten må, om ock i hvarje fall ej genast, dock i det hela, blifva för sin utgift genom en motsvarande påräknelig inkomst betäckt.

Då endast Kongl. Maj:t kan ega den öfverblick öfver vårt jernvägs-väsande samt det tillfälle att pröfva hvarje trafikleds vikt i vårt jernvägsnät, som betinga en lycklig lösning af förevarande fråga, är häraf en gifven följd, att åt Kongl. Maj:t bör anförtras disponerandet af det belopp, Riksdagen må komma att för ändamålet bevilja, äfvensom bestämmandet af tiden för utbetalningen och närmare vilkor i öfrigt. Af hvad här ofvan anförts, torde vidare framgå, att endast sådana fullbordade enskilda jernvägar, som antingen sammanbinda statsbanor sins emellan, eller i öfrigt äro med statsbanor förenade, kunna blifva föremål för statens åtgärd i ifrågavarande hänseende; och får Utskottet i sammanhang härmed erinra, att genom förevarande förslag således ej ifrågasättes rubbning i Riksdagens beslut om anvisande af vissa bestämda belopp till understödjande af *nya* enskilda jernvägsanläggningar.

Det har mot åtgärder i ifrågavarande syfte blifvit erinradt, att derigenom ett fortsatt enskildt jernvägsbyggande skulle allt för mycket befrämjas. Utskottet håller visserligen före, att, då dess förslag afser endast fullbordade, icke nya anläggningar samt de rådande förhållandena lära i och för sig innefatta ett kraftigt verkande korrektiv mot befarade öfverdrifter i fråga om enskilda jernvägsbyggnader, någon anledning för en sådan farhåga ej i verkligheten förefinnes. Det kan emellertid ej vara annat än önskvärdt, att

vid möjligen ytterligare ifrågakommande dylika företag säkerhet genast från början vinnes om en fast ekonomisk grundval för deras genomförande. Det torde visserligen ej vara med vårt lands lagstiftningsgrundsatser förenligt, att några allt för stora hinder i detta hänseende från det allmännas sida läggas för den enskilda företagsamheten. Med skäl lär dock kunna fordras att vid begäran om koncession för ett jernvägsföretags utförande tillika styrkes, att vederbörande förfoga örver tillräckliga medel till arbetets genomförande, genom hvilket vilkor missbruk med koncessioners sökande och erhållande skulle i väsentlig mån förebyggas och faran för ett obetänksamt påbörjande af jernvägsanläggningar aflägsnas. Utskottet har därför här nedan i mom. c) tillstyrkt en underdånig skrifvelse i nu angifna syftemål.

Såsom bekant består den svenska statsskulden uteslutande af lån till jernvägsanläggningar, och har denna omständighet verksamt bidragit till statens goda kredit. Den upplåning, som af ett bifall till Utskottets här nedan gjorda förslag blefve en följd, är af enahanda natur, enär för det upplånade beloppet staten komme att erhålla en ökad tillgång i valuta af samma beskaffenhet, som utgör grunden för svenska statens öfriga skuld. Någon rubbning af de grundsatser, som hittills alltjemt vid statens upplåning varit de bestämmande, är således icke genom Utskottets förslag ens ifrågasatt.

Utskottet är också öfvertygadt derom att en åtgärd sådan som den af Utskottet föreslagna, som afser att bereda ett med stora och hedrande uppoffringar åstadkommet kommunikationsväsende möjlighet att, utan störande rubbningar, normalt utveckla sig till landets gagn, ingalunda kan komma att sakna det erkännande att den vittnar om ett klokt tillvaratagande af frukten utaf nedlagdt, tråget arbete. Ett lands kredit måste naturligtvis vara i väsentlig mån beroende af den omsorg, detsamma egnar sin framtid, och i detta afseende lär det vara svårt att förneka, att jernvägarne, äfven de enskilda, utgöra en af de viktigaste faktorerna. En sund, legitim statsaffär kan ej annat än gagna statens kredit, som deremot svårigen skulle undgå att lida af de följder, som kunde inträda, om staten visade sig sakna kraft eller förmåga att åt det allmänna bevara resultaten af gjorda uppoffringar, utan låte vid förhållanden, som för det allmänna vore mindre gynsamma, bero.

Ej heller bör förbises, att, om ock genom en upplåning i utlandet *statens* utländska skuld komme att ökas, deraf ingalunda följer, att *landets* utländska skuld ökas i samma mån. Såsom känt är, har den nuvarande bristen, ingalunda på tillgångar, men på rörligt kapital föranledt ett ej ringa anlitande af den enskilda krediten i utlandet, men det ligger i sakens natur, att en sådan enskild skuldsättning för landet medför större bördor än dem, som med statens upplåning för fyllande af dess ändamål äro förenade, samt att, ju mindre de enskilda behoven tvingas att anlita utlandet, desto bättre måste detta vara för landets kredit, ty staten kan bäst göra gällande det

förtroende, hvarpå vårt land har grundade anspråk och som detsamma åt-njuter.

Utskottet hemställer alltså,

2:o

a) att Herr Hammarhjelm's motion må på det sätt bifallas att Riksdagen ställer till Kongl. Maj:ts förfogande ett belopp af tretio millioner kronor, att enligt Kongl. Maj:ts föreskrift samt på de tider och under de vilkor, Kongl. Maj:t, efter hörande i hvarje särskildt fall af Riksdagens fullmäktige i Riksgäldskontoret, må finna skäligt bestämma, från Riksgäldskontoret utbetalas, för att användas till öfvertagande af obligationer, utfärdade för anläggning af sådana fullbordade enskilda jernvägar, som antingen sammanbinda statsbanor sins emellan eller i öfrigt äro med statsbanor förenade; börande vid sådant öfvertagande priset bestämmas med fästadt afseende å banornas påräkneliga trafikinkomst eller å den ökning af statsbanornas trafikinkomst, som kan af ett ifrågakommande öfvertagande, till följd af der-vid fästade särskilda vilkor, blifva en följd; så att staten må för sin utgift i berörda hänseende blifva genom en motsvarande, påräknelig inkomst betäckt;

b) att berörda anslagsbelopp jemväl må, om Kongl. Maj:t för särskildt fall finner sådant lämpligare och för staten fördelaktigare, få användas till inköp för statens räkning af enskilda banor eller bandelar af ofvan omnämnda beskaflenhet; börande äfven i sådant fall priset bestämmas efter de här ofvan i mom. a) angifna grunder; och

c) att Riksdagen må i underdånig skrifvelse anhålla, att, vid blifvande ansökningar om erhållande af koncession för jernvägsanläggningars utförande, Kongl. Maj:t täcktes meddela dylik koncession endast åt sådan sökande, som, förutom uppfyllande af det för rätt till expropriation stadgade vilkor, att anläggningen skall afse ett allmänt behof, tillika hos Kongl. Maj:t styrkt, att sökanden förfogar öfver ett kapital, som är fullt tillräckligt till jernvägsanläggningens utförande enligt behörigen granskadt och godkänt kostnadsförslag.“

dels ock af Herrar Grefve *G. Sparre*, *J. Widén*, Grefve *S. Lagerberg* och Grefve *L. af Ugglas*, hvilka instämt i näst förestående reservation, för så vidt den afser de i reservationen under mom. a) och c) framställda yrkanden; samt

för det tredje, vid punkten 3:o: dels af Herrar *Carl Ekman*, Grefve *C. Beck-Friis*, Friherre *F. von Essen*, *L. M. Nordenfelt*, Grefve *G. Sparre*, *C. F. af Geijerstam* och Grefve *H. Spens*, hvilka ansett Utskottet ej böra föreslå Riksdagen att besluta den af Herr *Hedin* ifrågasatta utredning i vidsträcktare mån än som följde af den i deras reservation vid punkten 2:o gjorda hemställan och fördenskull ansett Herr *Hedins* motion ej böra till någon vidare Riksdagens åtgärd föranleda; och

dels af Herrar *J. Widén*, Grefve *S. Lagerberg* och *L. af Ugglas*.

Herr *R. von Kræmer* har låtit anteckna, det han varit hindrad att deltaga i behandlingen af de i detta utlåtande omförmälda ärenden.

(Höra till de vid punkten 2:o anförda reservationer.)

**Historik om inköp af privatbanor för statens räkning af
Friherre von Weber.**

Jernvägarnes utveckling har, såsom bekant, icke försiggått efter säkra, på förhand gifna statsekonomiska principer, utan gestaltat sig på mångfaldigt sätt efter de olika förhållandena och vexlingarna uti de särskilda staternas lif, men, hvilken karakter en stats jernbanesystem efter hand än antagit, och vare sig det består uteslutande eller i öfvervägande grad af stats- eller privatbanor, har det allt mer framträdande behovet af enhet och stadga i jernvägarnes förvaltning gjort det till en nödvändighet att sammanföra förut fristående banor i större förvaltningsgrupper och att ställa samtliga jernvägar inom ett land under en mer eller mindre stark kontroll af en enda myndighet, samt stärkt den af många sedan länge hysta åsigten om nyttan af att ett lands jernvägs-väsende vore uteslutande en statens angelägenhet.

Till en sådan närmare sammanslutning syfta ock nästan alla de förändringar i de särskilda jernvägarnes ställning till hvarandra eller till staten, som egt rum i de flesta land så inom som utom Europa, och nästan öfverallt ser man huru enskilda banor förenat sig, flera till ett bolag, större bolag öfvertagit förvaltningen af mindre bolags banor, fristående jernvägsförvaltningar bildat så kallade jernvägsföreningar »Eisenbahn-Verband», eller huru staten inköpt enskilda jernvägar eller ock endast öfvertagit deras förvaltning, samt huru jernvägslagstiftningen sträfvat att utvidga statens myndighet och rätt att bestämma, äfven i detaljer, öfver de enskilda jernvägarne.

I England, der rent privatbanesystem råder, började redan tidigt, sedan uppkomsten af en mängd konkurrerande banor åstadkommit betydliga sänkningar i jernvägarnes afkastning, bolagen att förena sig med hvarandra eller att inköpa täflande linier, så att numera tre fjerdedelar af landets vidsträckta jernvägsnät tillhöra tjugu stora bolag, af hvilka tre år 1875 egde hvardera mer än 200 svenska mil och 5 mer än 100 mil jernvägar. Man har småningom försökt att förskaffa staten kontrollerande

makt öfver bolagens finansväsende samt i mindre mån öfver sjelfva förvaltningen och tarifferna m. m., och på senare tider har man lifligt börjat diskutera frågan om att staten borde öfvertaga, liksom förut telegrafien, samtliga jernvägar, hvarmed början skulle göras i Irland, der staten redan understödt jernvägsanläggningar genom lån.

I Frankrike anlades de första jernvägarne af enskilda, men då privatindustrien visade sig sakna krafter till utförande af sådana arbeten i större omfattning, ingrep staten år 1842 genom att, sedan plan blifvit uppgjord till ett större jernvägsnät, åtaga sig att utföra den så kallade underbyggnaden, eller banvall med broar, byggnader m. m. och öfverlemnna denna till begagnande under 40 år åt bolag, som skulle bekosta öfverbyggnaden och anskaffa materiel samt sköta trafiken till dess att banan efter de fyratio årens förlopp åter hemfölle åt staten. Härigenom befordrades i viss mån jernvägsbyggandet, så att landet år 1848 egde något öfver 200 mil banor, men efter revolutionen samma år afstannade verksamheten och fick först nytt lif efter 1852, då den enskilda företagsamheten uppmuntrades genom att de med statens biträde åstadkomna linierna upplåtos åt enskilda bolag på 99 år och att regeringen lemnade understöd för att befordra mindre bolags sammansmältning med de äldre större bolagen.

Genom penningkriserna 1856 och 1857 inträdde ånyo en allvarsam stockning och staten trädde ånyo emellan genom det 1859 stadgade räntegarantisystemet, enligt hvilket de sex äldre stora jernvägsbolagen, mot det de åtogo sig att anlägga ett så kalladt andra nät af bibanor, tillförsäkrades en behållning af 4,65 procent å det derpå nedlagda kapitalet, hvilken garanti sedermera 1863 utsträcktes till ett tredje nät. Sistnämnda år hade staten sålunda iklädt sig ansvaret för nämnda afkastning af mer än fyra tusen millioner francs. Det är sannolikt, att det varit för staten förmånligare, om hon sjelf byggt och för egen räkning trafikerat alla banorna, emedan de egentligen renderande linierna nu tillhöra enskilda. Emellertid är franska staten genom hemfallsskyldigheten försäkrad om att vid medlet af nästa århundrade, utan ersättning, till sitt fulla förfogande erhålla ett högst dyrbart jernvägsnät och blir då äfven i tillfälle att kunna obehindradt ordna tarifförhållandena efter rent statsekonomiska grunder.

I Belgien antogs som grundsats, att jernvägarne borde byggas af staten, och uppgjordes plan för de viktigaste linierna inom landet samt förbindelserna med utlandet. Intill medlet af 1840-talet anlade staten alla banor, men då började koncessioner lemnas åt privatbolag, hvilka utfört en stor del af landets jernvägsnät, till dess att staten, synnerligen

efter 1870, ånyo öfvertagit jernvägsbyggandet. Äfven hafva sedan nämnda tid ett större antal privatbanor dels öfvergått i statens ego, dels af densamma öfvertagits till trafikerande. År 1876 utgjorde Belgiens statsbanor vid pass 200 och privatbanor 140 svenska mil.

I Holland börjades med att anlägga privatbanor, men 1860 lades grunden till ett vidsträckt stambanenät, som 1875 uppgick till 94 svenska mil. Statsbanorna trafikeras der af ett bolag.

I Italien funnos, vid konungarikets bildande, endast mindre privatbanor i Toscana och statsbanor i Sardinien samt några korta sträckor i Neapel. Jernvägsbyggandet tog sedermera ganska stark fart, i det att staten iklädde sig räntegarantier, men samtidigt måste till följd af finansernas dåliga ställning nästan alla statsbanor bortarrenderas, mot det att förpaktarne till staten i förskott erlade ganska betydliga summor. På sista tiden har väl staten ånyo börjat att förvärfva sig privatbanor samt att återtaga de bortarrenderade och några äfven försålda statsbanor, men den ånyo försvårade finansiella ställningen har för andra gången gifvit upphof till ett förslag att mot förskottsbetalningar öfverlemna statsbanorna på längre tid åt privatbolag, hvilket lär inom kort blifva föremål för parlamentets pröfning.

I Österrike förbehöll sig staten redan från början rätten att anlägga och trafikera jernvägar, men begagnade sig icke af denna rätt, utan upplät byggandet af de viktiga linierna Ferdinands-Nordbahn och norra delen af Sydbanan åt enskilda bolag. 1841 började dock staten att på egen bekostnad anlägga jernvägar och att inköpa under byggnad varande enskilda banor, och i början af 1850-talet voro alla hufvudbanor med undantag af den viktiga Ferdinandsbanan i dess ego. Men den allmänna finansnöden hade emellertid så stigit, att det i dessa banor nedlagda kapital måste anlitas för upphjelpandet af statens affärer, och i medlet af detta decennium afträdde samtliga statsbanor till stora, för deras öfvertagande grundade bolag att trafikeras under 90 år, dock icke mot ett årligt arrende utan mot erläggande med korta mellantider af större summor, och huru stora uppoffringar staten härvid måste underkasta sig framgår deraf, att det belopp, som sålunda inflöt i statskassan, icke uppgick till mer än 50 procent af hvad banorna kostat. Bolagen förpligtade sig emellertid att bygga åtskilliga bibanor, för hvilka staten garanterade 5 procent ränta och $\frac{1}{5}$ procent amortering, och denna garanti har i sin ordning medfört väsentliga svårigheter i finansiellt hänseende, då staten till och med fått ersätta ansenliga belopp, hvarmed utgifterna för drift och underhåll öfverstigit intågterna. Till följd häraf och äfven med afseende på att flere i senare tid företagna ej garanterade privat-

banor hotats med bankrutt, är man allvarsamt betänkt på att låta staten öfvertaga dessa banor och ånyo bygga statsbanor, och detta just på den grund, att sådant förfarande blefve för det allmänna vida förmanligare än det hittills tillämpade garantisystemet.

I Tyskland hade från början nästan alla de medelstora staterna adopterat statsbanesystemet och de hafva äfven med högst få undantag fasthållit dervid samt genom inköp af enskilda banor till och med gifvit detsamma större utsträckning än förut. Preussen, som genom lag år 1838 lade grunden till utförandet af ett privatbanesystem, har först senare, väl icke systematiskt men dock steg för steg, närmat sig statsbanesystemet, hvar till icke minst bidragit att staten efter hand öfvertagit förvaltningen af stora och viktiga privatbanor. I Tyskland är sålunda för närvarande statsbanesystemet det öfvervägande och har blifvit sådant genom att enskilda banor införlifvats med dem, staterna från början egt, samt genom anläggningar af nya banor för statens räkning. Härigenom är ett stort steg taget till förverkligande af den enhet, som, i den mån jernvägarne utgrena sig, allt tydligare inses vara ett livsvilkor för att rörelsen skall kunna naturligt utveckla sig, samt nyttan af jernvägarne spridas till alla delar och alla medlemmar af samhället, och hvilken man i Tyskland äfven på lagstiftningsväg sökt befrämja genom att underordna samtliga tyska jernvägar under ett, till en början med i viss grad utvidgad kontrolleringsmyndighet utrustadt högre embetsverk, das Reichseisenbahnamt, samt det för preussiska landtdagen framlagda förslaget att till tyska riket öfverlåta preussiska statens egendomsrätt till och myndighet öfver jernbanor.

Bland de förändringar i jernvägarnes ställning inbördes och till staten, hvilka jernvägshistorien har att uppvisa, torde under för handen varande förhållanden enskilda banors öfvergång i statens ego erbjuda största intresset, och det torde derför icke vara olämpligt att här anföra några exempel på huru vid sådana transaktioner förfarits.

Utan tvifvel ligger det i öppen dag att dylika öfverlåtelse snarast kunna komma i fråga, då enskild banas finansiella läge och utsigter äro sådana, att banans egare finna sin fördel eller sin räddning uti att afstå sin egendom åt staten, hvilken, då det icke är honom värdigt söka hemta någon särskild vinst af den erbjudna banans förlägenhet, kan lemna det största möjliga vederlag derför.

Flera fall af detta slag hafva ock förekommit, och ett bland de tidigare var sachsisk-bayerska banan Hof—Leipzigs öfverlåtande åt sachsiska staten. Det för banans byggande bildade bolaget hade hopbragt det beräknade kapitalet, 4,5 millioner Thaler, genom aktieteckning, hvaraf

sachsiska regeringen öfvertog $\frac{1}{3}$ och den sachsen-altenburgiska $\frac{1}{3}$. Efter några år befans detta kapital för litet och skulle därför ett lån upptagas å lika stort belopp, i hvilket lån de båda regeringarne, liksom i aktieteckningen, deltog med hvar sin tredjedel. Förtroendet till företaget hade emellertid så sjunkit, att lån ej kunde erhållas till den bjudna räntan 4 procent, och högre räntesats ville regeringarne ej medgifva af omtanke för sina egna stats- och provins-obligationer, hvilka till största delen lupo med $3\frac{1}{2}$ —4 procent ränta. Banan hade således halffärdig kommit i det läge, att den nästan på hvad vilkor som helst måste kasta sig i styrelsens armar. I betraktande af den ogynsamma inverkan en låg uppskattning af det på banan nedlagda arbetet skulle utöfva på hela landets jernvägskredit, medgaf sachsiska regeringen, då hon öfvertog banan, att privataktierna finge utbytas mot statsobligationer, som under de första åren lupo med 4 och derefter med 3 procent samt slutligen skulle efter en för de förra aktietecknarne ej ogynsam amorteringsplan inlösas till pari. Vid dåvarande räntefot å sachsiska statspapper betaltes sålunda aktierna nära till sitt fulla värde. Detta på så liberala grunder och med klokt förutseende verkställda köp visade sig sedermera vara en för staten högst fördelaktig affär, ty banan har sedermera blifvit en af de lifligaste trafikleder i Tyskland och under de senaste 15 åren renderat 8—10 procent.

Några år efter nu omtalade köp hembjöds åt sachsiska staten Chemnitz—Riesa-banan. Till företaget hade tecknats 4 millioner Thaler, hvaraf staten öfvertagit en tredjedel, men detta belopp befans otillräckligt att fullborda den genom mycket svår terräng gående och för dubbel spår afsedda banan, hvarföre bolaget 1847 beslöt upptaga ett lån å 2 millioner Thaler mot obligationer med dels 4 dels 5 procent ränta. Oaktadt försök att göra lånet begärligt genom att utfästa räntans betalande månadsvis, hvarigenom man trodde räntekupongerna kunna erhålla kurs såsom småmynt, slog låneoperationen fel. Allmänhetens förtroende hade så vändt sig från företaget, att detta förklarades sakna alla utsigter, och bolagets förlägenhet stegrades ända derhän, att dess lokomotiv och förråd togos i pant. Hembjudandet gjordes 1848, men mottogs med sådan obenägenhet af den då samlade, ur den revolutionära rörelsen framgångna och mot egendom och kapital i allmänhet icke synnerligen gynnsamt stämnda landtdagen, att sakens afgörande måste uppskjutas till dess mera regelbundna politiska förhållanden åter inträdt. När förslaget sedermera togs under pröfning, ansåg sig regeringen, i betraktande af ställningen i allmänhet och de osäkra utsigterna för denna bana, icke kunna bjuda annat än en mycket låg summa, om betalningen skulle ske genast,

och lemnade därför aktiegarne och fordringsegare fritt val mellan en genast utfallande summa, motsvarande 30 procent af aktiernas värde, eller ock utbekommande af 20 procent af aktievärdet, hvilka skulle få lyftas utan dröjsmål, samt en expektansförbindelse, lydande å 25 gånger det belopp, hvartill utdelningen komme att i medeltal uppgå under banans tio första trafikår, å hvilken förbindelse aktiegarne egde att framdeles lyfta minst 5 procent af aktiebeloppet, så att de i sämsta fall, det vill säga om banan skulle visa sig i finansiellt hänseende alldeles värdelös, skulle utfå 25 procent, men i annat fall erhålla ersättning som fullt motsvarade värdet af den industriella inrättning, i hvars åstadkommande de tagit del. I fullt förtroende till regeringen antogo största delen af aktiegarne det senare alternativet. Under de första fyra trafikåren uppstod visserligen ett ej obetydligt deficit i trafikkostnaderna, men förhållandena förbättrades sedan så raskt, att vid utgången af de tio år, å hvilka expektansförbindelserna lödo, medelafkastningen uppgått till 4,04 procent. Aktiegarne utfingo nu för hvar aktie å 100 Thaler, ett belopp som med inräknande af ränta under tio år uppgick till nära 113 $\frac{1}{2}$ Thaler, eller icke obetydligt mer än nominella beloppet af de aktier, som tio år förut ansågos såsom alldeles värdelösa.

På en gång betydelsefullt och lärorikt är förloppet vid afträdandet till staten af en till omfånget ringa men i statsekonomiskt hänseende viktig kommunikationsled, nemligen det lilla bannät af tillsammans 3,6 mils längd, sidobanorna inberäknade, som genomlöper Dresdens stenkolsrevier. Anläggningen af dessa linier inom ett af Europas industririkaste distrikt hade varit utomordentligt dyrbar och medtagit ett kapital af 2 $\frac{3}{4}$ millioner Thaler, hvilket gjorde att, oaktadt trafiken inom fyra år steg till nära 400,000 personer och 6 $\frac{1}{2}$ millioner centner gods samt förvaltningen ordnats på det enklaste sätt, någon utdelning icke blef möjlig. Då förtroendet till banan härigenom sjönk, hembjöd bolaget sin egendom till staten mot en ersättning af 30 procent af anläggningskapitalet, hvilka genast skulle erläggas, samt en expektansförbindelse å 25 gånger medelbeloppet af den dividend, som uppkomme under 10 år efter öppnandet af den fortsättning af banan, staten skulle bygga till städerna Freiberg och Chemnitz, eller ock 100 procent af aktiekapitalet i 3 procents statspapper. Staten afböjde detta förslag, men erbjöd å sin sida 50 procent i 4 procents statspapper jemte expektansförbindelse å förenämnda dividend. Förhandlingarne afbrötos och bolaget fortsatte tills vidare sin nästan lönlösa verksamhet. Emellertid inträffade snart ett sådant förhållande som i England ofta gifvit anledning till att små, mellan större jernvägsnät liggande banor inköpts till öfverdrifna pris. Statsba-

nans fortsättning till Freiberg—Chemnitz blef färdig och den lilla privatbanan befann sig inskjuten midt i knutpunkten för de sachsiska östra statsbanorna och verkade att besvära, hindra och fördyra dessa banors trafik. Samtidigt vann privatbanans rörelse en ofantlig tillväxt, och det var icke länge något tvifvel derom att staten snart måste förvärfva sig eganderätten till henne för hvad pris som helst. Aktierna stego hastigt, och 1867 såg staten sig nödsakad att inköpa banan till mycket mer än aktiernas paribelopp, enligt uppgift med 160 för 100. Men det oaktadt har staten härvid icke lidit någon förlust, ty år 1873 fraktades på denna bana 7 millioner centner gods och 1 $\frac{1}{2}$ millioner resande.

En af de enklaste former för inköp af en bana tillämpades då sachsiska staten öfvertog den sachsisk—schlesiska banan. Denna, i hvilken staten förut egde aktier till ett värde af 2 millioner Thaler, befann sig visserligen icke i någon nödstäld belägenhet, men lemnade icke för aktieegarne tillfredsställande utdelning och hembjöds derföre staten till inlösen. Köpet afslutades 1850 och de privata aktierna erhöilo härvid sin likvid på det sätt, att deras aktier, som före underhandlingarnes början stått vid 72 $\frac{1}{2}$ procent och i den mån dessa syntes närma sig ett gynsam slut, stigit till 96 procent, blott och bart genom afstämpling förvandlades till 4 procents statspapper, hvilka för tillfället stodo något öfver pari. Förvärfvandets af denna bana, hvilken af politiska och ekonomiska skäl hade ett högt värde för staten, försiggick sålunda, utan konstant utgift af ett enda öre, och endast med begagnande af den högre kredit statens förbindelser åtnjöto.

Såsom ett exempel huru en enskild bana först stälts under statens förvaltning och sedan öfvergått i dennes ego, må den Niederschlesisch—Märkische banan i Preussen anföras.

Staten hade gifvit denna jernvägs bolag åtskilliga mer än vanligt omständliga forskrifter för banans byggnad och trafikerande, men garanterat en viss ränteafkastning på det använda kapitalet, likväl under förbehåll att sjelf få öfvertaga banans förvaltning, om statsgarantien toges i anspråk under tre på hvarandra följande år, eller för något år till belopp, som svarade mot 1 procent af kapitalet. För år 1848 nödgades bolaget taga den tillförsäkrade garantien i anspråk till dess hela omfång eller 3 $\frac{1}{2}$ procent på hela anläggningskapitalet, hvilket var fastställt till 10 millioner Thaler.

Bolaget förklarade detta dåliga resultat af trafiken dermed, att anläggningskostnaden oproportionerligt ökats till följd af de bestämmelser, regeringen utfärdad i afseende på banans läge, största stigningar, broar, stationsanordningar med mera, och att största delen af bristen uppkom-

mit derigenom, att bolaget ålagts att anordna nattnälltåg mellan Berlin och Breslau, hvilka ensamman medtagit en utgift af 280 tusen Thaler. Bolagsstämman vägrade ock att efterkomma regeringens uppfordran till bolaget att öfverleimna banan till hennes förvaltning. Det oaktadt tog regeringen den 1 Januari 1850 banans förvaltning om hand, hänvisade bolaget att göra sina invändningar gällande vid domstol och hotade hvarje medlem af banans direktion, som försökte att fortfarande utöfva sin funktion, med höga böter, men förklarade sig på samma gång beredd att med bolaget och dess förvaltningsråd träda i underhandling för vanlig uppgörelse i afseende på bolagets ställning till staten. Det kunde icke förnekas, att staten hade full juridisk rätt för sitt åtgörande, och underhandlingarne ledde slutligen derhän att staten, ehuru banan vid dess afträdande icke gifvit något nämnvärdt öfverskott öfver utgifterna, beslöt sig för att inlösa densamma mot en fast ränta af 4 procent å aktiebeloppet, hvilket motsvarade aktiernas betalning till parikurs. Genom denna, såsom man menade, för staten mindre fördelaktiga och på sin tid rätt mycket klandrade transaktion gjorde likväl den preussiska regeringen en lysande affär, ty samma bana, som då visade så få tecken till lif, är numera den mest inkomstbringande preussiska statsbana.

På den senaste tiden har Preussen inköpt två banor, den Pommerska Centralbanan och Berliner—Nordbanan af deras konkursmassor och med afseende på de högst ringa utsigterna för dessa banors blifvande rentabilitet åtminstone inom den närmare framtiden betalt dem med $\frac{1}{3}$ till $\frac{1}{4}$ af byggnadskapitalet. En annan i förlägenhet råkad jernvägsanläggning, Halle—Sorau—Gaben, har staten bisprungit med sin garanti för upptagande af ett prioritetslån, med det förbehåll att staten skulle efter 15 år ega rätt att inlösa banan till pris, som då skulle beräknas efter medelafkastningen under de sista fem åren.

Bland yttringarna inom tyska länder af den allt mer och mer framträdande principen att jernvägarne böra tillhöra staten torde ock förtjena nämnas det år 1875 verkställda inköpet af det betydliga jernvägsnät, som anlagts af det Bayerska Ostbanebolaget. Detta bolag, som bildades år 1856 vid en tidpunkt, då meningarne voro delade om lämpligheten af att fasthålla vid det i Bayern från början tillämpade statsbanesystemet, utsträckte under årens lopp sina jernvägsanläggningar, så att de bolaget tillhöriga banornas längd, hvilken år 1869 utgjorde endast omkring 6 svenska mil, år 1875 vuxit till 72 svenska mil, oberäknadt något öfver 19 svenska mil under byggnad varande linier. Som nu dessa banor icke blott hade en betydande utsträckning utan äfven utgjorde de hufvudsakliga pulsådrorna för rörelsen inom östra Bayern och förbindelsen mellan

hufvudstaden öfver Regensburg med Nürnberg samt Sachsen och Österrike samt, då staten på senare tider åter upptagit jernvägsbyggandet, framstodo såsom konkurrenser till statsbanelinorna och blefvo för dessa allt mera besvärande, ju flera grenbanor af staten anlades, väcktes år 1874 i Bayerns deputerade kammare förslag om och uttrycktes i skrifvelse till regeringen den önskan, att underhandlingar måtte öppnas med bolaget om ifrågavarande banors öfverlåtelse till staten. Förvaltningsrådet för bolaget, hvars ekonomiska ställning var ganska god, afböjde till en början förslaget att hembjuda sina banor åt staten, men erbjöd sig att taga under pröfning de anbud, som från statens sida kunde göras, och för att vinna en säker grund för hvad som borde erbjudas bolaget, tillsattes då af regeringen en kommission, som skulle undersöka banornas beskaffenhet och uppskatta deras värde.

Sedan kommissionen fullgjort sitt uppdrag och uttalat, att banorna med jämförelsevis obetydliga undantag vore i fullgodt skick och att förbättringar icke erfordrades i annat än utbyte af räler å vissa sträckor samt förstärkning af lokomotivens antal, upprättades ett förslag till fördrag om banornas inköp af staten, hvilket i Mars 1875 underställdes bolagets generalförsamling och af denna nästan enhälligt antogs.

Enligt detta förslag skulle staten från och med år 1875 träda i besittning af all bolagets egendom med alla de rättigheter och skyldigheter, hvarunder bolaget densamma egde, och sålunda öfvertaga så väl banorna med deras inventarier och förråd som bolagets kapitaltillgångar, deri inbegripet de vid dessa banor bildade pensions- och understödsfonder samt reserv- och försäkringsfonder, äfvensom bolagets fordringar och skulder, hvaribland särskildt de af bolaget med statsmyndigheternas medgifvande utfärdade prioritetsskuldebref, hvilka borde förräntas och amorteras efter förut stadgad plan. Staten skulle jemväl taga i sin tjänst banornas samtliga tjänstemän och betjente med samma villkor, hvarunder de redan voro anställda, samt bibehålla de pensionerade vid dem tillförsäkrade pensionsförmåner.

Som betalning förband sig staten att inlösa bolagets till ett nominelt värde af 200 gulden (omkring 345 riksmark) utfärdade aktier efter 420 riksmark för aktie af den äldre emissionen och 410 mark för aktie af senare emission, på det sätt att densamma lemnade för en aktie af det förra slaget 400 mark i 4 procent statsjernvägsobligationer och 20 mark kontant, samt för en aktie af det senare slaget 400 mark i obligationer och 10 mark kontant.

Antalet af de äldre aktierna utgjorde 300,000 och af de yngre 100,000, och uppgick således det belopp, som skulle erläggas till inalles 167 millioner mark.

Detta förslag framlades för Landtdagen, inom hvilken under öfverläggningen statsministern, under erinran att han förut varit af den tanken att anläggningar och trafikerande af jernvägar borde vara enskildas angelägenhet, framhöll vigten af att, sedan en fullständig förändring i det ekonomiska lifvet inträdt, staten blefve egare till jernbanorna, samt att konkurrensen mellan enskilda och statsbanor skulle leda till bådas skada äfvensom att staten, hvilken icke såsom privata behöfde eller borde sörja allenast för det egna intresset, vore bättre i stånd att tillgodose det allmänna bästa jemväl genom att bygga mindre men för de orter de genomskuro nödvändiga linier, samt på det varmaste förordade det nu föreliggande förslaget. Fördraget blef ock af Landtdagen antaget utan förändring.

Innevarande år (1878) hafva de franska statsmakterna beslutat att för statens räkning inköpa från tio olika enskilda bolag de af dem i mellersta och sydvestra Frankrike dels fullbordade dels till en del utförda jernvägslinier till en sammanlagd längd af icke mindre än 2,615 kilometer eller omkring 244 svenska mil. Dessa köp hafva närmast föranledts deraf, att dessa bolag hade sett sina förhoppningar på en lönande trafik svikna, inklämda som deras jernvägslinier voro inom det stora Orleans-bolagets banor, hvilka drogo hela fördelen af den tillförsel de nyttillkomna banorna åstadkommo, utan att på något sätt understödja dessa senare, hvilka sålunda blefvo i sjelfva verket inskränkta till den rent lokala trafiken, som endast kunde mycket långsamt utveckla sig. Två af dessa bolag hade redan gjort konkurs, och de öfrige förutsågo omöjligheten att fortsätta sin rörelse. Men upphörandet af redan öppnade eller till största delen förberedda jernvägs kommunikationer betraktas i Frankrike såsom en förlust för det allmänna, och staten ansågs derföre böra betrygga det fortfarande begagnandet af de nödstälda linierna genom att inköpa och sedan trafikera dem för sin räkning. Med stöd af hvad i de åt banorna lemnade koncessioner fans stadgadt om statens rätt till inlösen och bekräftats genom särskilda lagar, lades till grund för de nu ifrågakomna inköpen icke banornas kommersiella värden utan beloppet af de omkostnader, som blifvit på banorna nyttigt nedlagda, minskadt med ursprungligen meddelade statsunderstöd, och i öfverensstämmelse med denna grundsats uppgjordes under 1877 af regeringen provisoriska köpekontrakt med de tio bolagen samt förordnades en särskild kommission att bestämma den betalning, som borde till hvarje bolag erläggas.

Hela köpesumman, som först efter det denna kommission afslutat sitt uppdrag kunde på siffran fixeras, antogs komma att uppgå till 334 millioner francs, af hvilka 258 millioner skulle utgå under loppet af två år och återstoden under tre år efter det köpen genom representationens och regeringens beslut vunnit laga kraft, hvarjemte staten för att fullborda en del af de öfvertagna linierna, som ännu icke vore färdiga, och för att iståndsätta andra redan för trafik öppnade samt komplettera materielen och förråden blefve nödsakad att under de närmast följande åren vidkännas en utgift af omkring 166 millioner francs, hvarigenom kostnaden för de nyförvärfvade banorna, fullt färdiga, komme att uppgå till 500 millioner francs, eller något mindre än 200,000 francs per kilometer, hvilket pris icke ansågs öfverdrifvet.

Den sålunda förberedda frågan om dessa inköp underställdes representationens pröfning, och förslag till lag derom inlemnades i Februari innevarande år 1878 till Deputerade kammaren, hvilken, liksom senare senaten, godkände de provisoriskt upprättade köpeafhandlingarne samt stälde till ministerns för allmänna arbeten förfogande under 1878 en summa af 331 millioner francs, afsedda att användas: 270 millioner för inköpet af banorna, 60 millioner för kompletteringsarbeten å samma linier samt 1 million till betäckning af möjligen inträffande brister vid banornas trafikerande, och bemyndigade finansministern att utfärda och låta försälja treprocents statsobligationer till för ändamålet erforderligt belopp.

Frankrike I. Anförande i deputeradekammaren af finansministern, jemte lagförslag.

Jernvägar föreslagna till inköp af franska staten.

Motiver: Finansministern Leon Say anförde:

M. H. De bolag för sekundära jernvägar af allmänt intresse, som bildat sig i mellersta och sydvestra Frankrike och som hade trott det möjligt att erhålla en lönande trafik, oaktadt granskapet och de gemensamma områdena med de redan af det stora Paris—Orleans-bolaget trafikerade linierna, hafva gjort betydande misräkningar. Inskränkta till den rent lokala trafiken, som endast mycket långsamt kan utveckla sig och hvaraf äfven till och med en del går ifrån dem, sakna de tillräckliga medel att hålla sig vid lif och finna sig i den ledsamma ställningen

att endast bereda tillförsel till det stora bolaget, utan att på något sätt understödjas eller gynnas af detta.

Tvenne sådana bolag hafva gjort konkurs; de öfriga erkänna omöjligheten att fortsätta rörelsen.

Styrelsen ensam kan tillförsäkra allmänheten ett fortsatt begagnande af dessa linier genom att återtaga dem ur de primitiva koncessionärernas händer.

För att åstadkomma ett dylikt återköp har det syntts billigt att såsom grund därför antaga, icke liniernas verkliga kommersiella värde, utan beloppet af de omkostnader, som blifvit derå nyttigt nedlagda, med afdrag för ursprungligen meddelade statsunderstöd.

Denna regel motsvarar stadgandet i § 12 af lagen den 23 Mars 1874 rörande återköp genom staten af trafikerade jernvägar i kraft af § 37 af koncessionsvilkoren för jernvägsanläggningar.

Emellertid må man icke sammanblanda principerna. Vi stå här ingalunda framför ett inköp af jernvägar, som staten finner nödvändigt i sitt eget och det allmännas intresse, men väl framför ett inköp, som bör beviljas af ren välvilja för bolag, som råkat i lägervall, och som för öfrigt motiveras af de kringboende befolkningarnes intressen. Betalningen af den nyttigt använda anläggningskostnaden är i det föreliggande fallet icke något statens åliggande och kan icke heller blifva ett prejudikat, som längre fram kan åberopas emot staten i andra analoga fall.

Ett förslag aflemnades af regeringen den 1 Augusti 1876 till deputerade kammaren att bestämma läget af det sekundära jernvägsnätet å den ort hvarom nu är fråga. Efter en vidlyftig diskussion antog kammaren ett af Herr Allain-Torgé ingifvet amendement, gilladt af dåvarande ministern för allmänna arbeten, Albert Christophle. Den första paragrafen af detta amendement fastställer såsom grund för återköp af linier, som upphöra att trafikeras af koncessionärerne, deras verkliga anläggningskostnad. Med dessa ord »den verkliga anläggningskostnaden» måste nödvändigt förstås beloppet af nyttigt använda utgifter.

Herr Christophle och efter honom Herr Pacis undertecknade successivt, på grund af deputerade kammarens beslut, från den 31 Mars till den 12 Juni 1877 tio provisionella köpeöfverenskommelser med sex sekundära bolag för jernvägar af allmänt intresse i mellersta och sydvästra orterna och med fyra bolag för jernvägar af lokalt intresse i samma trakter, hvilka alla hade sökt den hjälp, som ett återköp af linierna genom staten kunde bereda dem, och erbjudit sig att afstå från koncessionerna i hela deras vidd.

De 6 förstnämnda bolagen äro: Charentes, Vendée, Bressuire till Poitiers, Saint Nazaire till Croisic, Orleans till Châlons och Clermont till Tulle.

De fyra bolagen af lokalt intresse äro: Poitiers till Saumur, de så kallade Nantesiska jernvägarne, Maine—Loire till Nantes och Orleans till Rouen.

Ibland de till dessa bolag koncederade jernvägarne måste man likväl särskilja dem, som med skäl kunna intagas i det nät, som blifvit tillerkänt karakteren af »allmänt intresse»; ty endast sådana kunna blifva föremål för återköp.

De upprättade provisionella köpekontrakten med de bolag, som hitintills endast ansetts tillhöra kategorien af lokalt intresse, omfatta hela koncederade utsträckningen för de 2:ne första, nemligen linierna Neuville—Saumur, Nantes—Machecoul, Sainte Pozanne—Paimboeuf, Saint Hilaire—Pornic och Machecoul—la Roche sur Yon med bibana till Croix de Vie. Af de begge öfriga koncessionerna inköpas endast vissa delar, nemligen Montreuil—Ballay—Angers, Faye—Chalonnnes, Orleans—Chartres, Chartres—Saint-Georges—Rouen, Chartres—Broue, Broue—Savigny, Patay—Nogent—le Rotrou, Chartres—Anneau och Evreux ville—Evreux Navarre. Dessutom inlösas utom de linier af allmänt intresse, som tillhöra Charentes-bolaget äfven 2:ne samma bolag tillhöriga lokalbanor, Bordeaux—la Sauve och Confolens—Excideuil. Sammanlagda längden af de banor, som föreslås till inlösen, utgör 1,861 kilometer af allmänt och 754 d:o af lokalt intresse, eller tillsammans 2,615 kilometer.

En värderingskommission, bestående att Herrar Reynaud, generalinspektör för väg- och vattenbyggnader, Varroy, senator, cheffingeniör vid d:o d:o och Maisonneuve, generalinspektör vid finansdepartementet samt utsedd med samtliga kontraherandes bifall, har uti alla köpekontrakten erhållit uppdrag att bestämma inköpspriset på grund af de verkliga kostnader, som blifvit nyttigt använda på de ifrågavarande jernvägarnas anläggning.

Denna kommission har redan fält 7 utslag, och de 3 återstående äro att mycket snart förvänta.

De redan kända resultaten angifva följande värden:

för Charentes-bolaget	777	kilometer	113,505,391	fr.	32	c.
» Vendée-bolaget	495	»	47,113,880	»	66	»
» Bressuire—Poitiers	83	»	1,728,004	»	29	»
» Saint Nazaire—Croisic.....	33	»	4,607,936	»	94	»
» Orleans—Châlons.....	293	»	47,324,881	»	19	»

för Poitiers—Saumur.....	86 kilometer	10,948,535 fr. 96 c.
» Maine et Loire—Nantes	91 »	14,618,827 » 39 »

Kommissionen har afslutat räkningarne den 30 Juni 1877, och kontrakten bestämma, att räntorna skola utgå från den dag köpen blifva fastställda genom lag.

De af kommissionen sålunda bestämda köpesummorna komma att ökas med förut beslutade men ännu den 30 Juni 1877 ej betalda kostnader afvensom med sådana, som blifvit gjorda efter nämnda dag med ministerns för allmänna arbeten bifall samt med vissa månatliga utgifter, bestämda i kommissionens utslag på särskilda grunder i mån af föremålens olika beskaffenhet. Deremot kommer afdrag att göras för under tiden möjligen förminskade värden å så väl materielen som å sjelfva linierna.

Vendée-bolaget fortsätter de påbörjade arbetena på linien Joué—Chateauroux. I köpesumman inbegripes kostnaden för denna linie, såsom färdig. Den härå belöpande andelen utgår i mån som arbetena fortskrida. Likaså förhålles med ofullbordade arbeten på trenne andra inlösta koncessioner.

De tio köpekontrakten innehålla den bestämmelse, att de skola anses annullerade, om de icke blifva stadfästade genom lag inom ett år. Denna termin utlöper för de särskilda köpen under Mars till Juni detta år. Man kan deraf fatta den oro, som råder bland de intresserade, och de nya svårigheter, som skulle uppstå, om myndigheterna uppskjuta sanktionen.

Då de politiska tilldragelserna vållade uppskof med lagförslagets ingifvande, framlade Herr Bethmout den 4 December sistlidet år för deputerade kammaren ett förslag att godkänna 7 emellan ministern för allmänna arbeten och de bolag, för hvilka värderingsutslag redan voro afgifna, upprättade köpekontrakt. Detta förslag, som förklarades brådskande, remitterades till budget-utskottet. Kammaren torde finna, att detta förslag nu ej behöfver fullföljas, emedan det är inbegripet i det allmänna förslag, som regeringen nu framlägger.

Nu några ord om sjelfva lagbestämmelserna.

Första paragrafen inkorporerar de uti köpekontrakten inbegripna lokalbanorna uti det stora nätet af jernvägar af allmänt intresse.

§ 2 godkänner de tio kontrakten om inköp af linierna i fråga.

§ 3 tillkännagifver, att en finanslag med det snaraste skall behandla frågan om medels anskaffande. Slutsumman kan icke bestämmas förr än värderingskommissionen afgifvit sina utslag om de 3 återstående

koncessionerna. Men man kan antaga, att beloppet skall utgöra omkring 258 millioner, att betalas på 2 år efter lagens kungörande, och 76 millioner att betalas på 3 år efter samma tid, eller tillsammans 334 millioner.

Men utöfver sjelfva köpesumman måste man vara beredd på vissa utgifter af staten för att fullborda en del ännu icke färdiga linier och iståndsätta andra, som redan äro öppnade, samt för att komplettera den rörliga materielen och anskaffa öfriga förnödenheter.

Detta fordrar icke mindre än 166 millioner, betalbara på 4 år. Summan af dessa utgifter och af köpeskillingarna uppgår då till 500 millioner, hvarigenom hvarje kilometer med materiel kommer att kosta något mindre än 200,000 francs, hvilket icke synes vara öfverdrifvet.

Man bör emellertid icke fördölja möjligheten deraf, att åtminstone en del af de köpta linierna icke kommer att lemna tillräcklig afkastning af rörelsen under ett visst antal år.

Detta tillskyndar staten en ökad kostnad, som dock är svår att till beloppet med någon säkerhet beräkna. I hvarje fall gifver dock trafiken på Charentes-, Vendée- och Poitiers—Saumur-banorna ett öfverskott af 3 millioner om året. Detta öfverskott skall utan tvifvel betäcka, om icke hela, dock största delen af bristen för en del andra af de inköpta banorna.

§ 4 af lagförslaget bemyndigar ministern för allmänna arbeten att provisoriskt garantera trafikerandet af de återköpta linierna med medel, som så litet som möjligt betunga statsverket.

Det definitiva bestämmandet af huru med dessa linier skall förhållas har, såsom man finner, blifvit uppskjutet. I sjelfva verket hafva mycket divergerande förslag till lösning af denna fråga blifvit framställda, och de allmänna intressen, som härutinnan vilja utöfva inflytande, äro allt för invecklade för att styrelsen icke måste låta de förslag, som komma att framställas, föregås af en uttömmande granskning. Det synes för närvarande klokast att provisionellt lemna den exekutiva makten nödig latitud att ordna förhållandena under öfvergångsperioden utan att binda sig för framtiden. Ministern skall emellertid bemöda sig att så vidt möjligt påskynda ögonblicket, då en definitiv lösning kan underställas kamrarna.

§ 5 har till ändamål att försäkra fortsättningen af trafiken under 6 månader efter lagens kungörande för att sätta de säljande bolagen i stånd att genast uppfylla sina förbindelser.

§ 6 bestämmer de garantier och formaliteter, som skola iakttagas vid betalningen af de af kommissionen bestämda köpeskillingarne.

§ 7 återgifver den vanliga bestämmelsen i hvad angår inregistreringsavgifterna.

Lagförslag.

§ 1. Uti jernvägsnätet af allmänt intresse inkorporeras följande jernvägar af lokalt intresse, nemligen:

1:o) Bordeaux—la Sauve; 2:o) Confolens—Excideuil; 3:o) Orleans—Chartres; 4:o) Chartres—Saint Georges; 5:o) Chartres—Anneau; 6:o) Chartres—Broue; 7:o) Patay—Nogent—le Rotrou; 8:o) Broue—Savigny; 9:o) L'Eure—Rouen; 10:o) Evreux ville—Evreux Navarre; 11:o) Neuville—Saumur; 12:o) Montreuil—Ballay—Angers; 13:o) Faye—Chalonnnes; 14:o) Nantes—Machecoul; 15:o) Sainte Pozanne—Paimboeuf; 16:o) Sainte Hilaire—Pornic; 17:o) Machecoul—Roche sur Yon med bibana till Croix de Vie.

§ 2. De emellan ministrarne för allmänna arbeten och nedanuppräknade jernvägsbolag upprättade köpekontrakt godkännas och stadfästas, nemligen:

med Charentes-bolaget	af den 31 Mars 1877
» Vendée- d:o	» » 22 Maj s. å.
» Bressuire—Poitiers-bolaget	» » 21 April s. å.
» Saint Nazaire—Croisic	» » 26 April s. å.
» Orleans—Châlons	» » 26 April s. å.
» Clermont—Tulle	» » 16 April s. å.
» Orleans—Rouen	» » 12 Juni s. å.
» Poitiers—Saumur	» » 31 Mars s. å.
» Maine et Loire—Nantes	» » 19 April s. å.
» Nantesiska bolaget	» » 26 April s. å.

Denna stadfästelse medgifves under de i §§ 5 och 6 intagna förbehåll.

§ 3. Så snart värderingskommissionen inkommit med utslag rörande priset för de 10 inköpta koncessionerna, skola de medel anordnas genom en finanslag, som skola användas till

1:o betalning till kapital och räntor af den del af inköpspriset, som motsvarar bolagens utgifter till och med den 30 Juni 1877 och som blifvit faststald genom kommissionens utslag;

2:o betalning af vissa arbeten, hvilkas fullbordan enligt köpekontrakten förbehållits bolagen;

3:o betalning af de arbeten, som ministern för allmänna arbeten enligt köpekontrakten är bemyndigad att låta direkt verkställa på de återköpta linierna.

§ 4. Intill dess att beslut blifvit fattadt om definitiva föreskrifter rörande ordnandet af förvaltningen af de linier, som uppräknas i § 2. skall ministern för allmänna arbeten låta provisionellt ombesörja trafiken med sådana medel, som blifva minst betungande för Statsverket.

Den uti § 3 förutsatta finanslagen skall tillika anordna nödiga medel att betäcka möjligen uppkommande brister i afkastningen af trafiken på de återköpta linierna.

§ 5. Nuvarande koncessionsinnehafvare skola fortsätta med trafikens ombesörjande intill den dag, då Ministern för allmänna arbeten kan blifva i tillfälle att, med de medel, som uti § 4 omtalas, befria koncessionärerna från denna förpligtelse, hvarmed dock icke må uppskjutas längre än 6 månader efter kungörandet af denna lag.

§ 6. Sedan linierna blifvit öfverlemnade till Staten, eger Ministern för allmänna arbeten att af köpeskillingen innehålla ett så stort belopp, som pröfvas lämpligt såsom garanti för Staten, och icke får utbetalas förr, än ett protokoll blifvit upprättadt, som visar, att Staten definitivt inträdt i full eganderätt till allt, som blifvit inbegripet i värderingsinstrumentet, samt att bolagen uppfyllt alla öfriga deruti bestända villkor.

§ 7. Inregistreringen af de denna lag bifogade köpekontrakten och värderingsinstrumenten belastas icke med andra afgifter än 3 francs.

Frankrike II. Exempel på uppskattningen af inköpspriset för Charentes-jernvägarne.

Uppskattning af den verkliga kostnaden för första anläggningen af Charentes-jernvägarne på grund af köpekontraktet den 31 Mars 1877.

Kommissionens utslag.

Värderingskommissionen, tillsatt genom kontraktet af den 31 Mars 1877 emellan Ministern för allmänna arbeten å statens vägnar på ena sidan och bolaget för Charentes-jernvägarne på den andra angående återköp af de af staten concederade linierna från Bordeaux till Sauve

och af de fastigheter som utgöra bolagets enskilda egendom, har, *på grund af a) §§ 1 och 2 i kontraktet så lydande:*

»§ 1. Staten inköper af bolaget de linier, som äro åt detsamma concederade, nemligen:

trafikerade linier:

Roche sur Yon till Rochelle
 Rochefort till Saintes
 Saintes till Coutras
 Saintes till Angoulême
 Angoulême till Limoges
 Blaye till linien Saintes — Coutras nära Saints Marcenais
 Rochelle till Rochefort
 Bordeaux till Sauve

linier under byggnad:

Nantron till linien Angoulême — Limoges
 Libourne till Marcenais
 Taillebourg till Saint Jean d'Angely
 Saint Jean d'Angely till Niort
 Tonnay Charentes till Marennes och Chapus
 Niort till Ruffec
 Confolens till Excideuil.

Nämnda köp omfattar förvärfvade jorodområden, verkställda arbeten, fast och rörlig materiel, materialförråd och i allmänhet bolagets lösa och fasta tillhörigheter, deribland inbegripna bolagets hotell i Paris och fastigheter i Bordeaux.

»§ 2. De inköpta linierna skola värderas enligt bestämmelserna i lagen af den 23 Mars 1874 d. v. s. efter den verkliga kostnaden för första anläggningen.

Värderingskommissionen, som har sig uppskattningen uppdragen, skall utgöras af Reynaud, Generalinspektör, vald af Ministern för allmänna arbeten, Varroy, Senator, vald af Charentes-bolaget och de Maisonneuve, Finans-generalinspektör, utsedd af båda parterna gemensamt. Nämnda skiljedomare besluta utan appell.

b) § 12 af lagen den 23 Mars 1874;

med hänsyn till dekreten den 6 Juli 1862, 18 Juli 1868 och 22 September 1869, lagen af den 23 Mars 1874 § 4 och dekretet den 13 Juli 1874, som successivt innefatta de åt bolaget öfverlåtna concessionerna;

c) öfverenskommelsen den 1 Juli 1874 emellan Charentes-bolaget och aktiebolaget för jernvägen mellan Bordeaux och Sauve af lokalt intresse, nu under konkurs;

d) bolagets räkenskaper, som ådagalägga att enligt hufvudbok, afslutad den 30 Juni 1877 (folio 80), räkningarne öfver första anläggningen af det åt bolaget concederade jernvägsnätet sluta med ett saldo af 167,813,013 fr. 23 c. deruti inbegripen en summa af 2,520,674 fr. 86 c. för bestämda men ej vid nämnda tid liqviderade utgifter (folios 209 och 277.)

och efter pröfning af e) de af bolaget framlagda handlingar, som visa:

1:o. att utgifterna intill den 30 Juni 1877 för utförandet af det af Staten concederade nätet, deruti inbegripna den rörliga materielen, räntor och förvaltningkostnader, äfvensom en summa af 319,711 fr. 4 c. för år 1871 utförda arbeten på linien Roche sur Yon — Rochelle till följd af Regeringens föreskrift, och efter afdrag af erhållna understödsmedel, diverse inkomster och amorteringar, stiga till en summa af fr. 119,762,576: 91.

2:o. att utgifterna för linien Bordeaux—Sauve, som bolaget köpt af de ursprungliga concessionärerna, inbegripet värdet af 243 aktier och 8,500 obligationer, hvilka genom köpekontraktet blifvit bolaget debiterade motsvara en summa af » 3,289,506: 90.

3:o. att utgifterna för bolagets enskilda fasta egendom äro » 3,929,566: 92.

4:o. att omkostnaden för materialförrådet etc. utgöra » 1,702,441: 65.

Summa fr. 128,684,092: 38.

f) de båda ansökningar, som bolaget ställt direkt till kommissionen, den ena med afseende på tiden hvarifrån räntorna på inköpspriset skola beräknas;

den andra angående skadeersättning till dem af bolagets tjenstemän som genom köpet förlora sina platser;

g) de handlingar som meddelats af Förvaltningen af de allmänna arbetena; äfvensom

efter inhemtande af upplysningar utaf Direktören för jernvägarne, Bolagets representanter och Inspektören för finanserna de Chappotin, som haft i uppdrag att granska bolagets böcker,

»fastställt den 30 Juni 1877 såsom den termin, hvarintill verkliga utgifterna för den första anläggningen skola beräknas såsom af bolaget bestridda för att sedermera af Staten till bolaget återgäldas;» samt

»då hvad beträffar anläggningen af de af Staten concederade linierna, arbetena ordentligt utförts samt utgifterna derför äfvensom för den rörliga materielen äro fullständigt verifierade samt icke obefogade»

och då, hvad angår de öfriga i räkningen uppförda utgiftsposterna:

1:o. ingen verifikation blifvit framlagd till stöd för de till en summa af 785,000 francs uppgående omkostnader före concessionen och då aktieegarnes godkännande af denna utgift vid bolagsstämman den 29 Juli 1863 icke kan betaga kommissionen dess rätt att granska densamma samt, om den ock till någon del rättfärdigas genom den omständigheten, att aktierna blifvit utdelade genast vid början bland en stor mängd subscribenter, beloppet icke kan beräknas högre än till 2,000 francs pr kilometer;»

2:o. en del af förvaltningskostnaderna och räntorna bör enligt fördelning, som bör uppsättas emellan de särskilda linierna, öfverföras från räkningen öfver anläggningskostnaden till räkningen för trafiken och således kvarstå bolaget till last;»

3:o. bolaget ej bör godtgöras för räntor på de kapital det förlorat såväl genom konkursen »Guilhou» som genom börs-operationer i öfrigt för att uppehålla kursen på sina papper, eller för den balans, som uppkommit genom återtagandet af aktier efter den nämnda konkursen;»

4:o. afräkning ej nu må uppgöras öfver de förråd, som stå till bolagets disposition, och hvilkas qvantitet och värde icke kunna konstateras förrän vid den tid, då staten sätter sig i besittning af jernvägarne;

»samt vidare, i afseende på de tidpunkter, intill hvilka bolaget sjelf må bära förlusterna på rörelsen å de trafikerade linierna»,

den af de stora bolagen följda principen att icke påföra den första anläggningen dylika förluster för längre tid än till den 31 December det år, hvarunder banan öppnats för trafiken, kunde förete obilliga anomalier, om den användes på linier som återköpas, och då det synes lämpligt

att, med afvikelse från ordalydelsen, rätta sig efter andemeningen, och bestämma tiden till 6 månader efter banans öppnande, hvarifrån ifrågasvarande förluster böra drabba trafikräkningen; samt följaktligen denna tidpunkt i afseende på de öppnade linierna bör hänföras till de uti concessionsakterna eller tidigare bestämda terminerna för banornas öppnande (härefter följa bestämmelser af dessa terminer för hvarje linie.)

och i afseende på kostnaderna för utgifvande af bolagets aktier och obligationer, dessa kostnader till belopp af 2,267,077 fr. 31 c. skola bolaget godtgöras;

(Härefter ett längre resonnement öfver en mängd mindre väsentliga frågor.)

stannat i följande beslut:

1:o. Priset för det jernvägsnät, som staten återköper af Charentes-jernvägsbolaget, deruti inbegripet linierna Confolens-Excideuil och Bordeaux-Sauve, bolagets särskilda fastigheter, den rörliga materielen, äfvensom lösegendom vid stationer, verkstäder och hotell, bestämmas till 113,505,391 fr. 32 c., deruti inbegripna 2,520,674: 86 bestämda men ej betalda kostnader jemte utestående obetalda skulder, efter gjordt afdrag för diverse inkomster och till bolaget lemnade understöd, som stiga till 35,723,000 francs, allt den 30 Juni 1877.

2:o. Bolaget åligger att till staten öfverlemna jernvägarne väl underhållna, med byggnader, rörlig materiel och lösegendom, enligt befintliga inventarie-förteckningar, i brist hvaraf frågan afgöres genom öfverenskommelse eller af sakkunnige män, som uppskatta kostnaderna för uppfyllande af förenämnda villkor, och hvilka kostnader afdragas på lösesumman.

3:o. Bolaget erhåller godtgörelse för värdet af förråden, sådana de befinnas vid öfverlemnandet, enligt öfverenskommelse eller sakkunnige personers värdering.

4:o. Bolaget godtgöres för verifierade utgifter, som ännu icke blifvit betalda den 30 Juni 1877.

5:o. Bolaget godtgöres för alla till första anläggningen hörande utgifter, som detsamma gjort eller kan komma att göra efter den 1 Juli 1877 med Ministerns för allmänna arbeten bifall intill dagen då Staten tillträder banorna.

6:o. Bolaget tillerkännes under denna period en summa af 40,000 francs i månaden, motsvarande räntor på tidigare å anläggningen nedlagda kapital, förvaltningskostnaderna inberäknade, samt dessutom en bonifikation af 7 procent om året, beräknad den 15 i hvarje månad så väl på det nyssnämnda månatliga tillägg som på de uti föregående punkt angifna utgifterna för verkställda arbeten, efter afdrag af de understödsbelopp, som bolaget utbekommit efter den 1 Juli 1877.

7:o. Staten inträder i Bolagets rättigheter till fordringar för arbeten, utförda af bolaget för 3:dje persons räkning, som äro påförda första anläggningskostnaden;

8:o. Bolagets anspråk i afseende på tiden, hvarifrån bolaget har att uppbära räntor på sin fordran af Staten äfvensom på ersättning åt de tjenstemän, som icke varda bibehållna vid sina befattningar, rekommenderas till Ministerns för allmänna arbeten billiga pröfning.

Gjordt i Paris den 26 September 1877.

L. Reynaud. H. Varroy. L. M. de Maisonneuve.

Frankrike III. Lagförslag om uppläggning af nya 3 procents på 75 år amortisabla statsräntor till inköp af jernvägar och konvertering af äldre 5 % obligationer för allmänna arbeten.

Lagförslag

framställt i Deputerade kammaren den 7 Februari 1878 af Finansministern Leon Say:

Cap. I.

§ 1. Uti hufvudboken öfver statsskulden skall en special afdelning inrättas i och för den skuld, som amorteras medelst annuiteter.

§ 2. I denna afdelning inskrifvas de på 75 år amortisabla 3 procents räntor, hvilkas bildande och utgifvande äro föremål för denna lag eller framdeles genom särskilda lagar blifva autoriserade.

§ 3. Alla statsräntorna tillerkända privilegier och immuniteter tillförsäkras de amortisabla 3 procentsräntorna, hvilka således åtnjuta den skattefrihet, som enligt gällande lagar tillkommer den konsoliderade statsskuldens titlar. Dessa räntor skola vara utnättningsfria enligt bestämmelserna i lagarne af den 8 Nivose år VII och 22 Floréal år VII och skola kunna användas och placeras på det sätt som § 29 i lagen den 26 September 1871 fastställer.

§ 4. Emissionspriset och tiden för emissionerna, naturen, formen och sättet för räntebevisens öfverflyttning, sättet och terminerna för amorteringen och betalningen af upplupna räntor, äfvensom alla andra villkor, som skola tillämpas på den medelst annuiteter amortisabla skulden, skola bestämmas genom dekret.

Cap. II.

§ 5. At ministern för allmänna arbeten beviljas under år 1878.

1:o. En kredit af 270 millioner francs för att användas till betalning af kapital med räntor à 5 procent för återköp af de jernvägar, som uppräknas i vidfogade Tab. A.

2:o. En kredit af 60 millioner francs, bestämd att enligt Tab. B. användas för arbeten, hvilkas fullbordande är förbehållet de säljande bolagen och som icke äro inbegripna uti köpesumman, samt till sådana som ministern för allmänna arbeten låter direkt utföra på de återköpta linierna.

3:o. En kredit af 1 million francs till betäckande af möjligen uppkommande brister uti trafikinkomsterna på de linier, hvilka provisionellt öppnas för trafiken.

På den uti ofvannämnda Tab. A. upptagna köpesumman för Vendée-jernvägarne, skall en summa, motsvarande det belopp, som statsverket förskjutit till fortsättning af arbetena på samma jernvägar, till förmån för Statsverket afdragas genom öfverförande på specialräkningen öfver jernvägar som blifvit lagda under sequester.

Dessa särskilda krediter skola klassificeras under 2:dra afdelningen *bis* (utgifter att betäckas af extraordinära tillgångar) under nedanstående rubriker och numror nemligen;

Cap. 66.	Återköp af jernvägar	270,000,000.
Cap. 67.	Ersättning till de säljande bolagen för kostnader för jernvägarnes fullbordan och betäckande af förskotter på specialräkningen öfver seqvestrerade jernvägar...	42,000,000.
Cap. 68.	Fullbordande genom statens försorg af arbetena på de återköpta linierna	18,000,000.
Cap. 69.	Betäckning af otillräckliga inkomster af den provisionella trafiken på de af staten återköpta jernvägarne	1,000,000.
Summa beviljade krediter		331,000,000.

§ 6. Delar af dessa krediter, som icke blifvit disponerade under året, skola öfverföras till det följande för samma ändamål. Motsvarande tillgångar skola likaledes öfverföras till följande år.

§ 7. Finansministern bemyndigas att uti hufvudboken öfver statskulden (afdelningen för den medelst annuiteter amortisabla kulden) inskrifva och försälja densamma i räntor, som erfordras för att, efter afdrag af omkostnader för tryckning, rabatter och emission, producera det kapital af 331 miljoner som i § 4 omförmäles.

Cap. III.

§ 8. De obligationer för allmänna arbeten, hvilkas utgifning blifvit autoriserad genom §§ 7 och 9 i lagen den 29 December 1876 skola uthytas mot amortisabla 3 procentsräntor i enlighet med Cap. I af föreliggande lag.

För detta ändamål bemyndigas Finansministern:

1:o. att konvertera de redan utgifna obligationerna af förenämnda slag; 2:o. att under form af amortisabla 3 procentsräntor försälja det belopp, som motsvarar återstoden af dylika obligationer, som skolat realiseras under 1877.

Finansministern bemyndigas likaledes att uti hufvudboken öfver statsskulden (afdelningen för den amortisabla kulden) inskrifva och försälja det belopp af räntor, som erfordras för att motsvara det kapital af 69,523,172 francs, som är anvisadt för år 1878 att anskaffas genom försäljning af obligationer enligt 1876 års lag.

Projekt

Projekt till inlösen af preussiska enskilda jernvägar för statens räkning.

Uti N:o 14 af »Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen» för den 18 Februari innevarande år 1878 förekommer en uppsats, hemtad utur »Deutsches Handelsblatt» angående inlösen af samtliga enskilda jernvägar inom konungariket Preussen för statens räkning, hvilken synes förtjent af någon uppmärksamhet.

Efter en längre inledning, som innefattar ett sammandrag af den kritik, som den preussiska jernvägspolitiken under senast förflutna månader varit underkastad inom den preussiska landtdagen, och som beskyller den preussiska statsförvaltningen för brist på system i afseende på behandlingen af jernvägsväsendet, sägande att regeringen eller handelsministeriet, som numera synes hysa tillgifvenhet för statsbanesystemet i sin helhet, likväl söker införa detta på ett olämpligt sätt genom mer eller mindre lyckade försök att inköpa enskilda jernvägar under hand samt emellertid begagnar den makt, som de redan bestående statsbanorna lemna i dess hand, att förtrycka eller skada andra jernvägar, som man åstundar köpa, föreslår författaren, under erkännande att principen att staten ensam bör ega och trafikera ett lands jernvägar allt mera omfattas af statsekonomerna och på sista tiden vunnit ifriga anhängare äfven bland forna motståndare, att påskynda operationen i sin helhet genom fastställande af vissa normala bestämmelser för inlösningen af de enskilda jernvägarne, samt uppställer för en sådan åtgärd följande

grunder.

De ledande synpunkterna för vårt förslag, hvilka naturligtvis måste inskränka sig till allmänna grunddrag och antydningar, äro hufvudsakligen följande:

I. Målet, hvartill man bör sträfva, är att åt staten förvärfva eganderätten till samtliga enskilda jernvägar i preussiska staten, så väl dem som stå under statens som dem hvilka äro under egen förvaltning. (Undantag kunna göras för lokalbanor och jernvägar af ringa betydelse.)

II. Förvärfvandet af de enskilda banorna må icke ske genom tvång emot flertalets af egarne vilja utan med deras fria bifall och grundas på ömsesidig öfverenskommelse.

III. Det pris, som bör bjudas, bör beräknas efter principiellt likartade grunder, så att de hittills varande egarne (Actionärerna) erhålla en i det hela med billighet och de förhandenvarande förhållandena öfverensstämmande, hellre något riklig än för liten, ersättning.

IV. Villkoren för den eventuella öfverlåtelsen af banorna till staten böra bestämmas på ett sätt, som föranleder aktieegarne att utan längre uppskof antaga statens anbud.

V. Den aktieegarne tillfallande ersättningen skall utgå i form af statsräntor; alla jernvägsbolagens aktiva och passiva skola öfvertagas af staten.

I öfverensstämmelse med dessa synpunkter skulle de väsentliga grunddragen af den ifrågasatta planen ungefär gestalta sig sålunda:

A. En statskommission för inköp af de inhemska privatbanorna genom staten tillsättes, bestående af 10 ledamöter, af hvilka Konungen förordnar 4 och hvardera af landtdagens kamrar 3. Denna kommission förordnas till en början för 2 år.

B. Kommissionen bemyndigas att träda i underhandling och afsluta fördrag med privatbanornas förvaltningar (och ombuden för aktieegarne uti de under statsförvaltning stående enskilda jernvägarne) angående inköp af banorna. Handels- och finansministerierna skola ställa för ändamålet behöfliga personliga och sakkunniga biträden till kommissionens förfogande. De enskilda jernvägsbolagens organer äro förpligtade att såvidt i deras förmåga står meddela kommissionen alla erforderliga upplysningar om banornas förhållanden.

C. När en jernvägsförvaltning förklarar sig beredd till underhandling om en banas försäljning, skola delegerade af statskommissionen och aktiebolaget försöka att uppgöra ett förslag till fördrag enligt de under D här nedan angifna grunder.

D. Maximum af inköpspriset fastställas i enlighet med nedanstående kombinerade beräkningar:

a) De effektivt utbetalda dividenderna för senaste 5 år (1873—77) multipliceras med 5 (kapitalisering af 5 års medeldividend genom multiplikation med 25). De till reservfonderna och amortering af obligationer och aktier använda belopp komma härvid icke i betraktande.

b) De vid medlet af hvarje månad under samma år (1873—77) noterade kurserna på stamaktierna skola sammanräknas och medeltalet af denna summa bestämmas genom division med 60. För sådana banor, som utom de egentliga stamaktierna hafva prioritets-stamaktier utelöpande, tages medium emellan begge slagen af aktier till grund.

c) Det materiella värdet af banan med allt tillbehör, sådant detta värde befinnes vid det sista årets slut (den 31 December 1877) skall enligt förut fastställda allmänna grundsatser uppskattas af sakkunniga per-

soner, som kommissionen utser för detta ändamål, och från det sålunda utrönta värdet afdrages beloppet af ännu icke amorterade prioritetsobligationer, men detsamma ökas med verkliga värdet af de vid samma tid befintliga reserv- och förnyelsefonderna.

Sedermera sammanläggas de på ofvanstående sätt enligt bestämmelserna i mom. a), b) och c) erhållna värdena, och en tredjedel af deras totalsumma anses utgöra det normala pris, som staten bör erbjuda för de ifrågavarande banorna.

Kommissionen bemyndigas dock att öka det på ofvanstående sätt erhållna normalvärdet med 5 procent för de jernvägsbolag, som inom 18 månader efter kommissionens tillsättning erbjuda sig att försälja sina banor till staten under här angifna villkor, allt för att underlätta regleringen af särskilda förhållanden och anspråk samt till afrundning af köpesumman.

Äfven bör iakttagas, att för de banor, hvilkas förvaltningar först efter 1878 anmäla sig att öppna underhandlingar om försäljning, dividender och kurser för 1878 i stället för 1873 läggas till grund för kalkylerna.

E. De af kommissionen med bolagen ingångna fördrag skola sedan underkastas pröfning och antagande först af bolagens generalförsamlingar och sedermera af regeringen och landtdagen.

F. Liqviden af de fastställda ersättningsbeloppen till aktieegaren sker medelst öfverlemnande af 3-procents räntebevis till så stort belopp som motsvarar $4\frac{1}{2}$ procent verklig årlig ränta på aktiernas uppskattade värde. I afseende på prioritetsobligationer fastställs, att alla skyldigheter och rättigheter oförändrade öfvertagas af staten, som genom köpet inträder i bolagens ställe.

(Det säger sig sjelft att ännu en mängd speciella förhållanden måste regleras genom fördragen, hvaröfver emellertid, sedan hufvudpunkterna äro ordnade, en öfverenskommelse hvilande på billighet utan synnerlig svårighet bör kunna tillvägabringas emellan statskommissionen och bolagens ombud, helst en så vidt möjligt likformig praxis snart lär utbildas i dessa hänseenden på grund af redan föreliggande erfarenhet i dylika fall.)

För att förtydliga den af oss här ofvan föreslagna norm för beräkningen af det pris, som bör af staten erbjudas, vilja vi exempelvis framställa ett par dylika beräkningar på grund af supponerade förhållanden i tvenne fall, det ena då frågan gäller inlösen af en bana, som befinner sig i mycket gynsamma förhållanden, och det andra med afseende på en jernväg i motsatta omständigheter. Alltsammans är, såsom sagdt, blott hypotetiskt för att bedöma huru beräkningen kan uppställas

enligt olika banors konkreta förhållanden. Vi förutsätta att aktierna nominelt lyda å 600 kronor i båda fallen.

Första fallet. Inköp af X. Jernväg.

- a. Om vi antaga att jernvägen under de sista 5 åren lemnat en medeldividend af 12 procent eller 72 kronor, och detta belopp kapitaliseras genom multiplication med 25, erhålles ett aktievärde af kronor 1,800.
- b. Medelkursen å aktierna under sistförflutna 60 månader åren 1873—1877 har utgjort 183,33 procent, gifver ett aktievärde af 1,100.
- c. Banans uppskattningsvärde har befunnits uppgå till 97 millioner kronor, hvartill komma 3 millioner behållning i reserv- och förnyelse-fonderna, utgörande tillsammans 100 millioner kronor. Härifrån afgå likväl ännu obetalda obligationer till belopp af 60 millioner, så att 40 millioner återstå såsom banans behållna värde. Om aktiekapitalet antages utgöra 24 millioner, fördeladt på 40,000 aktier å 600 kronor, så erhålles ett nominalvärde på hvarje aktie af 1,000.

Tillsammans kronor 3,900.

Medeltalet eller en tredjedel häraf bestämmer inköpspriset till 1,300.

Under förutsättning af samma gynsamma trafikförhållanden som förut, skulle denna bana således lemna staten 5,54 procent på inköpssumman.

Andra fallet. Inköp af Y. Jernväg.

- a. Som denna bana under de sista 5 åren icke lemnat någon dividend, utföres här dess värde med 0: 00.
- b. Medelkursen under sista 60 månader har emellertid utgjort 20 procent, hvilket gifver hvarje aktie ett värde af 120: 00.
- c. Banans byggnadsvärde har blifvit uppskattadt till 50 millioner, reserv- och förnyelsefonderna inberäknade. Derifrån afgå 29 millioner icke amorterade prioritets-obligationer, så att behållna värdet utgör 21 millioner. Om aktiekapitalet utgör 30 millioner, fördeladt på 35,000 aktier å 600 kronor, så belöper på hvarje aktie 420: 00.

Tillsammans kronor 540: 00.

och blifver således inköpspriset lika med en tredjedel häraf eller kronor 180: 00.

eller 30 procent af nominalvärdet.

I första fallet skulle aktierna betalas med 216,67 procent.

Såsom förestående exempel med godtyckligt antagna tal åskådliggöra, skulle de af oss föreslagna grunder för prisbestämningen gifva ganska olika resultat för olika banor, och den ursprungliga anläggningskostnaden i och för sig icke utöfva något afgörande inflytande derpå. Lika klart är att användandet af 1838 års lag, hvarigenom staten är berättigad att sedan 30 år förflutit efter banornas fullbordan inlösa desamma mot ett pris motsvarande 25 gånger medelnettobehållningen under sistförflutna 5 år, ensamt skulle leda till påfallande oegentligheter. Äfven de noterade kurserna på olika jernvägsaktier äro icke egnade att ensamt utgöra måttstocken för det pris, som vore lämpligt att erbjuda bolagen. Men om man kombinerar alla tre de uppgifna faktorerna, så bör man kunna antaga att derutur ett relativt viktigare resultat skall ernås, om det också ingalunda kan yrkas, att vid ett likformigt användande af denna metod icke oafsigtligt vissa ojämnheter kunna förekomma. Hvilken metod man än må använda för beräkningen, torde sådana icke kunna undvikas, lika litet som om man vill afgöra öfver hvarje särskildt fall utan förut bestämda allmänna grunder.

Så snart försök blifvit gjordt att tillämpa vår metod på vissa bestämda privatbanor, deribland också sådana som stå under statens förvaltning, på grund af konkreta förhållanden, skall, såsom med största sannolikhet kan förutses, en mångfaldig opposition framträda emot våra förslag, och detta i alldeles motsatta riktningar. På ena sidan skall i rent statsfinansiellt hänseende det uträknade priset anfallas, såsom varande för högt, och den meningen framställas att, om staten blott låter sakerna hafva sin gång och behörigen begagnar inflytandet af konkurrensen med förhandenvarande statsbanor, skola de enskilda banorna kunna inköpas betydligt billigare; under det å andra sidan många bland aktieegarne skola skildra anbudet såsom för lågt och obilligt. Men vore då icke sådana hvarandra motsägende anspråk det bästa bevis för förslagens rättmätighet? Ett motstånd, som icke bör uppskattas för ringa emot våra och hvarje annat förslag till öfverflyttning af privatbanorna i statens hand, kan äfven väntas från de flesta af privatbanornas förvaltningsmedlemmar. Hos dessa är visserligen icke hängigten till egna innehafvande aktier öfvervägande, men så mycket mera de fördelar och det inflytande, som den i i deras händer befintliga förvaltningen tillskyndar dem, och som i regeln ovilkorligt leda derhän att de finna sig befogade att motarbета försäljningen, hufvudsakligast genom förklaring att det erbjudna priset är för lågt. — Det stora flertalet af

aktieegare i de preussiska privatbanorna skall deremot, likasom aktieegarne i de bayerska östbanorna, de sachsiska privatbanorna och Magdeburg—Leipzig-banan redan hafva gjort, nu föredraga att, om blott priset är någorlunda tillfredsställande, utbyta sina aktier med deras växlande dividender och kurser emot säkra statsräntebevis, och lära då direktionerna och förvaltningsråden icke kunna undgå att förklara sig beredviliga till förhandlingar om försäljning. Den befogenhet statskommissionen eger att, till undanrödjande af förekommande särskilda svårigheter, inom en bestämd termin bevilja vissa fördelar torde äfven kunna begagnas såsom ett verksamt medel att framkalla beredvillighet. Förmodligen skola inom kort nästan alla jernvägsbolag förklara sig beredda att sälja sina banor till staten. Om några undandraga sig, så betyder det föga i fall banorna äro af mindre vikt; men gäller det viktigare jernvägsförbindelser, så kunna dessas aktieegare, i fall de afslagit ett billigt anbud, icke beklaga sig, om transporter på deras banor framdeles lida kämbart afbräck till följd af den växande konkurrensen med de såsom ett helt förvaltade dominerande statsbanorna.

Skulle inköpet af samtliga eller största delen af privatbanorna komma till stånd under den närmaste framtiden, så skulle staten, om han också icke gör någon vinstgifvande affär, dock ännu mindre behöfva frukta för ökade finansiella bekymmer. Ty de för inköpet enligt utgifna räntebevis utgående räntorna skulle blifva rikligt betäckta genom nettobehållningarne af de nya banorna och besparingarne i de allmänna förvaltningskostnaderna. Amorteringen af prioritetsobligationerna skulle gå sin föreskrifna gång. Nedtryckandet af jernvägstarrifferna till följd af konkurrensen emellan stats- och privatbanorna eller emellan de sistnämnda inbördes skulle upphöra och för framtiden endast en rationel och rättvis omsorg om de verkliga samfärdselintresserna blifva bestämmande för jernvägsfrakterna.

Slutligen måste vi äfven erinra hvilka fördelar föreningen af samtliga de större banorna till ett omfattande statsbanesystem skulle tillskynda en stor del af befolkningens förmögenhets- och inkomstförhållanden, synnerligen bland medelklassernas familjer. — I Berlins kursförteckningar blifva nu öfver 150 olika preussiska jernvägspapper noterade. Kommer den här föreslagna åtgärden till utförande, så försvinner en betydlig del af dessa noteringar, ty i stället för de mångfaldiga stamaktierna inträder den för köpen bestämda treprocentsräntan, och för prioritetsobligationerna till $3\frac{1}{2}$, 4 och $4\frac{1}{2}$ procent förefinnes, då de likformigt ställas under statens förvaltning och garanti, ingen giltig grund att bibehålla den nu rådande, på särskilda banornas olika förhållanden beroende pris-

skilnaden emot eljest likartade statsobligationer, utom den lilla differens som kan bero på amorteringstiderna.

De svårigheter som uppstålla sig emot realisationen af våra förslag äro så mångsidiga och så nära förenade med ifrågakommande enskilda intressen och motvilja, att man vid ett lugnt öfvervägande af sakförhållandena på förhand skulle känna sig benägen att uppgifva hoppet om en lycklig utgång, derest icke de närvarande jernvägsförhållandena i preussiska staten voro så förvirrade och odrägliga, som vi uti inledningen till denna uppsats sökt att antyda och om någon den ringaste utsigt förefunnes att på annat sätt än genom förvärfvande åt staten af de mest betydande privatbanorna på ett kraftigt och varaktigt sätt afhjelpa olägenheterna. — Våra förslag hafva ingenting att göra med riks-jernvägsprojektet, hvars både vänner och motståndare kunna uppfatta och begagna tillvägabringandet af ett preussiskt statsbanesystem till befrämjande af sina motsatta önsknings. Riks-jernvägsprojektet kan emellertid anses såsom uppskjutet, under det att en afgjord brytning med den hittills rådande principiella bristen på system i den preussiska jernbanepolitiken, hvilken har ledt till resultatlösa förhandlingar och fortfarande hotar samt håller i osäkerhet otaliga berättigade intressen, utgör en brännande fråga för dagen, som saknar sin like i praktisk betydelse inom öfriga statsekonomiens områden.

Då det inom kort tid och till allmän tillfredsställelse har lyckats att inom Bayern och Sachsen genom inköp af samtliga privatbanor tillvägabringa ett fullständigt statsbanesystem; hvarföre skulle det äfven icke lyckas att i Preussen, hvarest jernvägsförhållandena i sanning äro out hårdliga, genomföra ett dylikt, så snart blott hos de afgörande myndigheterna den allvarliga viljan att vidtaga en så storartad åtgärd förefinnes, och den öfvertygelsen gjort sig gällande, att genom längre dröjsmål missförhållandena blifva ännu sämre, utan att någon utsigt visar sig att längre fram påfinna någon mindre ofullkomlig plan till fastställande af inköpsprisen.

Man kan icke vänta att regeringen, efter de på senare tider förnyade förklaringarne till förmån för principen att småningom införlifva privatbanorna i de dominerande linierna, skall af eget initiativ framlägga ett lagförslag om ett hastigt och fullständigt inköp af de större privatbanorna så att säga i ett enda slag. Deremot borde det genom förloppet af förhandlingarne under denna och förra månaden hafva legat deputerade kammaren nära till hands att på sin sida besluta en kraftig väckelse i denna riktning. Måtte derföre, utan afseende på deras öfriga partiställning, ett antal inflytelserika och med jernvägsförhållandena när-

mare bekanta ledamöter af kammaren känna sig benägna att ännu under innevarande session föranleda en till målet syftande och hufvudpunkterna klart angifvande resolution.

Fördrag

angående inköp af de privata bayerska östbanorna för bayerska statens räkning.

1:o. Det Kongl. privilegierade aktiebolaget för de bayerska östbanorna afträder från den 1 Januari 1875 all sin lösa och fasta egendom, af hvad namn och beskaffenhet den vara må, med alla de rättigheter och skyldigheter, hvarunder bolaget densamma eger, till det Kongl. bayerska statsverket.

2:o. Till följd häraf öfvergå i statens ego utan något undantag eller förbehåll:

a) alla af bolaget utförda, förvärfvade eller under anläggning varande banlinier, de må ligga inom Bayerns eller annan stats område, med allt hvad dertill hör af jordegendom, tjenste- och bostadsbyggnader, rörlig materiel, inventarier, material- och andra förråd;

b) alla kassabehållningar, alla saldi, som efter räkningsgranskning för år 1874 öfverföras till år 1875, samt alla utestående fordringar;

c) Reservfonden och d) Försäkringsfonden.

3:o. Beträffande pensionskassan för tjenstepersonalen vid bayerska östbanorna inträder staten i alla bolagets rättigheter och skyldigheter; med förbehåll att tjenstepersonalen fortfarande inbetalar sina regelmessiga bidrag, förbinder sig staten att uppfylla pensionskassans fastställda förbindelser utan anspråk på förhöjning af bidragen, hvaremot pensionsföreningen skall upplösas och dess egande förmögenhet ställas till statsregeringens fria disposition.

4:o. De Kongl. privilegierade östbanornas arbetare-invalidfond blifver genom statens öfvertagande af banorna icke annorlunda berörd, än att den Kongl. statsregeringen bestämmer de organer, hvilka skola inträda i direktionens och förvaltningsrådets rättigheter och skyldigheter. Dock bifaller föreningen redan nu att upplösa sig och aflemna sin behållning

behållning till staten, i det fall att staten, under afstående från förhöjning af bidragen, ikläder sig fondens nu gällande förbindelser gent emot föreningsmedlemmarne.

5:o. Den allmänna understöds- och sjukhuskassan öfvergår utan inskränkning i statens hand. Staten åtager sig deremot att i donatorernes och den hittills varande förvaltningens syfte understödja personalen vid östbanorna medels fondens inkomster.

6:o. Direktionens och förvaltningsrådets befogenhet och åligganden i afseende på begravningskassaföreningen, som icke beröres af detta fördrag, öfverflyttas på staten.

7:o. Det står statsförvaltningen fritt att bestämma om och hvilka inkomster den vill förunna den ena eller andra af dessa fonder utöfver medlemmarnes hitintills utgående bidrag och andra till följd af nu gällande bestämmelser fastställda inkomster. För att pröfva anspråk på de nämnda fonderna eller af sådana fall, derutinnan reglementena ej äro tydliga, bestämmer statsregeringen hvilka organer hafva att utöfva direktionens och förvaltningsrådets nuvarande myndighet och åliggande. Med öfverlemnande af någon fond till staten upplöses dess förvaltningskommision, i hvars ställe generaldirektionen för de Kongl. kommunikationsanstalterna såsom första instans pröfvar alla anspråk på fonden och i högsta instansen det statsministerium, hvarunder generaldirektionen sorterar.

8:o. Förvaltningsrådet har redan inhemtat förenämnda fonders och föreningars förvaltningsorganers bifall till de träffade anordningarna och derom med anmälan inkommit.

9:o. Samtliga tjenstemän och betjente vid de bayerska östbanorna, vare sig att de äro i aktiv tjenst eller redan pensionerade, öfvergå med samma villkor, hvarunder de äro anstälde eller pensionerade af bolaget, i bayerska statens tjenst. Statsregeringen skall vara betänkt att använda dem på ett deras hitintills innehafvande befattningar motsvarande sätt och möjliggöra öfvergången till den praktiska statstjensten, respektive till andra tjensteförhållanden inom den i stat bestämda personalen vid de Kongl. kommunikationsanstalterna. Så länge denna öfvergång icke egt rum förblifver aflöningsreglementet för östbanorna af

den 11 Mars 1874 och bestämmelserna för pensionsanstalten af den 13 Januari 1873 och 7 December 1874 gällande för behandlingen af den af staten öfvertagna tjänstepersonalen. Entlediganden af tjänstemän och betjente vid de Kongl. privilegierade bayerska östbanorna utan pensionsanspråk kunna dock endast i mån af hvars och ens tjänsteställning beviljas enligt de regler, som gälla för i statens tjänst varande tjänstemän och betjente.

10:o. Likasom bolagets fordringar och rättigheter, så öfverflyttas äfven dess passiva och öfriga förbindelser på statskassan, så att förhållandet erhåller karakteren af en universal succession. Förvaltningsrådet förbinder sig att med möjligaste skyndsamhet öfverlemnå redogörelser:

a) för det provisionella bokslutet för år 1874;

b) öfver dåvarande förhållanden vid de under anläggning varande banlinierna jemte derpå använda kostnader i jämförelse med derföre beviljade krediter;

c) öfver oafgjorda rättstvister samt andra sväfvande aktiv- och passiv-fordringar;

d) öfver de i tjänst varande tjänstemän och betjente med deras arfvoden, kunnande förteckningen hvad beträffar 8—13 klasserna inskränkas till en summarisk uppgift öfver antalet och sammanlagda aflöningsbeloppet;

e) öfver i tjänstgöring befintlig och under beställning varande rörlig materiel.

De under punkterna c) d) och e) inbegripna uppgifter skola uppställas enligt förhållandena från den 1 Februari 1875. Statsregeringen är beredd att, på grund af fullmakt från förvaltningsrådets sida uppdraga åt den nuvarande generaldirektören för de Kongl. kommunikationsanstalterna att, med rättighet till begagnande af ställföreträdare, uppgöra den liiquidation, som möjligen erfordras till följd af § 243 uti handelslagboken.

11:o. Utan rubbning af de på statskassan öfvergående förbindelserna, utgår köpeskillingen genom inlösning af aktierna och öfvertagande af de prioritetsskuldebref, som det Kongl. privilegierade östbanebolaget utgifvit på grund dels af bestämmelserna i lagen af den 29 April 1869 angående utsträckning af de bayerka östbanorna, dels bemyndigandet i landtdagsafskedet den 28 April 1872 § 46 och lagen af den 27 Juli 1874 angående ytterligare utvidgning af samma banor, och dels af koncessions-urkunderna af den 3 Augusti 1869, 25 November 1872 och 10

December 1874. Staten förpligtar sig att inlösa aktierna med nominelt värde af 200 floriner efter följande beräkningsgrunder:

a) för en aktie af den äldre emissionen 420 riksmark;

b) för en aktie af den andra emissionen 410 riksmark;

i enlighet hvarmed totalsumman af 300,000 aktier af det första och 100,000 aktier af det senare slaget kommer att inlösas med 167,000,000 riksmark. Beträffande öfvertagandet af prioriteterna, så öfvertagas dessa såsom stats-jernvägsskuld till förräntning och amortering enligt de af östbanbolaget utfästade ränte- och amorteringsgrunder. Det öfverskott, som bolaget innehar för utgifna aktier och prioriteter till de under anläggning varande linierna och som ännu ej blifvit användt på arbetena, öfvergår till statskassan för jernvägsanläggningen.

12:o. Aktiernas inlösning sker genom utgifning af statsjernvägsobligationer, hvilka med säkerhet i statsjernvägarne löpa med 4 procent ränta från den 1 Januari 1875 och utgifvas uti minsta valör af 100 riksmark med halfärskuponger, på det sätt att för hvarje aktie af den äldre emissionen erläggas 400 riksmark i obligationer och 20 mark kontant samt för hvarje aktie af den andra emissionen 400 riksmark i obligationer och 10 mark kontant. Statsregeringen förbehåller sig att bestämma de ställen, der utväxling af aktier emot obligationer skall ega rum. Omedelbart efter färdigblifvandet af ett tillräckligt antal obligationer, hvikas utfärdande skyndsammast skall föranstaltas efter fördragets undertecknande, skall utväxlingen begynna och skyndsammast fortgå och fullbordas. Under alla omständigheter blifver den kupong, som förfaller den 1 Juli innevarande år, inlöst af statskassan.

13) Ömsesidigt afstå parterne från hvarje invändning, som afser att upphäfva eller ändra fördraget.

14) Samma dag, som fördraget erhåller den »notariella bekräftelsen», tillträder statsverket besittningen af de förvärfvade banorna med dertill hörande egendom, och deremot skola alla föremål för köpet, som statsverket utan undantag känner, på det samma öfverföras. Samtidigt öfvergå alla akter, urkunder, fördrag, planer, handlingar m. m. till statsverket, sedan de af förvaltningsrådets medlemmar i bolagets kassa deponerade kautioner blifvit dem återställda.

15) Den Kongl. statsregeringen skall taga kännedom om de anmärkningar, hvilka den hittills varande förvaltningen af östbanorna in-

fört i sina register öfver förlorade eller förstörda på innehafvaren ställda aktier och komma, om det i punkterna 11 och 12 beskrifna inlösningssauspråket inom laga tid icke gjorts gällande, inlösningssummorna med upplupna räntor att tillhandahållas de uti ofvannämnda register anmärkta sista innehafvarne af sådana aktier eller dessas rättsinnehafvare.

16) Kostnaderna för fördragets »notariella bekräftelse» bestridas af statskassan och bortfalla derföre stadgade afgifter och stämpelpapper för dylika åtgärder.

17) För giltighet af detta fördrag erfordras ännu landtdagens båda kamrars bifall och dessförinnan antagande af bolaget å allmän bolagsstämma genom minst två tredjedelar af aktieinnehafvarne.

München den 1 Mars 1875.

Anmärkningar: Ofvanstående förslag till köpeafhandling föredrogs på östbanaktiebolagets generalförsamling i München den 23 Mars 1875 och blef der till alla delar antaget med 7,987 röster emot 264. Vid denna bolagsstämma upplystes, att bolagets tjenstepersonal utgjorde omkring 3,000 personer, och att pensionsföreningen egde en fond af 1,439,000 floriner. Vidare upplystes, att aktierna af första emissionen, nominelt å 200 floriner, genom fördraget komme att betalas med 420 riksmark eller vid pass 252 floriner, och de af 2:dra emissionen med 410 riksmark eller 246 floriner.

Efter emottagande af förestående bolagsstämmobeslut framställde bayerska regeringen förslaget till landtdagen med hufvudsakligen följande motiv och upplysningar:

»Konkurrensförhållandena emellan stats- och östbanorna, icke blott i trafikerandet af de fullbordade utan ock hufvudsakligast i afseende på anläggningen af nya banor, låta den en gång tillförene väckta frågan om förvärfvande af östbanorna åt staten fortfarande qvarstå såsom öppen för att så ofta ånyo återkomma, som de emellan begge banförvaltningarne träffade trafikfördragen kunna komma att medföra ofördelaktiga verkningar för den ena eller andra, eller nya, konkurrensen ökande banprojekt uppdyka. — Öfvertygelsen att olägenheterna i begge dessa hänseenden icke kunna grundligt afhjelpas, utan att östbanorna öfvergå i statens

ego och att föreningen af öst- och statsbanorna under en förvaltning, jemte besparingar af särskilda anläggningar, som derigenom kunna vara gemensamma, äfvensom af personalutgifter, måste åtföljas af betydande fördelar, har förmått statsregeringen att redan nu så mycket hellre taga denna fråga under närmare ompröfning, som regeringen derigenom tillmötesgår deputerade kammarens uti beslutet af den 13 Juli förliedt år uttalade önskan om öppnande af underhandlingar med aktiebolaget för de Kongl. privilegierade östbanorna angående banornas öfverlåtande till staten och framläggande af förslag derom för nästa landtdag, samt äfven i betraktande deraf att en dylik åtgärd öfverensstämmer med de åsikter som för närvarande öfver allt af rent statsekonomiska skäl göra sig allt mera gällande till förmån för statsbanesystemet. Med Hans Maj:t Konungens tillstånd blef derföre i främsta rummet förvaltningsrådet för östbanorna uppfordradt att förklara och eventuellt föreslå under hvad villkor nämnda banor skulle kunna under eganderätt öfverlåtas till staten, respektive på hvilka grunder förvaltningsrådet kunde vara villigt att underställa denna fråga aktieegarnes pröfning vid derföre sammankallad generalförsamling. Förvaltningsrådet uttalade härpå väl sin beredvillighet att träda i underhandling med statsregeringen rörande försäljning af östbanorna, men afböjde att sjelf derom ingifva förslag, under anhållan att i stället erhålla meddelande om de väsentligaste villkor som staten ville erbjuda, eller åtminstone en uppgift om det pris, som statsregeringen vore benägen att betala. För att i denna viktiga sak ernå en fast position och i synnerhet för att tillmötesgå förvaltningsrådets önskan syntes det ändamålsenligt att, till vinnande af fasta utgångspunkter för bedömandet af östbanornas verkliga värde, framför allt låta anställa en undersökning af dessa anläggningar i allmänhet och af terrasserings, rälsläggningen, konst- och husbyggnaderna, signalinrättningarna, stängseln, vägöfvergångarne, verkstäderna, magasinerna och den rörliga materielen genom en af sakkunniga organer utur statsbaneförvaltningen bildad kommission, hvilken skulle hafva till uppgift att undersöka och konstatera icke blott i hvad tillstånd de nämnda föremålen befunno sig, utan äfven hvilka utvidgningar och förbättringar kunde finnas nödvändiga för ernående af en ordentlig och säker trafikdrift efter rörelsens fordringar. Denna kommission, som bestod af chefen för byggnadsafdelningen inom statsbaneförvaltningen såsom ordförande och särskildt för granskningen af bananläggningarna och konstbyggnaderna, en arkitekt vid samma afdelning för husbyggnaderna och en högre tjänsteman vid maskinafdelningen för uppskattningen af verkstäder, magasin och rörlig materiel samt hvilken kommission biträdades af direktören och ledande öfveringe

niören vid östbanorna såsom dess förvaltnings delegerade för att lemna upplysningar, har befarit samtliga trafikerade östbanelinier jemte de arrenderade kortare sträckorna Passau—Gränsen och Furth—Gränsen till en längd af 773,32 kilometer till det mesta med extra lokomotiv, som stannade vid alla af särskild uppmärksamhet förtjenta föremål, och på en öppen vagn som medgaf en fullständig öfversigt af banan. Till ofvan anförda längd kommer dessutom linien Plattling—Deggendorf, sedan denna bana blifvit inköpt af bolaget, med 8,67 kilometer. Under utförande äro linierna Landau—Mühldorf 64,65 kilometer, Landau—Plattling—Eisenstein 91,82 kilometer, Weiden—Neukirchen 51,90 kilometer, eller tillsammans 208,92 kilometer. Under detaljutstakning är linien Landshut—Dingolfing—Landau med en längd af 45,41 kilometer. Sammanräknade längden af trafikerade, under byggnad och utstakning varande östbanlinier utgör således 1,035,62 kilometer. (Vid 1875 års slut trafikerades häraf 902,07 kilometer. Öfversättarens anmärkning). Resultatet af kommissionens undersökning är i allmänhet tillfredsställande. Deraf framgår i synnerhet att samtliga föremålen, med jämförelsevis obetydliga undantag, befinnas i fullgodt skick, och att betydligare förbättringar icke erfordras i annat än utbyte af räler å vissa ställen samt ökning af lokomotivens antal äfvensom anskaffande af elektriska klocksignaler.»

Frågan remitterades af landtdagen till ett utskott, hvars utlåtande föredrogs i kammaren den 7 April.

Dervid afgaf Statsministern v. Pherteschner följande förklaring:

»Fördraget finge icke förändras, ej heller nya bestämmelser deruti införas. I sjelfva lagen kunde deremot ändringar föreslås och pröfvas; men fördraget vore att anse såsom ett afslutadt helt. Det vore en ekonomisk nödvändighet att staten öfvertog östbanorna, ehuru han, ministern, tillföre varit af annan mening, nemligen att enskilde borde bygga och förvalta jernvägarne. Men man hade då, så väl inom kamrarne som inom regeringen, misstagit sig om motiven; skilnaden i afkastning emellan statsbanorna och andra redan trafikerade jernvägar hade nemligen då varit i ögonen fallande, men man hade icke haft en enda genomlöpande linie. För öfrigt hade ingen skada skett genom östbanbolagets uppkomst, redan derföre att en del af Nedre Bayern och öfre Pfalz derigenom fingo jernvägar tidigare än eljest kunnat ifrågakomma. Men i hela det ekonomiska lifvet hade nu en fullständig förändring inträffat. Hvad nu den ofta omtalade konkurrensen beträffade, så kunde den inom jernvägsväsendet leda derhän, att begge konkurrenterne lida skada utan att någon deraf hade gagn; östbanorna kunde icke vidmakthålla sin förra afkastning och statsbanorna ledo ockå men. Slutligen kunde det gå så

långt, att afkastningen af jernvägarne förvandlade sig till en skatt för jernvägarnes räkning. Dessa betraktelser föranledde talaren att varmt förorda inköpet af östbanorna. Äfven ett annat skäl förefunnes, nemligen att privatbanebolagen allenast sörja för sitt eget intresse och derföre efter-sätta hela linier, som icke gifva god ränta, under det att staten blott har att sörja för det allmänna bästa och derföre äfven kunde bygga banor som vore mindre rentabla, men som vore nödvändiga för de orter som deraf genomskäras.»

Fördraget blef sedermera den 15 April af landtdagen oförändradt antaget och genom lag fastställt.

Trafikberättelsen för östbanornas rörelse år 1874 lemnar följande upplysningar som i förestående fråga äro af intresse:

1) Det för de äldre linierna upptagna aktiekapitalet 60 millioner gulden blef redan under åren 1856—1868 fullständigt indraget. På aktiekapitalet för de nyare linierna 20 millioner gulden voro vid 1874 års slut inbetalda 19,997,170 gulden. Vidare voro vid samma tid prioritetsobligationer utgifna till belopp af 23,214,100 gulden, hvarje obligation lydande å 350 gulden.

2) Den äldre byggnadsfondens samtliga inkomster hade till 1874 års slut uppgått till 69,159,280 gulden och utgifterna till 66,104,132 floriner så att ett disponibelt byggnadskapital af 3,055,148 floriner återstod. Inkomsterna till de nya anläggningarna uppgingo vid 1874 års slut till 44,202,112 floriner och utgifterna till 37,633,579 floriner hvadan, inberäknade ännu återstående inbetalningar, 6,571,363 floriner utgöra disponibelt byggnadskapital för fortsättning af dessa anläggningar.

3) Längden af de bayerska östbanorna utgjorde vid 1874 års slut 771,8 kilometer. Stationernas antal var 114. Transportmedlen utgjorde 162 lokomotiv, 469 person-, 38 post- och 3501 godsvagnar. Inkomsterna utgjorde 9,427,282 floriner och driftkostnaden 5,664,374 samt nettobehållningen 3,762,908 floriner. Utgiftsprocenten 60,08.

Inkomsten	utgjorde pr dag	25,828.10.	pr kilometer	12,211.30	pr dag och kilometer	33.27.
Utgifterna	"	15,518.50.	"	7,337.16	"	20.6.
Behållningen	"	10,309.20.	"	4,874.14	"	13.21.

Brandförsäkringsfonden	uppgick till	124,889	floriner.
Reservfonden	"	3,817,250	"
Pensionsfonden	"	1,617,740	"
Understöds-kassan	"	288,391	"
Arbetare-invalidfonden	"	15,521	"

Sjukvården hade kostat 140,099 floriner, motsvarande 2 floriner 6 kreutzer för hvarje person.

Berättelsen slutar med följande ord:

Om också de bayerska östbanornas resultat af 1874 års rörelse var mindre glädjande i likhet med nästan alla tyska och österrikisk—ungerska jernvägar, och skyldigheten att redogöra för detsamma mindre tacksam, så återstår dock vid slutet af den berättelse, hvarmed de trenne östbanorna numera afslutas såsom aktieföretag, den tillfredsställelsen för alla dem, som varit kallade att under den mera än femtonåriga perioden af deras drift handhafva rörelsen och medverka till dess ledning, att de bayerska östbanorna ända till sista ögonblicket med egen kraft förmått uppfylla alla sina förbindelser, aldrig behöft statssubvention utan snarare till och med förlidet år utdelat rikliga räntor till aktieegarne och statsverket, utan att förlora ur sigte sin uppgift att i främsta rummet såsom kommunikationsanstalt betjena landtbruket, industrien och handeln.
