

N:o 32.

Kongl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen, angående förvärfvande för statens räkning af vissa enskilda jernvägar; gifven Stockholms slott den 8 mars 1895.

Under återopande af bilagda utdrag af protokollet öfver civilärenden för denna dag vill Kongl. Maj:t härmed föreslå Riksdagen att bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att, på det Kongl. Maj:t må blifva i tillfälle att i hufvudsaklig öfverensstämmelse med de i statsrådsprotokollet angifna grunder åt staten förvärfva Skåne—Hallands, Mellersta Hallands, Göteborg—Hallands, Landskrona—Engelholms och Malmö—Billesholms jernvägar, till Kongl. Maj:t, efter ingången af år 1896, på requisition utanordna de medel, som erfordras för gäldande af hvad för jernvägarne skall kontant till jernvägarne egare utbetalas, äfvensom fullgöra ränteliqvider och kapitalafbetalningar å de i Skåne—Hallands och Malmö—Billesholms jernvägar in-tecknade obligationslån samt de kommunallån, hvilka af staten i följd af ifrå-gavarande banors förvärfvande öfvertagas.

De till ärendet hörande handlingar skola Riksdagens vederbörande utskott tillhandahållas; och Kongl. Maj:t förblifver Riksdagen med all Kongl. nåd och ynnest städse välbevågen.

OSCAR.

V. L. Groll.

*Utdrag af protokollet öfver civilärenden, hållet inför Hans Maj:t
Konungen i Statsrådet å Stockholms slott den 8 mars
1895.*

Närvarande:

Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena grefve LEWENHAUPT,
Statsråden: friherre ÅKERHJELM,
ÖSTERGREN,
GROLL,
WIKBLAD,
GILLJAM,
friherre RAPPE,
CHRISTERSON och
WERSÄLL.

Hans Maj:t Konungen behagade bevilja hans excellens herr statsministern Boström, på grund af sjukdom, tjänstledighet, till dess hans helstillstånd tillåte honom att i tjenstgöring åter inträda, samt i nåder förordna statsrådet Wersäll att under tiden förestå finansdepartementet.

1:o.

Efter gemensam beredning med finansdepartementet anförde chefen för civildepartementet statsrådet Groll:

Då jag den 17 mars 1894 inför Eders Kongl. Maj:t anmälde det betänkande, som den 13 januari samma år af en utaf Eders Kongl. Maj:t förordnad komité afgifvits i fråga om vissa jernvägars förvärfvande åt staten, äfvensom jernvägsstyrelsens i anledning deraf den 20 februari 1894 afgifna, den 26 i samma månad inkomna underdåniga utlåtande, beslöt Eders Kongl. Maj:t att till Riksdagen aflåta proposition i syfte att Eders Kongl. Maj:t blefve i tillfälle att åt staten förvärfva Skåne--Hallands, Mellersta Hallands, Göteborg--Hallands, Landskrona--

Engelholms och Malmö—Billesholms jernvägar. Vid behandlingen af denna proposition stannade Riksdagens kamrar i olika beslut. Första Kammarens beslut utföll för de tre förstnämnda jernvägarnes inköp, medan Andra Kammaren helt och hållet afslog Eders Kongl. Maj:ts framställning, och i den gemensamma omröstning, som i följd häraf egde rum, segrade Andra Kammarens mening med 182 röster mot 168 röster.

Ehuru således Eders Kongl. Maj:ts berörda framställning icke vann Riksdagens bifall, ansåg jag, med särskild hänsyn till den jemförelsevis ringa röstöfvervigt, hvarmed Riksdagens beslut fattades, att frågan icke borde anses vara definitivt förfallen, utan fortfarande hållas öppen, och då jag den 9 augusti 1894 inför Eders Kongl. Maj:t anmälde Riksdagens beslut, hemställde jag derföre att Eders Kongl. Maj:t måtte uppdraga åt jernvägsstyrelsen dels att med styrelsen för Skåne—Hallands jernvägsaktiebolag förhandla om under hvilka vilkor detta bolag kunde vara villigt att till staten öfverlåta dess jernväg, dels ock att undersöka, huruvida de till grund för Eders Kongl. Maj:ts ofvanberörda proposition lagda beräkningar rörande inlösningspris för ofvan omförmälda banor samt kompletteringskostnader m. m. borde i ett eller annat afseende undergå förändring, äfvensom att med underdånigt yttrande i ämnet till Eders Kongl. Maj:t inkomma i god tid före innevarande års lagtima Riksdag; och till denna hemställan, hvilken biträdtes af Statsrådets öfrige ledamöter, behagade Eders Kongl. Maj:t lemna bifall.

Sedan till jernvägsstyrelsen tillika remitterats en af Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande i Hallands län insänd skrifvelse från länets landsting jemte utdrag af landstingets protokoll den 19 och 20 september 1894, har jernvägsstyrelsen i underdånig skrifvelse den 31 december 1894 afgifvit det sålunda infordrade yttrandet, hvarefter styrelsen inkommit med en ytterligare skrifvelse i ämnet af den 21 sistlidne januari.

Vidare hafva till Eders Kongl. Maj:t ingifvits åtskilliga skrifter, deruti ett stort antal kommuner inom Hallands län förmält sig instämma i landstingets uttalande i dess nyssberörda skrifvelse.

Då jag nu anhåller att få ånyo underställa Eders Kongl. Maj:ts pröfning frågan om ofvan omförmälda fem jernvägars förvärfvande åt staten, torde jag till en början få erinra derom att dessa jernvägar, hvilka sträcka sig, Skåne—Hallandsbanan från Helsingborg till Halmstad (92 kilometer) med en tvärbana (28 kilometer) från Åstorp till Höganäs, Mellersta Hallands jernväg (74 kilometer) från Halmstad till Varberg, Göteborg—Hallands

jernväg (77 kilometer) från Varberg till Göteborg, Landskrona—Engelholms jernväg (49 kilometer) mellan dessa båda städer samt Malmö—Billesholms jernväg (59 kilometer) från sistnämnda stad till Billesholms grufva, tillsammans bilda dels en sammanhängande trafikled från Göteborg till Malmö, dels utfartsvägar från denna hufvudlinie till Helsingborg och Landskrona, dels ock en förbindelseled mellan Åstorp och Höganäs. Samtliga jernvägarne, af hvilka de tre förstnämnda tillsammans tagne pläga benämnas vestkustbanan, hafva samma spårvidd som statens jernvägar (1,435 meter).

I de på senare tider meddelade koncessionerna angående Skåne—Hallands, Mellersta Hallands, Göteborg--Hallands och Malmö—Billesholms jernvägar har statsverket förbehållits rätt att vid hvad tidpunkt som helst enligt i koncessionen angifna grunder inlösa dessa jernvägar, ehuru inlösningsvilkoren äro olika allt efter som inlösningsen sker inom eller efter tio år från det jernvägen i sin helhet eller till någon del öppnats för allmän trafik. I afseende å den redan år 1874 koncessionerade Landskrona—Engelholms jernväg saknar deremot staten denna rätt.

Angående statens rätt att inlösa de fyra förstnämnda banorna innehålla koncessionerna å dessa banor följande bestämmelser:

att svenska statsverket är berättigadt inlösa jernvägen med tillhörigheter och trafikmateriel mot ett penningebelopp,

a) som, om sådant sker *inom tio år* efter det jernvägen i sin helhet eller till någon del blifvit för allmän trafik öppnad, skall motsvara hvad jernvägen med tillhörigheter och trafikmateriel, enligt behöriga räkenskaper, kostat, med tillägg af ränta efter fem för hundra om året efter afdrag af den nettoinkomst, banan under tiden lemnat; och

b) som, om inlösen sker *efter tio år* från det banan blifvit i sin helhet eller till någon del upplåten för allmän trafik, skall, allt efter det sätt som finnes vara för koncessionshafvarne förmånligast, *antingen* beräknas så, att detsamma motsvarar två gånger summan, enligt behöriga räkenskaper, af hela den under de tio år, som förflutit närmast före det år, hvarunder lösningsanspråket är väckt, uppkomna nettobehållning af trafiken, innefattande alla under samma tio år gjorda utdelningar till jernvägens egare jemte ränte- och kapitalafbetalningar å upptagna lån samt afsättning af kontanta medel eller öfverförande af säkra fordringar till befintlig reserv- eller förnyelsefond; *eller ock* bestämmas af fem gode män, utaf hvilka Eders Kongl. Maj:t utser två och koncessionshafvarne två, hvarefter de fyra sålunda valde tillkalla den femte;

skolande lösesumman för jernvägen af svenska statsverket erläggas

vid tillträdet af den inlösta egendomen och anses utgöra inlösningsvärdet af hela jernvägsbyggnaden med alla dess fasta och lösa tillhörigheter af hvad slag de vara må, äfvensom af hela den i behåll varande reserv- eller förnyelsefonden, utan annat undantag än af de för trafikens behof i förråd befintliga förlags- och konsumtionsartiklar, såsom obegagnade syllar och skenor med tillbehör, stenkol, oljor och dylikt; och skall egendomen till statsverket afträdas skuldfri eller ock behörigt afdrag å löseskillingen vid afträdandet göras för beloppet af den i jernvägen in-tecknade skuld; hvaremellertid jernvägsaktiebolaget åligger att årligen, efter det behörig revision af bolagets förvaltning och räkenskaper egt rum, insända till civildepartementet, för att der förvaras, fullständig uppgift å beloppet af de utdelningar till jernvägens egare, af de kapital- och räntebetalningar å upptagna lån samt af de öfverföringar af medel till reserv- eller förnyelsefond, som för det år, revisionen omfattar, blifvit af öfverskottet å jernvägens trafikinkomster bestridda.

Då Skåne—Hallands jernväg delvis öppnades för trafik redan den 9 januari 1885, kan inlösen af denna jernväg enligt a)-vilkoret icke vidare ega rum. För de öfriga tre ifrågavarande jernvägarne är tiden för deras inlösen enligt nämnda vilkor ute,

för Mellersta Hallands jernväg den 17 september 1896,
 » Göteborg—Hallands » » 1 september 1898,
 » Malmö—Billesholms » » 18 september 1896.

Då ofvan omförmälda komité beräknade inlösningspriset för nyssnämnda fyra jernvägar enligt a)-vilkoret, utgick komitén från följande grunder:

att byggnadskostnaden för hvarje år skulle upptagas till det belopp, hvartill den funnes i räkenskaperna uppförd;

att den ränta efter fem för hundra, som borde tilläggas byggnadskostnaden, borde beräknas, intill dess anläggningsarbetena börjat, å inbetalda delar af aktiekapitalet från de dagar, inbetalningarna verkstälts, samt derefter å det i jernvägen nedlagda, bokförda kapital för hvart år särskildt och från början af samma år;

att från summan af den sålunda funna byggnadskostnaden med dertill lagd ränta skulle afdragas hela den nettoinkomst, som jernvägen under tiden lemnat; samt

att såsom nettoinkomst beräknades hela det belopp, hvarmed jernvägens inkomster öfverskjutit kostnaden för jernvägens drift och underhåll, oafsedt huru stor del af detta öfverskott användts till ränte- och kapitalafbetalningar m. m.

Enär inlösningspriset, med tillämpning af *a*)-vilkoret, skulle bestämmas efter hvad jernvägen verkligen *kostat* (med tillägg af ränta efter afdrag af nettoinkomst) och icke efter hvad jernvägen må vara värd, ansåg komitén jernvägens egare icke vara berättigad till godtgörelse för mark, som kostnadsfritt upplåtits, eller, der mark af jernvägen förvärfvats för lägre pris än det verkliga värdet, för skillnaden mellan detta värde och det erlagda priset.

Med iakttagande af dessa grunder uträknade komitén inlösningspriset *vid 1892 års slut* — det senaste, för hvilket afslutade räkenskaper voro för komiten tillgängliga — för de fyra ifrågavarande jernvägarne på följande sätt:

för Skåne—Hallands jernväg:

Anläggningskostnad	kronor	6,990,054: —
Tillägg af 5 procent ränta	»	2,878,591: —
	kronor	9,868,645: —
Afdrag af nettoinkomst	»	1,767,631: —
Jernvägens egare till godo	kronor	8,101,014: —

för Mellersta Hallands jernväg:

Anläggningskostnad	kronor	3,257,359: —
Tillägg af 5 procent ränta	»	1,138,057: —
	kronor	4,395,416: —
Afdrag af nettoinkomst	»	925,781: —
Jernvägens egare till godo	kronor	3,469,635: —

för Göteborg—Hallands jernväg:

Anläggningskostnad	kronor	4,814,767: —
Tillägg af 5 procent ränta	»	1,248,945: —
	kronor	6,063,712: —
Afdrag af nettoinkomst	»	1,257,697: —
Jernvägens egare till godo	kronor	4,806,015: —

för Malmö—Billesholms järnväg:

Anläggningskostnad	kronor 2,928,329: —
Tillägg af 5 procent ränta	» 1,013,816: —
	<hr/>
	kronor 3,942,145: —
Afdrag af nettoinkomst	» 783,177: —
	<hr/>
Jernvägens egare till godo	kronor 3,158,968: —

Med anledning af den järnvägsstyrelsen den 9 augusti 1894 meddelade befallning har styrelsen, enligt hvad af dess underdåniga skrifvelse den 31 december nämnda år inhemtas, anmodat styrelsen för Skåne—Hallands järnvägsaktiebolag att meddela, huruvida bolaget vore villigt att äfven efter utgången af de tio år, inom hvilka staten var berättigad att, med tillämpning af a)-vilkoret, inlösa järnvägen, öfverlåta järnvägen till staten emot ett inlösningspris, beräknadt efter de grunder, med iakttagande af hvilka komitén uträknat samma pris med ledning af 1892 och föregående års räkenskaper och hvilka blifvit af Eders Kongl. Maj:t godkända, eller, derest bolaget ej skulle vara härtill benäget, att till järnvägsstyrelsen inkomma med uppgift å det minimipris, till hvilket järnvägen kunde för statens räkning förvärfvas. De förhandlingar, som i följd häraf egt rum, hafva ledt till afslutande af ett vid järnvägsstyrelsens nyssberörda underdåniga skrifvelse i afskrift fogadt förslagskontrakt om järnvägens försäljning, hvilket kontrakt blifvit af Skåne—Hallands järnvägsaktiebolag godkänt. Enligt detta kontrakt skulle köpeskillingen utgöras af 1) det af komitén uträknade inlösningspriset vid 1892 års slut, 8,101,014 kronor, med den eventuella ändring deri, som betingas af de för trafikens behof i förråd befintliga förlags- och konsumtionsartiklars bokförda värde den 1 januari 1896, hvilken dag järnvägen skulle af staten tillträdas, 2) det belopp, hvarmed järnvägens anläggningskostnad blifvit under åren 1893, 1894 och 1895 ökad genom inköp af rörlig materiel, nya tyngre skenor, spårutvidgningar och nybyggnader m. m., samt 3) ersättning för af Helsingborgs stad till bolaget upplåten mark med 643,700 kronor. Den genom sammanläggning af dessa tre poster uppkommande summan skall ökas med det belopp, hvarmed för åren 1893, 1894 och 1895 belöpande fem procent ränta å anläggningskostnaden må öfverstiga järnvägens nettoinkomster å samma tid, eller, derest räntan understiger samma nettoinkomst, minskas med skillnaden dem emellan; härvid skall dock iakttagas att i anläggningskostnaden icke inräknas värdet af den under 3) här ofvan omförmälda mark.

Det definitiva köpeskillingsbeloppet kan således icke bestämmas förrän efter utgången af år 1895. Men efter förhållandena vid 1893 års utgång har jernvägsstyrelsen, enligt en vid dess skrifvelse fogad tabell, beräknat inlösningspriset vid sistnämnda tidpunkt på följande sätt:

Det af komitén beräknade inlösningspriset vid 1892 års slut	kronor	8,101,014: —
5 procent ränta för år 1893 å anläggningskostnaden	»	349,502: —
Ökning af jernvägens anläggningskostnad år 1893	»	58,243: —
Ersättning för den af Helsingborgs stad upplåtna mark	»	643,700: —
	kronor	9,152,459: —
Afdrag för nettoinkomst år 1893	»	370,165: —
Inlösningspris vid 1893 års slut	kronor	8,782,294: —

Denna beräkning skiljer sig från de af komitén uppställda grunder, utom i afseende å den af Helsingborgs stad upplåtna marken, jemväl deruti att ränta beräknats å anläggningskostnaden, sådan den befans vid 1893 års början, medan med iakttagande af komiténs grunder ränta bort beräknas å det belopp, hvartill denna kostnad uppgick vid årets utgång. Den här af härflytande skilnaden, motsvarande ett års ränta efter fem procent å 58,243 kronor, är dock icke afsevärd.

Uträknas inlösningspriset enligt *a*)-vilkoret vid 1893 års slut för Mellersta Hallands, Göteborg—Hallands och Malmö—Billesholms jernvägar enligt samma grunder, som följts af komitén, blifver resultatet följande:

för Mellersta Hallands jernväg:

Det af komitén beräknade inlösningspriset vid 1892 års slut	kronor	3,469,635: —
Ökning af anläggningskostnaden år 1893 (hvari bland annat ingår kostnaden för nytt spår med 187,000 kronor)	»	194,590: —
5 procent ränta för år 1893 å anläggningskostnaden vid samma års slut, 3,451,949 kronor (= 3,257,359 + 194,590)	»	172,597: —
	kronor	3,836,822: —
Afdrag för nettoinkomsten år 1893	»	309,463: —
Inlösningspriset vid 1893 års slut	kronor	3,527,359: —

för Göteborg—Hallands jernväg:

Det af komitén beräknade inlösningspriset vid 1892 års slut	kronor	4,806,015: —
Ökning af anläggningskostnaden år 1893	»	17,361: —
5 procent ränta för år 1893 å anläggningskostnaden vid samma års slut, 4,832,128 kronor (= 4,814,767 + 17,361)	»	241,606: —
	kronor	5,064,982: —
Afdrag för nettoinkomsten år 1893	»	297,497: —
Inlösningspriset vid 1893 års slut	kronor	4,767,485: —

för Malmö—Billesholms jernväg:

Det af komitén beräknade inlösningspriset vid 1892 års slut	kronor	3,158,968: —
Ökning af anläggningskostnaden år 1893	»	8,529: —
5 procent ränta för år 1893 å anläggningskostnaden vid samma års slut, 2,936,858 kronor (= 2,928,329 + 8,529)	»	146,843: —
	kronor	3,314,340: —
Afdrag för nettoinkomsten år 1893	»	184,165: —
Inlösningspriset vid 1893 års slut	kronor	3,130,175: —

Hvad beträffar Landskrona—Engelholmsbanan, så omnämnde jag i mitt anförande till statsrådsprotokollet den 17 mars 1894 att ofvan omnämnda komité, enär denna bana icke är underkastad statens inlösningsrätt, från jernvägens egare, Landskrona—Engelholms jernvägsaktiebolag, begärt uppgift om och i sådant fall till hvilket pris jernvägen kunde för statens räkning förvärfvas samt att till svar derå bolaget öfverlemnade utdrag af protokoll, hållet vid extra bolagsstämma med delegarne i bolaget den 14 oktober 1893, enligt hvilket bolaget beslutit till staten sälja jernvägen med tillhörande inventarier och rullande materiel för ett belopp af 2,000,000 kronor, hvaraf 1,800,000 kronor ansågos motsvara banbyggnaden med inventarier och 200,000 kronor den rörliga materielen, hvarjemte bolaget vidare beslutit att bland köpevilkoren skulle ingå att nuvarande tjänstepersonal bibehölles vid sina innehafvande befattningar eller ock, der så ej kunde ske, be-

reddes annan lämplig plats vid statens jernvägar med aflöning, motsvarande den som uppburits vid bolagets jernväg.

Enligt hvad jernvägsstyrelsen i sin underdåniga skrifvelse den 31 december 1894 meddelat, har bolaget med anledning af en utaf jernvägsstyrelsen framställd förfrågan, huruvida bolaget fortfarande vore villigt att till staten sälja sin jernväg på nyssberörda vilkor, å extra bolagsstämma den 15 oktober 1894 beslutit att intill den 1 januari 1896 vidblifva sitt den 14 oktober 1893 under uppgifna vilkor bestämda pris för jernvägen, 2,000,000 kronor, jemte ersättning för sådana stations- och spårutvidgningar m. m., som öka jernvägens kapitalvärde, äfvensom be- myndigat sin styrelse att på ofvan angifna vilkor försälja jernvägen till staten samt att med vederbörande närmare öfverenskomma om den ersättningssumma för arbeten m. m., som utöfver 2,000,000 kronor skulle för jernvägens inköpande af staten erläggas.

För bedömande af huruvida den för sistnämnda jernväg fordrade köpeskilling bör anses skälig, anser jag mig böra erinra att, enligt uppgift i komiténs betänkande, anläggningskostnaden för jernvägen enligt dess räkenskaper utgjort 2,521,007 kronor 47 öre och den rörliga materielen bokförts till 473,421 kronor 74 öre samt inventarierna till 36,298 kronor 16 öre, äfvensom att jernvägens inkomster år 1893, efter afdrag af utgifter för drift och underhåll, lemnat ett öfverskott af 114,526 kronor.

Af ofvan lemnade uppgifter framgår att inlösningspriset för de fem ifrågavarande banorna skulle komma att vid 1893 års slut utgöra:

för Skåne—Hallands jernväg	kronor	8,782,294
» Mellersta Hallands »	»	3,527,359
» Göteborg—Hallands »	»	4,767,485
» Malmö—Billesholms »	»	3,130,175
» Landskrona—Engelholms jernväg	»	2,000,000
tillsammans kronor		22,207,313.

I dessa poster ingå äfven värdena af ineliggande förråd af förbrukningsartiklar.

De angifna siffrorna för inlösningsprisen äro emellertid icke definitiva, enär förhållandena under den tid, som förflyter från utgången af år 1893 till dess inlösningspriset eger rum, äfven måste tagas i betraktande. De jemkningar, som häraf kunna föranledas, lära dock icke blifva af mera afsevärd betydelse.

Derest ifrågavarande banor varda åt staten förvärfvade, erfordras åtskilliga kostnader för banornas komplettering. Dessa kostnader beräknades af ofvannämnda komité uppgå

för banbyggnaderna till	kronor 2,962,000: —
» lokomotiv samt för uppförande af en behöflig mindre verkstadsbyggnad för reparation af vagnar till	» 330,000: —
	<hr/> Summa kronor 3,292,000: —

Om nämnda post å 330,000 kronor fördelas å de olika banorna i förhållande till deras längd, skulle enligt komiténs beräkning kompletteringskostnaderna för de särskilda banorna blifva följande:

	Km.	Banbyggnaden kr.	Materielen kr.	Summa kr.
Skåne—Hallands jernväg	120	1,393,000	104,500	1,497,500
Mellersta Hallands »	74	630,000	64,400	694,400
Göteborg—Hallands »	77	365,000	67,000	432,000
Landskrona—Engelholms »	49	200,000	42,700	242,700
Malmö—Billesholms »	59	374,000	51,400	425,400
	<hr/> 379	<hr/> 2,962,000	<hr/> 330,000	<hr/> 3,292,000.

Den för Mellersta Hallands jernväg af komitéen beräknade kompletteringskostnaden för banbyggnaden bör emellertid nu minskas med ett belopp af 187,000 kronor, utgörande kostnaden för numera inlagdt nytt spår. Denna summa ingår deremot, såsom redan nämnts, i det belopp, hvarmed banans anläggningskostnad år 1893 ökats. Kostnaden för de återstående af komitéen såsom nödiga ansedda kompletteringsarbetena å denna jernvägs banbyggnad utgör sålunda 443,000 kronor.

I sitt öfver komiténs betänkande den 20 februari 1894 afgifna utlåtande ansåg sig jernvägsstyrelsen i fråga om kostnaden för banornas komplettering — med fasthållande af den grundsats, hvarifrån komitéen i afseende å kompletteringsarbetena å banbyggnaden utgått, eller att samtidigt med inköpet af banorna inga andra kostnader skulle behöfva ifrågakomma än de, som erfordrades för trafikens säkerhet och behöriga skötsel i dess nuvarande omfattning — likväl böra efter företagen närmare undersökning af förhållandena framställa en del erinringar mot komiténs beräkningar. Af hvad styrelsen i detta hänseende anförde framgick, att enligt styrelsens åsigt dels det af komitéen för komplet-

teringsarbetena beräknade beloppet borde ökas redan vid inköpet med i rundt tal 300,000 kronor för spårutvidgningar, för uppförande vid Billesholms grufva af en för mätning af kol afsedd vagnvåg samt af ett lokomotivstall med vändskifva vid Kungsbacka och för nya banvaktstugor, hvarvid dock vore att märka att inqvartering af omkring 50 banvakter komme att besparas, dels ett belopp af 76,000 kronor borde beräknas för åtskilliga arbeten, som under de närmaste åren behöfde utföras, såsom spårutvidgningar, förbättring af stängslet vid Malmö—Billesholmsbanan, inrättande af en vattenstation vid Säby å Landskrona—Engelholms jernväg, stationsbyggnader och jordlösen vid Gullbrandstorp å Mellersta Hallands jernväg samt anordningar för vattentagning vid Kungsbacka.

Vidare ifrågasatte styrelsen dels huruvida icke staten borde förvärfva eganderätt till det område, som för närvarande begagnas för spårförbindelsen med ångfärjehamnen i Helsingborg och stationen derstädes, dels ock huruvida icke förändrade anordningar borde vidtagas i afseende å stationerna i Helsingborg och Göteborg.

Beträffande spårförbindelsen till ångfärjehamnen i Helsingborg och stationen derstädes inhemtas af komiténs betänkande (sid. 10—12 samt sid. 53) att den mark, hvarå spåren mellan hufvudlinien och ångfärjans landningsplats blifvit utlagda, liksom två å ömse sidor om ångfärjespårerna belägna områden eller tomter, som båda behöfvas och för närvarande äfven begagnas för ångfärjetrafiken, icke tillhöra Skåne—Hallands jernväg utan Helsingborgs stad; att jernvägen emellertid emot årlig afgäld arrenderat det ena området på 10 år från den 1 januari 1893, men att jernvägen deremot å det andra området, derå den nuvarande ångfärjestationen uppförts, likasom å den mark, der spåren till ångfärjehamnen äro framdragna, icke innehar några upplåtelsehandlingar, utan besitter denna mark endast på grund af ett tyst medgifvande; att stadsfullmäktige i Helsingborg tillförbundit staden att, för den händelse svenska statsverket skulle komma att senast den 9 januari 1895 tillösa sig Skåne—Hallands jernväg, till statsverket upplåta den för spårförbindelsen med ångfärjehamnen och stationen erforderliga mark på tio år, räknadt från den dag, Skåne—Hallands jernväg öfverginge i statens ego, med rätt för statsverket att efter förloppet af dessa tio år bibehållas vid arrendet på vilkor, som, derest dessa ej kunde mellan parterna öfverenskommas, skulle fastställas af kompromiss, hvarvid dock arrendeafgiften ej finge understiga det pris, som under de senaste fem åren erlagts; samt att arrendeafgiften för den mark, som sålunda skulle till statsverket upplåtas, skulle komma att utgöra under de fem första åren från

den 1 januari 1895 21,907 kronor 47 öre och under de fem följande åren från den 1 januari 1900 27,653 kronor 7 öre. Detta stadsfullmäktiges beslut hafva fullmäktige vid sammanträde den 7 december 1894 på framställning af jernvägsstyrelsen beslutit låta gälla utan hinder deraf att tiden för jernvägens öfvergång i statens ego förändrades till den 1 januari 1896. Med afseende särskildt å den stegring i arrendeafgiften, som framdeles vore att emotse, ansåg jernvägsstyrelsen i sitt nyssberörda utlåtande det kunna med skäl ifrågasättas, huruvida icke staten borde redan från början eller åtminstone under de närmaste åren förvärfva ifrågavarande område, hvilket enligt styrelsens åsigt säkerligen i längden skulle blifva det för staten fördelaktigaste; och styrelsen ansåg derföre att vid uppgörande af arrendeaftal med Helsingborgs stad afseende borde fästas jemväl vid den eventualitet, att staten under den öfverenskomna arrendetiden skulle komma att med eganderätt förvärfva det ifrågavarande området.

Hvad angår den af Skåne—Hallands jernväg begagnade centralbangården i Helsingborg, så eges denna station af Landskrona och Helsingborgs jernvägar, med hvilkas styrelser styrelsen för Skåne—Hallands jernvägsaktiebolag afslutat en öfverenskommelse, på grund hvaraf Skåne—Hallands jernväg eger för sin trafik begagna denna station samt få sin trafik derstädes skött. Angående de afgifter, som härför skola erläggas, samt vissa andra bestämmelser i kontraktet är i komiténs betänkande (sid. 9 och 10) redogjort. Enligt hvad jernvägsstyrelsen i sitt nyssberörda utlåtande upplyste, skulle sådana anordningar, hvarigenom staten icke behöfde begagna nämnda centralstation, kunna åstadkommas för en kostnad af omkring 81,000 kronor, förutom dels kostnaden för inköp af nyss omförmälda jordområde vid ångfärjehamnen, dels ock ett belopp af 110,000 kronor, som redan komitén (sid. 49 i betänkandet) i sina beräkningar öfver banornas kompletteringskostnad upptagit för nya anläggningar vid ångfärjestationen. Då genom en dylik åtgärd icke allenast afsevärda fördelar i trafikhänseende skulle vinnas, utan äfven staten befrias från afgifterna för centralstationens begagnande, hvilka kunde beräknas till omkring 25,000 kronor för år, förordade jernvägsstyrelsen att nämnda åtgärd måtte redan under något af de första åren efter inköpet vidtagas.

I Göteborg begagnar Göteborg—Hallands jernväg för sin trafik Bergslagernas jernvägs station derstädes. För vilkoren härför finnes redogörelse lemnad i komiténs betänkande (sid. 22 och 23). Den årliga utgift, som statens jernvägar skulle för begagnande af nämnda station samt trafikens skötande derstädes få vidkännas, skulle komma att uppgå,

enligt hvad jernvägsstyrelsen meddelade, till omkring 50,000 kronor. Visserligen skulle — yttrade styrelsen vidare i afseende härå — vestkustbanan nu kunna för en af styrelsen till 139,000 kronor beräknad kostnad inledas till statsbanans station, men då denna stations utrymme och spårsystem vore ytterst knappt redan för den nuvarande trafiken, skulle stationen icke kunna utan en mycket kostsam utvidgning upptaga den ökade trafik, som skulle från vestkustbanan tillföras stationen. Styrelsen hade därför kommit till den uppfattning att det med stats fördel vore mest förenligt att bibehålla den af komitén förordade provisoriska anordningen, intilldess den från vestra stambanan härflytande rörelsen på stationen gjorde en utvidgning af densamma oundgängligen nödvändig.

I afseende å komiténs beräkning af kostnaden för den rullande materielens komplettering gjorde jernvägsstyrelsen icke annan erinran, än att den af komitén till 80,000 kronor upptagna kostnaden för uppförande af en ny mindre vagnreparationsverkstad syntes styrelsen kunna till detta relativt låga belopp godkännas endast under förutsättning att de norrländska stambanornas reparationsverkstäder tilltoges i sådan skala, att dessa banors lokomotiv kunde der fullständigt repareras utan att — såsom hittills varit fallet — hjälp för detta ändamål behöfde påräknas från verkstaden i Malmö.

Enligt jernvägsstyrelsens förslag skulle alltså den af komitén beräknade kostnaden för banornas komplettering, utgörande efter afdrag af det belopp, 187,000 kronor, hvarmed denna kostnad bör minskas i följd af nytt spårs inläggande å Mellersta Hallands jernväg, kronor 3,105,000 ökas med kostnaden för diverse arbeten, som borde

utföras omedelbart efter inköpet, eller	»	300,000
hvadan de utgifter, som staten skulle för banornas komplettering få vidkännas i omedelbart samband med inköpet, skulle uppgå till		kronor 3,405,000
Om härtill läggas kostnaderna		
<i>dels</i> för vissa arbeten, som enligt styrelsens förslag under de närmaste åren efter inköpet skulle utföras,	»	76,000
<i>dels</i> för anordnande af egen station i Helsingborg	»	81,000
skulle enligt jernvägsstyrelsens förslag stats sammanlagda kostnader för bauornas komplettering i sammanhang med inköpet och för derefter behöfliga förbättringar komma att uppgå till		kronor 3,562,000

Härtill skulle ytterligare komma kostnaden för förvärfvande af eganderätt till den mark, som användes för spårförbindelsen med ångfärjehamnen och för stationen derstädes. Å andra sidan skulle komma att årligen besparas dels inquartering åt omkring 50 banvakter, dels afgiften för begagnande af centralstationen i Helsingborg, uppgående till omkring 25,000 kronor om året, dels ock arrendeavgiften för jordområdet vid ångfärjehamnen. Denna årliga besparing skulle dock, enligt hvad styrelsen upplyste, komma att i följd af anordnandet af egen station i Helsingborg minskas med utgiften för en i sådant fall nödig förstärkning af statsbanornas personal derstädes.

I sin skrifvelse af den 31 december 1894 omförmäler jernvägsstyrelsen att styrelsen på grund af banornas ställning vid 1893 års slut uppgjort nya beräkningar öfver kompletteringskostnaderna. Resultatet af dessa beräkningar är intaget i ofvan omförmälda, vid styrelsens skrifvelse fogade tabell. Denna upptager dels för hvarje af ifrågavarande banor de af komitén beräknade kompletteringskostnader, uppgående, efter afdrag af nyssberörda belopp af 187,000 kronor, till tillsammans 3,105,000 kronor, dels ock ytterligare

för Skåne—Hallands jernväg	kronor	93,200
» Mellersta Hallands »	»	98,400
» Göteborg—Hallands »	»	125,000
» Landskrona—Engelholms »	»	21,500
» Malmö—Billesholms »	»	37,900
<hr/>		
Summa kronor		376,000

eller samma belopp, hvarmed styrelsen i dess underdåniga utlåtande den 20 februari 1894 ansåg de af komitén beräknade kompletteringskostnader böra ökas för verkställande af åtskilliga arbeten, som borde utföras dels omedelbart efter inköpet, dels under de närmaste åren derefter. Enligt styrelsens senaste förslag skulle således kompletteringskostnaderna komma att tillsammans uppgå till 3,481,000 kronor eller samma belopp, som dess förslag af den 20 februari 1894 upptager, då hänsyn icke toges till den af styrelsen i dess sistnämnda förslag beräknade, men i det sist afgifna förslaget icke omnämnda kostnaden för anordnande af egen station i Helsingborg, 81,000 kronor. Af nyssnämnda summa, 3,481,000 kronor, faller på

Skåne—Hallands jernväg	kronor	1,590,700
Mellersta Hallands »	»	605,800
<hr/>		
Transport kronor		2,196,500

		Transport kronor	2,196,500
Göteborg—Hallands	jernväg	»	557,000
Landskrona—Engelholms	»	»	264,200
Malmö—Billesholms	»	»	463,300
			<hr/>
		kronor	3,481,000.

Om till de beräknade inlösningssummorna vid 1893 års slut läggas de sålunda af jernvägsstyrelsen nödiga ansedda kompletteringskostnaderna, skulle totalkostnaderna för jernvägarnes förvärfvande åt staten samt deras nödiga förbättring blifva:

		Inlösningssumma kr.	Komplette- ringskostnad kr.	Summa kr.
för Skåne—Hallands	jernväg	8,782,294	1,590,700	10,372,994
» Mellersta Hallands	»	3,527,359	605,800	4,133,159
» Göteborgs—Hallands	»	4,767,485	557,000	5,324,485
» Landskrona—Engelholms	»	2,000,000	264,200	2,264,200
» Malmö—Billesholms	»	3,130,175	463,300	3,593,475
		<hr/>	<hr/>	<hr/>
		kronor 22,207,313	3,481,000	25,688,313

Vid bedömning af frågan huruvida jernvägarne, derest de öfverginge i statens ego, kunde antagas komma att gifva en afkastning, tillräcklig för att möjliggöra förräntandet af det kapital, staten å dem nedlade, utgick komitén i främsta rummet från den hittills varande trafiken, den inkomst, jernvägsbolagen hittills haft, samt deras hittills varande utgifter.

I dessa hänseenden meddelades i komiténs betänkande åtskilliga uppgifter för tiden till och med år 1892. Dessa uppgifter jemte motsvarande uppgifter för år 1893 visa följande siffror:

för *Skåne—Hallands jernväg*:

	Resande	Tonn gods	Inkomster kr.	Utgifter kr.	Nettobehållning kr.
år 1886	322,409	71,396	419,753	233,306	186,447
» 1887	321,056	75,729	427,744	268,921	158,823
» 1888	294,608	79,009	483,572	311,985	171,587
» 1889	327,781	103,135	614,113	344,037	270,076
» 1890	357,267	122,323	685,615	404,879	280,736
» 1891	367,209	148,903	756,760	480,350	276,410
» 1892	386,685	169,689	798,805	508,334	290,471
» 1893	386,020	197,168	888,908	518,743	370,165

för *Mellersta Hallands jernväg*:

	Resande	Tonn gods	Inkomster kr.	Utgifter kr.	Nettobehållning kr.
år 1887	123,159	14,722	175,817	129,086	46,731
» 1888	120,970	18,054	224,131	150,116	74,015
» 1889	147,280	25,157	327,791	196,281	131,510
» 1890	163,374	41,383	394,730	205,953	188,777
» 1891	189,675	60,345	503,368	258,643	244,725
» 1892	195,147	67,212	524,366	299,467	224,899
» 1893	203,133	81,138	597,063	287,600	309,463

för *Göteborg—Hallands jernväg*:

	Resande	Tonn gods	Inkomster kr.	Utgifter kr.	Nettobehållning kr.
år 1889	231,648	36,381	462,016	197,549	264,467
» 1890	260,105	64,218	541,465	231,725	309,740
» 1891	304,371	63,127	644,419	320,220	324,199
» 1892	301,850	60,893	646,895	368,858	278,037
» 1893	316,926	80,088	727,363	429,866	297,497

för *Landskrona—Engelholms jernväg*:

	Resande	Tonn gods	Inkomster kr.	Utgifter kr.	Nettobehållning kr.
år 1876	uppgifter saknas	uppgifter saknas	164,180	114,650	49,530
» 1877	91,497	28,405			
» 1878	86,326	31,636	132,370	118,279	14,091
» 1879	78,007	27,127	124,344	101,895	22,449
» 1880	81,767	33,596	139,114	98,521	40,593
» 1881	uppgifter saknas	40,840	144,598	111,490	33,108
» 1882		39,322	153,511	116,996	36,515
» 1883	93,810	54,975	176,053	93,285	82,768
» 1884	95,022	62,153	186,407	111,295	75,112
» 1885	79,211	63,096	165,410	119,889	45,521
» 1886	68,424	62,829	148,042	118,032	30,010
» 1887	76,229	70,008	162,345	136,038	26,307
» 1888	75,771	78,223	175,751	134,786	40,965
» 1889	81,275	90,866	206,241	123,763	82,478
» 1890	89,322	115,662	224,374	159,696	64,678
» 1891	99,393	127,456	241,227	163,431	77,796
» 1892	99,616	129,680	251,928	180,179	71,749
» 1893	108,316	141,754	269,896	155,370	114,526

för Malmö—Billesholms jernväg:

	Resande	Tonn gods	Inkomster kr.	Utgifter kr.	Nettobehållning kr.
år 1887	159,241	52,558	227,229	158,826	68,403
» 1888	173,288	60,604	273,878	182,635	91,243
» 1889	196,783	75,066	318,756	186,737	132,019
» 1890	226,392	90,858	341,244	195,769	145,475
» 1891	260,537	117,131	403,191	235,495	167,696
» 1892	266,838	125,702	415,727	247,553	168,174
» 1893	287,222	124,828	445,123	260,958	184,165

Komitén kom alltså till det resultat, att de fem banorna tillsammans år 1892 lemnade en nettoinkomst, motsvarande 4,16 procent af det belopp, hvartill banornas inlösningspris och deras kompletteringskostnad af komitén beräknades.

Göres en dylik uträkning för år 1893 på grund af ofvanstående uppgifter, finnes att nettoinkomsten sistnämnda år utgjorde i procent af banornas nu beräknade inlösningspris och kompletteringskostnad:

för Skåne—Hallands	jernväg	3,57 procent
» Mellersta Hallands	»	7,48 »
» Göteborg—Hallands	»	5,58 »
» Landskrona—Engelholms	»	5,05 »
» Malmö—Billesholms	»	5,12 »

eller för alla fem jernvägarne tillsammans 4,96 procent.

För bedömning af fördelen för staten i finansiellt hänseende af banornas inköp undersökte komitén vidare, huruvida banornas öfvergång i statens ego kunde antagas verka någon ändring i den nettoinkomst, banorna förut lemnat. I detta afseende anförde komitén att en ökning af *utgifterna* föranleddes af behovet att bereda staten tryggad besittningsrätt till de för ångfärjetrafiken i Helsingborg behöfliga områden, som tillhörde Helsingborgs stad, men hvilka staden förklarar sig villig att på vissa vilkor till staten upplåta. I följd af ändrade bestämmelser rörande den afgift, Göteborg—Hallands jernväg skulle betala till Bergslagens jernväg för underhållet af Göteborgs station och handhafvandet af Göteborg—Hallands jernvägs trafik derstädes, komme jemväl, och oberoende af sistnämnda banas öfvergång i statens ego, en ökning i denna jernvägs utgifter att inträda. Dessa tillökningar i utgifter ansåg komitén dock komma att mer än väl uppvägas deraf att de utgifter, som jernvägsbolagen fått vidkännas för skatter samt sty-

relse- och revisionskostnader, och hvilka för samtliga de fem ifrågasvarande jernvägarne år 1892 uppgått till 52,088 kronor, helt och hållet komme att försvinna genom jernvägarnes öfvergång i statens ego. I andra hänseenden ansåg komitén någon ökning i utgifterna icke böra antagas ifrågakomma. Hvad aflöningsstaten för den ordinarie personalen anginge, funnes för det dåvarande vid de fem ifrågasvarande jernvägarne anställd en ordinarie personal, uppgående till 577 personer, och aflöningsstaten för denna personal tillika med det belopp, 12,500 kronor, som Göteborg—Hallands jernväg betalade till Bergslagens jernväg, för det sistnämnda jernvägs personal handhade den förra jernvägens trafik å stationen i Göteborg, utgjorde 458,888 kronor. Om jernvägarne öfverginge i statens ego, skulle hela administrationen deraf, med beräkning af den nuvarande trafiken och under förutsättning att banorna förlades under tredje trafikdistriktet, kräfva en ordinarie personal af 547 personer och desses aflöning enligt nu gällande aflöningsreglemente för statens jernvägar uppgå till 457,357 kronor. Då för de personer, 30 till antalet, hvarmed personalen komme att minskas och hvilka samtliga tillhörde byråpersonalen, inom statens jernvägar anställning kunde beredas å andra platser, behöfde icke ens under någon öfvergångstid aflöningsstaten blifva större än den för närvarande vore. Icke heller behöfde i fråga om trafikens uppehållande å banorna, i hvad den afsåge sjelfva tåganordningen, någon förändring ledande till ökade utgifter ifrågakomma, då de redan vidtagna anordningarne å banorna allmänt erkändes motsvara för handen varande behof. Banornas förvaltning komme sålunda icke efter deras öfvertagande af staten att blifva dyrare än förut. Tvärtom komme en post, nemligen banornas underhåll, att i början till och med ställa sig billigare, i händelse på banornas komplettering nedlades de belopp, som komitén ifrågasatt.

Beträffande åter *inkomsterna* och i hvad mån de skulle påverkas af jernvägarnes öfvergång i statens ego, erinrade komitén till en början att de tre vestkustbanorna för sin lokaltrafik hade taxor, som vore lika med statens jernvägars, under det att deremot Landskrona—Engelholms och Malmö—Billesholms jernvägars taxor vore högre än statsbanornas; hvarefter komitén vidare anförde följande:

»Jemföres den fraktinkomst, som af samtrafiken under år 1892 inlutit, och den inkomst, hvilken skulle hafva erhållits, om statens jernvägars taxa blifvit tillämpad i stället för samtrafiktaxan, befinnes att de fem jernvägarne uppburit:

Skåne—Hallands	jernväg	kr. 144,813: 64
Mellersta Hallands	»	» 136,609: 25
Göteborg—Hallands	»	» 126,554: 32
Landskrona—Engelholms	»	» 101,644: 03
Malmö—Billesholms	»	» 105,640: 30
		<hr/>
		kr. 615,261: 54,

hväremot, om, i stället för samtrafik-taxan, statens gällande frakttaxa tilllämpats, inkomsten, till följd af de särskilda banafgifternas bortfallande, skulle hafva utgjort

kr. 553,735: 40

motsvarande en minskning af kr. 61,526: 14,
eller 10 procent.»

»Vid en liknande jämförelse med afseende på banornas lokaltrafik, d. v. s. den trafik, som rört sig inom egen banas område, kunna de tre vestkustbanorna, som hafva lika taxa med statens jernvägars, lemnas ur räkningen. För Landskrona—Engelholms och Malmö—Billesholms jernvägar, hvilka åter uppburit högre afgifter för sin lokaltrafik än statens jernvägars taxa medgifver, skulle en minskning i inkomst hafva uppstått, som framgår af följande sammanställning:

	Afgifter enligt de enskilda jernvägarne lokaltaxor:	Afgifter enligt statens jernvägars taxa:
Landskrona—Engelholms jernväg	kr. 147,709: 35	kr. 137,369: 70
Malmö—Billesholms »	» 316,116: 91	» 297,149: 90
	<hr/>	<hr/>
	kr. 463,826: 26	kr. 434,519: 60,

utvisande en skillnad af kr. 29,306: 66 eller 6,45 %.»

»Totala minskningen i inkomst, om jernvägarne redan år 1892 varit i statens ego, skulle således hafva utgjort:

å samtrafiken	kr. 61,526: 14
» lokaltrafiken	» 29,306: 66

eller tillsammans kr. 90,832: 80,

alltså i rundt tal 90,000 kronor eller 8,41 %.»

»Komitén håller emellertid före att denna, af tillämpning af statens jernvägars taxa föranledda minskning i inkomst förlorar betydelse på grund af den starka och oafbrutna ökning i de ifrågavarande jernvägarnes trafik, som år efter år egt rum, såsom framgår af följande öfversigt:

	Bruttoinkomst*		Driftkostnad*		Nettoinkomst	
	1889	1890—92 (medeltal)	1889	1890—92 (medeltal)	1889	1890—92 (medeltal)
	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
Skåne—Hallands jernväg.....	614,113	747,060	336,137	455,976	277,976	291,084
Mellersta Hallands »	320,282	442,856	166,798	249,412	153,484	193,444
Göteborg—Hallands »	461,891	589,701	184,041	291,510	277,850	298,191
Landskrona—Engelholms jernväg	205,841	237,500	123,763	167,769	82,078	69,731
Malmö—Billesholms »	317,952	381,667	183,147	216,363	134,805	165,304
	1,920,079	2,398,784	993,886	1,381,030	926,193	1,017,754
Ökning från år 1889		478,705		387,144		91,561

»Utgiftsprocenten för alla fem banorna såsom en enhet utgjorde:
 år 1889 51,7 %
 samt åren 1890—92 i medeltal 57,6 %»

»Under de nio första månaderna af åren 1892 och 1893 (januari—september) stälde sig inkomsterna sålunda:

		Brutto	Brutto	Ökning
		1892	1893	
		kr.	kr.	kr.
Skåne—Hallands	jernväg	587,263: 55	643,850: 77	56,587: 22
Mellersta Hallands	» ...	361,064: 29	412,511: 22	51,446: 93
Göteborg—Hallands	» ...	459,563: 75	516,559: 42	56,995: 67
Landskrona—Engelholms»	» ...	171,946: 82	178,882: 62	6,935: 80
Malmö—Billesholms	» ...	303,168: 28	327,130: 41	23,962: 13
		1,883,006: 69	2,078,934: 44	195,927: 75»

»Då under månaderna januari—september 1893 inkomsterna ökats i förhållande till 1892 års inkomster under samma tid med kr. 195,928, skulle alltså, vid beräkning af ofvan angifna utgiftsprocent för åren

* I de i denna tabell meddelade sifferuppgifter ingå ej andra inkomster och utgifter än de, som direkt härfluta af jernvägarnes trafikörande.

1890—92, eller 57,6 %, nettobehållningen utgöra kr. 88,147 mera än under 1892. Antages ökningen af bruttoinkomsten under oktober—december 1893 komma att fortgå likformigt, skulle ökningen för hela året 1893 blifva kr. 261,237, i hvilket fall, med antagande af nyssnämnda utgiftsprocent, ökningen i nettoinkomst skulle utgöra kr. 99,223.»

»Statens jernvägars taxa tillämpad å 1892 års trafik å banorna skulle, enligt hvad ofvan visats, hafva sänkt inkomsterna med 90,000 kronor, men så snabb har trafikökningen på ett enda år varit, att denna minskning skulle hafva utjemnats på nämnda korta tid. De åberopade siffrorna synas komitén kunna sägas tala ett tillräckligt tydligt språk, i det de visa, hurusom inkomsterna varit stadda i oafbruten stegring. Och de förhållanden, på hvilka banornas trafik hufvudsakligen beror, synas gifva grundad anledning antaga att äfven framtiden skall visa sig gynsam, så mycket mer som ångfärjeförbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör ställer i utsigt en fortgående utveckling af den internationella trafik, som betjenas af vestkustbanan och som redan från början visat sig kraftig och gifvande goda löften för framtiden.»

»Men den ökning i inkomster och rörelse, hvarom de af komitén här ofvan anförda siffror bära vittnesbörd, har varit skönjbar redan innan ångfärjan i mars månad 1892 sattes i gång, och det är således icke denna och den genom densamma underlättade internationella samfärdseln, som ensam förklarar rörelsens stadiga tillväxt. Äfven den lokala trafiken har lemnat ett väsentligt bidrag till jernvägarnes ökade inkomster. Och att denna lokala trafik äfven framgent skall utvecklas, derför synas förutsättningarna vara för handen, då, enligt hvad komitén i redogörelsen för de särskilda jernvägarne uppvisat, banorna genomlöpa trakter, der jordbruk samt allehanda industriella företag, hvilkas råvaror eller alster fraktas å banorna, nått en rik utveckling. Har rörelsen å banorna kunnat alltjemt tillväxa redan under nu varande förhållanden, d. v. s. under inflytande af frakttaxor, som delvis varit och äro högre än statens jernvägars samt under trycket af de banafigter, som hafva sin grund i eganderättens splittring på flere olika egare, eger man rätt antaga att de lättnader i fraktafigter, som tillämpningen af statens jernvägars taxa skulle medföra, skola bidraga att framkalla ytterligare stegring i trafiken och derigenom redan från början förekomma den minskning i fraktinkomst, som utan en dylik stegring skulle blifva en följd af en billigare taxas användning.»

Då således enligt komiténs uppfattning de fem jernvägarnes öfvergång i statens ego icke medförde ökning i utgifterna, och den af tillämpningen utaf statens jernvägars taxa förorsakade minskning i inkomsterna

borde till fullo motvägas af trafikens stadigt fortgående tillväxt, ansåg komitén att jernvägarne i statens hand skulle redan från början lemna minst lika stor nettoinkomst som år 1892 och staten således på det för jernvägarnes förvärfvande och komplettering erforderliga kapital kunna beräkna en ränta af åtminstone 4,16 procent.

Dessa komiténs beräkningar ansåg jernvägsstyrelsen i sitt utlåtande af den 20 februari 1894 vara i hufvudsak rigtiga, och styrelsen uttalade derföre den åsigt att staten i alla händelser skulle kunna på det för jernvägarnes förvärfvande och komplettering nedlagda kapital beräkna en ränta af omkring fyra procent. Icke heller i sin skrifvelse af den 31 december 1894 har styrelsen mot komiténs beräkningar gjort annan anmärkning än att styrelsen af anledning, för hvilken jag framdeles skall redogöra, ansett den af komitén uppgjorda aflöningsstaten böra ökas med omkring 28,000 kronor.

Såsom nämnts, beräknade komitén ökningen af bruttoinkomsten utaf banornas trafikerande under år 1893 till 261,237 kronor och ökningen i nettoinkomst till 99,223 kronor, allt jemfördt med förhållandena år 1892. I verkligheten har dock ökningen visat sig än större samt utgjort för bruttoinkomsten 266,973 kronor och för nettoinkomsten icke mindre än 220,602 kronor, såsom framgår af följande öfversigt öfver banornas bruttoinkomst af trafiken, driftkostnad och nettoinkomst af trafiken.

	1 8 9 2.			1 8 9 3.		
	<i>Brutto- inkomst.</i>	<i>Drift- kostnad.</i>	<i>Netto- inkomst.</i>	<i>Brutto- inkomst.</i>	<i>Drift- kostnad.</i>	<i>Netto- inkomst.</i>
	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
Skåne—Hallands jernväg.....	798,805	501,562	297,243	888,908	518,743	370,165
Mellersta Hallands "	479,183	294,282	184,901	545,158	285,184	259,974
Göteborg—Hallands "	607,960	350,339	257,621	684,162	406,062	278,100
Landskrona—Engelholms jernväg	249,353	180,180	69,173	266,106	155,370	110,736
Malmö—Billesholms "	409,872	253,583	156,289	427,812	260,958	166,854
	2,545,173	1,579,946	965,227	2,812,146	1,626,317	1,185,829

För år 1894 har bruttoinkomsten af trafiken utgjort:

å Skåne—Hallands jernväg	kr.	979,309
» Mellersta Hallands "	»	539,588
» Göteborg—Hallands "	»	673,619
» Landskrona—Engelholms jernväg	»	292,569
» Malmö—Billesholms "	»	456,777

- Summa kronor 2,941,862

eller 129,716 kronor mera än år 1893.

Driftkostnadernas belopp för år 1894 är jag icke nu i tillfälle att uppgifva och följaktligen icke heller nettoinkomstens storlek. Men antages driftkostnadernas förhållande till bruttoinkomsten nämnda år utgöra detsamma som år 1893 eller 57,8 procent, skulle driftkostnaden för sistlidna år uppgå till omkring 1,700,000 kronor och nettoinkomsten till omkring 1,241,000 kronor eller ungefär 56,000 kronor mera än år 1893.

Hade jernvägarne varit i statens ego, skulle visserligen bruttoinkomsterna hafva blifvit lägre än de nu i verkligheten utgjort, dels i följd af banafgifternas bortfallande i samtrafiken, dels ock måhända i följd deraf att Malmö—Billesholms- och Landskrona—Engelholmsbanornas taxor i vissa afseenden äro högre än statens. Men den minskning, som häraf föranledes, är icke af afsevärd betydelse. För år 1892 beräknade komitén att denna minskning skulle hafva utgjort omkring 90,000 kronor eller vida mindre än det belopp, hvarmed 1893 års inkomster öfverstego inkomsterna år 1892. Äfven om minskningen för år 1894 antages till ett så högt belopp som omkring 110,000 kronor, skulle likväl bruttoinkomsten hafva utgjort 2,830,000 kronor, hvilket belopp skulle, om driftkostnaderna antagas oförändrade, hafva lemnat en nettoinkomst af 1,130,000 kronor.

Med de nu meddelade sifferuppgifterna för ögonen och då af hvad komitén och jernvägsstyrelsen anført framgår att jernvägarnes öfvergång i statens ego icke skulle behöfva föranleda någon annan egentlig ökning af utgifterna för drift och underhåll än med nyssberörda, af jernvägsstyrelsen omförmälda belopp af 28,000 kronor, torde man vara berättigad antaga att jernvägarne i statens hand skulle redan från början lemna en nettobehållning af 1,100,000 kronor.

För bestämmande af det belopp, som staten skulle hafva att vid jernvägarnes inlösen kontant utgifva, måste hänsyn äfven tagas dels till statens fordringar hos egarne af ifrågavarande jernvägar för lemnade lån, dels ock till beloppet af de inteckningar, som för andra skulder gravera jernvägarne. I detta hänseende inhemtas af ofvannämnda komiténs betänkande samt en deruti intagen skrifvelse från fullmäktige i riksgäldskontoret att Skåne—Hallands jernvägsaktiebolag erhållit två olika statslån, nemligen ett å 1,500,000 kronor ur 1881 års fond för låneunderstöd åt enskilda jernvägsanläggningar och ett å 795,500 kronor, beviljadt af 1884 års Riksdag. Mellersta Hallands jernvägsaktiebolag har af samma års Riksdag beviljats ett statslån å 1,550,000 kronor och Göteborg—Hallands jernvägsaktiebolag har af Riksdagen år 1886 undfått ett lån å 2,068,000 kronor. I afseende å dessa lån, hvilka samtliga utbetalats

från riksgäldskontoret, fastställdes såsom vilkor att anstånd med erläggande af räntan, som beräknas till 4½ procent för år, medgafs för högst tre år, dock icke utöfver ett år från den dag, då hvarje jernväg senast skulle vara färdig och för trafik öppnad. Beloppet af den ränta, med hvars erläggande anstånd sålunda medgifvits, skall, enligt meddelade bestämmelser, till staten inbetalas, sedan genom de stadgade annuitetsliqviderna all öfrig ränta, med hvilken anstånd icke beviljats, blifvit gulden, så att efter nämnda tids förlopp med den fastställda annuitetens erläggande skall fortfaras, till dess äfven beloppet af förstnämnda ränta, eller den så kallade anstånds-räntan, blifvit inbetaldt. Annuiteterna å Skåne—Hallands och Mellersta Hallands jernvägsaktiebolags lån erläggas den 1 januari samt annuiteten å Göteborg—Hallands jernvägsaktiebolags lån den 1 oktober.

Enligt hvad en från riksgäldskontoret meddelad uppgift gifver vid handen, utgör bolagens skuld till riksgäldskontoret vid 1896 års början:

	Kapital.	Upplupen ränta.	Anstånds-ränta.
Skåne—Hallands jernvägsaktiebolag:			
a) lånet å kr. 1,500,000	kr. 1,439,856: 36	---	157,375: —
b) > > > 795,500	» 763,603: 82	---	80,643: 70
Mellersta Hallands jernvägsaktiebolag	» 1,497,944: 09	---	139,499: 82
Göteborg—Hallands »	» 2,011,432: 86	22,628: 62	136,162: 25
	<u>kr. 5,712,837: 13</u>	<u>22,628: 62</u>	<u>513,680: 77</u>
		kr. 6,249,146: 52	

Hvad anstånds-räntorna angår, omnämnde jag i mitt anförande till statsrådsprotokollet den 17 mars 1894 att fullmäktige i riksgäldskontoret varit af den mening att dessa räntors hela belopp borde afdragas från inlösningsprisen, men att deremot komitéen, hvilken, då dessa räntor utgjorde en skuld, icke inberäknat deras belopp i anläggningskostnaden, ansett att, då denna skuld icke ännu på lång tid vore förfallen, räntorna borde, derest de skulle vid liqviden afdragas, upptagas endast till den summa, som, efter en räntefot af fyra procent, motsvarade deras värde med hänsyn dertill att desamma, i stället för att erläggas enligt den ursprungliga amorteringsplanen, ansåges guldna redan vid den tidpunkt, då jernvägarnes inlösen skedde. För min del yttrade jag i nämnda anförande att jag icke hade något att erinra mot komiténs förslag i detta hänseende; och jag finner icke någon anledning att nu frångå denna mening.

Enligt en i komiténs betänkande intagen beräkning skulle anstånds-räntornas värde, beräknad efter den af komitéen föreslagna grund, vid början af år 1895 utgöra:

för Skåne—Hallands jernväg:

å statslånet n:o 1	1,500,000 kr.	kr.	24,081: 93
» » » 2	795,500 »	»	12,359: 13

för Mellersta Hallands jernväg:

» statslån	1,550,000 kr.	»	20,674: 14
------------	---------------	---	------------

för Göteborg—Hallands jernväg:

» statslån	2,068,000 kr.	»	19,753: 33
------------	---------------	---	------------

kronor 76,868: 53

Lägges till de sålunda beräknade värdena fyra procent ränta för år 1895, blifver ifrågavarande räntors värde vid ingången af år 1896:

för Skåne—Hallands jernväg:

å statslånet å	1,500,000 kr.	kr.	25,045: 21
» » »	795,500 »	»	12,853: 50

för Mellersta Hallands jernväg:

» statslån	1,550,000 kr.	»	21,501: 11
------------	---------------	---	------------

för Göteborg—Hallands jernväg:

» statslån	2,068,000 kr.	»	20,543: 46
------------	---------------	---	------------

tillsammans kronor 79,943: 28

Hela afdraget för bolagens skuld till staten skulle alltså blifva 5,815,409 kronor 3 öre.

Förutom af de Skåne—Hallands jernvägsaktiebolag beviljade statslån graveras detta bolags jernväg af ett intecknad obligationslån, ursprungligen å 1,200,000 kronor. Detta lån löper med fem procent ränta och skall amorteras med 50,000 kronor årligen under loppet af 24 år, räknadt från den 1 juni 1893, dock med jernvägsbolaget förbehållen rätt att efter ingången af år 1899 och med minst sex månaders uppsägning genom utlottning öka amorteringen eller betala hela låneåterstoden. Enligt amorteringsplanen kommer sålunda lånets kapitalåterstod att den 1 januari 1896 utgöra 1,050,000 kronor.

Mellersta Hallands och Göteborg—Hallands jernvägsaktiebolag häfta deremot icke för någon annan i bolagens jernvägar intecknad skuld än statslånen.

Malmö—Billesholms jernväg är intecknad för ett med fyra procent ränta löpande obligationslån å 1,400,000 kronor. Af detta lån, som är ställt på 40 års amortering, men kan konverteras år 1900, kommer, enligt hvad jag inhemtat, att enligt amorteringsplanen vid 1896 års ingång återstå oguldet ett kapitalbelopp af 1,320,000 kronor.

Landskrona—Engelholms jernvägsaktiebolag häftade vid 1893 års slut i skuld för omkring 2,970,000 kronor, deraf två med fyra procent ränta löpande obligationslån å tillhoppa 1,885,400 kronor. Som bolagets jernväg icke lagfarits, hafva ej heller bolagets skulder kunnat i jernvägen intecknas.

Beträffande de närmare bestämmelser, hvilka i köpeaftalen med vederbörande jernvägsegare borde i afseende å sättet för banornas förvärfvande intagas, ansåg komitén, hvilken, såsom nämnts, föreslog att tidpunkten för banornas inlösen skulle bestämmas till ingången af år 1895, följande vara behöfliga:

1:o) *beträffande de fyra banor, som äro underkastade inlösningsvilkor:*

a) jernvägsbolaget öfverlemnar till svenska staten eganderätten till banan med alla dess fasta och lösa tillhörigheter af hvad slag de vara må och således

1) hela det jordområde, hvarå bolaget enligt lagfartsprotokoll erhållit lagfart eller som eljest tillhör jernvägen;

2) sjelfva jernvägen till öfver- och underbyggnad, bro- och trumbyggnader, utlagda syllar, skenor, spårvoxlar samt vändskifvor och vagnvägar jemte stängsel;

3) alla till jernvägen hörande hus, byggnader, signalerings- och andra inrättningar samt fasta inventarier;

4) alla jernvägen tillhöriga telegraf- och telefonapparater med dertill hörande ledningar;

5) all jernvägens rullande materiel, såsom lokomotiv, person- och godsvagnar samt andra fordon jemte dertill hörande lösa inventarier och reservdelar;

6) alla öfriga ofvan icke omnämnda lösa inventarier, som vid tillträdestiden äro för begagnande vid hufvudkontoret, expeditiionslokalerna, å stationerna och linien utlemnade eller i bolagets förråd befintliga;

7) de för trafikens behof i förråd befintliga förlags- och konsumtionsartiklar, såsom obegagnade syljar och skenor med tillbehör, stenkol, oljor och dylikt;

b) öfver de i punkten *a* mom. 5, 6 och 7 upptagna föremål skola under december månad 1894 förteckningar upprättas så, att dessa förteckningar, med hänsyn till sannolik förbrukning under tiden till den 1 januari 1895, utvisa hvad af de förtecknade föremålen kan antagas återstå sistnämnda dag; skolande sagda förteckningar uppgöras af jernvägsstyrelsens och bolagets ombud, som dervid tillika värdera de i mom. 7 omförmälda förlags- och konsumtionsartiklar. Vid skiljaktiga meningar härom mellan ombuden tillkallas en af Eders Kongl. Maj:ts befallningshafvande i länet för sådant ändamål på förhand utsedd besigtningssman, som eger i omtvistade punkter skilja mellan ombuden;

c) tillträdet sker den 1 januari 1895, då jernvägen med hvad till den hörer af bolaget öfverlemnas till dem, hvilka af jernvägsstyrelsen förordnats att mottaga densamma. Dervid aflemnas tillika af bolaget slutlig öfverlåtelsehandling och behöriga åtkomsthandlingar till den jernvägen tillhörande jord;

d) lösesumman för den i mom. *a* upptagna egendom med undantag af de i punkten 7 omförmälda förlags- och konsumtionsartiklar motsvarar hvad jernvägen med tillhörigheter och trafikmateriel enligt behöriga räkenskaper för tiden till den 1 januari 1895 kostat, med tillägg af ränta efter fem för hundra om året efter afdrag af den nettoinkomst, banan under tiden lemnat; och skola dessa bestämmelser tillämpas på sätt skett vid uppgörande af den uträkning öfver bolagets tillgodohafvande enligt dess räkenskaper, för så vidt desamma afse tiden till och med år 1892, som af komitén i dess betänkande meddelats och för hvilken ofvan är redogjort.

För uträknande af lösesumman enligt de sålunda stadgade grunderna skall bolaget efter afslutande af sina räkenskaper för tiden till den 1 januari 1895 till jernvägsstyrelsen öfverlemnas desamma jemte bolagets uträkning å det tillägg eller afdrag å nyss omnämnda uträkning, som uppkommer med hänsyn till förhållandena under åren 1893 och 1894. Senast en månad efter det dessa handlingar till jernvägsstyrelsen inkommit meddelar styrelsen bolaget, huruvida dess uträkning godkännes eller icke. Kan öfverenskommelse i detta afseende mellan jernvägsstyrelsen och bolaget ej träffas, skall frågan angående lösesummans uträknande afgöras af skiljemän, af hvilka styrelsen utser två och bolaget två samt de sålunda valde den femte; skolande för denna

händelse i öfrigt tillämpas föreskrifterna i lagen om skiljemän den 28 oktober 1887.

Köpeskillingen för de i *mom. a* punkten 7 omförmälda förlags- och konsumtionsartiklar utgår efter de värden, som derå blifvit satta i den i *mom. b* stadgade ordning;

e) sedan beloppet af den bolaget tillkommande godtgörelse sålunda blifvit bestämdt, eger bolaget till riksgäldskontoret ingifva af jernvägsstyrelsen attesterad räkning derå, och senast inom en månad derefter verkställas liqviden sålunda att:

i fråga om Skåne—Hallands, Mellersta Hallands och Göteborg—Hallands jernvägar, hvilka erhållit statslån,

staten afqvittar

1) hvad vid tillträdestiden återstår oguldet af de bolaget beviljade, i jernvägen in-tecknade statslån till kapital och förfallen men till äfven-tyrs obetald ränta, med hvilken anstånd icke beviljats;

2) de så kallade anstånds-räntorna å samma lån, hvilka dervid upp-tagas till det belopp, som efter en räntefot af fyra procent motsvarar räntornas värde med hänsyn dertill, att samma räntor, i stället för att erläggas enligt ursprungliga amorteringsplanen, anses guldna redan vid 1895 års ingång;

i fråga om Skåne—Hallands och Malmö—Billesholms jernvägar, hvilka upptagit obligationslån,

staten öfvertager, mot afräkning å lösesumman,

det i jernvägen in-tecknade obligationslån med derå till den 1 ja-nuari 1895 upplupen ränta, i den mån bolaget icke kan öfverlemna obligationerna eller visa att desamma blifvit tillintetgjorda eller att ränta å desamma guldits; skolandet, då räntefoten för Skåne—Hallands jernvägs obligationslån öfverstiger fyra procent, öfverskjutande räntan afdragas från 1895 års början till dess obligationslånet kan till fulla betalas.

Twist angående rätta beloppet af hvad sålunda bör å lösesumman innehållas afgöres af skiljemän i ofvan stadgad ordning;

i fråga om samtliga fyra banorna:

Bolagets återstående tillgodohafvande jemte fem procent ränta derå från den 1 januari 1895 till dagen för liqviden utbetalas kontant till

bolaget, derest det med behörigt bevis styrker att i jernvägen icke finnas in-teckningar för annan gäld än stats- och obligationslån, äfven-som aflemnar en af tre personer, hvilkas vederhäftighet blifvit styrkt på sätt som af riksgäldskontoret godkännes, ingången förbindelse, deri de, en för alla och alla för en, såsom för egen skuld ansvara för den kostnad, som kan drabba staten, derest den till jernvägen hörande jord befinnes häfta för sådan lösen, som i § 2 af nådiga förordningen inne-fattande särskilda föreskrifter angående lagfart, in-teckning och utmät-ning af jernväg m. m. den 15 oktober 1880 omförmäles; dock att, der bolaget så önskar, till säkerhet för dylik kostnad må, i stället för bor-gen, af köpeskillingen innehållas visst belopp att efter förloppet af 10 år jemte 4 procent ränta till bolaget utbetalas, i den mån beloppet icke behöft tagas i anspråk;

f) de bolaget på grund af aftal med andra jernvägar angående gemensamt begagnande af stationer tillkommande rättigheter och skyl-digheter öfvergå på köparen.

Beträffande öfriga af bolaget för jernvägsdriften ingångna aftal, skola, innan slutligt kontrakt uppgöres, desamma af bolaget anmälas för jernvägsstyrelsen, som pröfvar, huruvida samma aftal kunna an-ses vara af den nytta för jernvägen, att de böra blifva för köparen bindande.

I den mån så befinnes vara förhållandet, skola i slutliga kontraktet bestämmelser intagas derom att köparen öfvertager bolagets rättigheter eller skyldigheter enligt berörda aftal;

g) de vid jernvägen anstälde tjänstemän och betjente, hvilka tillika med de löneförmåner, som nu tillkomma vederbörande befattningar, böra upptagas å förteckning, uppgjord den 31 december 1894 af jern-vägsstyrelsens och bolagens ombud, skola, i likhet med hvad som öfverenskommits beträffande personalen vid den år 1884 af staten in-köpta Sundsvall—Torpshammars jernväg, ega rätt att öfvergå i statens jernvägars tjänst utan minskning af samma löneförmåner, men med dervid gjorda förbehåll:

aa) att de åtnöjas med de befattningar, som jernvägsstyrelsen anser lämpligt att åt dem anförtro,

bb) att de varda underkastade alla för statens jernvägs-personal gällande reglementen och instruktioner samt vilkor för bibehållande af anställning vid statens jernvägstrafik, och,

i händelse deras nuvarande aflöningsförmåner skulle öfver-stiga dem enligt aflöningsreglementet vid statens jernvägstrafik tillkommande aflöning,

cc) att deras aflöning utgår dels såsom ordinarie arfvode till sådant belopp, som gällande aflöningsreglemente för hvarje särskild befattning bestämmer, och dels såsom extra arfvode till belopp, motsvarande skilnaden mellan det ordinarie arfvodet och deras i bolagets tjänst innehafvande löneförmåner; samt derjemte under det särskilda vilkor

dd) att, då komitén velat undvika betunga statens jernvägars pensionsinrättningar med att på en gång mottaga så stort antal nya delegare, som här är i fråga — ungefär 550 — de skola kvarstå i de enskilda jernvägarnes pensionskassa, i förhållande till hvilken staten öfvertager bolagets förpligtelser.

2:o) *beträffande den inlösningsvilkor icke underkastade Landskrona—Engelholms jernväg:*

Hufvudsakligen enahanda bestämmelser som de här ofvan meddelade utom i fråga om sättet för köpeskillingens bestämmande och liqviderande, hvilket skall ega rum sålunda:

Köpeskillingens belopp jemte fem procent ränta från den 1 januari 1895 betalas af riksgäldskontoret fyra månader efter det staten, som genast efter tillträdet skall söka lagfart å jernvägen, sådan erhållit, dock att bolaget skall, före uppberandet af köpeskillingen, med behörigt bevis styrka att in-teckning icke finnes i jernvägen fastställd, äfvensom aflemna en af tre personer, hvilkas vederhäftighet blifvit styrkt, på sätt som af riksgäldskontoret godkännes, ingången förbindelse, deri de, en för alla och alla för en, såsom för egen skuld ansvara för den kostnad, som kan drabba staten, derest den till jernvägen hörande jord befinnes häfta för sådan lösen eller ersättning, som i 2 § af nådiga förordningen innefattande särskilda föreskrifter angående lagfart, in-teckning och ut-mätning af jernväg m. m. den 15 oktober 1880 ömförmäles.

Hvad angår Skåne—Hallands jernväg, hvilken numera icke är underkastad inlösen enligt a)-vilkoret, har, såsom ofvan nämnts, förslagskontrakt angående inköp af jernvägen upprättats. Detta kontrakt skiljer sig i två väsentliga punkter från ofvannämnda af komitén föreslagna grunder, men i öfrigt äro kontraktets bestämmelser öfverenstämmande med nämnda grunder, dock med några förtydligande tillägg och mindre betydande ändringar, bland hvilka särskildt torde böra anmärkas, att i kontraktet uteslutits den af komitén föreslagna bestämmelsen att lösesumman skulle minskas med det belopp, hvarmed räntan å det i jernvägen in-tecknade obligationslån öfverskjuter fyra procent från tidpunkten för banans inlösen till dess lånet kan till fullo betalas.

Den ena af de antydda skiljaktigheterna rörer köpeskillingen. I denna har nemligen äfven intagits ersättning med 643,700 kronor för mark, som Helsingborgs stad till jernvägsbolaget upplåtit. Då staden upplåtit denna mark utan annan godtgörelse än erhållande af aktier i bolaget till belopp af 75,000 kronor, hvilket belopp af komitén inräknats i anläggningskostnaden, samt enligt koncessionsvilkoren inlösningspriset skulle, när inlösen skedde inom tio år efter jernvägens öppnande, beräknas efter hvad jernvägen verkligen *kostat*, ansåg komitén att någon ytterligare godtgörelse för marken utöfver det i anläggningskostnaden inräknade beloppet icke borde ifrågakomma; och i de beräkningar, som i mitt anförande till statsrådsprotokollet den 17 mars 1894 förekommo rörande kostnaden för ifrågavarande banas inlösen, upptogs icke heller någon vidare ersättning för denna mark. Under de förhandlingar, som egt rum mellan jernvägsstyrelsen och bolaget, har bolagets styrelse emellertid, enligt hvad jernvägsstyrelsen i dess underdåniga skrifvelse af den 31 december 1894 upplyser, såsom ett oeftergifligt vilkor yrkat att för denna mark, hvilken bokförts till ett värde af 843,700 kronor, godtgörelse skulle lemnas med nyssberörda belopp, 643,700 kronor. Jernvägsstyrelsen har ansett att denna ersättning numera svårligen kunde bolaget förvägras, då den tid, under hvilken tillämpning af det i koncessionen föreskrifna *a*)-vilkoret kunde ifrågakomma, utlöpte, innan ett eventuellt öfvertagande af jernvägen kunde ega rum. Skulle åter förhandlingarne hafva strandat på denna fråga och således de för inlösen *efter* tio år gifna bestämmelser tillämpas, hade enligt jernvägsstyrelsens uppfattning resultatet kunnat med säkerhet beräknas blifva för staten ännu ogynnsammare. Jernvägens egare hade nemligen med hänsyn till den tendens till fortgående stegring, som trafiken visat, gifvetvis icke låtit sig nöja med en beräkning efter de tio sistförflutna årens dubbla nettobehållning, utan funnit för sig förmånligare att begära uppskattning genom gode män, och inlösningspriset storlek hade således skolat bestämmas genom kompromiss. Men för sin del hyste jernvägsstyrelsen den största obenägenhet att tillstyrka något till sin utgång så oberäkneligt som att lägga bestämmandet af inlösningspriset i händerna på skiljemän, helst man kunnat antaga att bolaget i sådant fall gjort anspråk på ersättning i flera andra afseenden, än hvad i förslagskontraktet influtit. Då vidare det belopp, som bolaget fordrade för ifrågavarande mark, i anseende till dennas läge och å platsen gällande tomtvärden icke, enligt jernvägsstyrelsens åsigt, syntes vara för högt tilltaget, hade styrelsen i denna punkt ansett sig böra tillmötesgå bolagsstyrelsens fordran och låtit i kontraktet ingå jemväl detta belopp.

Den andra skiljaktigheten rör de lån, hvilka af kommuner upptagits till gäldande af aktier eller andra bidrag till jernvägsanläggningen. I kontraktet har nemligen stadgats att staten skulle mot afdrag å köpeskillingen öfvertaga dessa lån, så till oguldet kapital som ränta, derest framställning i sådant syfte blefve före den 1 januari 1896 af vederbörande hos jernvägsstyrelsen gjord. Jernvägsstyrelsen anför i afseende härå att, då dessa lån vore ouppsägbara, styrelsen icke kunde finna annat än billigt att den, i hvilkens hand banan öfverginge, äfven borde öfvertaga dessa lån, som måste anses vara uteslutande betingade af banans tillkomst. Styrelsen hade dessutom trott sig kunna antaga att, om styrelsen afvisande bemött bolagsstyrelsens framställning i denna punkt, motstånd från kommunernas representanter i bolagsstämman kunnat lägga hinder i vägen för ernående af en skäligen öfverenskomelse.

Hvad beträffar beloppet af dessa lån, har jernvägsstyrelsen med sin ofvan omförmälda underdåniga skrifvelse af den 21 sistlidne januari öfverlemnat en utaf Skåne—Hallands jernvägs trafikförvaltning insänd tabellarisk uppgift derå, jemte de till grund för denna uppgift liggande, från vederbörande kommuner i detta afseende inkomna meddelanden. Af dessa handlingar synes framgå att den oguldna kapitalåterstoden å lånen kan beräknas utgöra vid 1896 års ingång omkring 500,000 kronor. Lånen synas i allmänhet löpa med fem procent ränta.

Då, derest staten ingår på att öfvertaga de lån, kommunerna upptagit för aktieteckning i Skåne—Hallands jernväg, enahanda förmån synes böra medgifvas jemväl i afseende å de kommunallån, hvilka upptagits för aktieteckning i de öfriga jernvägarne utom Landskrona—Engelholmsbanan, hvars inlösningssumma helt och hållet åtgår att betäcka jernvägsbolagets skulder, har jag från Eders Kongl. Maj:ts vederbörande befallningshafvande infortrat upplysningar rörande dessa lån. Af de i följd häraf inkomna uppgifterna framgår att för aktieteckning i Mellersta Hallands jernvägsaktiebolag af åtskilliga landskommuner upptagits lån, å hvilka för närvarande återstår oguldet ett kapitalbelopp af omkring 348,000 kronor. Lånen löpa med fem procent ränta och skola slutbetalas åren 1914—1928. Aftal om konverteringsrätt är icke träffadt. Dessutom hafva för samma ändanål dels städerna Halmstad och Falkenberg upplånat medel i sammanhang med upptagande af lån för andra ändanål, dels ock staden Varberg upptagit ett med $4\frac{1}{2}$ procent ränta löpande lån, hvaraf nu återstår omkring 45,000 kronor och hvilket kan konverteras efter den 1 november 1896. För aktieteckning i Göteborg—Hallands jernväg hafva åtskilliga kommuner inom

Hallands län upptagit lån, hvilkas kapitalåterstod för närvarande utgör omkring 175,000 kronor. Dessa lån, hvilkas räntefot är 4,7 procent, skola slutbetalas åren 1916—1927 och aftal om rätt att konvertera dem saknas. För samma ändamål har staden Göteborg använt medel af ett större utaf staden upptaget obligationslån, och Göteborgs och Bohus läns landsting upptagit lån, hvarå nu återstår oguldet ett belopp af 40,000 kronor. Detta lån, hvarå räntan från och med den 1 nästkommande april kommer att utgå med 4 procent, kan återbetalas tre månader efter uppsägning. Hvad angår Malmö—Billesholms jernväg, så har Malmö stad för teckning af aktier i denna jernväg upptagit ett med 3,6 procent ränta löpande obligationslån, hvars oguldna kapitalåterstod nu utgör 478,800 kronor och hvilket skall inbetalas under loppet af 40 år, räknadt från och med år 1890, med rätt för staden att konvertera lånet år 1901. För samma ändamål hafva jemväl några landskommuner upptagit lån, å hvilka nu återstår oguldet tillsammans omkring 20,000 kronor och hvilka samtliga kunna inom kortare tid inbetalas.

I nyssberörda förslagskontrakt angående Skåne—Hallands jernväg är, såsom vilkor för att kontraktet skall blifva för staten bindande, stadgadt, förutom Eders Kongl. Maj:ts godkännande deraf, att nöjaktig öfverenskommelse kan af jernvägsstyrelsen träffas med vederbörande jernvägsaktiebolag angående begagnande af stationerna i Åstorp, Helsingborg och Halmstad samt med Helsingborgs stad beträffande upplåtelse af de för ångfärjetrafiken erforderliga områden. Hvad beträffar dessa områden, har jag redan omförmålt stadsfullmäktiges i afseende derå fattade beslut, och vidkommande begagnandet af stationerna i Halmstad och Åstorp har jernvägsstyrelsen meddelat att styrelsen för Halmstad—Nässjö jernvägsaktiebolag vore villig medgifva att staten inträdde i de rättigheter och skyldigheter, som tillkomme Skåne—Hallands jernvägsaktiebolag enligt ingånget aftal om åtagande för Halmstad—Nässjö jernväg att vid stationen i Halmstad ombesörja och expediera derstädes förekommande trafik för Skåne—Hallands och Mellersta Hallands jernvägar, under förutsättning likväl att tjenstgöringen å stationen icke genom ökade tåg å kustbanorna komme att kräfva större personal än som för närvarande vore nödig, hvarjemte bolagsstyrelsen, med erinran att Halmstad—Nässjö jernvägsaktiebolag i följd af särskildt träffad öfverenskommelse för expedierandet af nattåg erhöle af de samtrafikerande bolagen särskild ersättning utöfver den i kontraktet fastställda, äfven framgent förbehållit bolaget denna förmån, samt att styrelsen för Helsingborg—Hessleholms jernvägsaktiebolag förklarar sig villig medgifva att staten inträdde i de rättigheter och skyldigheter, som till-

komme Skåne—Hallands jernvägsaktiebolag enligt med styrelsen ingånget aftal angående gemensamt begagnande af Åstorps station. Enligt till jernvägsstyrelsen sedermera inkomna handlingar hafva jemväl direktionerna för Landskrona—Eslöfs och Helsingborg—Landskrona—Eslöfs jernvägsaktiebolag lemnat enahanda medgifvande i afseende å begagnandet af Helsingborgs station, dock med en obetydlig ändring i det om stationens begagnande upprättade kontrakt.

Bland de af komitéén föreslagna närmare bestämmelser om sättet för banornas förvärfvande förekommer äfven, såsom nämnts, i mom. g) det stadgande att de vid jernvägarne anstälde tjänstemän och betjente skulle ega rätt att öfvergå i statens jernvägars tjänst utan minskning af de löneförmåner, som förut tillkomme dem, samt att, då komitéén velat undvika att betunga statens jernvägars pensionsinrättningar med att på en gång mottaga så stort antal nya delegare, som här vore i fråga (ungefär 550), de skulle kvarstå i de enskilda jernvägarnes pensionskassa, i förhållande till hvilken staten skulle öfvertaga bolagens förpligtelser. I afseende å detta stadgande anmälde fyra ledamöter af komitéén sin reservation och ansågo att hela det ifrågavarande momentet bort utgå, då koncessionsvilkoren angående de fyra jernvägar, som äro underkastade statens inlösningsrätt, icke innehålla några bestämmelser om skyldighet för staten såsom köpare att jemte jernvägarne öfvertaga äfven deras personal. Enligt reservanternes mening borde det vid banornas öfverlemnande åt staten bero på aftal mellan jernvägsstyrelsen och vederbörande jernvägspersonal, om och på hvilka vilkor samma personal skulle öfvergå i statens tjänst. I afseende å ifrågavarande stadgande anförde jernvägsstyrelsen i sitt oftanämnda utlåtande af den 20 februari 1894 att, ehuru, äfven om reservanternes åsigt i detta ämne vunne godkännande, den ojemförligt största delen af personalen eller alla, som kunde förete tillfredsställande läkarebetyg, på grund af förhållandenas natur skulle komma att af styrelsen erbjudas inträde i statens tjänst, styrelsen likväl af särskilda skäl ansågo sig böra ansluta sig till komitééns förslag. Om nemligen inträdet i statens tjänst blefve beroende på särskildt aftal mellan styrelsen och hvarje vederbörande, funnes ingen anledning att ifrågasätta annat än att den antagna personalen inginge i statens jernvägsstrafiks pensionsinrättning samt enke- och pupillkassa. Dessa pensionsinrättningar skulle emellertid i deras nuvarande ställning icke kunna på en gång mottaga ett så stort antal nya delegare, derest icke retroaktiva gifter fastställdes till så afsevärdt höga belopp, att personalen säkerligen icke skulle kunna erlägga desamma, och äfven om inbetalning af dylika afgifter egde rum, skulle

för ett stort flertal rätten till pension komma att inträda först vid en alltför framskriden ålder. Med afseende å dessa förhållanden syntes den anordningen ega företräde, att den nya personalen kvarstode i de enskilda jernvägarnes pensionskassa. Då med en sådan anordning personalen icke skulle vinna inträde i statens jernvägstrafiks pensionsinrättningar samt jemväl den efter banornas öfvergång i statens hand vid sjelfva linietjensten öfverflödiga personalen skulle kunna beredas sysselsättning inom statens jernvägsförvaltning, syntes anledning icke vara för handen för staten att vägra ingå på en öfverenskommelse med jernvägsbolagen om öfvertagande af deras personal.

I det angående inköp af Skåne—Hallands jernväg upprättade förslagskontraktet förekommer hufvudsakligen samma bestämmelse, dock att der förutsättes att jernvägsstyrelsen eger, efter pröfning för hvarje särskildt fall af tjenstemans eller betjents derom ingifna ansökning, medgifva inträde i statens jernvägars pensionsinrättningar, om sådant finnes kunna ske utan pensionskassans särskilda betungande. Hvad de öfriga banorna angår, har jernvägsstyrelsen numera i sin underdåniga skrifvelse den 31 december 1894 i visst hänseende uttalat en från komiténs förslag afvikande mening, i det att styrelsen ansett att dessa banors personal i allmänhet bör bibehållas vid sina nuvarande löneförmåner endast i det fall, att dessa icke öfverstiga de för motsvarande befattningar enligt statens jernvägars aflöningsreglemente bestämda löneförmåner, med förbehållen rätt likväl för Eders Kongl. Maj:t att i enstaka fall medgifva lönefyllnad.

Såsom ofvan nämnts, beräknade komitéen att, om samtliga ifrågasvarande jernvägar öfverginge i statens ego och desamma förlades under tredje trafikdistriktet, aflöningen till den för deras administration erforderliga personal enligt nu gällande aflöningsreglemente för statens jernvägar skulle uppgå till 457,357 kronor, medan enligt uppgift i komiténs betänkande den befintliga personalens aflöning uppgick tillhoppa till 446,388 kronor, förutom det belopp, 12,500 kronor, som Göteborg—Hallands jernväg betalade till Bergslagernas jernväg för det den senare jernvägens personal handhade den förra jernvägens trafik å stationen i Göteborg. Jernvägsstyrelsen har emellertid i sin skrifvelse af den 31 december 1894 framhållit nödvändigheten af en höjning af det för personalens aflöning beräknade belopp, hufvudsakligen af det skäl att flere tjenstemän och betjente efter tiden för komiténs beräkningar blifvit af jernvägsbolagen på grund af uppnådd högre tjensteålder eller af annan anledning uppflyttade i högre löneklass och samma förhållande kunde komma att inträffa med

ännu flere, innan banorna af staten öfvertoges. Styrelsen anser derföre, på sätt jag redan förut omförmält, att den af komitén uppgjorda aflöningsstaten för den ordinarie personalen borde, för att med säkerhet kunna tillämpas å förhållandena vid tiden för banornas öfvergång i statens hand, ökas med omkring 28,000 kronor, ett belopp, till hvilket jag ofvan tagit hänsyn vid beräkning af den sannolika nettobehållningen af banorna.

För min del har jag nu, lika litet som då jag den 17 mars 1894 inför Eders Kongl. Maj:t anmälde frågan om banornas inlösen, anledning till någon anmärkning mot de närmare bestämmelser, som komitén föreslagit böra i köpeaftalen med jernvägarnes egare intagas i afseende å sättet för banornas förvärfvande. Jag anser derföre dessa bestämmelser böra tillämpas vid inköp af Mellersta Hallands, Göteborg—Hallands, Malmö—Billesholms och Landskrona—Engelholms jernvägar med iakttagande dels af de förändringar, som föranledas deraf att inlösningen sker vid början af år 1896 i stället för vid ingången af år 1895, dels ock af de smärre jemkningar, som vid den slutliga uppgörelsen tilläfvats kunna visa sig erforderliga. Hvad särskildt beträffar den föreslagna rätten för de vid jernvägarne anställda tjänstemän och betjente att öfvergå i statens jernvägars tjänst utan minskning i sina löneförmåner, så anser jag staten så mycket mindre böra motsätta sig detta förslag, som icke blott Skåne—Hallands jernvägsaktiebolag utan äfven Landskrona—Engelholms jernvägsaktiebolag gjort detta till uttryckligt vilkor för sina banors försäljning, samt det synes mig obilligt att icke i detta afseende likställa personalen vid de olika banorna, helst den ökade utgift, som härigenom kan komma att drabba statsverket, helt säkert blifver högst obetydlig; och hvad angår bestämmelsen att den vid jernvägarne anställda personal icke skulle vinna delegarerätt i statens jernvägars pensionsinrättningar utan kvarstå i de enskilda jernvägarnes pensionskassa, i förhållande till hvilken staten skulle öfvertaga bolagens förpligtelser, så vill jag erinra att af en uppgift i komiténs betänkande synes framgå att de utgifter, staten härigenom skulle få vidkännas, inskränka sig till omkring 15,000 kronor för år, hvilken summa dock naturligtvis kommer att genom afgang minskas.

Till de af komitén föreslagna bestämmelser synes mig dock böra göras ett tillägg i syfte att de lån, som af kommuner upptagits för aktieteckning i Mellersta Hallands, Göteborg—Hallands och Malmö—Billesholms jernvägar, öfvertagas af staten mot afdrag å köpeskillingen, derest vederbörande kommuner före den dag, då jernvägarne af staten tillträdas, derom framställa begäran. De kommuner, hvilka icke ega

rätt att inom en kortare tid slutbetala sina för ifrågavarande ändamål upptagna lån, torde nemligen i allmänhet icke vara i tillfälle att på gagneligt sätt använda eller utan en för dem afsevärd förlust placera så jämförelsevis stora belopp, som vid banornas inlösen på deras aktier utfalla, och å andra sidan synes den ränteförlust, som skulle tillskyndas staten genom ett dylikt medgifvande, icke blifva af afsevärd betydelse. De lån, hvilka icke kunna inom kortare tid återbetalas, torde nemligen, om afseende icke fästes vid det af staden Malmö upptagna, med 3,6 procent ränta löpande lånet, komma att vid 1896 års början uppgå till omkring 1,025,000 kronor, deri inberäknadt de för aktieteckning i Skåne—Hallands jernvägsaktiebolag upptagna lån, och då lånen löpa med 4,7 à 5 procent ränta synes statens årliga ränteförlust å samtliga lånen komma att högst uppgå till omkring 14,000 kronor.

Hvad angår Skåne—Hallands jernväg, så anser jag lika med jernvägsstyrelsen det vara för statsverket fördelaktigare att ingå på de i förslagskontraktet uppställda villkoren än att begagna den staten i koncessionen förbehållna rätt att inlösa banan med begagnande af det så kallade b)villkoret. Jag anser därför det uppgjorda kontraktet kunna godkännas, ehuru möjligen vid definitivt aftals uppgörande någon mindre jemkning deri efter ömsesidig öfverenskommelse må finnas böra ega rum.

Såsom jag ofvan nämnt, hafva från Hallands läns landsting och från åtskilliga kommuner inom länet inkommit skrifter i förevarande ärende. I landstingets skrift framhålles hufvudsakligen att, om vestkustbanan komme att af staten inlösas, den omständigheten att de af kommuner inom länet för aktieteckning i banan upptagna lån vore ouppsägbara, skulle komma att vålla kommunerna stora olägenheter, hvarförutom såväl landstinget som kommunerna komme att få vidkännas högst betydliga förluster till följd af skilnaden mellan den afkomst, banan lemnade, och den, som kunde erhållas af lösesumman. Vidare uttalar landstinget fruktan för att, om staten inlöste banan, den lokala trafiken icke skulle blifva lika väl tillgodosedd som nu vore förhållandet, en farhåga, som jernvägsstyrelsen i sin skrifvelse den 31 december 1894 dock anser icke förtjena något som helst afseende. I kommunernas skrifter anföres att staten icke i något afseende varit eller komme att blifva lidande af det sätt, hvarpå de enskilda bolagen handhade banans angelägenheter, dervid fastmera såväl statens som de trafikerandes bästa i alla afseenden tillgodosåges, samt att staten således enligt kommunernas förmenande saknade anledning att ingripa i ett före-

tag, som genom landstingets, kommunernas och enskildes uppoffringar och företagsamhet kommit till stånd och som genom kloka anordningar för de olika orternas lokala trafik blifvit för dessa till största fördel. På grund häraf och med åberopande af de förluster och svårigheter i finansielt afseende, som af landstinget framhållits, ville kommunerna frambära sin önskan och förhoppning att vestkustbanan måtte få blifva i de enskilda bolagens ego.

Ehuru jag icke kan underlåta att behjerta de läns- och andra lokala intressen, som i förevarande petitioner fått sitt uttryck, nödgas jag dock — under erinran att det torde få anses ovisst huruvida ifrågavarande banor genom Hallands län kommit till stånd utan det kraftiga bistånd, som från statens sida lemnats — hemställa att Eders Kongl. Maj:t med hänsyn till förevarande frågas betydelse för landet i dess helhet, hvilken betydelse, rätt förstådd, säkerligen åtminstone i framtiden kommer att sammanfalla äfven med länets sanna intresse, täcktes finna att de ingifna petitionerna icke böra lägga hinder i vägen för att än en gång underställa Riksdagen denna viktiga fråga, derest skälen dertill för öfrigt befinnas giltiga, men att, i den mån sådant utan uppoffrande af statens fördel kan ske, vederbörlig hänsyn dervid måtte tagas till att ortsintressena icke blifva lidande, något som i väsentligaste mån torde undvikas, om de af kommunerna upptagna lånen, på sätt jag ofvan ifrågasatt, öfvertagas af staten.

Jag öfvergår härefter till sjelfva hufvudfrågan: huruvida det för staten må vara skäl att förvärfva ifrågavarande jernvägar.

Ofvannämnda komité yttrade i afseende härå, bland annat:

»Då i de för fyra af ifrågavarande jernvägar likasom i öfriga under senare tider gifna koncessioner uppstälts såsom vilkor statens rätt att inlösa jernvägarne, har sådant uppenbarligen skett, emedan förhållandena antagits kunna komma att utveckla sig så, att statens intresse kräfde att den enskilda jernvägen borde blifva statsbana, och att man för en sådan eventualitet velat hafva fria händer. Enligt komiténs uppfattning föreligger nu här ett sådant fall.»

»Den af tre särskilda enskilda jernvägar bildade jernvägscomplexen, vestkustbanan, som redan eger så stor betydelse såväl för de landsdelar, den genomlöper, som för förbindelsen mellan rikets andra stad och Skåne, har nu genom den från Helsingborg utgående ångfärjeleden öfver Sundet blifvit en kommunikationslinie af synnerlig betydelse för

vår egen och äfven för unionslandets samfärdsel med vår södra grannstat och öfver denna vidare med kontinenten.»

»Genom Landskrona—Engelholms och Malmö—Billesholms jernvägar förenas vestkustbanan med Malmö. Den stora vikt i jernväghänseende, Malmö i och för sig eger såsom Skånes hufvudort och slutpunkt för södra stambanan samt flere enskilda jernvägar, skall genom den ångfärjetrafik, som med all säkerhet synes komma till stånd mellan Malmö och Köpenhamn, än ytterligare ökas. Malmö varder den andra utgångspunkten för den direkta jernvägsförbindelsen med Danmark och vidare med kontinenten. Och den betydelse, Landskrona—Engelholms och Malmö—Billesholms jernvägar ega ur synpunkten att förena Göteborg och de söder derom belägna vestkuststäderna med södra Skåne, ökas än mera, när den så länge påtänkt, för vår post- och öfriga samfärdsel med kontinenten viktiga direkta trafikleden mellan Skånes sydkust och motliggande del af Tyskland kommer till stånd.»

»Det måste vara för staten af synnerlig vikt att blifva egare till sådana jernvägar, som utgöra förbindelselinie mellan landets hufvudcentra och utlandet, så att, utan förmedling af enskilda jernvägsbolag, samtrafikaftal må kunna förberedas och avslutas med främmande länders jernvägsförvaltningar; aftal, som i första hand och på det närmaste måste beröra och utöfva inflytande på statens egen jernvägsdrift.»

»I enlighet med dessa grundsatser har det synts komitén att hela den ifrågavarande kommunikationslinien, såsom förbindande Göteborg med båda utgångspunkterna för samfärdseln med utlandet, borde öfvergå i statens ego, hvarigenom, utom det ofvan anförda hufvudsyftet, äfven, såsom förut visats, skulle vinnas billigare godsfrakter till lättnad för det inom banornas trafikområden redan befintliga näringslif och till framkallande derinom af ökad företagsamhet. Landskrona—Engelholms och Malmö—Billesholmsbanornas förvärfvande skulle för öfrigt medföra den särskilda fördel att vestkustbanan blefve stald i direkt förbindelse med tredje trafikdistriktets hufvudstation i Malmö, så att banornas förvaltning kunde förläggas under nämnda distrikt; detta medförande, utom andra, äfven den fördel, att öfverflyttning af rörlig materiel från olika delar af statsbanorna komme att underlättas.»

På grund af hvad komitén sålunda anført och då af den redogörelse, komitén lemnat, framginge att banorna kunde antagas i statens ego lemna en afkastning, som genast öfverstege den upplåningsränta, staten skulle få utgifva för anskaffandet af de för förvärfvandet nödiga medel, och som med den stegring i trafiken, som uppenbarligen vore

att emotse, förvisso komme att än ytterligare växa, tillstyrkte komitén att ifrågavarande fem jernvägar måtte för statens räkning förvärfvas.

Mot denna komiténs hemställan, i hvad den afsåg inköp af Landskrona—Engelholms och Malmö—Billesholms jernvägar, reserverade sig dock två ledamöter. Under återopande att alltsedan vestkustbanans tillkomst Helsingborg varit den naturliga utfartspunkten för vestra Sveriges och Norges trafik på kontinenten och att dess betydelse i detta hänseende ökats genom den nyligen tillvägabragta ångfärjeförbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör, anförde dessa ledamöter att enligt deras öfvertygelse äfven med en förbindelseled i statens hand mellan vestkustbanan och Malmö trafiken fortfarande skulle komma att taga vägen öfver Helsingborg—Helsingör, ehuru reservanterna icke ville förneka att förhållandet i viss mån skulle kunna blifva ett annat, om ej allenast ångfärjeförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn utan äfven den så kallade direkta kontinentalförbindelsen komme till stånd. Om emellertid en förbindelseled mellan vestkustbanan och Malmö nu eller i framtiden skulle anses vara för staten behöflig, ansåge reservanterna annat icke kunna ifrågakomma än att denna förbindelseled droges öfver Helsingborg, i hvilket hänseende flera alternativ föreläge, hvilka syntes böra blifva föremål för närmare utredning och öfvervägande, innan beslut fattades i en så ytterst vigtig trafikfråga. Såsom dylika alternativ eller såsom moment ingående i dem, ville reservanterna framhålla dels förvärfvande för statens räkning af en eller flera af de banor, som redan nu förbinda Helsingborg med Malmö, dels ingående af aftal med egarne af en eller flera af dessa banor om rätt för staten till trafikerande med vissa tåg, dels slutligen byggande för statens räkning af en kustbana öfver hela den ifrågavarande sträckan eller någon del deraf — ett alternativ, som otvifvelaktigt vore det för staten fördelaktigaste och med hänsyn till den lokala beskaffenheten af de förut befintliga banornas trafik icke heller behöfde blifva för dessa ruinerande.

Jernvägsstyrelsen anförde i sitt underdåniga utlåtande den 20 februari 1894 i afseende å frågan huruvida jernvägarne borde af staten förvärfvas att särskilda förhållanden syntes styrelsen göra ett statsinköp af berörda jernvägar af flera skäl önskligt. Komiterade hade i detta afseende hufvudsakligen framhållit jernvägarnes betydelse såsom förbindelselinier mellan ett af landets hufvudcentra, Göteborg, och utlandet samt vigten för staten att ega dylika förbindelselinier, i det att i sådant fall samtrafiksafstal skulle kunna förberedas och afslutas med främmande länders jernvägsförvaltningar utan förmedling af enskilda

jernvägsbolag. Den omständigheten att staten vore i besittning af båda utgångspunkterna, Helsingborg och Malmö, för den direkta trafiken på Danmark och kontinenten samt af de linier, hvilka från dessa punkter ledde till landets hufvudcentra, vore emellertid af vigt icke allenast i fråga om aftalen rörande samtrafik utan äfven för andra internationella öfverenskommelser, postförbindelser, tåganordningar m. m. Då härtill komme att den ifrågavarande komplexen af banor, särskildt genom de många grenlinier, som tillkommit, erhållit karakteren af en sådan stambana, hvars innehafvande af staten alltifrån jernvägsbyggandets början ansetts ändamålsenligt, samt att banornas inlösen med allt skäl kunde antagas komma att i finansielt hänseende lemna ett för staten och dess jernbaneindustri lyckligt resultat, tvekade styrelsen icke att ansluta sig till komiténs uppfattning att ifrågavarande fem jernvägar borde af staten förvärfvas. Hvad särskildt beträffade frågan om inköp af Landskrona—Engelholms och Malmö—Billesholms jernvägar, så ville styrelsen icke förneka att, om hänsyn icke toges till de redan befintliga förbindelselederna mellan vestkustbanan och Malmö, det skulle vara för jernvägstrafiken förmånligast, om förbindelsen anordnades öfver Helsingborg såsom en omedelbar fortsättning på vestkustbanan genom byggande af en kustbana till Malmö, men då styrelsen hölle före att en sådan åtgärd under förhanden varande förhållanden skulle i ekonomiskt afseende högst betydligt skada närliggande, af staten koncessionerade banor, samt af nuvarande förbindelseleder routen öfver Landskrona—Engelholms och Malmö—Billesholms jernvägar vore den kortaste, ansåge sig styrelsen, som, enligt hvad af det nyss anförda framginge, delade flertalets åsigt om vigten och behovet af en förbindelseled i statens hand mellan vestkustbanan och Malmö, icke kunna understödja ofvanbemälda reservanters mening.

För egen del yttrade jag i mitt anförande till statsrådsprotokollet den 17 mars 1894 att den så kallade vestkustbanan med dess fortsättning till Malmö bildade en trafikled, som enligt min uppfattning i betydelse för vårt lands kommunikationsväsen vore fullt jemförlig med de viktigare af de utaf staten anlagda stambanorna. Icke nog med att denna trafikled utgjorde den kortaste förbindelseleden mellan Göteborg, rikets andra stad, och en stor del af vestra Sverige, å ena sidan, samt landets tätast befolkade och rikaste landskap, å den andra. Den utgjorde derjemte den naturliga förmedlaren af vår, så att säga, landväga trafik med den europeiska kontinenten, och den betydelse i detta hänseende, som denna trafikled sedan mars 1892 genom öppnandet af ångfärjeförbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör egentligen vunnit, komme

utan tvifvel är för år att ökas och att än ytterligare växa, då ångfärjeförbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn hunne komma till stånd. Utan afseende å den mycket omtvistade frågan, huruvida det i allmänhet borde ligga i statens intresse att söka komma i besittning af de mera betydande jernvägstrafikleder, som för närvarande befunne sig i enskilda händer, syntes mig därför vestkustbanornas förvärfvande åt staten vara af en alldeles speciel och med nyssnämnda fråga mycket litet sammanhängande vigt. Lika med komitén och jernvägsstyrelsen ansåg jag synnerligen önskvärdt att den ifrågavarande kommunikationsleden komme i statens hand, helst om sådant kunde ske till ett pris, som i finansielt hänseende lemnade ett åtminstone icke förlustbringande resultat.

Jag erinrade vidare att, då i den ifrågavarande trafikleden äfven inginge en sträcka af Landskrona—Engelholms jernväg, nemligen från Engelholm till Billesholms grufva, men denna sträcka icke kunde förvärfvas utan att jemväl återstoden af samma jernväg inköptes, måste följaktligen för ändamålet hela denna bana inköpas, enär en af komitén jemväl undersökt alternativ utväg att för åstadkommande af förbindelse mellan vestkustbanan och Malmö—Billesholms jernväg anlägga en ny bana mellan Kattarp och Billesholms grufva syntes mig på skäl, som af komitén anförts och för hvilka jag i mitt anförande redogjorde, icke böra ifrågakomma.

Vidare yttrade jag:

»Två af komiténs ledamöter hafva visserligen, såsom ofvan är nämndt, ansett att statens åtgärder i ifrågavarande hänseende för närvarande icke borde sträcka sig längre än som erfordrades för att staten skulle få i sin ego en förbindelse mellan Göteborg och Helsingborg och att inköpet således endast borde omfatta den så kallade vestkustbanan. Men då de skäl, som tala för att staten förvärfvar trafikleden mellan dessa städer, i lika hög grad synas mig gälla i fråga om förbindelsens utsträckning till Malmö, med afseende särskildt derå att det torde få anses temligen visst att ångfärjeförbindelse mellan sistnämnda stad och Köpenhamn inom en snar framtid kommer till stånd, har jag icke kunnat i detta afseende dela reservanternes mening. Icke heller har jag ansett det böra ifrågakomma att för åvägabringandet af förbindelse mellan vestkustbanan och Malmö anlita någon af de utaf reservanterne antydda utvägar — att för statens räkning förvärfva en eller flera af de banor, som nu förbinda Helsingborg med Malmö, eller ingå aftal med egarne af dessa jernvägar om rätt för staten att trafikera dem eller ock att för statens räkning bygga en kustbana öfver hela den ifrågavarande

sträckan eller någon del deraf. Sistnämnda alternativ skulle otvifvelaktigt verka, om icke ruinerande för de i trakten redan anlagda jernvägar, åtminstone i högsta grad menligt på deras trafik, hvarjemte det måste, om förhållandena betraktas från synpunkten af landets ekonomi i dess helhet, anses såsom en mindre klok hushållning att för ett trafikbehof, som med redan för handen varande kommunikationsmedel kan utan mera afsevärda olägenheter tillgodoses, binda det betydliga kapital, som en ny banas byggande skulle kräva. Utvägen att, på sätt reservanterne jemväl ifrågasatt, allenast förskaffa staten rätt att trafikera de redan befintliga banorna komme utan tvifvel snart att befinnas otillfredsställande, och det återstode då endast den tredje af reservanterne påpekade utvägen, att inköpa de banor, som ingå i den ifrågavarande förbindelseleden. Men då i sådant fall äfven de delar af dessa banor, hvilka icke för förbindelsen med Malmö erfordras, måste förvärfvas, och således inköpet måste omfatta icke blott, såsom jemväl nu är ifrågasatt, hela Malmö—Billesholms jernväg, utan äfven — i stället för den 49 kilometer långa Landskrona—Engelholmsbanan — jernvägarne Helsingborg—Billeberga—Eslöf samt Landskrona—Billeberga, hvilka tillsammans hålla i längd 60 kilometer, skulle säkerligen anlita det af denna utväg befinnas vida dyrare för staten än den af komitén föreslagna.»

Emot de skäl, som sålunda af komitén, jernvägsstyrelsen och mig åberopats till stöd för statens förvärfvande af ifrågavarande fem banor, anförde vid sistlidne års riksdag statsutskottet, som afstyrkte bifall till Eders Kongl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning, dels att då jemlikt koncessionerna å de tre västkustbanorna äfvensom å Malmö—Billesholms jernväg vederbörande bolag vore pligtiga att underkasta sig ej mindre den transporttaxa, Eders Kongl. Maj:t faststälde, än äfven de bestämmelser i fråga om samtrafik med statens eller enskilda banor, som kunde af Eders Kongl. Maj:t utfärdas, staten genom detta förbehåll syntes i sin hand ega ett verksamt medel både att ordna samtrafikförhållandena på tillfredsställande sätt och att förhindra en illojal konkurrens från de enskilda jernvägsbolagens sida, dels ock att utskottet icke kunde dela den uppfattningen att ifrågavarande kommunikationsled skulle till sin betydelse vara likställd med de viktigare af statens stambanor, då nemligen den trafikled, ifrågavarande jernvägar såsom ett helt utgjorde, jemnsides med hafvet genomlöpte en kuststräcka med flera hamnstäder, hvilka den berörde, samt alltså västkustbanan med dess fortsättning söderut icke kunde såsom stambana komma att verka på samma sätt som de af staten anlagda stora stambanorna söder om Stockholm eller som stambanan genom Norrland.

Hvad utskottet sålunda anförde har icke förmått rubba min åsigt om gagnet för det allmänna af att ifrågavarande banor komma i statens ego. Den rätt, Eders Kongl. Maj:t förbehållit sig att fastställa taxor för banorna och meddela bestämmelser om samtrafik, är enligt min öfvertygelse icke tillräcklig för att betrygga den utländska samtrafikens ordnande på ett för landet i dess helhet tillfredsställande sätt, ty så länge de banor, hvilka förmedla denna samtrafik, äro i enskild ego, kan staten vid meddelandet af bestämmelser rörande samtrafiken icke uteslutande taga hänsyn till det allmännas fördel, utan måste naturligtvis i icke ringa mån fästa afseende vid nämnda banors intressen. Och hvad angår påståendet att den antydda rätten för Eders Kongl. Maj:t skulle innebära ett skydd mot illojal konkurrens från de enskilda banornas sida, med hvilket slag af konkurrens jag antager att utskottet åsyftat försök från dessa banor att genom betydligare taxenedsättningar draga till sig trafik från statsbanorna, så lära de enskilda jernvägarne näppe-ligen kunna tvingas att verkställa transporter för högre pris än de sjelfva vilja taga, och äfven om de skulle anses skyldige att taga så hög betalning som taxorna bestämma, lärer det vara omöjligt att kontrollera att detta iakttages. I öfrigt vill jag till hvad förut anförts rörande ifrågavarande trafikleds betydelse lägga, att densamma berör icke mindre än tio städer och tio olika jernvägar samt med hvarandra sammanknyter statsbanenätets södra och vestra ändpunkter. Jag vidhåller alltså min åsigt om önskvärdheten af att ifrågavarande jernvägar komma i statens ego.

I afseende å det finansiela resultatet af ett eventuelt inköp af banorna framställdes af statsutskottet vissa anmärkningar emot de i mitt anförande den 17 mars 1894 framlagda beräkningar. Såsom nämnts, hade komitén beräknat de erforderliga kompletteringskostnaderna till 3,292,000 kronor, deraf för banbyggnaderna 2,962,000 kronor samt för materiel och uppförande af en mindre verkstadsbyggnad 330,000 kronor. Vid mina beräkningar sistlidne år öfver inköpets rentabilitet ansåg jag emellertid att härtill borde läggas 376,000 kronor för arbeten, som jernvägsstyrelsen ansett böra utföras i sammanhang med inköpet eller inom en närmare framtid. Jag utgick alltså från att kompletteringskostnaderna skulle uppgå till 3,668,000 kronor. Minskas detta belopp med kostnaden för det numera inlagda nya spåret å Mellersta Hallands jernväg, 187,000 kronor, återstår 3,481,000 kronor eller samma belopp, hvarå jernvägsstyrelsens numera verkställda nya beräkningar öfver kompletteringskostnaderna sluta. Statsutskottet ansåg sig visserligen sakna anledning att framställa någon anmärkning emot de särskilda belopp, som

beräknats för banbyggnadernas komplettering, men anmärkte att utskottet betviflade hållbarheten af den grund, hvarpå komiténs beräkningar hvilade, eller att jernvägarne icke skulle försättas i fullkomligt statsbaneskick, utan endast sådana arbeten derå utföras, som vore nödvändiga för trafikens säkerhet, såsom förstärkning af spår, broar m. m. Utskottet hölle nemligen för sannolikt att, om jernvägarne komme i statens hand, det icke skulle blifva möjligt att med afseende å dem fasthålla och tillämpa andra principer än dem, som följdes vid statsbanenätets skötsel i allmänhet, och utskottet befarade fördenskull att det af komitéen upptagna beloppet endast komme att fylla hvad som till en början vore mest trängande, men att snart kompletteringsarbeten till ej ringa omfattning skulle befinnas erforderliga för att bringa de inköpta jernvägarne i samma skick som andra jemförliga statsbanor. Äfven i afseende å det för materielen beräknade beloppet förefölle det utskottet som om komitéen måhända underskattat betydelsen af jernvägarne öfvergång till statsbanor. För min del anser jag fortfarande att det endast småningom, och i mån som trafikens tillväxt gör sådant nödigt, bör ifrågakomma att å banorna eller deras materiel nedlägga ytterligare kostnader utöfver de nu beräknade. Statsutskottets farhågor synas mig derföre sakna grund.

Vidare anmärkte statsutskottet att staten icke skulle blifva egare till de af jernvägarne begagnade stationerna i Göteborg, Varberg, Halmstad, Helsingborg, Åstorp, Teckomatorp och Landskrona, utan att vid dessa stationer, hvilka tillhöra andra enskilda jernvägsbolag, de nuvarande anordningarne skulle utan väsentligare ändring bibehållas. Enligt utskottets mening skulle, om staten öfvertog jernvägarne, äfven oafsedt inträdande ökning i trafiken olägenheterna deraf att staten måste såsom hyresgäst nyttja viktiga stationer gemensamt med enskilda jernvägsbolag, hvilka vore egare till dessa, visa sig så stora att staten icke nöjde sig med annat än att å dessa ställen anlägga egna stationer, men härigenom skulle kostnaderna för banornas komplettering komma att högst väsentligt ökas.

Angående villkoren för de nämnda stationernas begagnande är i komiténs betänkande (sid. 9—34) utförligt redogjort, och af hvad jag ofvan nämnt rörande centralstationen i Helsingborg och stationen i Göteborg framgår, att det otvifvelaktigt skulle i längden blifva för staten ekonomiskt fördelaktigare att i nämnda städer begagna egna stationer, ehuru sådant, hvad Göteborg angår, icke i anseende till det trånga utrymmet på statsbanestationen derstädes torde böra ifrågakomma, förrän trafiken å vestra stambanan gör en utvidgning af denna station

i allt fall nödvändig. Hvad de öfriga stationerna angår, kan jag så mycket mindre inse behovet af att derstädes anordna egna statsbanestationer som det å andra ställen visat sig att staten utan olägenhet kan begagna stationer, tillhöriga enskilda banor. Jag anser därför att anläggandet af egna statsbanestationer å de af statsutskottet omfördälda orter endast i det fall bör ifrågakomma, att sådant skulle visa sig för statsverket billigare än att vidkännas de årliga utgifterna för gemensamma stationer. Men i sådant fall motvägas ju kostnaderna för anläggningen af minskade årliga utgifter.

Vidare anmärkte statsutskottet att erfarenheten skulle hafva visat att staten i sin jernvägsrörelse icke kunnat nedbringa utgiftsprocenten till en så låg siffra som de enskilda jernvägsbolag, med hvilka jemförelse lämpligen kunde ske, och att följaktligen, ehuru vestkustbanan nu trafikerades billigare än statsbanorna, man icke kunde hoppas att detta förhållande skulle fortfara jemväl efter banans införlifvande med statsbanorna.

Väl är det sannt att, om statsbanorna i sin helhet jemföras med de nu till inköp ifrågasatta banorna, förhållandet ställer sig ofördelaktigt för statsbanorna. Men detta är ock helt naturligt, om i betraktande tages att statsbanenätet till stor del genomlöper jemförelsevis föga befolkade trakter, medan deremot de nu ifrågavarande enskilda banorna framgå genom trakter, som höra till landets folkrikaste och mest utvecklade. Jemföres åter utgiftsprocenten för de ifrågavarande enskilda banorna med utgiftsprocenten vid sådana delar af statsbanorna, hvilka med afseende å de trakter, de genomlöpa, äro med nämnda enskilda banor jemförliga, utfaller en sådan jemförelse ingalunda till afgjord fördel för de enskilda banorna. Jag anser mig böra till upplysning i detta hänseende meddela följande uppgifter angående utgiftsprocenten åren 1888—1892:

	1888	1889	1890	1891	1892
Statens jernvägar:					
Katrineholm—Hallsberg	57,7	56,8	59,1	56,4	57,7
Katrineholm—Norrköping	58,0	57,0	60,5	59,4	61,3
Elmhult—Malmö	54,8	53,6	59,3	63,5	59,2
Falköping—Göteborg	49,9	51,7	56,9	52,9	62,2
Töreboda—Falköping	59,6	59,3	62,6	62,3	63,9
Enskilda jernvägar:					
Skåne—Hallands	61,7	54,7	58,2	62,5	62,8
Mellersta Hallands	54,5	52,0	51,9	52,8	58,8
Göteborg—Hallands	40,5	39,8	40,9	47,0	54,2
Landskrona—Engelholms	76,7	60,1	71,2	68,4	72,3
Malmö—Billesholms	69,9	66,8	58,0	59,0	60,1

Jag tror sålunda icke att man behöfver befara att de ifrågavarande enskilda banornas driftkostnader måste stiga i följd af banornas öfvergång i statens ego. Icke heller behöfver den af statsutskottet jemväl uttalade förmodan, att banornas nettoinkomst möjligen skulle komma att minskas i följd af allmänhetens fordringar i afseende å fraktsatser, bekvämlighet och lättnader för trafiken, ega grund, om banornas förvaltning ordnas på lämpligt sätt.

De beräkningar, som sistlidna år af mig gjordes rörande rentabiliteten af ett inköp af ifrågavarande banor, synas mig alltså icke i någon mån vara rubbade genom hvad statsutskottet anförde. Och af hvad jag ofvan i ärendet anført framgår, att det finansiela resultatet ställer sig ännu fördelaktigare än jag förra året beräknade.

Då jernvägarne nu antagits i statens hand redan från början lemna en nettobehållning af 1,100,000 kronor, och derifrån afdrages statens ränteförlust å de kommunallån, som komma att af staten öfvertagas, samt å de i Skåne—Hallands och Malmö—Billesholms jernvägar in-tecknade obligationslånen, hvilken förlust högst kan beräknas uppgå till närmare 35,000 kronor, så återstår nemligen ett belopp af 1,065,000 kronor till förräntande af statens utgift för banornas inköp och komplettering. Då denna utgift, beräknad efter förhållandena vid 1893 års slut, skulle komma att utgöra 25,688,313 kronor, skulle alltså banorna redan från början lemna en behållning af öfver 4,1 procent å nämnda utgiftsbelopp. Och då staten numera kan upplåna penningar till afsevärdt lägre ränta än fyra procent, måste det ifrågasatta inköpet, äfven om det betraktas uteslutande ur statsfinansiell synpunkt, anses för staten ganska fördelaktigt.

Såsom förut är nämndt, skulle enligt ofvan intagna beräkningar inköpssumman för jernvägarne, beräknad efter förhållandena vid 1893 års slut, utgöra 22,207,313 kronor. Hela detta belopp skall dock icke af staten vid jernvägarnes inlösen utbetalas. Först och främst skall nemligen afdrag göras för statens fordringar hos jernvägarnes egare. Enligt hvad jag redan nämnt, utgöra dessa fordringar tillsammans vid 1896 års ingång

kapital	kronor 5,712,837: 13
upplupen ränta	» 22,628: 62
hvertill kommer anståndsrentornas nuvarande värde	» 79,943: 28
	<hr/>
	eller tillhopa kronor 5,815,409: 03

Dessutom bör, då staten skall öfvertaga de i Skåne—Hallands och Malmö—Billesholms jernvägar in-tecknade obligationslån med upplupen

ränta, vid liqviden innehållas ett belopp, motsvarande hvad vid 1896 års ingång är oguldet af dessa lån jemte till samma tidpunkt upplupen, men obetald ränta derå. Då å dessa lån kommer att vid 1896 års ingång enligt amorteringsplanerna återstå oguldet

å det förra.....	kronor	1,050,000: —
och å det senare	»	1,320,000: —
kommer, om härtill lägges det belopp, som för statens fordringar skall afdragas, eller	»	5,815,409: 03
det belopp, som staten vid liqviden har att kon- tant utbetala, att minskas med	kronor	8,185,409: 03

förutom den upplupna räntan å obligationslånen. Härtill kommer ytterligare beloppet af de kommunallån, som komma att af staten öfvertagas, jemte upplupna räntor derå.

Utgår man från den nyss angifna inköpssumman, hvilken dock, såsom ofvan flere gånger framhållits, måste blifva underkastad jemkningar, eller 22,207,313 kronor, skulle alltså staten hafva att dels vid inlösningskontant utgifva 14,021,903 kronor 97 öre, hvilket belopp dock ytterligare minskas med den till den 1 januari 1896 upplupna, men obetalda räntan å obligationslånen samt med de af staten öfvertagna kommunallånen jemte derå till nämnda dag upplupna räntor, dels ock framdeles efterhand utgifva ej mindre kapitalåterstoden å obligationslånen, 2,370,000 kronor, samt kapitalbeloppet af nämnda kommunallån, än äfven den å samtliga nu nämnda lån till 1896 års ingång upplupna, men ogulda räntan.

Jag har ansett mig böra meddela dessa beräkningar såsom ledning för bedömning af storleken af det belopp, som för inköpets verkställande behöfver i början af år 1896 vara disponibelt. Vidkommande sättet för anskaffande af de för inköpet nödiga medel, lär icke kunna ifrågasättas än att dessa medel skola anskaffas genom upplåning och följaktligen utgå från riksgäldskontoret.

Hvad angår kostnaderna för banornas komplettering, så anser jag det icke böra ifrågakomma att vid innevarande riksdag äska medel för detta ändamål. Dermed synes nemligen kunna utan olägenhet till ett annat år anstå. Skulle omedelbart efter banornas öfvertagande några utgifter för kompletteringsarbeten visa sig alldeles oundgängliga, lära de, säkerligen endast jemförelsevis obetydliga, belopp, som i sådant afseende erfordras, kunna af tillgängliga medel förskjutas, till dess Riksdagens yttrande hinner inhemtas.

Då inköpssummans verkliga belopp icke kan bestämmas förrän ef-

ter ingången af år 1896, kan det icke ifrågakomma att nu af Riksdagen äska att något visst belopp för inköpets verkställande anvisas, utan den framställning, som, i händelse Eders Kongl. Maj:t fortfarande gillar min åsigt att banorna böra för statens räkning inköpas, torde böra till Riksdagen aflåtas, lär icke kunna gå ut på annat än ett bemyndigande för fullmäktige i riksgäldskontoret att till Eders Kongl. Maj:t utanordna de för inköpets verkställande erforderliga medel samt fullgöra ränteliqvider och kapitalafbetalningar å de i Skåne—Hallands och Malmö—Billesholms jernvägar intecknade obligationslån, äfvensom å ofvan omförmälda kommunallån.

Jag hemställer alltså att Eders Kongl. Maj:t täcktes föreslå Riksdagen att bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att, på det Eders Kongl. Maj:t må blifva i tillfälle att i hufvudsaklig öfverensstämmelse med de af mig förordade grunder åt staten förvärfva Skåne—Hallands, Mellersta Hallands, Göteborg—Hallands, Landskrona—Engelholms och Malmö—Billesholms jernvägar, till Eders Kongl. Maj:t, efter ingången af år 1896, på requisition utanordna de medel, som erfordras för gäldande af hvad för jernvägarne skall kontant till jernvägarnes egare utbetalas, äfvensom fullgöra ränteliqvider och kapitalafbetalningar å de i Skåne—Hallands och Malmö—Billesholms jernvägar intecknade obligationslån samt de kommunallån, hvilka af staten i följd af ifrågavarande banors förvärfvande öfvertagas.

Uti hvad föredragande departementschefen i detta ärende anfört och hemställt instämde Statsrådets öfrige ledamöter; Och behagade Hans Maj:t Konungen bifalla hvad Statsrådet sålunda hemställt samt förordnade att i följd häraf nådig proposition skulle till Riksdagen aflåtas, så lydande som bilaga till detta protokoll utvisar.

Ex protocollo:

E. K. Almqvist.