

N:o 27.

Ank. till Riksd. kansli den 3 mars 1893, kl. 3 e. m.

Utlåtande, i anledning af väckt förslag om inköp af den s. k. vestkustbanan.

(R. A.)

I en inom Andra Kammaren väckt, till statsutskottet remitterad motion (n:o 187) har herr *I. Månsson m. fl.* föreslagit, att Riksdagen må:

a) för sin del besluta, att staten skall dels begagna sin i koncessionerna för *Skåne—Hallands, mellersta Hallands, Göteborg—Hallands* och *Malmö—Billesholms* jernvägar förbehållna rätt att inlösa dessa jernvägar och dels inköpa *Landskrona—Engelholms* jernväg, om sådant inköp kan ske på vilkor, som af Kongl. Maj:t pröfvas vara för staten antagliga, med iakttagande härvid, att inlösningspriset skall bestämmas i enlighet med de grunder, som finnes i koncessionerna angifna, och att inköpspriset för den sistnämnda jernvägen i intet fall får öfverstiga kostnaden för anläggande af ny jernväg af samma beskaffenhet, äfvensom att ifrågavarande inlösen och inköp så ordnas, att eganderättens öfvergång till staten må ega rum före den 1 juni 1894;

Bih. till Riksd. Prot. 1893. 4 Saml. 1 Afd. 20 Häft. (N:o 27.)

1

b) bemyndiga Kongl. Maj:t att på de i mom. a) antydda grunder med vederbörande jernvägsegare låta avsluta aftal om jernvägarnes öfverlemnande till staten samt att i öfrigt besörja om de verkställighetsåtgärder, som för jernvägarnes mottagande till förvaltning af staten erfordras; samt

c) uppdraga åt och bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att, sedan de i mom. b) omförmälda aftal kommit till stånd, till vederbörande utbetala inlösnings- och inköpssummorna samt för detta ändamål försälja eller utställa i svenskt mynt förskrifna statsobligationer.

I sin framställning till stöd för detta förslag hafva motionärerna till en början — med erinran att, sedan den s. k. 1886 års ekonomiska komité uttalat sig för inköp i stor skala af enskilda jernvägar för statens räkning, den sålunda väckta frågan förblifvit hvilande — förklarat, att, då de nu tilläte sig fästa Riksdagens uppmärksamhet på en fråga om dylikt inköp, de icke skulle inlåta sig på sjelfva principen, huru vida staten såsom drifvande jernvägsindustri vore bättre än enskilde i stånd att tillgodose de intressen, som i jernvägsväsendet borde tillvaratagas och främjas för att afvinna jernvägarne den största möjliga nytta, utan endast hålla sig till det faktum, att staten redan genom ett vidt utgrenadt nät af stambanor drefve en storartad jernvägsindustri. Vilket för att denna skulle gå framåt och med gynnsamt resultat fullföljas, vore emellertid, att staten genom noggrant aktgifvande på förhållandena tillsåge, att dess redan befintliga jernvägsnät vidmagthölles icke allenast genom nödiga reparationer och förbättringar, utan äfven genom komplettering med nya länkar, i den mån sådana erfordrades för att hindra att redan vunnen trafik afledes eller för att tillföra ny sådan, som eljest skulle söka sig andra vägar, eller ock för att genomföra en bättre administration.

Då jernvägar först anlades i vårt land, hade ändamålet med statens jernvägsbyggande, sådant det enligt komitéutredningar och Riksdagarnes förhandlingar kunde bestämmas, varit, att staten skulle bygga och trafikera de stora stambanorna, som förmedlade trafiken och samfärdseln på stora afstånd; hvaremot den enskilda företagsamheten hänvisades till de kortare och rent lokala bananläggningarna. Förhållanden hade emellertid inträffat, som ådagalade, att det ursprungliga af Kongl. Maj:t och representationen godkända syf-

tet med statens en gång påbörjade och fullföljda jernvägsanläggningar äfven kunnat upptagas och i konkurrens med statens drifvas af enskilda jernvägar, derigenom att sådana, som från början endast varit rena lokalbanor, genom sammanslutning bildat sammanhängande sträckor, å hvilka jernvägsdrift egde rum af sådan beskaffenhet, att den, utom att den afledde trafik från statens redan anlagda jernvägar eller eljest konkurrerade med dessa, dessutom och i vida högre grad än meningen från början varit eller kunnat förutses förmedlade internationel trafik, öfver hvilkens ledning och handhafvande staten endast i oväsentlig mån kunde utöfva inflytande.

Ett sådant förhållande hade sina vådor, och det vore säkerligen till en god del, om ej hufvudsakligast, insigten härom, som föranledt dertill, att Kongl. Maj:t i de på senare tider meddelade koncessioner å enskilda jernvägar infört bestämmelse, att dessa skulle kunna af staten inlösas till ett pris, som skulle beräknas efter vissa, på förhand bestämda grunder.

Motionärerna anföra vidare, att det vore känt, att genom sammanslutning i trafikhänseende af Skåne—Hallands, Mellersta—Hallands samt Göteborg—Hallands jernvägar bildats en fortlöpande jernväg, som i dagligt tal benämndes vestkustbanan, samt att denna jernväg medelst den nyinrättade ångfärjan mellan Helsingborg och Helsingör förmedlade en internationel, direkt trafik, som kunde utsträckas öfver större delen af Europa samt äfven till länder utom detsamma. Här vore alltså, och då dessa jernvägar anlagts af enskilda bolag, åt dem upplåtet att med främmande jernvägsförvaltningar afsluta aftal och förbindelser, som icke annat än medelbart, och äfven detta endast i ringa mån, kunde regleras af staten, oakadt dylika aftal och förbindelser utöfvade ett icke ringa inflytande på statens egen jernvägsindustri.

För sin del ansåge motionärerna — och de trodde sig derutinnan hafva på sin sida en alltjemt mera stadgad opinion i landet — att staten skulle handla välbetänkt, om den förvärfvade vestkustbanan jemte nödig förbindelsegren med Malmö, der södra stambanan utmynnade; en förbindelsegren, som vore lätt att vinna genom inköp af Landskrona—Engelholms och Malmö—Billesholms jernvägar.

Om man i likhet med motionärerna erkände, att ett viktigt statsintresse låge till grund för planen att förvärfva vestkustbanan mellan Göteborg och Helsingborg samt den nyss nämnda förbindelse-

grenen till Malmö för statens räkning, måste det äfven erkännas, att tiden nu vore inne att sätta planen i verket, om den skulle kunna genomföras med största möjliga fördel för staten. Ty i koncessionerna för de tre särskilda jernvägar, som tillsammans bildade vestkustbanan, äfvensom i koncessionen för Malmö—Billesholms jernväg, vore beträffande vilkoren för statens rätt att tillösa sig dessa jernvägar stadgadt, att dessa vilkor blefve olika allt efter som inlösen sker *före* eller *efter* förloppet af de närmaste tio åren från det banorna blifvit i sin helhet eller till någon del öppnade för allmän trafik. I förra fallet stälde sig vilkoren fördelaktigare för staten än i det senare, vid hvilket förhållande, och då den äldsta af de fyra nyssnämnda jernvägarne (Skåne—Hallands) öppnats för trafik på bandelarne Helsingborg—Engelholm samt Höganäs—Åstorp i början af 1885, lätt insåges, att det nu vore på tiden att fatta beslut i saken. De öfriga af ifrågavarande jernvägar vore visserligen något yngre, så att, vidkommande dem, frågan skulle kunna något uppskjutas, men då samtliga jernvägarne (Göteborg—Helsingborg—Malmö) vore att anse såsom en enhet så till vida, att de endast alla tillsammans bildade den viktiga kommunikationsled, som gjort och gjorde deras förvärfvande till ett angeläget statsintresse, följde deraf, att förvärfvet eller inköpet borde ordnas så, att jernvägarne på en gång komme i statens hand.

Vidkommande de utgifter, som blefve nödvändiga för inlösen af vestkustbanan, eller Skåne—Hallands, Mellersta Hallands och Göteborg—Hallands jernvägar, hafva motionärerna åberopat en motionen bilagd utredning, af hvilken skulle framgå, bland annat, att, om man antog, att inköpet skedde den 1 juli 1894, staten då hade att betala:

ör Skåne—Hallands jernväg	kr. 9,700,000: —,	hvari inginge statslån å	kr. 2,230,802: —
» Mellersta Hallands »	» 3,600,000: —	» » » »	» » 1,513,111: —
» Göteborg—Hallands »	» 5,500,000: —	» » » »	» » 2,030,000: —
	kr. 18,800,000: —		kr. 5,773,913: —

Genom qvittering mot statslånet skulle således återstå ett belopp af kronor 13,226,087: —, som staten hade att erlægga efter därför verkställd upplåning eller öfvertagande af andra skulder. På den beräknade köpeskillingen för dessa tre banor skulle staten hafva att påräkna afkastning af 4.78 procent, en afkastning, som dock finge anses minimal.

Vidkommande Landskrona—Engelholms samt Malmö—Billesholms jernvägar, af hvilka den senare enligt koncession kunde af staten inlösas enligt samma grunder, som gälde för vestkustbanan, men den förra icke vore underkastad inlösningsvilkor, meddela motionärerna följande uppgifter:

Landskrona—Engelholms jernväg hade en längd af 49 kilometer, hvaraf sträckan Billesholms grufva—Engelholm utgjorde 23 kilometer. Af jernvägen öppnades för trafik bandelen Åstorp—Engelholm den 31 december 1875 och bandelen Landskrona—Åstorp den 1 november 1876.

Malmö—Billesholms jernväg hade en längd af 59 kilometer och öppnades för trafik den 18 september 1886.

Motionärerna erinra vidare derom, att ingendera af dessa jernvägar erhållit statsunderstöd, samt åberopa, till ledning för bedömandet af jernvägarnes värde, ett vid motionen fogadt utdrag ur allmän svensk jernvägsstatistik.

Angående sättet att, derest staten skulle komma att begagna sig af sin inlösningsrätt till vestkustbanan och Malmö—Billesholms jernväg samt i samband dermed äfven förvärfva Landskrona—Engelholms jernväg, anskaffa nödiga penningmedel hafva motionärerna slutligen anfört, att detta naturligtvis ej kunde blifva annat än upplåning, hvilken motionärerna förestälde sig utan svårighet böra kunna ske inom landet, hvarvid säkerligen skulle kunna påräknas, att de af staten utlemnade obligationerna till en betydande del åtminstone kunde placeras hos sparbankerna, hvilka enligt nya sparbankslagen vore pligtiga att anbringa en del af sina från allmänheten mottagna medel i sådana obligationer, som utgäfves af riksgäldskontoret och dermed jemförliga institutioner.

Utskottet inser väl, åtminstone hvad beträffar vissa af ifrågasvarande jernvägar, vigten af några bland de synpunkter, ur hvilka motionärerna ansett önskvärdt, att dessa jernvägar öfvertoges af staten, men då utskottet icke anser tillrädligt, att, i motsats till hvad i frågor af enahanda art förut iakttagits, Riksdagen utan den föregående, ämnet fullständigt utredande undersökning, som endast torde kunna verkställas genom Kongl. Maj:ts försorg och, om Kongl. Maj:t dertill finner anledning, äfven lärer komma att ega rum, uppå

framställning af enskild motionär antager ett förslag af så vidtgående betydelse som det föreliggande, har utskottet funnit sig böra hemställa,

att herr I. Månssons m. fl. ofvan berörda motion icke må till någon Riksdagens åtgärd för-
anleda.

Stockholm den 3 mars 1893.

På statsutskottets vägnar:

GUSTAF SPARRE.

Reservation.

af herr V. N. Ekenman: emot vissa delar af motiveringen.

Det skulle här antecknas, att herr S. G. von Friesen icke deltagit i förestående ärendes behandling inom utskottet.