

N:o 59.

*Kongl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen, angående förvärfvande för statens räkning af vissa enskilda jernvägar; gifven Stockholms slott den 17 mars 1894.*

Under åberopande af bilagda utdrag af protokollet öfver civilärenden för denna dag vill Kongl. Maj:t härmed föreslå Riksdagen att be- myndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att, på det att Kongl. Maj:t må blifva i tillfälle att i hufvudsaklig öfverensstämmelse med de af den i statsrådsprotokollet omförmälda komité föreslagna grunder åt staten förvärfva Skåne—Hallands, Mellersta Hallands, Göteborg—Hallands, Landskrona—Engelholms och Malmö—Billesholms jernvägar, till Kongl. Maj:t, efter ingången af år 1895, på requisition utanordna de medel, som erfordras för gäldande af hvad för jernvägarne skall kontant till jernvägarnes egare utbetalas.

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

**O S C A R.**

*V. L. Groll.*

*Utdrag af protokollet öfver civilärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i Statsrådet å Stockholms slott den 17 mars 1894.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern BOSTRÖM,  
 Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena grefve LEWENHAUPT,  
 Statsråden: friherre VON ESSEN,  
 friherre ÅKERHIELM,  
 ÖSTERGREN,  
 GROLL,  
 WIKBLAD,  
 GILLJAM,  
 friherre RAPPE och  
 CHRISTERSON.

1:o.

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

Då jag den 2 juni 1893 i underdånighet föreslog Eders Kongl. Maj:t att tillsätta en komité för afgifvande af förslag till ny instruktion för jernvägsstyrelsen m. m., erinrade jag tillika att i afseende å den staten i koncessionen å Skåne—Hallands jernväg förbehållna rätt att inlösa denna jernväg olika vilkor vore stadgade allteftersom anspråk på denna rättighets utöfvande framställes före eller efter tio år från det banan eller någon del deraf blifvit för allmän trafik upplåten, samt att de tio år, hvarinom jernvägen finge af staten inlösas för ett pris, som under alla för-

hållanden syntes understiga det, hvartill staten efter de tio årens utgång vore berättigad att förvärfva banan, ginge till ända i början af år 1895. Åtgärder syntes mig derföre redan då böra vidtagas i syfte att möjliggöra banans inlösande före denna tid, derest sådant finnes vara till fördel för det allmänna, i sammanhang hvarmed äfven borde undersökas hvilka andra med Skåne—Hallandsbanan omedelbart eller medelbart förbundna jernvägar af beskaffenhet att förmedla en genomgående trafik öfver statsbanorna syntes böra för statens räkning förvärfvas. Jag hemställde derföre att åt ofvannämnda komité jemväl måtte uppdragas att, sedan, på sätt komitén funne lämpligt, uppskattning verkstälts ej mindre af värdet utaf Skåne—Hallands jernväg och de öfriga banor, som kunde ifrågakomma att i sammanhang dermed åt staten förvärfvas, äu äfven af de kostnader, som erfordrades för banornas kompletterande i händelse de blefve med statsbanorna införlivade, taga i öfvervägande på hvilka vilkor det kunde anses med det allmännas fördel förenligt att för statens räkning förvärfva Skåne—Hallands jernväg samt med denna omedelbart eller medelbart i förbindelse stående jernvägar och derom söka med vederbörande jernvägsförvaltningar uppgöra förberedande aftal samt derefter före början af innevarande års lagtima riksdag inkomma med underdånigt betänkande och förslag i ämnet.

Hvad jag angående komiténs tillsättande och dess uppdrag sålunda och i öfrigt hemställde behagade Eders Kongl. Maj:t bifalla.

Den sålunda tillsatta komitén, som i juni månad nästlidne år började sina arbeten, har den 13 sistlidne januari afgifvit underdånigt betänkande i fråga om vissa jernvägars förvärfvande åt staten; och sedan jernvägsstyrelsen, på grund af nådig remiss, den 26 nästlidne februari inkommit med underdånigt utlåtande i anledning af detta betänkande, anhåller jag att nu få underställa ärendet Eders Kongl. Maj:ts pröfning.

De jernvägar, som komitén med anledning af det komitén lemnade uppdrag gjort till föremål för sina undersökningar, äro först och främst

1) Skåne—Hallandsbanan, hvilken består dels af hufvudbanan (92 kilometer) från Helsingborg öfver Engelholm till Halmstad, dels ock af en tvärbana (28 kilometer) från Åstorp (station å Helsingborg—Hessleholms och Landskrona—Engelholms jernvägar) öfver Kattarp, der tvärbanan korsar hufvudbanan, till Höganäs;

2) Mellersta Hallands jernväg, som sträcker sig från Halmstad till Varberg (74 kilometer);

3) Göteborg—Hallands jernväg från Varberg till Göteborg (77 kilometer);

4) Landskrona—Engelholms jernväg (49 kilometer) från Landskrona sträckande sig öfver Ottarp, der banan korsar Helsingborg—Billeberga jernväg, och vidare öfver Billesholms grufva, Malmö-Billesholms jernvägs ena ändpunkt, samt Åstorp till Engelholm;

5) Malmö—Billesholms jernväg (59 kilometer), hvilken sträcker sig från Malmö öfver Kjefflinge, derifrån jernvägar utgå till Landskrona och Lund, samt öfver Teckomatorp, der banan korsar jernvägen mellan Es-löf och Landskrona, till Billesholms grufva.

Dessa fem jernvägar, af hvilka de tre förstnämnda tillsammanantagna pläga benämnas vestkustbanan, hafva samtliga samma spårvidd som statens jernvägar (1,435 meter) och bilda tillsammans dels en fortlöpande trafikled från Göteborg till Malmö, dels utfartsvägar från denna hufvudlinie till Helsingborg och Landskrona, dels ock en förbindelseled mellan Åstorp och Höganäs.

Komitén har derjemte utsträckt sina förberedande undersökningar till Helsingborg—Hessleholmsbanan. Frågan om förvärfvande åt staten af denna jernväg, hvilken icke är underkastad statens inlösningsrätt, har komitén dock ansett icke för närvarande böra föranleda till någon åtgärd, enär den synpunkt, från hvilken denna banas förvärfvande åt staten skulle hafva sitt egentliga berättigande eller att denna jernväg förmedlar förbindelsen mellan södra stambanan och den direkta utfartsvägen till kontinenten öfver Helsingborg, numera förlorat sin hufvudsakliga betydelse, då antagligt vore att ångfärjeförbindelse öfver Malmö komme till stånd. Komitén har därför inskränkt sina detaljerade undersökningar till de fem först omförmälda jernvägarne och har angående dessa banors tillkomst, hvilka trakter de genomlöpa, hvilka aftal bestå rörande begagnandet af med andra banor gemensamma stationer, hvilka inkomster och utgifter deras trafikerande medfört samt hvilken afkastning de lemnat å det i dem nedlagda kapital, i sitt betänkande lemnat utförliga meddelanden.

Sedan föredragande departementschefen redogjort för hvad betänkandet i dessa afseenden innehåller, yttrade departementschefen vidare:

På sätt komitén erinrat, är statsverket på grund af koncessionerna berättigadt att vid hvad tidpunkt som helst enligt i koncessionerna angifna grunder inlösa de på senare tider koncessionerade Skåne—Hallands, Mellersta Hallands, Göteborg—Hallands och Malmö—Billesholms jernvägar; dock att inlösningsvilkoren äro olika allteftersom inlösningen sker inom eller efter tio år från det jernvägen i sin helhet eller till någon del öppnats för allmän trafik. Deremot saknar staten denna rätt

i afseende å Landskrona—Engelholms jernväg, hvilken koncessionerades redan år 1874.

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

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 öpnad, 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 nettotinkomst, 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 Elders 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, revi-

sionen omfattar, blifvit af öfverskottet å jernvägens trafikinkomster bestridda.

Då Skåne—Hallands jernväg delvis öppnades för trafik redan den 9 januari 1885, måste, såvida inlösen af denna jernväg enligt *a*)-vilkoret skall ifrågakomma, sådan inlösen ega rum före den 9 januari 1895, och 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.

Vid beräkandet af inlösningspriset för enhvar af de fyra nu ifrågavarande jernvägarne, om inlösen skulle ske enligt *a*)-vilkoret, har komitén, enligt hvad densamma i betänkandet meddelat, utgått från följande grunder:

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

att den ränta efter fem för hundra, som bör tilläggas byggnadskostnaden, bör 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 skall afdragas hela den nettoinkomst, som jernvägen under tiden lemnat; samt

att såsom nettoinkomst beräknas 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.

Vidare har komitén, enär inlösningspriset, med tillämpning af *a*)-vilkoret, skall bestämmas efter hvad jernvägen verkligen *kostat* (med tillägg af ränta efter afdrag af nettoinkomst) och icke efter hvad jernvägen må vara värd, ansett 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 har komitén uträknat inlösningspriset vid 1892 års slut — det senaste för hvilket afslutade räkenskaper varit för komitén tillgängliga — för de fyra ifrågavarande jernvägarne; och har komitén meddelat resultatet af denna uträkning i en uti betänkandet (sid. 40 och 41) intagen tabell.

Enligt slutsiffrorna i denna tabell skulle inlösningspriset för ifråga-  
varande jernvägar vid nyssnämnda års slut beräknas på följande sätt:

*för Skåne—Hallands jernväg:*

Anläggningskostnad .....	kronor	6,990,054: —
Tillägg af 5 proc. 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 proc. 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 proc. 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 jernväg:*

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

Hvad angår Landskrona—Engelholmsbanan, så är denna, såsom redan nämnts, icke underkastad statens inlösningsrätt, och med anledning deraf har komitén från jernvägens egare, Landskrona—Engelholms jernvägsaktiebolag, begärt uppgift om och i sådant fall till hvilket pris jernvägen kunde för statens räkning förvärfvas. Till svar härå har

bolaget öfverlemnadt 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 tjenstepersonal bibehölles vid sina innehafvande befattningar eller ock, der så ej kunde ske, bereddes annan lämplig plats vid statens jernvägar med aflöning, motsvarande den som uppburits vid bolagets jernväg.

För bedömande af huruvida denna köpeskilling bör anses skälig, må nämnas att, enligt hvad komitén meddelat, anläggningskostnaden för denna jernväg enligt jernvägens räkenskaper utgjort 2,521,007 kronor 47 öre; att den rörliga materielen är bokförd till 473,421 kronor 74 öre och inventarierna till 36,298 kronor 16 öre; samt att jernvägens trafikinkomster år 1892, efter afdrag af utgifter för drift och underhåll, lemnade ett öfverskott af 71,749 kronor.

Då jernvägens egare icke äro skyldiga underkasta sig banans inlösen och dessutom icke hela jernvägen, utan endast den 23 kilometer långa sträckan Engelholm---Billesholms grufva ingår i förbindelseleden mellan vestkustbanan och Malmö, har komitén jemväl undersökt kostnaden för en direkt jernväg mellan Kattarps station å Skåne—Hallands jernväg och Billesholms grufva, hvarigenom en förbindelse mellan Malmö och vestkustbanan kunde åvägbringas utan inköp af Landskrona—Engelholms jernväg. Enligt den sålunda verkställda undersökningen skulle kostnaden för den ifrågasatta nya banan, hvars längd skulle blifva 16 kilometer, uppgå till 820,000 kronor (inberäknadt 240,000 kronor till rörlig materiel), motsvarande 51,250 kronor för kilometer.

Ehuru det hufvudsakliga ändamålet med förvärfvande af Landskrona—Engelholms jernväg eller åstadkommande af en staten tillhörig förbindelseled mellan vestkustbanan och Malmö skulle genom byggandet af en ny bana mellan Kattarp och Billesholms grufva vinnas för en kostnad, som med icke mindre än 1,180,000 kronor understeg det fordrade priset för Landskrona—Engelholms jernväg, har komitén likväl ansett sig icke böra förorda denna utväg. Dels skulle nemligen afståndet mellan Göteborg och Malmö öfver Engelholm—Kattarp—Billesholm blifva 6 kilometer längre än öfver Engelholm—Åstorp—Billesholm, hvarigenom all gods- och persontrafik mellan Malmö och stationerna vid vestkustbanan från och med Engelholm komme att i motsvarande mån fördyras. Dels vore den del af Skåne, som den nya banan skulle genomlöpa, redan synnerligen



väl försedd med jernvägar och något behof inom orten af banan hade icke gjort sig gällande, hvadan lokaltrafiken skulle blifva helt obetydlig och banan antagligen komma att i ekonomiskt hänseende lemna ett mycket dåligt resultat, hvaremot uppenbart vore att den nya banan skulle utöfva ett högst förlustbringande inflytande på Landskrona—Engelholms jernväg, hvilken haft att kämpa mot stora ekonomiska svårigheter och först på sista åren tyckts gå en ljusare framtid till mötes. Dels borde slutligen en sådan kraftåtgärd mot en redan existerande bana som bygandet af en Kattarp—Billesholmsbana skulle innebära icke, allra minst af staten, tillgripas annat än såsom en yttersta utväg, i fall att den äldre banan för dess öfverlåtande eller användande uppstälde oantagliga villkor. Detta vore i förevarande fall så mycket mindre händelsen som den fordrade köpeskillingen för Landskrona—Engelholmsbanan icke vore högre än att redan det trafiköfverskott, banan år 1892 lemnat, motsvarade omkring 3,55 procent å köpeskillingen, och man således med den tendens till stigning, som trafiken visat, kunde antaga att inom kort en afkastning af 4 procent skulle uppnås. Komitén har därför stannat vid den uppfattning att den nödiga förbindelsen mellan vestkustbanan och Malmö—Billesholmsbanan borde åvägabringas genom inköp af Landskrona—Engelholmsbanan, hvarigenom jemväl Landskrona skulle anknytas till statsbananätet; och mot den fordrade köpeskillingen, 2,000,000 kronor, har komitén ansett någon erinran icke kunna göras.

Inlösningspriset för de fem jernvägarne med tillhörigheter och trafikmateriel skulle alltså utgöra:

för Skåne—Hallands	jernväg	.....	kronor	8,101,014: —
» Mellersta Hallands	»	.....	»	3,469,635: —
» Göteborg—Hallands	»	.....	»	4,806,015: —
» Malmö—Billesholms	»	.....	»	3,158,968: —
» Landskrona—Engelholms	»	.....	»	2,000,000: —
				kronor 21,535,632: —

I dessa poster ingå värdena af de vid 1892 års slut ineliggande förråd af förbrukningsartiklar, nemligen:

för Skåne—Hallands	jernväg	.....	kronor	62,973: 87
» Mellersta Hallands	»	.....	»	51,914: 75
» Göteborg—Hallands	»	.....	»	152,903: 36
» Malmö—Billesholms	»	.....	»	33,236: 61

För Landskrona—Engelholms jernväg finnes värde å förråden ej särskildt angifvet; och det för Göteborg—Hallands jernväg uppgifna

värdet af förbrukningsartiklar omfattar äfven inventarier, hvilkas värde icke finnes skiljdt från förbrukningsartiklarnes.

De för Skåne—Hallands, Mellersta Hallands, Göteborg—Hallands och Malmö—Billesholms jernvägar angifna siffror äro emellertid icke definitiva, utan komma, på sätt komitén erinrat, att undergå jemkningar, enär priset är beräknadt efter förhållandena vid 1892 års slut, men banornas inlösen icke torde kunna ega rum förr än vid 1895 års ingång. Hvad särskildt de ineliggande förråden beträffar, erinrar komitén att dessa naturligtvis äro underkastade växlingar och att vid den slutliga uppgörelsen de då befintliga förråden skola värderas och de dervid funna värdebeloppen insättas i stället för de ofvan uppgifna, vid 1892 års slut bokförda summorna.

Såsom ofvan nämnts, omfattade komiténs uppdrag jemväl uppskattande af de kostnader, som erfordrades för banornas komplettering, i händelse de blefve med statsbanorna införlivade. För de åtgärder, som komitén i detta syfte låtit vidtaga, samt resultaten deraf har komitén å sid. 45—51 af betänkandet utförligt redogjort. Af denna redogörelse inhemtas att totala kompletteringskostnaden skulle komma att 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, blifva enligt komiténs beräkning kompletteringskostnaderna för de särskilda banorna 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—Engelh:s »	49	200,000	42,700	242,700
Malmö—Billesholms »	59	374,000	51,400	425,400
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	379	2,962,000	330,000	3,292,000

Om till de särskilda inlösningssummorna för jernvägarne vid 1892 års slut läggas kompletteringskostnaderna, skulle således totalkostnaden

för jernvägarnes förvärfvande åt staten och deras nödiga förbättring blifva:

	Inlösningssumma kr.	Kompletteringskostnad kr.	Summa kr.
för Skåne—Hallands jernväg	8,101,014	1,497,500	9,598,514
» Mellersta Hallands »	3,469,635	694,400	4,164,035
» Göteborg—Hallands »	4,806,015	432,000	5,238,015
» Landskrona—Engelh:s»	2,000,000	242,700	2,242,700
» Malmö—Billesholms »	3,158,968	425,400	3,584,368
Summa	21,535,632	3,292,000	24,827,632

För bedömande af frågan huruvida jernvägarne, derest de öfvergå i statens ego, kunna antagas komma att gifva en afkastning, tillräcklig för att möjliggöra förräntandet af det kapital, staten å dem nedlägger, måste i främsta rummet hänsyn tagas till den hittills varande trafiken, den inkomst, banorna hittills gifvit, samt de utgifter för drift och underhåll, jernvägarnes egare hittills fått vidkännas.

I komiténs betänkande (sid. 14—36) meddelas i dessa hänseenden samt angående nettobehållningen följande sifferuppgifter.

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

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

## 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

## 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 .....	uppgifter saknas	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

## 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

Af dessa uppgifter framgår att jernvägarnes nettoinkomst år 1892 utgjort i procent af banornas ofvan angifna inlösningspris och kompletteringskostnad

för Skåne—Hallands jernväg .....	3.02 %
» Mellersta Hallands jernväg .....	5.40 »
» Göteborg—Hallands jernväg .....	5.21 »
» Landskrona—Engelholms jernväg .....	3.20 »
» Malmö—Billesholms jernväg .....	4.69 »
eller för alla fem jernvägarne tillsammans .....	4.16 %

I fråga om huruvida banornas öfvergång i statens ego kan antagas verka någon ändring i denna nettoinkomst har komitén anfört att en ökning af *utgifterna* föranledes af behovet att bereda staten tryggad besittningsrätt till vissa för ångfärjetrafiken i Helsingborg behöfliga områden, som tillhöra 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 skall betala till Bergslagernas 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 anser komitén dock komma att mer än väl uppvägas deraf att de utgifter, som jernvägsbolagen fått vidkännas för skatter samt styrelse- och revisionskostnader, och hvilka för samtliga de fem ifrågakörande jernvägarne år 1892 uppgått till 52,088 kronor, helt och hållet komme att försvinna genom jernvägarnes öfvergång i statens ego. I andra hänseenden anser komitén någon ökning i utgifterna icke böra antagas ifrågakomma. Hvad aflöningsstaten för den ordinarie personalen anginge, funnes för närvarande vid de fem ifrågakörande 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 Bergslagernas 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, kräfvat 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, erinrar 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 anför följande:

»Jemföres den fraktinkomst, som af samtrafiken under år 1892 influtit 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
Landskr.—Engelh. » .....	» 101,644: 03
Malmö—Billesholms » .....	» 105,640: 30
	<hr/>
	kr. 615,261: 54,

hvaremot, om, i stället för samtrafiktaxan, statens gällande frakttaxa tillämpats, 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 %.	

»Vid en liknande jemförelse 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, lein-

nas 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 jernvägarnes 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
	kr. 463,826: 26	kr. 434,519: 60,

utvisande en skilnad 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—Engelh. » .....	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	1,881,030	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 %»

\* I de i denna tabell meddelade sifforuppgifter ingå ej andra inkomster och utgifter än de, som direkt härflöta af jernvägarnes trafikerande.

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

		Brutto 1892	Brutto 1893	Ökning
		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 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 banafgifter, som hafva sin grund i eganderättens splittring på flere olika egare, eger man rätt antaga, att de lättnader i fraktafgifter, 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, ansåge 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 %.

Efter det komitén, på sätt jag nu i korthet omförmält under hänvisande för öfrigt till betänkandets innehåll, redogjort för de af komitén verkställda undersökningar rörande de oftanämnda fem banornas inlösningspris, kostnaderna för deras komplettering och utsigterna för deras afkastning i framtiden, öfvergår komitén till frågan huruvida anledning må finnas för staten att förvärfva banorna. Komitén yttrar 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 jernvägskomplexen, 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 påtänkta, 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 hufvudsyttet, 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 stäld 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, tillstyrker komitén

att Skåne—Hallands, Mellersta Hallands, Göteborg—Hallands, Landskrona—Engelholms samt Malmö—Billesholms jernvägar må för statens räkning förvärfvas samt att, vid bifall härtill, nödiga medel måtte anvisas till jernvägarnes komplettering.

Mot denna komiténs hemställan i hvad den afser inköp af Landskrona—Engelholms och Malmö—Billesholms jernvägar hafva dock två ledamöter reserverat sig. Dessa ledamöter hafva, 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 tillvägagragta ångfärjeförbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör, anfört 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 viktig 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.

I fråga om tiden, då banornas inlösen borde ske, erinrar komitén att, om denna inlösen skulle ega rum *efter* de tio första trafikåren och sålunda, för de statens inlösningsrätt underkastade banorna, det ofvan omnämnda b)-vilkoret skulle tillämpas, det vore omöjligt att nu bestämdt beräkna huru priset i sådant fall skulle ställa sig, då åtminstone för tre af banorna större delen af de på priset inverkan faktorer vore okända. För Skåne—Hallands jernväg skulle visserligen — erinrar komitén vidare — om inlösen skedde kort efter utgången af de tio första

trafikåren, med någon grad af sannolikhet kunna beräknas, hvartill dubbla beloppet af banans nettobehållning under tio år skulle uppgå, hvilket är det ena af b)-vilkorets båda alternativ i afseende å prisets bestämmande. Men sannolikt skulle jernvägens egare icke nöja sig med det sålunda erhållna värdet, utan begära uppskattning genom gode män; och detta blefve påtagligen fallet äfven vid de tre andra banorna. Då banorna vid en dylik uppskattning komme att värderas efter den afkastning, de senast lemnat, och med iakttagande af de utsigter till ökning i afkastningen, som kunde finnas, anser komitén antagligt att sammanlagda priset för alla banorna tillsammans skulle blifva högre än det efter a)-vilkoret beräknade.

Då tiden för inlösen enligt a)-vilkoret af Skåne—Hallands jernväg tilländaginge den 9 januari 1895 samt för de öfriga tre banorna, som vore underkastade inlösningsvilkor, med undantag af Göteborg—Hallands jernväg redan under loppet af nästföljande året 1896; då samtliga ifrågavarande fem jernvägar, så vidt de med deras inköpande för statens räkning åsyftade fördelar för staten sjelf och för allmänheten skulle vinnas, borde öfvergå i statens ego såsom en enhet samt jernvägarne förty borde på en gång åt staten förvärfvas; då, om inlösen skedde enligt a)-vilkoret, priset kunde med säkerhet på förhand beräknas, samt af verkställda beräkningar framginge att detta pris icke vore högre än att jernvägarne afkastning försloge till nöjaktig ränta å inköpssumman med tillägg af kostnaden för kompletteringen, hemställer komitén att inlösen af samtliga jernvägarne eger rum, innan någon af de fyra banor, som äro underkastade inlösningsvilkor, uppnått sitt tionde trafikeringsår, och att således tiden för inlösen bestämmes till ingången af år 1895.

För bestämmande af det belopp, som staten för banornas inlösande har att vid inlösningen kontant utgifva, måste i beräkning äfven tagas statens fordringar hos egarne af vissa af ifrågavarande jernvägar för lemnade lån, äfvensom de in-teckningar, som för andra skulder gravera jernvägarne. I detta hänseende inhemtas af komiténs betänkande samt en deruti intagen skrifvelse från fullmäktige i riksgäldskontoret (sid. 66 o. f.), 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 riksgälds-

kontoret, 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.

Till följd häraf ingår, enligt hvad fullmäktige i riksgäldskontoret i nyssberörda skrifvelse meddelat, i bolagens skuld till riksgäldskontoret vid 1895 års ingång, förutom återstående kapital samt derå upplupen ränta, äfven anstånds-ränta enligt följande tabell:

	Kapital	Upplupen ränta	Anstånds- ränta
Skåne—Hallands jernvägsaktiebolag:			
a) lånet å 1,500,000 kronor .....	1,449,623: 31	—	157,375: —
b) » » 795,500 » .....	768,783: 56	—	80,643: 70
Mellersta Hallands jernvägsaktiebolag:	1,507,602: —	—	139,499: 82
Göteborg—Hallands »	2,023,763: 50	22,767: 34	136,162: 25
	<u>5,749,772: 37</u>	<u>22,767: 34</u>	<u>513,680: 77</u>
		6,286,220: 48.	

Såsom förklaring till denna tabell hafva fullmäktige upplyst att annuiteterna å Skåne—Hallands och Mellersta Hallands jernvägsaktiebolags lån erläggas den 1 januari hvarje år, samt att annuiteten å Göteborg—Hallands jernvägsaktiebolags lån förfaller till betalning den 1 oktober, från hvilken dag år 1894 beräknats upplupen ränta å sistnämnda bolags återstående kapitalskuld.

Fullmäktige hafva i nämnda skrifvelse upptagit nyssberörda summa, 6,286,220 kronor 48 öre, såsom det belopp, hvilket, under förutsättning att till och med den 1 januari 1895 förfallande annuiteter vederbörligen inbetalas, skall såsom statens fordran hos oförmälda tre jernvägsaktiebolag afräknas å inlösningspriset. Hela beloppet af anstånds-räntorna, 513,680 kronor 77 öre, skulle således enligt fullmäktiges mening afdragas från inlösningspriset. Komitén har deremot, med förmälan att komitén, då dessa räntor utgöra en skuld, icke inberäknat deras belopp i anläggningskostnaden, ansett att, då denna skuld ännu icke på lång tid är förfallen,

räntorna böra, derest de skola vid liqviden afdragas, upptagas endast till den summa, som, efter en räntefot af fyra procent, motsvarar deras värde med hänsyn dertill att desamma, i stället för att erläggas enligt ursprungliga amorteringsplanen, anses guldna redan år 1895. Anstånds-räntornas såfunda beräknade värde utgör vid början af år 1895 enligt en inom riksgäldskontoret verkställd, komitén tillhandahållen uträkning:

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
		<u>kronor 76,868: 53</u>

i stället för nu bokförda beloppet af tillhopa 513,680 kronor 77 öre.

Följes den af komitén i förevarande hänseende ifrågasatta beräkningsgrund, skulle afdraget för bolagens skuld till staten blifva 5,849,408 kronor 24 öre.

Förutom af de Skåne—Hallands jernvägsaktiebolag beviljade statslån graveras detta bolags jernväg af ett in-tecknad 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 låne-återstoden. Enligt amorteringsplanen kommer sålunda lånets kapital-återstod att den 1 januari 1895 utgöra 1,100,000 kronor.

Mellersta Hallands och Göteborg—Hallands jernvägsaktiebolag hafva deremot icke för någon annan i bolagens jernvägar in-tecknad skuld utom statslånen.

Malmö—Billesholms jernväg är in-tecknad för ett med fyra procent ränta löpande obligationslån å 1,400,000 kronor. Af detta lån, som är ställt på 40 års amortering, kommer, enligt hvad jag in-hemtat, att enligt amorteringsplanen vid 1895 års ingång återstå oguldet ett kapitalbelopp af 1,337,000 kronor.

Landskrona—Engelholms jernvägsaktiebolag häftade vid 1892 års

slut i skuld för 2,977,911 kronor, deraf två med fyra procent ränta löpande obligationslån å tillhopa 1,909,600 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, har komitén ansett 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 syllar 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 befall-

ningsshafvande 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 redogjordt.

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 öfverlemna 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 intecknade statslån till kapital och förfallen men till äfventyrs obetald ränta, med hvilken anstånd icke beviljats;

2) de så kallade anståndsräntorna å samma lån, hvilka dervid upptagas 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 intecknade obligationslån med derå till den 1 januari 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 fullo 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 inteckningar för annan gäld än stats- och obligationslån, äfvensom 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 finnes häfta för sådan lösen, som i § 2 af nådiga förordningen innefattande särskilda föreskrifter angående lagfart, in-teckning och utmätning af jernväg m. m. den 15 oktober 1880 omförmäles; dock att, der bolaget så önskar, till säkerhet för dylik kostnad må, i stället för borgen, af köpeskillingen innebållas 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 skyldigheter 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 anses vara af den nytta för jernvägen, att de böra blifva för köparen bindande.

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

g) de vid jernvägen anstälde tjenstemän och betjente, hvilka tillika med de löneförmåner, som nu tillkomma vederbörande befattningar, böra upptagas å förteckning, uppgjord den 31 december 1894 af jernvägsstyrelsens och bolagens ombud, skola i likhet med hvad som öfverenskommits beträffande personalen vid den år 1884 af staten inköpta Sundsvall—Torpshammars jernväg ega rätt att öfvergå i statens jernvägars tjenst 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 öfverstiga dem enligt aflöningsreglementet vid statens jernvägstrafik tillkommande aflöning,

cc) att deras aflöning utgår dels såsom ordinarie arfvode till sådant belopp, som gällande aflöningsreglementet 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 uppbärandet af köpeskillingen, med behörigt bevis styrka att in-teckning icke finnes i jernvägen faststald, 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 omförmäles.

Enligt punkten 1 mom. g) af dessa bestämmelser skulle personalen vid de ifrågavarande jernvägarne tillerkännas förmånen att öfvergå i statens jernvägars tjänst utan minskning i sina förutvarande löneförmåner. För vissa tjänstemän hafva dock ytterligare förmåner blifvit ifrågasatta. Enligt hvad komitén anmäler (sid. 79 och 80), hafva nemligen fyra vid Malmö—Billesholms och Landskrona—Engelholms jernvägar anstälde tjänstemän, hvilka utom sina befattningar vid dessa banor äfven innehafva dylika vid andra jernvägar, anhållit att då de icke kunde mot den lön, som de åtnjöte vid förstnämnda jernvägar, öfvergå i statens jernvägars tjänst och afsäga sig sina öfriga inkomster, lämpligt vederlag måtte dem beredas för den förlust, som de genom jernvägarnes öfvergång till staten sålunda komme att lida. Då komiténs i ofvannämnda mom. framställda förslag hade sin grund i komiténs

uppfattning att personalen icke borde genom banornas inlösen utsättas för någon förlust, men en sådan förlust i allt fall skulle uppstå för sökandena till följd af för dem gällande särskilda förhållanden, har komitén förmålt sig finna att billighetsskäl talade för att afseende, åtminstone i viss mån, fästes vid hvad sökandena anhållit.

I komiténs uppdrag ingick äfven, såsom redan är nämnt, att söka med vederbörande jernvägsförvaltningar uppgöra förberedande aftal om jernvägarnes förvärfvande. Och dylika aftal hafva också i enlighet med ofvan intagna, af komitén föreslagna bestämmelser afslutats med styrelserna för Landskrona—Engelholms och Malmö—Billesholms jernvägar. Deremot hafva styrelserna för Mellersta Hallands och Göteborg—Hallands jernvägar undandragit sig att lemna bestämda yttranden öfver komiténs beräkningar angående dessa jernvägars inlösningspris, och vid sådant förhållande hafva några aftal med dessa styrelser icke kunnat träffas. Hvad angår Skåne—Hallands jernväg, har denna jernvägs styrelse, enligt hvad komitén meddelat, väl ingått i granskning af den uträkning å denna jernvägs inlösningspris, som komitén under fortgången af sina arbeten öfverlemnade till styrelsen, men dervid mot uträkningen framställt vissa erinringar, och dessa hafva, med ett enda undantag, af komitén iakttagits vid den i komiténs betänkande framlagda slutliga uträkningen af jernvägens inlösningspris. Den fråga, i hvilken sålunda fortfarande meningsskiljaktighet råder mellan komitén och jernvägens styrelse, rörer ett belopp af 843,700 kronor, som i jernvägens räkenskaper upptages bland dess byggnadskostnader, men af komitén vid dess uträkning uteslutits. Beloppet motsvarar värdet, enligt jernvägsbolagets uppskattning, af mark, som Helsingborgs stad till bolaget upplåtit. Bolaget har för beloppet upplagt aktier, hvilka fortfarande finnas såsom en bolagets tillgång i bolagets eget förvar, samt påfört beloppet jernvägens anläggningskostnader. Då emellertid Helsingborgs stad upplåtit marken utan annan godtgörelse än erhållande af aktier i bolaget till belopp af 75,000 kronor, hvilket belopp redan blifvit af komitén iuräknadt i anläggningskostnaden, samt, enligt koncessionsvilkoren, inlösningspriset skall, när inlösen sker inom tio år efter jernvägens öppnande, beräknas efter hvad jernvägen verkligen *kostat*, har komitén ansett någon ytterligare godtgörelse för marken icke böra ifrågakomma. I enlighet med ofvan intagna, af komitén

föreslagna bestämmelse har komitén väl upprättat förslag till kontrakt med denna jernvägs styrelse men något godkännande af detta förslag har, enligt hvad komitén meddelar, icke erhållits.

---

Uti sitt öfver komiténs betänkande afgifna underdåniga utlåtande har jernvägsstyrelsen till en början i afseende å banornas inköpspris betonat, hvad ock komitén antydt, att, då komiténs uträkningar grundade sig på förhållandena vid 1892 års slut, men vid ett eventuellt inköp resultatet af 1893 och 1894 årens rörelse samt de under dessa år inträffade förändringar skulle tagas i betraktande, de af komitén angifna siffrorna komme att undergå jemkningar, hvilka tvifvelsutan medförde någon höjning af inköpssumman. Styrelsen påpekar i detta afseende dels vissa i de af komitén beräknade kompletteringsarbeten icke ingående förändringar, som efter 1892 års utgång antingen redan utförts eller ock beslutats, dels ock att en del arbeten — såsom exempelvis skenombyte vid Mellersta Hallands jernväg — hvilka af komitén upptagits bland de erforderliga kompletteringsarbetena, vid 1894 års utgång torde hafva blifvit utförda genom vederbörande jernvägsdirektionens försorg, hvadan kostnaden härför komme att från kompletteringskontot öfverflyttas till inköpskontot.

I fråga om kostnaden för banornas komplettering har styrelsen, med fasthållande af den grundsats, hvarifrån komitén 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 efter företagen närmare undersökning af förhållandena framställt en del erinringar mot komiténs beräkningar. Af hvad styrelsen i detta hänseende anfört framgår, att enligt styrelsens åsigt dels det af komitén för kompletteringsarbetena beräknade beloppet, 3,292,000 kronor, bör 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 vagnväg samt af ett lokomotivstall med vändskifva vid Kungsbacka och för nya banvaktstugor, hvarvid dock är att märka att inqvartering af omkring 50 banvakter kommer att besparas, dels ett belopp af 76,000 kronor bör beräknas för åtskilliga arbeten, som under de närmaste åren behöfva utföras, såsom spårutvidgningar, förbättring af stängslet vid Malmö—Billes-

holmsbanan, 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 ifrågasätter 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 ångfärjespåret 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. Med afseende särskildt å den stegring i arrendeafgiften, som framdeles är att emotse, anser jernvägsstyrelsen 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 anser derföre att vid uppgörande af arrendeaftal med Helsingborgs stad

afseende bör 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) redogjordt. Enligt hvad jernvägsstyrelsen i sitt utlåtande upplyser, 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, förordar jernvägsstyrelsen att nämnda åtgärd måtte redan under något af de första åren efter inköpet vidtagas.

I Göteborg begagnar, på sätt redan förut blifvit antydt, 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 meddelar, till omkring 50,000 kronor. Visserligen skulle — yttrar 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 statens 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 har jernvägsstyrelsen icke gjort annan erinran än att den af komitén till 80,000 kronor upptagna kostnaden för uppförande af en ny mindre vagnreparationsverkstad synes styrelsen kunna till detta relativt låga belopp godkännas endast under förutsättning att de norrländska stambanornas reparationsverkstäder tilltagas i sådan skala, att dessa banors lokomotiv kunna der fullständigt repareras utan att — såsom hittills varit fallet — hjälp för detta ändamål behöfver påräknas från verkstaden i Malmö.

Enligt jernvägsstyrelsens förslag skulle alltså den af komitén beräknade kostnaden för banornas komplettering .....	kronor 3,292,000
ökas med kostnaden för diverse arbeten, som borde utföras omedelbart efter inköpet, eller .....	» 300,000
hvadän de utgifter, som staten skulle för banornas komplettering få vidkännas i omedelbart samband med inköpet, skulle uppgå till .....	kronor 3,592,000
Om härtill läggas kostnaderna	
dels för vissa arbeten, som enligt styrelsens förslag under de närmaste åren efter inköpet skulle utföras, .....	» 76,000
dels för anordnande af egen station i Helsingborg .....	» 81,000
skulle enligt jernvägsstyrelsens förslag statens sammanlagda kostnader för banornas komplettering i sammanhang med inköpet och för derefter behöfliga förbättringar komma att uppgå till .....	kronor 3,749,000

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 inqvartering åt omkring 50 banvakter, dels afgiften för begagnande af centralstationen i Helsingborg, uppgående till omkring 25,000 kronor om året, dels ock arrendeafgiften för jordområdet vid ångfärjehamnen. Denna årliga besparing skulle dock, enligt hvad styrelsen upplyser, 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.

Hvad angår komiténs beräkningar öfver jernvägarnes rentabilitet i statens hand, har jernvägsstyrelsen förmått sig, vid det förhållande att för de flesta af ifrågakvarande banor räakenskaperna för år 1893 vid tiden



för afgifvande af styrelsens utlåtande ännu icke voro afslutade, icke vara i tillfälle att rörande banornas inkomster och utgifter under nämnda år meddela någon annan faktisk upplysning, utöfver hvad komiténs betänkande innehåller, än att ökningen af trafikinkomsterna under hela året 1893 i förhållande till hela året 1892 — hvilken ökning komitén beräknat till 261,237 kronor — i verkligheten uppgått till 272,374 kronor 33 öre. Den af komitén uppgjorda kalkyl i fråga om rentabiliteten — yttrar styrelsen vidare — måste visserligen i alla händelser blifva föremål för en del jemkningar, derest de erinringar, styrelsen framställt beträffande kostnaden för banornas komplettering, vunne afseende, men då ökningen i banornas kompletteringskostnad skulle komma att delvis motvägas af minskade årliga utgifter samt styrelsen ansåge komiténs beräkningar i öfrigt vara i hufvudsak riktiga, tilltrorde sig styrelsen kunna uttala 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.

I afseende å sjelfva hufvudfrågan eller huruvida de fem ifrågavarande jernvägarne borde af staten förvärfvas, anför styrelsen 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 samtrafikafstal 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 vikt 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 Lands-

krona—Engelholms och Malmö—Billesholms jernvägar, i hvilken del två af komiténs ledamöter anmält en mot flertalets afvikande mening, 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 onedelbar 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 reservanternes mening.

Jemväl i afseende å tiden för banornas inlösen ansluter sig styrelsen till komiténs åsigt att samtliga de fem ifrågavarande jernvägarne böra inlösas innan någon af de fyra banor, som äro underkastade inlösningsvilkor, tillryggalagt sitt tionde trafikeringsår och att sålunda tiden för inlösandet bör bestämmas till ingången af år 1895.

Hvad slutligen angår de af komitén föreslagna närmare bestämmelser om sättet för banornas förvärfvande, förmåler styrelsen att af dessa bestämmelser det endast vore det under punkt 1) mom. g) upptagna stadgandet, som styrelsen funnit erfordra ett särskildt uttalande från styrelsens sida. Det åsyftade stadgandet innehåller hufvudsakligen, såsom redan nämnts, att de vid jernvägarne anstälde tjänstemän och betjente skola ega rätt att öfvergå i statens jernvägars tjänst utan minskning af de löneförmåner, som förut tillkomma dem, samt att, då komitén velat undvika att 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 skulle öfvertaga bolagens förpligtelser. I afseende å detta stadgande hafva fyra ledamöter af komitén anmält sin reservation och ansett 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 tjenst. I afseende å det nu ifrågasatt stadgandet anför jernvägsstyrelsen att ehuru, äfven om reservanternes åsigt i detta ämne vunno 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 tjenst, styrelsen likväl af särskilda skäl ansåge sig böra ansluta sig till komiténs förslag. Om nemligen inträdet i statens tjenst blefve beroende på särskildt aftal mellan styrelsen och hvarje vederbörande, funnes ingen anledning att ifrågasätta annat än att den antagna personalen inginge i statens jernvägstrafiks 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 retroaktivafgifter 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 sammanhang härmed förmäler sig styrelsen icke kunna instämma i komiténs uttalande i fråga om de ofvan omnämnda framställningarne från vissa tjenstemän vid Malmö—Billesholms och Landskrona—Engelholms jernvägar, hvilkas ersättningsanspråk jemväl nyss omförmälde fyra reservanter ansett sig icke kunna understödja.

På grund af hvad jernvägsstyrelsen i sitt utlåtande anført, tillstyrker styrelsen alltså bifall till hvad komitéen hemställt och föreslagit i fråga om inlösen af Skåne—Hallands, Mellersta Hallands, Göteborg—Hallands, Landskrona—Engelholms och Malmö—Billesholms jernvägar, dock att vid beräkningen af den kostnad, staten i sammanhang med banornas öfvertagande skulle få vidkännas för deras komplettering, det af komitéen upptagna beloppet, 3,292,000 kronor, måtte höjas med 300,000 kronor eller till 3,592,000 kronor.

Från jernvägsstyrelsens utlåtande hafva två af styrelsens ledamöter uttalat skiljaktiga meningar. Den ene af desse har yrkat uppskof med

afgörandet af frågan om banornas inköp, på det att dessförinnan utredning måtte verkställas huruvida icke de fördelar för näringslivet, som inköpet förväntades skola medföra, skulle kunna vinnas utan att banorna förvärfvades af staten och huruvida icke i första hand andra enskilda jernvägar än de nu ifrågavarande borde inköpas. Den andre reservanten, hvilken såsom ledamot af komitén deltagit i nyssberörda mot komiténs betänkande afgifna reservation rörande jernvägarnes personal, har åberopat innehållet af denna reservation, under uttalande af den åsigt att äfven om personalens öfvertagande af staten finge bero på aftal mellan jernvägsstyrelsen och vederbörande personal, hinder likväl icke syntes möta mot att personalen uteslötes från delegarerätt i statens jernvägs- trafik pensionsinrättningar.

---

Den så kallade vestkustbanan med dess fortsättning till Malmö bildar en trafikled, som enligt min uppfattning i betydelse för vårt lands kommunikationsväsen är fullt jemförlig med de viktigare af de utaf staten anlagda stambanorna. Icke nog med att denna trafikled utgör 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 utgör derjemte den naturliga förmedlaren af vår, om jag så får säga, landväga trafik med den europeiska kontinenten, och den betydelse i detta hänseende, som denna trafikled först nyligen eller sedan mars 1892 genom öppnandet af ångfärjeförbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör egentligen vunnit, kommer utan tvifvel år för år att ökas och att än ytterligare växa, då ångfärjeförbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn, hvars åvägabrिंगande blott är en tidsfråga, hinner komma till stånd. Utan afseende å den mycket omtvistade och af en ledamot i jernvägsstyrelsen i hans reservation berörda frågan, huruvida det i allmänhet bör ligga i statens intresse att söka komma i besittning af de mera betydande jernvägs- trafikleder, som för närvarande befinna sig i enskilda händer, synes mig därför vestkustbanornas förvärfvande åt staten vara af en alldeles speciel och med nyssnämnda fråga mycket litet sammanhängande vikt.

Lika med komitén och jernvägsstyrelsen anser jag synnerligen önskvärdt att den ifrågavarande kommunikationsleden kommer i statens hand, helst om sådant kan ske till ett pris, som i finansiellt hänseende lemnar ett åtminstone icke förlustbringande resultat.

Då i den ifrågavarande trafikleden äfven ingår en sträcka af Landskrona—Engelholms jernväg, nemligen från Engelholm till Billesholms grufva, men denna sträcka icke kan förvärfvas utan att jemväl återstoden af samma jernväg inköpes, måste följaktligen för ändamålet hela denna bana inköpas, enär den af komitén jemväl undersökta alternativa utvägen att för åstadkommande af förbindelse mellan vestkustbanan och Malmö—Billesholms jernväg anlägga en ny bana mellan Kattarp och Billesholms grufva synes mig på de af komitén anförda skäl icke böra ifrågakomma.

Två af komiténs ledamöter hafva visserligen, såsom ofvan är nämnt, 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 åvägbringandet 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 kräfva. Utvägen att, på sätt reservanterne jemväl ifrågasatt, allenast förskaffa staten rätt att trafikera de redan befintliga banorna komme utan tvifvel snart att finnas 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.

Med afseende å de af komitén anförda skäl anser jag, lika med komitén och jernvägsstyrelsen, tiden för banornas inlösen, derest sådan skall ega rum, böra bestämmas till ingången af år 1895.

Hvad angår priset för banornas förvärfvande, har jag icke något att erinra mot de grunder, hvarpå komitén stödt sina beräkningar för de fyra banor, som äro underkastade statens inlösningsrätt, eller mot resultatet af dessa beräkningar, likasom jag ock finner det af Landskrona—Engelholms jernvägsaktiebolag fordrade priset för dess jernväg ur statens synpunkt antagligt.

I fråga om kostnaderna för banornas komplettering torde jag icke nu behöfva närmare yttra mig, då jag icke anser det böra ifrågakomma att vid innevarande riksdag äska medel för detta ändamål. Dermed torde nemligen kunna utan olägenhet anstå till ett annat år. För ett uppskof härmed talar särskildt den omständigheten att vissa af komitén bland kompletteringsarbetena upptagna förbättringar kunna antagas vara redan under detta år utförda, i följd hvaraf de af komitén beräknade kompletteringskostnaderna komme att minskas och inköpssumman i motsvarande mån att ökas. Det är redan af denna anledning omöjligt att för närvarande bestämma beloppet af det anslag, som för kompletteringsarbetena bör beräknas, och jemväl i andra hänseenden synas mig närmare utredningar erforderliga, innan detta belopp kan definitivt bestämmas; 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 hiiner inhemtas.

Hvad angår det sannolika finansiela resultatet af banornas inköp, så tillåter jag mig erinra att, enligt hvad komitén i sitt betänkande (sid. 57) uppgifvit, samtliga de fem till inköp ifrågasatta banornas bruttoinkomst af trafiken utgjorde:

år 1889 .....	kronor 1,920,079: —
och i medeltal för åren 1890—1892 .....	» 2,398,784: —
För år 1893 utgjorde samma inkomst öfver .....	» 2,800,000: —

Jernvägarne <span>s</span> nettoinkomst utgjorde enligt uppgift i betänkandet:		
år 1889 .....	kronor	926,193: —
och i medeltal för åren 1890—1892 .....	»	1,017,754: —
Antages utgiftsprocenten för år 1893 lika med medelutgiftsprocenten för åren 1890—1892 eller 57,6 procent, skulle följaktligen för år 1893 nettoinkomsten utgöra öfver .....	»	1,187,000: —

Med afseende å den betydande stegring både i bruttoinkomst och i nettobehållning, som sålunda hittills visat sig, är det antagligt att banorna skulle, om de förblefve i sina nuvarande egares händer, för framtiden gifva ett än bättre finansielt resultat, isynnerhet sedan ångfärjeförbindelsen med Köpenhamn kommit till stånd. Och då af komiténs utredning samt jernvägsstyrelsens utlåtande framgår, å ena sidan att banornas öfvergång i statens ego icke behöfver föranleda någon egentlig ökning af utgifterna för drift och underhåll, och å den andra att den minskning i bruttoinkomst, som skulle följa af tillämpningen af statens jernvägars taxá, icke är större än att den skulle för 1892 års trafik hafva varit blott 90,000 kronor eller mindre än det belopp, hvarmed banornas nettobehållning ökats från år 1892 till år 1893, torde det icke vara förmätet att antaga att banorna i statens hand skulle redan i början lemna en årlig nettobehållning af öfver 1,000,000 kronor.

Vill man med denna siffra jemföra de utgifter, som staten för banornas inköp och komplettering skulle få vidkännas, så torde dervid kunna helt och hållet lemnas ur räkningen de af jernvägsstyrelsen väckta förslagen om anordnande af egen statsbanestation i Helsingborg och om förvärfvande af eganderätt till visst område vid ångfärjehamnen derstädes. Dessa utgiftsposter skulle nemligen komma att motvägas af minskningar i de årliga utgifterna, fullt motsvarande räntan å de kapitalbelopp, som komme att för nyssberörda ändamål utgifvas. Medtagas deremot i beräkningen icke blott de af komitén upptagna kompletteringskostnaderna .....

.....	kronor	3,292,000: —
utan äfven alla öfriga af jernvägsstyrelsen ifrågasatta kostnader för banornas komplettering, eller		
för sådana arbeten, som borde i sammanhang med inköpet verkställas .....	»	300,000: —

Transport kronor 3,592,000: —

	Transport	kronor 3,592,000: —
och för arbeten, som styrelsen ansett inom en närmare framtid erforderliga .....	»	76,000: —
erhålles en summa af .....	kronor	3,668,000: —
och om dertill lägges den af komitén beräknade inköpssumman .....	»	21,535,632: —
befinnes det belopp, som staten skulle komma att för banornas inköp och komplettering utgifva, uppgå till .....	kronor	25,203,632: —

Å detta belopp utgör den ofvan antagna minimibehållningen af trafiken i det allra närmaste fyra procent, eller ungefär 1,55 procent mera än hvad nettobehållningen af statens samtliga banor i medeltal för åren 1891 och 1892 utgjorde i procent af byggnadskapitalet. Då staten numera torde kunna upplåna penningar för en lägre ränta än fyra procent, synes mig det ifrågasatta inköpet, äfven om det uteslutande betraktas ur statsfinansiell synpunkt, vara för staten ganska fördelaktigt.

Emot de närmare bestämmelser, som komitén föreslagit böra i köpeaftalen med jernvägarnes egare intagas i afseende å sättet för banornas förvärfvande, har jag icke anledning till någon anmärkning, men vill dock erinra att tilläfventyrs vid den slutliga uppgörelsen en eller annan jemkning i dessa bestämmelser kan visa sig erforderlig. Jag har således för min del icke något att erinra emot komiténs förslag om beräkningen, vid köpeskillingarnes liqviderande, af de så kallade anståndsrentornas värde. Icke heller har jag något att erinra mot den föreslagna rätten för de vid jernvägarne anstälde tjänstemän och betjente att öfvergå i statens jernvägars tjänst — hvilket för öfrigt Landskrona—Engelholms jernvägsaktiebolag gjort till uttryckligt vilkor för försäljningen af sin bana — eller mot förslaget att desse tjänstemän och betjente icke skulle vinna delegarerätt i statens jernvägars pensionsinrättningar, utan kvarstå i de enskilda jernvägarnes pensionskassa, i förhållande till hvilken staten skulle öfvertaga bolagens förpligtelser. Af en uppgift i komiténs betänkande (sid. 75) synes framgå att de utgifter, staten sålunda skulle få vidkännas, komme att uppgå till omkring 15,000 kronor för år, hvilken summa dock naturligtvis komme att minskas genom afgang.

Såsom förut är nämndt, skulle enligt komiténs beräkningar inköpssumman för jernvägarne utgöra 21,535,632 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

kapital .....	kronor 5,749,772: 37
upplupen ränta .....	» 22,767: 34
hvertill kommer anståndsrentornas nuvarande värde, beräknadt på sätt komitén föreslagit .....	» 76,868: 53
	<hr/>
	eller tillhopa kronor 5,849,408: 24

Dessutom bör, då staten skall öfvertaga de i Skåne--Hallands och Malmö--Billesholms jernvägar intecknade obligationslån med upplupen ränta, vid liqviden innehållas ett belopp, motsvarande hvad vid 1895 års ingång är oguldet af dessa lån jemte till samma tidpunkt upplupen, men obetald ränta derå, hvarjemte enligt komiténs förslag afdrag skall ske för det belopp, hvarmed räntan å Skåne--Hallands jernvägs obligationslån, fem procent, för tiden från 1895 års början intill dess lånet kan till fullo betalas (hvilket kan ske först år 1899) öfverskjuter fyra procent. Då å dessa lån kommer att vid 1895 års ingång enligt amorteringsplanerna återstå oguldet

å det förra .....	kronor 1,100,000: —
och å det senare .....	» 1,337,000: —
kommer, om härtill lägges det belopp, som för statens fordringar skall afdragas, eller .....	» 5,849,408: 24
	<hr/>
det belopp, som staten vid liqviden har att kon- tant utbetala, att minskas med .....	kronor 8,286,408: 24

förutom den upplupna räntan å obligationslånen samt ofvannämnda ränteskilnad för Skåne--Hallands jernvägs obligationslån.

Utgår man från den af komitén beräknade inköpssumman, hvilken dock, såsom ofvan flere gånger framhållits, måste blifva underkastad jemkningar, eller 21,535,632 kronor, skulle alltså staten hafva att dels vid inlösningskontant utgifva 13,249,223 kronor 76 öre, hvilket belopp dock ytterligare minskas med den till den 1 januari 1895 upplupna, men obetalda räntan å obligationslånen och med nyssberörda ränteskilnad, dels ock framdeles efterhand utgifva ej mindre 2,437,000 kronor, motsvarande kapitalåterstoden å obligationslånen, än äfven den derå till 1895 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 1895 vara disponibelt. Vidkommande sättet för anskaffande af de för inköpet nödiga medel, lärers annat icke kunna ifrågasättas än att dessa medel skola anskaffas genom upplåning och följaktligen utgå från riksgäldskontoret.

Då emellertid inköpssummans verkliga belopp icke kan bestämmas förrän efter ingången af år 1895, 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 gillar min åsigt att banorna böra för statens räkning inköpas, torde böra till Riksdagen aflåtas, lärers icke kunna gå ut på annat än ett bemyndigande för fullmäktige i riksgäldskontoret att, på det att Eders Kongl. Maj:t må blifva i tillfälle att i hufvudsaklig öfverensstämmelse med de af komitén föreslagna grunder verkställa inköpet, till Eders Kongl. Maj:t utanordna de medel, som erfordras för gäldande af hvad af köpeskillingarne skall kontant till säljarne utbetalas.

Jag hemställer alltså att Eders Kongl. Maj:t täcktes föreslå Riksdagen att bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att, på det att Eders Kongl. Maj:t må blifva i tillfälle att i hufvudsaklig öfverensstämmelse med de af komitén föreslagna 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 1895, på requisition utanordna de medel, som erfordras för gäldande af hvad för jernvägarne skall kontant till jernvägarnes egare utbetalas.

Bifalles detta, lærers Riksdagen ock bemyndiga bemälda fullmäktige att i behörig ordning fullgöra ränteliqvider och afbetalningar å de i Skåne—Hallands och Malmö—Billesholms jernvägar in-tecknade obligationslån, som komma att af staten öfvertagas.

Uti hvad föredragande departementschefen i detta ärende anført 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 af den lydelse, bilagan till detta protokoll utvisar.

Ex protocollo:

*Hj. Bennich.*