

N:o 60.

Ank. till Riksd. kansli den 26 april 1894, kl. 2 e. m.

Utlåtande, i anledning af framställningar om förvärfvande för statens räkning af vissa enskilda jernvägar.

(R. A.)

I.

I en den 17 sistlidne mars till Riksdagen aflåten proposition (n:o 59) har Kongl. Maj:t, under återopande af propositionen bilagdt utdrag af protokollet öfver civilärenden för samma dag, föreslagit Riksdagen att bemyndiga 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 jernvägarne egare utbetalas.

*Kongl.
Maj:ts pro-
position om
inköp af den
s. k. vest-
kustbanan
m. m.*

Då såväl nyssnämnda komités betänkande i ämnet som den kongl. propositionen med bilagdt statsrådsprotokoll blifvit i tryck utdelade till Riksdagens ledamöter, har utskottet trott sig här behöfva erinra endast om hufvudpunkterna i berörda handlingar och i öfrigt kunna hänvisa till desamma.

Inlösnings-
vilkor.

Enligt koncessionen å Skåne—Hallands jernväg är svenska statsverket berättigadt inlösa jernvägen med tillhörigheter och trafikmateriel mot ett penningebelopp,

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

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

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

Då Skåne—Hallands jernväg delvis öppnades för trafik redan den 9 januari 1885, måste, såvida inlösen af denna jernväg enligt a)-vilkoret

skall ifrågakomma, sådan inlösen ega rum före den 9 januari 1895. Med anledning häraf och enär inlösningspriset enligt nämnda villkor under alla förhållanden syntes understiga det pris, hvartill staten efter de tio årens utgång vore berättigad att förvärfva banan, har Kongl. Maj:t, som den 2 juni 1893 tillsatte en komité för afgifvande af förslag till ny instruktion för jernvägsstyrelsen m. m., åt denna komité jemväl uppdragit 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, än äfven af de kostnader, som erfordrades för banornas kompletterande i händelse de blefve med statsbanorna införlifvade, taga i öfvervägande, på hvilka villkor 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.

De jernvägar, komitén till följd häraf 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 Eslöf och Landskrona, till Billesholms grufva.

Dessa fem jernvägar, af hvilka de tre förstnämnda tillsammansantagna 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.

I de utfärdade koncessionerna å Mellersta Hallands, Göteborg—Hallands och Malmö—Billesholms jernvägar har Kongl. Maj:t förbehållit statsverket inlösningsrätt på samma villkor, som gälla för Skåne—Hallands jernväg. Deremot saknar staten sådan rätt med afseende å den redan år 1874 koncessionerade Landskrona—Engelholms jernväg.

Förut har blifvit omförmäldt, att inlösen af Skåne—Hallands jernväg enligt a)-vilkoret måste ega rum före den 9 januari 1895. Skall detta villkor kunna tillämpas jemväl vid inlösen af Mellersta Hallands, Göteborg—Hallands och Malmö—Billesholms jernvägar, måste dessa inlösas,

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

*Inlösnings-
pris.*

Hvad härefter beträffar *det pris, hvartill ifrågavarande fem banor kunna af staten förvärfvas*, har komitén vid beräklandet af inlösningssumman enligt a)-vilkoret för de fyra banor, som äro underkastade inlösen, utgått från följande grunder, nemligen:

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 skilnaden 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 ifrågavarande 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: —	
	<hr/>	
	kronor 9,868,645: —	
Afdrag af nettoinkomst	» 1,767,631: —	
Jernvägens egare till godo		kr. 8,101,014: —

för Mellersta Hallands jernväg:

Anläggningskostnad	kronor 3,257,359: —	
Tillägg af 5 proc. ränta	» 1,138,057: —	
	<hr/>	
	kronor 4,395,416: —	
Afdrag af nettoinkomst	» 925,781: —	
Jernvägens egare till godo		» 3,469,635: —
		<hr/>
		Transport kr. 11,570,649: —

	Transport kr. 11,570,649: —
	<i>för Göteborg—Hallands jernväg:</i>
Anläggningskostnad	kronor 4,814,767: —
Tillägg af 5 proc. ränta	» 1,248,945: —
	<hr/> kronor 6,063,712: —
Afdrag af nettoinkomst	» 1,257,697: —
Jernvägens egare till godo	» 4,806,015: —
	<i>för Malmö—Billesholms jernväg:</i>
Anläggningskostnad	kronor 2,928,329: —
Tillägg af 5 proc. ränta	» 1,013,816: —
	<hr/> kronor 3,942,145: —
Afdrag af nettoinkomst	» 783,177: —
Jernvägens egare till godo	» 3,158,968: —
Härtill skulle	
	<i>för Landskrona—Engelholms jernväg</i>
komma fordrad köpeskilling	» 2,000,000: —
Priset för de fem jernvägarne med tillhörig-	
heter och trafikmateriel skulle alltså utgöra	<hr/> kr. 21,535,632: —

De för Skåne—Hallands, Mellersta Hallands, Göteborg—Hallands och Malmö—Billesholms jernvägar angifna siffror äro emellertid icke definitiva, utan komma, på sätt komitén erinrat, i händelse af inlösen att undergå jemkningar, enär priset är beräknadt efter förhållandena vid 1892 års slut, men banornas inlösen icke skulle komma att ega rum förr än vid 1895 års ingång.

Komplette-
rings-
kostnad.

Såsom ofvan nämnts, omfattade komiténs uppdrag jemväl uppskattande af de kostnader, som erfordrades för banornas komplettering, i händelse de blefve med statsbanorna införlivade. Enligt komiténs beräkningar skulle *kompletteringskostnaden* 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
	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 *Rentabilitet*. statens ego, kunna antagas komma att gifva en afkastning, tillräcklig för att möjliggöra *förräntandet af det kapital*, staten å dem nedlägger, måste, enligt statsrådsprotokollet, 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. Härom meddelas i nämnda protokoll (sid. 11—13) åtskilliga ur komiténs betänkande hemtade uppgifter, af hvilka utskottet sammanställer följande:

	Kostnad för jernvägar- nes inlösen och kom- plettering. kr.	Nettoinkomst år 1892. kr.	Ränta, uttryckt i procent af inlösningspris och kompletteringskostnad.
Skåne—Halland	9,598,514	290,471	3.02
Mellersta—Halland	4,164,035	224,899	5.40
Göteborg—Halland	5,238,015	278,037	5.21
Landskrona—Engelholm ..	2,242,700	71,749	3.20
Malmö—Billesholm	3,584,368	168,174	4.69
	24,827,632	1,033,330	4.16

Den nettoinkomst, som de fem banorna tillsammans lemnat under år 1892, motsvarar sålunda 4.16% å den af komitén beräknade totalkostnaden för banornas inlösen och komplettering.

Komitén har verkställt en undersökning, i hvad mån banornas öfvergång i statens ego kunde antagas verka någon ändring i nettoinkomsten, och dervid till en början fäst uppmärksamheten vid *utgifterna*. En ökning af dessa komme visserligen att föränledas dels af behovvet 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 upplåta till nyttjande af staten, dels ock af ändrade bestämmelser rörande den afgift, Göteborg—Hallands jernväg betalade till Bergslagernas jernväg för begagnandet af sistnämnda banas station i Göteborg. Denna tillökning i utgifter anser komitén dock skola komma att mer än väl uppvägas deraf, att jernvägsbolagens utgifter för skatter samt styrelse- och revisionskostnader helt och hållet komme att försvinna genom banornas öfvertagande af staten. I andra hänseenden anser komitén någon ökning i utgifterna icke böra antagas ega rum. Aflöningsstaten för den ordinarie personalen behöfde icke ens under någon öfvergångstid 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 derefter *inkomsterna* erinrar komitén derom, att de tre vestkustbanorna för sin lokaltrafik hafva taxor, som äro lika med statens jernvägars, hvaremot Landskrona—Engelholms och Malmö—Billesholms jernvägars taxor äro högre än statsbanornas. Om jernvägarna redan år 1892 varit i statens ego och följaktligen statens jernvägars taxa tillämpats, skulle inkomsterna hafva minskats å samtrafiken med 61,526 kronor 14 öre och å lokaltrafiken med 29,306 kronor 66 öre, eller tillsammans med 90,832 kronor 80 öre. Trafikökningen under år 1893 hade emellertid varit så snabb, att nämnda minskning skulle hafva utjemnats på ett enda år, och de förhållanden, på hvilka banornas trafik hufvudsakligen berodde, syntes gifva grundad anledning antaga, att äfven framtiden skulle visa sig gynsam, så mycket mer som ångfärjeförbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör stälde i

utsigt en fortgående utveckling af den internationella trafik, som be-
tjänades af vestkustbanan och som redan från början visat sig kraftig
och gifvande goda löften för framtiden. Jemväl för en utveckling af
lokaltrafiken syntes förutsättningarna vara för handen.

Då således enligt komiténs uppfattning de fem jernvägarnes öfver-
gång i statens ego icke medförde ökning i utgifterna, och den af tillämp-
ningen utaf statens jernvägars taxa förorsakade minskning i inkomsterna
borde till fullo motvägas af trafikens stadigt fortgående tillväxt, ansåg
komitén, att jernvägarne i statens hand skulle redan från början lemna
minst lika stor nettointkomst som år 1892 och staten således på det
för jernvägarnes förvärfvande och komplettering erforderliga kapital
kunna beräkna en ränta af åtminstone 4,16 0/0.

I fråga om huruvida det finnes *anledning för staten, att förvärfva*
banorna yttrar komitén, bland annat:

*Bör staten
förvärfva
banorna?*

»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 för-
hållandena antagits kunna komma att utveckla sig så, att statens in-
tresse kräfd, att den enskilda jernvägen borde blifva statsbana och
att man för en sådan eventualitet velat hafva fria häudet. Enligt komi-
téns 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 lands-
delar 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 grann-
stat och öfver denna vidare med kontinenten.»

»Genom Landskrona—Engelholms och Malmö—Billesholms jern-
vägar förenas vestkustbanan med Malmö. Den stora vikt i jernvägs-
hänseende, Malmö i och för sig eger såsom Skånes hufvudort och slut-
punkt 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 Göte-
borg 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 syd-kust och motliggande del af Tyskland kommer till stånd.»

»Det måste vara för staten af synnerlig vigt 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 utföra inflytande på statens egen jernvägsdrift.»

»I enlighet med dessa grundsatser har det synts komitéén, att hela den ifrågavarande kommunikationslinien, såsom förbindande Göteborg med båda utgångspunkterna för samfärdseln med utlandet, borde öfvergå i statens ego, hvarigenom, utom det ofvan anförda hufvudsyftet, äfven, såsom förut visats, skulle vinnas billigare godsfrakter till lättnad för det inom banornas trafikområden redan befintliga näringslif och till framkallande derinom af ökad företagsamhet. Landskrona—Engelholms och Malmö—Billesholmsbanornas förvärfvande skulle för öfrigt medföra den särskilda fördel, att vestkustbanan blefve 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 komitéén sålunda anført och då af den redogörelse komitéén 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, har komitéén tillstyrkt, 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.

*Tiden för
inlösen.*

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 ifrågavande 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 förväfvas; 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 jernvägarnes afkastning försloge till nöjaktig ränta å inköpssumman med tillägg af kostnaden för kompletteringen, har komitén hemställt, att inlösen af samtliga jernvägarne måtte ega rum, innan någon af de fyra banor, som vore underkastade inlösningsvilkor, uppnått sitt tionde trafikeringår, och att således tiden för inlösen bestämdes 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 inteckningar, 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 riksgäldskontoret, fastställdes såsom vilkor, att anstånd med erläggande af räntan, som beräknas till $4\frac{1}{2}$ 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 annuitetsliquiderna 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 anståndsrentan, blifvit inbetaldt.

*Kontanta
betalnings-
beloppet.*

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 anståndsrenta 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 omförmälda tre jernvägsaktiebolag afräknas å inlösningspriset. Hela beloppet af anståndsrentorna, 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. Anståndsrentornas sålunda beräknade värde utgör vid början af år 1895 enligt 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
	<u>Transport kr. 57,115: 20</u>

Angående de närmare bestämmelser, hvilka enligt komiténs åsigt borde intagas i köpeaftalen, hänvisar utskottet till statsrådsprotokollet (sid. 23—27), der de återgifvits ur komiténs betänkande.

Förberedande aftal.

Förberedande aftal om jernvägarnes förvärfvande hafva endast kunnat afslutas med styrelserna för Landskrona—Engelholms och Malmö—Billesholms jernvägar. Styrelserna för Mellersta Hallands och Göteborg—Hallands jernvägar hafva undandragit sig att lemna bestämda yttranden öfver komiténs beräkningar angående dessa jernvägars inlösningspris, och mellan styrelsen för Skåne—Hallands jernväg och komitén har uppstått meningsskiljaktighet rörande ett belopp af 843,700 kronor, som i jernvägens räkenskaper upptagits såsom byggnadskostnad, men af komitén vid uträkningen af inlösningssumman uteslutits, enär beloppet motsvarade värdet af mark, som Helsingborgs stad upplåtit till jernvägen utan annan godtgörelse än erhållande af aktier i bolaget å 75,000 kronor, hvilket belopp redan blifvit af komitén inberäknadt i anläggningkostnaden.

Jernvägsstyrelsens utlåtande.

Kongl. jernvägsstyrelsen har i underdånigt utlåtande öfver komiténs betänkande (sid. 29—36 i statsrådsprotokollet) till en början i afseende å banornas inköpspris betonat, hvad äfven 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. Åtskilliga kostnader komme nemligen att öfverflyttas från kompletteringskontot 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 anført frångår, 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 vagnvåg 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 ock ett belopp af 157,000 kronor bör beräknas för åtskilliga arbeten, som under de närmaste åren böra utföras, nemligen 76,000 kronor för erforderliga spårutvidgningar, förbättring af stängslet vid Malmö—Billesholmsbanan, inrättande af en vattenstation vid Säby å Landskrona—Engelholms jernväg, stationsbyggnader och jordlösen vid Gullbrandstorp å Mellersta Hallands jernväg samt anordningar för vattentagning vid Kungsbacka och 81,000 kronor för uppförande af egen station vid ångfärjehamnen i Helsingborg, genom hvilken sistnämnda åtgärd icke allenast afsevärda fördelar i trafikhänseende skulle vinnas, utan äfven staten befrias från de till omkring 25,000 kronor för år uppgående afgifterna för begagnande af den Landskrona och Helsingborgs jernvägar tillhöriga centralbangården i Helsingborg.

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,
hvidan de utgifter, som staten skulle för banornas komplettering få vidkännas i omedelbart samband med inköpet, skulle uppgå till	kronor 3,592,000.
Om härtill lades 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 bör, enligt jernvägsstyrelsens mening, ytterligare komma kostnaden för förvärfvande af eganderätt till den mark, som användes för spårförbindelsen med ångfärjehamnen och för stationen derstädes. Då nemligen i den af Helsingborgs stad betingade arrendeafgiften för denna mark, under de fem första åren 21,907 kronor 47 öre och under de fem följande åren 27,653 kronor 7 öre, en stegring framdeles vore att emotse, har jernvägsstyrelsen ansett det kunna med skäl ifråga-

sättas, huruvida icke staten borde redan från början eller åtminstone under de närmaste åren förvärfva ifrågavarande område, hvilket efter styrelsens åsigt säkerligen i längden skulle blifva det för staten fördelaktigaste. 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 ifrågavarande banor räkenskaperna för år 1893 vid tiden för afgifvande af styrelsens utlåtande ännu icke voro avslutade, 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 rigtiga, 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, har styrelsen anført, att särskilda förhållanden syntes styrelsen göra ett statsinköp af berörda jernvägar af flera skäl önskligt. Komiterade hade i detta afseende hufvudsakligen framhållit jernvägarnes betydelse såsom förbindelselinier mellan ett af landets hufvudcentra, Göteborg, och utlandet samt vigten för staten att ega dylika förbindelselinier, i det att i sådant fall samtrafiksafstal skulle kunna förberedas och avslutas med främmande länders jernvägsförvaltningar utan förmedling af enskilda jernvägsbolag. Den omständigheten, att staten vore i besittning af båda utgångspunkterna,

Helsingborg och Malmö, för den direkta trafiken på Danmark och kontinenten samt af de linier, hvilka från dessa punkter ledde till landets hufvudcentra, vore emellertid af vigt icke allenast i fråga om aftalen rörande samtrafik, utan äfven för andra internationella öfverenskommelser, postförbindelser, tåganordningar m. m. Då härtill komme, att den ifrågavarande komplexen af banor, särskildt genom de många grenlinier, som tillkommit, erhållit karakteren af en sådan stambana, hvars innehafvande af staten alltifrån jernvägsbyggandets början ansetts ändamålsenligt, samt att banornas inlösen med allt skäl kunde antagas komma att i finansielt hänseende lemna ett för staten och dess jernbaneindustri lyckligt resultat, tvekade styrelsen icke att ansluta sig till komiténs uppfattning, att ifrågavarande fem jernvägar borde af staten förvärfvas.

Jemväl i afseende å tiden för banornas inlösen har styrelsen anslutit sig 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 inlösendet bör bestämmas till ingången af år 1895.

Till hvad jernvägsstyrelsen anfört med afseende å en punkt i de af komitén föreslagna närmare bestämmelserna om sättet för banornas förvärfvande, nemligen den, som afhandlar statens öfvertagande af den vid jernvägarne anställda personal och dennas pensionsförhållanden, hänvisar utskottet till statsrådsprotokollet (sid. 34—35).

Sitt underdåniga utlåtande avslutar styrelsen dermed, att styrelsen tillstyrker bifall till hvad komitén 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 kompettering, det af komitén upptagna beloppet, 3,292,000 kronor, måtte höjas med 300,000 kronor till 3,592,000 kronor.

Statsrådet och chefen för civildepartementet, hvilkens yttrande i ämnet återfinnes i statsrådsprotokollet å sid. 36—42, har hufvudsakligen Departementschefens yttrande. anfört följande.

Den så kallade vestkustbanan med dess fortsättning till Malmö bildade en trafikled, som enligt departementschefens uppfattning i be-

tydelse för vårt lands kommunikationsväsen vore fullt jemförlig med de viktigare af de utaf staten anlagda stambanorna. Icke nog med att denna trafikled utgjorde den kortaste förbindelseleden mellan Göteborg, rikets andra stad, och en stor del af vestra Sverige, å ena sidan, samt landets tätast befolkade och rikaste landskap, å den andra; den utgjorde derjemte den naturliga förmedlaren af vår, så att säga, landväga trafik med den europeiska kontinenten, och den betydelse i detta hänseende, som denna trafikled först nyligen eller sedan mars 1892 genom öppnandet af ångfärjeförbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör egentligen vunnit, komme utan tvifvel år för år att ökas och att än ytterligare växa, då ångfärjeförbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn, hvars åvägabringande blott vore en tidsfråga, hunne komma till stånd. Utan afseende å den mycket omtvistade frågan, huruvida det i allmänhet borde ligga i statens intresse att söka komma i besittning af de mera betydande jernvägstrafikleder, som för närvarande befunne sig i enskilda händer, syntes därför vestkustbanornas förvärfvande åt staten vara af en alldeles speciel och med nyssnämnda fråga mycket litet sammanhängande vigt.

Lika med komitén och jernvägsstyrelsen ansåge departementschefen synnerligen önskvärdt, att den ifrågavarande kommunikationsleden komme i statens hand, helst om sådant kunde ske till ett pris, som i finansielt hänseende lemnade ett åtminstone icke förlustbringande resultat, och då i den ifrågavarande trafikleden äfven inginge en sträcka af Landskrona—Engelholms jernväg, nemligen från Engelholm till Billesholms grufva, men denna sträcka icke kunde förvärfvas utan att jemväl återstoden af samma jernväg inköptes, måste följaktligen för ändamålet hela denna bana inköpas.

Tiden för banornas inlösen, derest sådan skulle ega rum, borde på de af komitén anförda skäl bestämmas till ingången af år 1895.

Emot priset för banornas förvärfvande vore icke något att erinra. I fråga om kostnaderna för deras komplettering åter ansåg sig departementschefen icke nu behöfva närmare yttra sig, då det ej borde ifrågakomma att vid innevarande riksdag äska medel för detta ändamål. Dermed borde nemligen kunna utan olägenhet anstå till ett annat år. För ett uppskof härmed talade särskildt den omständigheten, att vissa af komitén bland kompletteringsarbetena upptagna förbättringar kunde antagas varda redan under detta år utförda, i följd hvaraf de af komitén beräknade kompletteringskostnaderna komme att minskas och inköpssumman i motsvarande mån att ökas. Det vore redan af denna anledning omöjligt att för närvarande bestämma beloppet af det anslag, som

för kompletteringsarbetena borde beräknas, och jemväl i andra hänseenden syntes närmare utredningar erforderliga, innan detta belopp kunde definitivt bestämmas; skulle omedelbart efter banornas öfvertagande några utgifter för kompletteringsarbeten visa sig alldeles oundgängliga, skulle de säkerligen endast jemförelsevis obetydliga belopp, som i sådant afseende erfordrades, kunna af tillgängliga medel förskjutas, till dess Riksdagens yttrande hunne inhemtas.

Hvad det sannolika finansiella resultatet af banornas inköp beträffade, vore det, med afseende å den betydande stegring både i bruttointkomst och i nettobehållning, som hittills visat sig, 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 framginge å ena sidan, att banornas öfvergång i statens ego icke behöfde föranleda någon egentlig ökning af utgifterna för drift och underhåll, och å den andra, att den minskning i bruttointkomst, som skulle följa af tillämpningen af statens jernvägars taxa, icke vore 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, borde 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.

Ville man med denna siffra jemföra de utgifter, som staten för banornas inköp och komplettering skulle få vidkännas, så borde 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. Medtoges 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: —
erhölles en summa af	kronor	3,668,000: —
och om dertill lades den af komitén beräknade inköpssumman	»	21,535,632: —
befunnes det belopp, som staten skulle komma att för banornas inköp och komplettering utgifva, uppgå till	kronor	25,203,632: —

Å detta belopp utgjorde 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, syntes det ifrågasatta inköpet, äfven om det uteslutande betraktades ur statsfinansiell synpunkt, vara för staten ganska fördelaktigt.

Enligt komiténs beräkningar skulle inköpssumman för jernvägarne utgöra 21,535,632 kronor. Hela detta belopp komme dock icke att utbetalas. Först och främst skulle nemligen afdrag göras för statens fordringar, tillsammans uppgående till ett belopp af kronor 5,849,408: 24.

Dessutom borde, då staten skulle 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 vore oguldet af dessa lån jemte till samma tidpunkt upplupen, men obetald ränta derå, hvarjemte afdrag skulle ske för det belopp, hvarmed räntan å Skåne—Hallands jernvägs obligationslån, fem procent, för tiden från 1895 års början intill dess lånet kunde till fullo betalas (hvilket kunde ske först år 1899) öfverskote fyra procent. Då å dessa lån komme att vid 1895 års ingång enligt amorteringsplanerna återstå oguldet

å det förra	»	1,100,000: —
och å det senare	»	1,337,000: —
komme det belopp, som staten vid liqviden hade att kontant utbetala, att minskas med	kronor	8,286,408: 24

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

Utginge 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 inlösningen kontant utgifva 13,249,223 kronor 76 öre, hvilket belopp dock ytterligare minskades med den till den 1 januari 1895 upplupna, men obetalda räntan å obligationslånen och med nyssberörda ränteskilnad, dels ock framdeles efter hand utgifva ej mindre 2,437,000 kronor, motsvarande kapitalåterstoden å obligationslånen, äu äfven den derå till 1895 års ingång upplupna, men oguldna räntan.

Vidkommande sättet för anskaffande af de för inköpet nödiga medel, kunde annat icke ifrågasättas, än att dessa medel skulle anskaffas genom upplåning och följaktligen utgå från riksgäldskontoret.

Då emellertid inköpssummans verkliga belopp icke kunde bestämmas förrän efter ingången af år 1895, kunde det icke ifrågakomma att nu af Riksdagen äska, att något visst belopp för inköpets verkställande anvisades, utan kunde den framställning, som till Riksdagen komme att aflåtas, icke gå ut på annat än ett bemyndigande för fullmäktige i riksgäldskontoret att, på det att Kongl. Maj:t måtte blifva i tillfälle att i hufvudsaklig öfverensstämmelse med de af komitén föreslagna grunder verkställa inköpet, till Kongl. Maj:t utanordna de medel, som erfordrades för gäldande af hvad af köpeskillingarne skulle kontant till säljarne utbetalas.

Innan utskottet går att yttra sig i fråga om Kongl. Maj:ts för-
varande proposition, har utskottet funnit sig i redogörelsen för ären-
dets föregående behandling böra slutligen omförmåla, att mot komiténs
hemställen i hvad den afser inköp af Landskrona—Engelholms och
Malmö—Billesholms jernvägar två af dess ledamöter reserverat sig och
förordat *inköp allenast af den s. k. vestkustbanan*. Dessa ledamöter hafva,
under åberopande att alltsedan denna bauas tillkomst Helsingborg varit
den naturliga utfartspunkten för vestra Sveriges och Norges trafik på
kontinenten och att dess betydelse i detta hänseende ökats genom den
nyligen tillvägabragta ångfärjeförbindelsen mellan Helsingborg och Hel-
singör, anført, att enligt deras öfvertygelse äfven med en förbindelseled
i statens hand mellan vestkustbanan och Malmö trafiken fortfarande

*Ifrågasatt
inköp en-
dast af vest-
kustbanan.*

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.

Med afseende å denna reservation förklarade jernvägsstyrelsen sig ej vilja förneka att, om hänsyn icke toges till de redan befintliga förbindelselederna mellan vestkustbanan och Malmö, det skulle vara för jernvägstrafiken förmånligast, om förbindelsen anordnades öfver Helsingborg såsom en omedelbar fortsättning på vestkustbanan genom byggande af en kustbana till Malmö, men då styrelsen hölle före, att en sådan åtgärd under för handen 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 delade flertalets åsigt om vigten och behofvet af en förbindelseled i statens hand mellan vestkustbanan och Malmö, icke kunna understödja reservanternas mening.

Statsrådet och chefen för civildepartementet anförde rörande denna mening följande.

»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 vestkust-

banan. 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 reservanternas mening. Icke heller har jag ansett det böra ifrågakomma att för åvägabringandet af förbindelse mellan vestkustbanan och Malmö anlita någon af de utaf reservanterna 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 reservanterna jemväl ifrågasatt, allenast förskaffa staten rätt att trafikera de redan befintliga banorna komme utan tvifvel snart att befinnas otillfredsställande, och det återstode då endast den tredje af reservanterna 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 anlitaandet af denna utväg befinnas vida dyrare för staten än den af komitén föreslagna.»

Då för en del af den s. k. vestkustbanan den tid, inom hvilken inlösen kan ske enligt α -vilkoret i koncessionen, tilländagår redan de första dagarne af nästkommande år, torde det med hänsyn till banans

*Utskottets
utlåtande.*

betydelse vara helt naturligt, att Kongl. Maj:t velat låta utreda och för Riksdagen framlägga frågan om dess förvärfvande för statens räkning

Såväl den komité, hvilken fått utredningen af denna fråga sig anförtrodd, som äfven jernvägsstyrelsen och Kongl. Maj:t hafva ansett icke blott vestkustbanan (Göteborg—Hallands, Mellersta—Hallands och Skåne—Hallands jernvägar) utan i sammanhang dermed jemväl Lauds-krona—Engelholms och Malmö—Billesholms jernvägar böra komma i statens ego. Till stöd därför hafva åberopats åtskilliga skäl, hvaraf isynnerhet tvenne starkt framhållits, det ena, vigten för staten att vara egare till sådana jernvägar, som utgöra förbindelselinie mellan landets hufvudcentra och utlandet, så att utan förmedling af enskilda jernvägsbolag samtrafikaftal skulle kunna förberedas och avslutas med främmande länders jernvägsförvaltningar, det andra, nyssnämnda jernvägars karakter af att tillsammans bilda en stambana, fullt jemförlig med de viktigare bland de af staten anlagda banor af dylik natur.

Hvad då till en början beträffar det första af dessa hufvudskäl, har utskottet icke kunnat underlåta att erinra derom, att jemlikt koncessionerna å de tre vestkustbanorna äfvensom å Malmö—Billesholms jernväg vederbörande bolag äro pligtige att underkasta sig ej mindre den transporttaxa, Kongl. Maj:t fastställer, än äfven de bestämmelser i fråga om samtrafik med statens eller enskilda banor, som kunna utfärdas af Kongl. Maj:t. Genom det förbehåll, hvilket sålunda blifvit i koncessionerna intaget, lär staten i sin hand ega ett verksamt medel både att ordna samtrafikförhållandena på tillfredsställande sätt och att förhindra en illojal konkurrens från de enskilda jernvägsbolagens sida. I en lojal konkurrens deremot torde, i stort sedt, icke ligga någon olägenhet för det allmänna. En sådan kan endast kraftigt bidra till åvägbringande af tidsenliga anordningar och afsevärda lättnader för trafiken.

Med afseende åter å det andra af ofvan berörda skäl får utskottet förklara, att utskottet icke kan dela den deri uttalade uppfattningen, att ifrågavarande kommunikationsled skulle till sin betydelse vara likställd med de viktigare af statens stambanor. De till inköp föreslagna jernvägarne förbinda visserligen en del af vestra Sverige jemte rikets andra stad med Skånes exporthamnar och ångfärjan öfver Öresund, men å andra sidan bör ej lemnas obeaktadt, att den trafikled, samma jernvägar såsom ett helt utgöra, jemnsides med hafvet genomlöper en kuststräcka med flera hamnstäder, hvilka den berör. På grund af denna sistnämnda omständighet kan vestkustbanan med dess fortsättning

söderut icke såsom stambana komma att verka på samma sätt som de af staten anlagda stora stambanorna söder om Stockholm eller som stambanan genom Norrland, och den kan icke heller ur de synpunkter, hvilka ledt staten vid förut gjorda jernvägsinköp, jemföras med de enskilda banor, staten hittills förvärfvat. Antingen hafva nemligen dessa varit utfartsvägar från norra stambanan till kusten eller ock har för deras inköpande förelegat någon alldeles särskild grund, såsom fallet var med Hallsberg—Motala—Mjölby och Luleå—Gellivara jernvägar.

Af det nu sagda lär framgå, att utskottet funnit de båda hufvudsakligaste skälen för det föreslagna jernvägsinköpet icke vara af den afgörande betydelse, som blifvit dem tillagd. Hvad för öfrigt anförts angående ifrågavarande jernvägars vigt för landets kommunikationsväsende synes utskottet ej ega speciel tillämplighet på just dessa banor, utan torde detsamma gälla äfven om andra viktigare enskilda jernvägar. Ett inköp af vestkustbanan skulle därför, enligt utskottets öfvertygelse, sannolikt komma att framkalla statens öfvertagande af andra enskilda jernvägar, ty det blefve icke alltid så lätt att afvisa framställningar i sådan rigtning, sedan staten inköpt en bana, mot hvars förvaltning ur trafikhänsyn klagomål icke försports, utan som, efter allt att döma, i detta afseende synnerligen väl fyller sin uppgift.

Utskottet öfvergår härefter till de af komitén verkställda och af jernvägsstyrelsen i hufvudsak godkända, i den kongl. propositionen framlagda beräkningar i fråga om inköpets finansiella resultat. Då detta emellertid är till väsentlig grad beroende på totalkostnaden för jernvägarnes förvärfvande samt häri ingår ett ingalunda obetydligt belopp för banornas komplettering, har utskottet ansett sig böra något närmare taga i betraktande uppskattningen af kompletteringskostnaderna.

Enligt hvad komiténs betänkande utvisar, har komitén af kongl. jernvägsstyrelsen begärt och erhållit en beräkning af de kostnader, som blefve nödvändiga för jernvägarnes komplettering, i händelse de skulle komma att införlifvas med statsbanorna. Den med anledning häraf af bandirektören vid tredje trafikdistriktet uppgjorda beräkning, om hvilken utskottet förskaffat sig tillfälle att taga kännedom, slutade med en kostnadssumma af 5,000,000 kronor. Vid beräkningens granskning inom komitén trodde sig emellertid komitén finna, att kompletteringskostnaderna skulle kunna nedbringas, och anhöll därför om en ny kostnadsberäkning, verkställd under förutsättning att jernvägarne icke skulle behöfva försättas i fullständigt statsbaneskick, utan att endast sådana arbeten borde utföras, som vore nödvändiga för trafikens säkerhet, såsom förstärkning af spår, broar m. m. På detta sätt erhöles för

komplettering af banbyggnaderna ett kostnadsbelopp af 2,962,000 kronor, som dock, på grund af jernvägsstyrelsens erinringar, i statsrådsprotokollet höjts till 3,262,000 kronor, hvartill ytterligare skulle komma 76,000 kronor, som inom en närmare framtid blefve erforderliga.

Mot de i den sist gjorda uppskattningen uppförda olika kostnadsbeloppen har utskottet, som är förvissadt, att uppskattningen blifvit med noggrannhet verkställd, saknat anledning att framställa någon anmärkning. Deremot betvivlar utskottet hållbarheten af sjelfva den utaf komitén anvisade grunden för samma uppskattning. Utskottet håller nemligen för sannolikt, att, om ifrågavarande jernvägar komma i statens hand, det ej skall blifva möjligt att med afseende å dessa banor, hvilka ju icke, såsom t. ex. Luleå—Gellivarabauan, intaga en undantagsställning i förhållande till de öfriga statsbanorna, fasthålla och tillämpa andra principer än dem, som följas vid statsbanenätets skötsel i allmänhet. Utskottet befarar fördenskull, att det af komitén nedsatta beloppet endast kommer att fylla hvad som till en början är mest trängande, men att snart kompletteringsarbeten till ej ringa omfattning skola befinnas erforderliga för att bringa de inköpta jernvägarne i samma skick som andra jemförliga statsbanor.

För komplettering af materielen har beräknats ett belopp af 330,000 kronor. Af komitébetänkandet inhemtas, att komitén antagit, att, då förevarande fem jernvägar med sin nu befintliga materiel kunna på ett tillfredsställande sätt besörja sin trafik, banornas öfvergång i statens ego icke skulle medföra nödvändighet att med ens anskaffa ny materiel i vidsträcktare mån, än som erfordrades för att bereda reserv för de nu befintliga lokomotiven. I en angående förstärkning af banmaterielen af fackman vid statens jernvägar uppsatt promemoria, hvaraf utskottet fått taga del, beräknas emellertid utgifterna för detta ändamål till ett så betydligt högre belopp, att det förefallit utskottet, som om komitén måhända äfven i detta hänseende underskattat betydelsen af jernvägarnes öfvergång till statsbanor.

Utskottet vill härjemte fästa uppmärksamheten derpå, att enligt förslaget staten icke skulle blifva egare till de af jernvägarne begagnade stationerna i Göteborg, Varberg, Halmstad, Helsingborg, Åstorp, Teckomatorp och Landskrona, utan att vid dessa stationer, som tillhöra andra enskilda jernvägsbolag, de nuvarande anordningarna skulle utan väsentligare ändring bibehållas. Redan jernvägsstyrelsen har emellertid framhållit vigten af egen station i Helsingborg, och enligt utskottets mening skulle, om staten öfvertog jernvägarne, äfven oafsedt inträdande ökning i trafiken, olägenheterna deraf att staten måste såsom hyres-

gäst nyttja viktiga stationer gemensamt med enskilda jernvägsbolag, hvilka vore egare till dem, visa sig så stora, att staten icke nöjde sig med annat än att å dessa ställen anlägga egna stationer. Kostnaden för banornas komplettering komme härigenom att springa upp till mycket högre belopp än något af de ofvan nämnda.

I fråga om förvaltningskostnaderna hafva både komitén och jernvägsstyrelsen betonat, att det icke finnes något skäl att antaga, att jernvägarnes förvaltning skulle ställa sig dyrare i statens hand än i de nuvarande bolagens. Erfarenheten har dock visat, att staten i sin jernvägsrörelse icke kunnat nedbringa utgiftsprocenten till en så låg siffra som de enskilda jernvägsbolag, med hvilka jemförelse lämpligen kan ske, och vestkustbanan trafikeras nu billigare än statsbanorna. En förhoppning derom, att detta förhållande skall fortfara jemväl efter nämnda banas införlifvande med statsbanorna, skulle stå i bestämd strid med den allmänt bekräftade regeln, att, då staten drifver industriell rörelse, utgifterna dervid blifva icke oväsentligen högre än om samma rörelse drefves af enskilde.

Är det således enligt utskottets mening sannolikt, att efter statens inköp af ifrågavarande jernvägar förvaltningsutgifterna skola stiga, synes å andra sidan icke otroligt, att äfven af andra orsaker nettotkomsten kan blifva mindre än om jernvägarne fått förblifva i enskilda händer. På staten ställas nemligen från den trafikerande allmänhetens sida helt andra fordringar på fraktsatser, bekvämlighet och lättnader för trafiken i öfrigt än på enskilda jernvägsbolag, och staten eger näppeligen samma motståndskraft mot dylika anspråk som de.

Till följd häraf anser utskottet sig kunna uttala den förmodan, att den beräknade nettobehållningen af 4 %, som understiger hvad bolagen nu betala till staten i ränta å sina lån, måhända icke skall uppnås. Den erfarenhet, som vunnits från de föregående tillfällen, då staten öfvertagit enskilda jernvägar, motsäger icke ett sådant antagande. Utskottet erinrar endast derom, att i de beräkningar, hvilka då framlagts, den blifvande nettotkomsten uppskattats till icke obetydligt högre belopp, än hvar till den sedermera visat sig uppgå. Luleå—Gellivara-banan gör dock härifrån ett undantag, beroende på särskilda omständigheter.

Då således den ifrågasatta stambanan icke sätter det inre af landet i förbindelse med exportorter, utan endast förenar sådana med hvarandra, samt hvarje grenbana till densamma utgör en själfständig utfartsväg till exporthamn, i följd hvaraf nämnda stambana skulle blifva af helt annan natur än statens öfriga stambanor;

då å de till inköp föreslagna jernvägarne betydliga kompletteringsarbeten skulle komma att erfordras, exempelvis för egna stationer vid hufvudpunkterna;

då den omständigheten, att jernvägsbolagen nu ega icke obetydlig inkomst af jernvägarne, icke innebär, att staten, om desamma skulle öfvergå i dess hand, skulle af dem erhålla en motsvarande inkomst;

då ingen anmärkning framstälts mot det sätt, hvarpå trafiken å jernvägarne hittills blifvit skött, och

då slutligen staten eger i sin hand att förhindra en illojal konkurrens med statens egna banor, medan en lojal sådan endast är i trafikens intresse, hemställer utskottet,

att Kongl. Maj:ts ofvan omförmälda proposition icke må vinna Riksdagens bifall.

II.

*Motion om
inköp af den
s. k. stora
bergslags-
banan.*

I en till statsutskottet remitterad motion (n:o 115) inom Andra Kammaren har herr *G. Jansson* i Krakerud föreslagit,

att Riksdagen måtte, under förutsättning af beslut om inköp för statens räkning af den s. k. Vestkustbanan, Landskrona—Engelholms och Malmö—Billesholms jernvägar, redan nu besluta inköpa för statens räkning den s. k. stora bergslagsbanan, eller bansträckningen Göteborg—Falun (med detta bolags sidobanor), samt

att Riksdagen måtte i skrifvelse hos Kongl. Maj:t anhålla att Kongl. Maj:t, efter skedd utredning, täcktes till nästa Riksdag framlägga förslag om erforderliga beloppet för omförmälda ändamål äfvensom sättet för medlens anskaffande.

Till stöd för detta förslag har motionären hufvudsakligen anført, att en omständighet, som icke oväsentligt torde mana till inköp af större enskilda jernvägssträckor, ja, kanske de flesta, om ej alla enskilda jernvägar måhända vore den rörelse, som för närvarande påginge att få nedsättning i fraktagifterna på statens jernvägar, en mening, som syntes vara omfattad med största intresse; att egandet af den s. k. stora bergslagsbanan, eller bansträckningen Göteborg—Falun, otvifvelaktigt vore af större betydenhet för staten än egandet af vestkustbanan; att, då i den koncession, som vederbörande bolag den 26 september 1871 erhållit å rättighet att anlägga bergslagsbanan, staten förbehållits rätt att efter 20 års förlopp från jernvägens öppnande få åt sig lösa jern-

vägen med allt hvad dertill hörde, tiden nu vore inne att bringa under Riksdagens pröfning frågan om förvärfvande åt staten af eganderätten till denna betydelsefulla jernvägsled; samt att, då lösningspriset genom gifna och bestämda vilkor fastslagits till ett belopp, som efter fem procent gäfve en årlig ränta, motsvarande två gånger beloppet af den nettovinst banan i medeltal lemnat under de 10 näst förut gångna åren, endast en utredning i detta hänseende borde vara erforderlig.

Då motionären såsom förutsättning för sitt förslag uppställt, att beslut om inköp af vestkustbanan skulle komma till stånd, men utskottet afstyrkt Kongl. Maj:ts proposition härom, får utskottet, i öfverensstämmelse dermed, jemväl hemställa,

att herr G. Janssons ifrågavarande motion icke må till någon Riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 24 april 1894.

På statsutskottets vägnar:

GUSTAF SPARRE.

Reservationer:

vid punkten I: af herrar K. E. Bohnstedt och friherre J. F. Gripenstedt, hvilka yrkat, att utskottet måtte hemställa,

att Riksdagen må på det sätt bifalla Kongl. Maj:ts förevarande proposition, att Riksdagen

dels bemyndigar fullmäktige i riksgäldskontoret att, på det att Kongl. Maj:t må blifva i tillfälle att i hufvudsaklig öfverensstämmelse med de af den s. k. 1893 års jernvägskomité föreslagna grunder åt staten förvärfva Skåne—Hallands, Mellersta Hallands och Göteborgs—Hallands jernvägar, till Kongl. Maj:t, efter ingången af år 1895, på requisition utanordna de me-

del, som erfordras för gäldande af hvad för jernvägarne skall kontant till jernvägarnes egare utbetalas,
dels ock bemyndigar hemälde fullmäktige att i behörig ordning fullgöra ränteliqvider och afbetalningar å det i Skåne—Hallands jernväg in-tecknade obligationslån, som kommer att af staten öfvertagas;

af herr *E. Fränckel*, med hvilken herrar *C. Lundeberg*, *R. G. von Hedenberg* och *L. Jönsson* instämt:

»I sitt nu afgifna utlåtande med anledning af Kongl. Maj:ts proposition i fråga om inköp för statens räkning af vestkustbanan m. m. har utskottet anfört de skäl, som blifvit af Kongl. Maj:t återopade till stöd för detta inköp, nemligen, bland andra:

att denna jernväg — genom tillkomsten af ångfärjeförbindelsen från Helsingborg till Helsingör — utöfver den betydelse såsom lokalbana, som förut tillkommit densamma, blifvit en kommunikationslinie af synnerlig vigt för vår egen och unionslandets samfärdsel med vårt södra grannland och med kontinenten;

att det för staten är af stor vigt att blifva egare till sådana jernvägar, som — i likhet med vestkustbanan — utgöra förbindelselinier mellan landets hufvudcentra och utlandet, så att, *utan förmedling af enskilda jernvägsbolag*, samtrafikaftal må kunna förberedas och afslutas med främmande länders jernvägsförvaltningar;

att den ifrågavarande jernvägskomplexen genom sitt läge i förhållande till andra jernvägar, erhållit karakteren af en sådan stambana, hvars innehafvande af staten allt ifrån jernvägsbyggandets början ansetts ändamålsenligt; och

att banans inlösen med allt skäl kunde antagas komma att i finansielt hänseende lemna ett för staten och dess jernbaneindustri lyckligt resultat.

Sådana hafva — i största korthet sammanfattade — de skäl varit, som anförts till stöd för förslaget om vestkustbanans inköp för statens räkning. Dessa skäl har utskottet icke funnit tillräckligt vägande för att föranleda utskottet att tillstyrka Riksdagen bifalla den kongl. propositionen, helt eller delvis, men utskottet har icke kunnat vederlägga dem.

Utskottet påstår visserligen, att hvarken jernvägskomitén och jernvägsstyrelsen, å ena, eller Kongl. Maj:t, å andra sidan, kunnat rätt beräkna kompletteringskostnaderna, men till stöd härför har utskottet ej

haft att åberopa annat, än att komitén »underskattat betydelsen af jernvägarne öfvergång till statsbanor».

Komitén har tvärtom, synes det oss, framlagt öfvertygande skäl, stödda på beräkningar, hvilka af en hvar lätt kunna kontrolleras, därför att förändringen i eganderätten till vestkustbanan icke i fråga om utgifter för komplettering eller trafikens handhavande kommer att medföra andra eller högre kostnader än de af komitén angifna. Mot de i sådant afseende angifna siffrorna står nu endast utskottets kategoriska påstående, att staten drifver industriel verksamhet icke oväsentligt dyrare än enskilde kunna göra det. Lika obevisadt som detta lemna utskottet äfven sitt nästa påstående, att nemligen vestkustbanans öfvertagande för statens räkning skall, jemte ökning i förvaltningsutgifter, medföra minskning i inkomster. Utskottet antyder visserligen här, att allmänhetens anspråk på bekvämlighet m. m. växa öfver rimliga gränser, då den har att göra med staten i stället för med enskilda bolag. Men härvid kommer utskottet i motsägelse med sig sjelft, ty längre fram i utlåtandet åberopar utskottet just, att trafiken skötes så mönsterligt af de enskilda bolagen, att deremot ingen anmärkning kan framställas eller framställs. Hvilka anspråk är det således, som »allmänheten» skulle komma att framställa och som icke redan äro tillgodosedda? Hvad särskildt frakttaxorna angår, hafva ju de tre jernvägarne (Göteborg—Helsingborg) redan nu taxor, som äro lika med statens egna.

Utskottet har äfven sökt jemföra de till inköp nu föreslagna jernvägarne med åtskilliga smärre jernvägar, som staten förut köpt och som lemnat mindre tillfredställande resultat än som beräknats. Men en sådan jemförelse är icke möjlig, ty, hvad vestkustbanan angår, är den ett fullbordadt helt med ett upparbetadt trafikområde, då deremot de inköpta små jernvägsbitarne i Norrland delvis måste ombyggas samt, till följd af deras läge, sjelfständiga beräkningar öfver deras verkliga afkastning numera icke utföras eller ens kunna åstadkommas.

Under de år staten varit sysselsatt med att fullborda sina jernvägsanläggningar norrut — anläggningar, hvilka naturligtvis icke på länge kunna blifva direkt lönande och hvilka således synbarligen nedtrycka det ekonomiska resultatet af statens jernvägar i sin helhet — har en fortgående utveckling och komplettering af de enskilda jernvägarne i rikets sydliga och mellersta delar egt rum, med den oundvikliga påföljd, att statens jernvägar, de s. k. stambanorna, förlorat en del af den betydelse, man från början åt dem afsett. En ny gestaltning af våra jernvägsförhållanden har inträdt, hvilka det likväl varit meningen, att staten skulle hafva i sin hand att reglera, när den funne

tiden därför vara inne. För sådant ändamål insattes ock i koncessionerna inköpsvilkor, hvilka naturligtvis icke kunna hafva annan betydelse än den, att staten, då den åt enskilde upplät rätten att bygga jernvägar samt till och med genom statslån främjade sådana, likväl velat förbehålla åt sig rätt att förvärfva dessa jernvägar, då förhållandena dertill gäfvé anledning. På sådant sätt låter det förklara sig, att under enskilda bolags ledning banor kunnat uppstå, hvilka, hvar för sig eller i förening, utgöra verkliga stambanor. Inköpsvilkoret har i dessa fall ansetts vara det medel, hvarigenom staten, när den så finner lämpligt, kunde återställa eller trygga jemvigten. Det kan i detta afseende icke vara någon tvekan derom, att, om staten vill med framgång drifva sin jernvägsindustri — hvari den redan nedlagt omkring 300 millioner kronor — måste den i viss mån inrätta sig alldeles som de enskilda bolagen och således, i likhet med dessa, om de hafva förtänksamma styrelser, tillse, att nödiga kompletteringar genom infogande af nya länkar göras, när sådant erfordras för att behålla eller förkofra redan vunnen rörelse, i synnerhet om och när detta kan ske på fördelaktiga vilkor.

Utgående från sådan synpunkt, och då, vid det förhållande att inköpsvilkoret är på förhand stipuleradt, hänsyn icke behöfver tagas till annat än statens egna intressen, tro vi, att utskottet underskattat kärnpunkten i det viktiga förslag, Kongl. Maj:t efter en noggrann pröfning framlagt i syfte att främja de redan varande statsbanornas finansiella förkofran och komplettering med en behöflig ny länk. Det går icke heller för sig att, såsom utskottet gjort, betrakta den s. k. vestkustbanan ensam för sig, utan hon måste ses i förhållande till de öfriga jernvägar, med hvilka hon är förbunden och nära nog har gemensam ledning. Gör man så, skall man utan tvifvel finna, att denna jernväg, väl icke ensam, men i förening med andra stora jernvägskomplexer, kan administreras så, att allvarsam fara för statens egna jernvägars ekonomi kan uppstå; en fara som skärpes deraf, att kontrollen öfver jernvägskomplexen lätt kan bringas i utländska händer, om det ej redan i någon mån kommit derhän.

Nu antydda fara kan emellertid genast och fullständigt afvärjas genom att för statens räkning förvärfva åtminstone några af de banor, som nu äro i fråga. Kongl. Maj:t har i likhet med komitén ansett det lämpligast att taga steget fullt ut och således med statsbanorna införlifva hela sträckan Göteborg—Malmö. För det ändamål, som, enligt hvad vi tro oss hafva visat, här är det hufvudsakligaste, är det emellertid icke nödvändigt låta köpet omfatta mer än tre banor, som bilda

den egentliga vestkustbanan, nemligen sträckan Göteborg—Helsingborg, för hvilkas förvärfvande såsom ett helt fatalietiden utgår redan i januari 1895. Derigenom att staten gent emot dessa tre jernvägar begagnar sin i koncessionerna förbehållna rätt att enligt ett på förhand bestämdt pris inlösa dem, kommer i allt fall att göras klart, att inköpsvilkoret icke skrifvits endast på måfå och utan att man dermed haft någon allvarlig mening. Omsorgen om statsbanornas egen ekonomi och nödvändigheten att skydda och stärka deras trafik och magtställning inom vårt jernvägsnät tillgodoses äfven genom en sådan inskränkning i inköpets omfång, som vi nu ifrågasatt.

Kostnaderna gestalta sig i detta fall sålunda:

inköpssumman för Skåne—			
Hallands jernväg.....	kronor	8,101,014:—	
inköpssumman för Mellersta			
Hallands jernväg.....	„	3,469,635:—	
inköpssumman för Göteborg			
—Hallands jernväg.....	„	4,806,015:—	kronor 16,376,664:—
kompletteringskostnad för			
Skåne—Hallands jernväg	kronor	1,497,500:—	
kompletteringskostnad för			
Mellersta Hallands jern-			
väg.....	„	694,400:—	
kompletteringskostnad för			
Göteborg—Hallands jern-			
väg.....	„	432,000:—	„ 2,623,900:—
			kronor 19,000,564:—
Återstående statslån den 1 januari 1895 uppgå till			„ 5,749,772: 37,
hvadan kontanta utgiften skulle utgöra för inköp			
och komplettering.....	kronor	13,250,791: 63,	
eller ensamt för inköpet en-			
ligt 1892 års bokslut.....	kronor	10,626,891: 63.	

Beträffande utsigterna till rentabilitet ställa sig dessa enligt de numera kända resultaten af 1893 års verksamhet vida gynsammare, än komitén beräknat. Jemförda med nettobehållningen för 1892, visa 1893 års följande siffror:

	1892.	1893.	Ökning.
Skåne—Hallands jernväg	kronor 290,471:—	370,165:—	79,694:—
Mellersta Hallands „	„ 224,899:—	276,313:—	51,414:—
Göteborg—Hallands „	„ 278,037:—	321,301:—	43,264:—
	Summa 793,407:—	967,779:—	174,372:—

Utgiftsprocenten uppgick för år 1892 vid

Skåne—Hallands jernväg till	62,8 $\frac{0}{0}$	
Mellersta Hallands „ „	58,8 $\frac{0}{0}$	
Göteborg—Hallands „ „	54,2 $\frac{0}{0}$	eller
i medeltal till 58,6 $\frac{0}{0}$, således ungefär samma procenttal, som <i>jämför-</i> <i>liga</i> statsbanelinier förete.		

Under återopande af hvad vi nu anfört, hafva vi hemstält,

att Riksdagen må på det sätt bifalla Kongl. Maj:ts förevarande proposition, att Riksdagen,

dels bemyndigar fullmäktige i riksgäldskontoret att, på det Kongl. Maj:t må blifva i tillfälle att i hufvudsaklig öfverensstämmelse med de af den s. k. 1893 års jernvägksomité föreslagna grunder åt staten förvärfva *Skåne—Hallands, Mellersta Hallands och Göteborg—Hallands 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;

dels ock bemyndigar bemälda fullmäktige att i behörig ordning fullgöra ränteliqvider och afbetalningar å det i *Skåne—Hallands jernväg* in-tecknade obligationslån, som kommer att af staten öfvertagas»;

samt af herrar *H. Andersson* och *N. Nilsson*.

Herrar *A. G. L. Billing, F. A. Boström, S. G. von Friesen* och *P. Holm* hafva anhållit få antecknadt, att de icke inom utskottet deltagit i behandlingen af de i detta utlåtande omförmälda ärenden.