

N:o 76.

Ank. till Riksd. kansli den 30 april 1895, kl. 3. e m.

Utlåtande, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition angående förvärfvande för statens räkning af vissa enskilda jernvägar. (R. A.)

I en den 8 sistlidne mars till Riksdagen aflåten proposition (n:o 32) har Kongl. Maj:t, under återopande af ett propositionen bilagdt utdrag af protokollet öfver civilären den för samma dag, föreslagit Riksdagen bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att, på det Kongl. Maj:t må blifva i tillfälle att i hufvudsaklig öfverensstämmelse med de i statsrådsprotokollet angifna grunder åt staten förvärfva Skåne—Hallands, Mellersta Hallands, Göteborg—Hallands, Landskrona—Engelholms och Malmö—Billesholms jernvägar, till Kongl. Maj:t, efter ingången af år 1896, på requisition utanordna de medel, som erfordras för gäldande af hvad för jernvägarne skall kontant till jernvägarnes egare utbetalas, äfvensom fullgöra ränteliqvider och kapitalafbetalningar å de i Skåne—Hallands och Malmö—Billesholms jernvägar intecknade obligationslån samt de kommunallån, hvilka af staten i följd af ifrågavarande banors förvärfvande öfvertagas.

Af ofvan återopade statsrådsprotokoll inhemtas till en början, att chefen för civildepartementet, med omförmälan af sistlidna års Riksdags beslut rörande Kongl. Maj:ts då gjorda framställning i samma syfte som

nu föreliggande proposition, förklarar sig, ehuru berörda framställning icke vann Riksdagens bifall, likväl, med särskild hänsyn till den jemförelsevis ringa röstöfvervigt, hvarmed Riksdagens beslut fattades, anse, att frågan icke borde betraktas såsom definitivt förfallen, utan fortfarande hållas öppen. Departementschefen erinrade vidare, att, sedan han vid anmälan den 9 augusti 1894 af Riksdagens beslut bemstält, att Kongl. Maj:t måtte uppdraga åt jernvägsstyrelsen dels att med styrelsen för Skåne—Hallands jernvägsaktiebolag förhandla, om under hvilka vilkor detta bolag kunde vara villigt att till staten öfverlåta dess jernväg, dels ock att undersöka, huruvida de till grund för Kongl. Maj:ts proposition till 1894 års Riksdag lagda beräkningar rörande inlösningspris för ofvan omförmälda banor samt kompletteringskostnader m. m. borde i ett eller annat afseende undergå förändring, äfvensom att med underdånigt yttrande i ämnet till Kongl. Maj:t inkomma i god tid före innevarande års lagtima riksdag, Kongl. Maj:t behagat till denna hemställan lemna bifall.

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

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

De jernvägar, om hvilka i förevarande proposition är fråga, utgöras af:

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 Kjeflinge, 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 tillsammans taga pläga benämnas vestkustbanan, hafva samtliga samma spårvidd som statens jernvägar (1,435) meter och bilda tillsammans dels en fortlöpande trafiklek från Göteborg till Malmö, dels utfartsvägar från denna hufvudlinje till Helsingborg och Landskrona, dels ock en förbindelseled mellan Åstorp och Höganäs.

Enligt koncessionerna å Skåne - Hallands, Mellersta Hallands, Göteborg—Hallands och Malmö—Billesholms jernvägar är svenska statsverket berättigadt inlösa dessa jernvägar med tillhörigheter och trafikmateriel mot ett penningbelopp,

Inlösningssvilkor.

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 nettointkomst, 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 koncessionsinnehafvarne två, hvar efter de fyra sålunda valde tillkalla den femte;

skolande lösesumman för jernvägen af svenska statsverket erläggas vid tillträdet af den inlösta egendomen och anses utgöra inlösningssvärdet 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 afträdadet göras för beloppet af den i jernvägen in-tecknade skuld; hvar-mellertid jernvägsaktiebolaget åligger att årligen, efter det behörig revision

af bolagets förvaltning och räkenskaper egt rum, insända till civildepartementet, för att der förvaras, fullständig uppgift å beloppet af de utdelningar till jernvägens egare, af de kapital- och räntebetalningar å upptagna lån samt af de öfverföringar af medel till reserv- eller förnyelsefond, som för det år, revisionen omfattar, blifvit af öfverskottet å jernvägens trafikinkomster bestridda.

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

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

Landskrona—Engelholms jernväg är icke underkastad inlösningsrätt från statens sida.

*Inlösnings-
pris.*

Hvad beträffar det pris, hvartill ifrågavarande banor skulle kunna af staten förvärfvas, hade 1893 års jernvägskomitée vid beräkning af inlösningspriset enligt *a*)-vilkoret för de fyra banor, som voro underkastade inlösen, utgått från följande grunder:

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

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

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

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

Enär inlösningspriset, med tillämpning af *a*)-vilkoret, skulle bestäm-mas efter hvad jernvägen verkligen *kostat* (med tillägg af ränta efter afdrag af nettoinkomst) och icke efter hvad jernvägen må vara värd, ansåg komitén jernvägens egare icke vara berättigad till godtgörelse för mark, som kostnadsfritt upplåtits, eller, der mark af jernvägen förvärfvats för

lägre pris än det verkliga värdet, för skillnaden mellan detta värde och det erlagda priset.

Med iakttagande af dessa grunder uträknade komitén inlösningspriset vid 1892 års slut — det senaste, för hvilket afslutade räkenskaper voro för komitén tillgängliga — för

Skåne—Hallands jernväg till	kr.	8,101,014: —
Mellersta Hallands » »	»	3,469,635: —
Göteborg—Hallands » »	»	4,806,015: —
Malmö—Billesholms » »	»	3,158,968: —,
hvertill skulle komma för		
Landskrona—Engelholms jernväg fordrad köpeskillning ..	»	2,000,000: —
	Summa kr.	21,535,632: —.

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

anläggningskostnaden icke inräknas värdet af den under 3) här ofvan omnämnda mark.

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

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

Denna beräkning skiljer sig från de af komitén uppställda grunder, utom i afseende å den af Helsingborgs stad upplåtna marken jemväl deruti, att ränta beräknats å anläggningskostnaden, sådan den befans vid 1893 års början, medan med iakttagande af komiténs grunder ränta bort beräknas å det belopp, hvartill denna kostnad uppgick vid årets utgång.

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

för Mellersta Hallands jernväg:

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

för Göteborg—Hallands jernväg:

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

för Malmö—Billesholms jernväg:

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

I fråga om priset för *Landskrona—Engelholms jernväg* är i statsrådsprotokollet upplyst, att bolaget å extra bolagsstämma den 15 oktober 1894 beslutit att intill den 1 januari 1896 vidblifva sitt den 14 oktober 1893 under uppgifna villkor bestämda pris för jernvägen, 2,000,000 kronor, jemte ersättning för sådana stations- och spårutvidgningar m. m., som öka jernvägens kapitalvärde, äfvensom bemyndigat sin styrelse att försälja jernvägen till staten samt att med vederbörande närmare öfverenskomma om den ersättningssumma för arbeten m. m., som utöfver 2,000,000 kronor skulle för jernvägens inköpande af staten erläggas.

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

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

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

De angifna siffrorna för inlösningsprisen äro emellertid icke definitiva, enär förhållandena under den tid, som förflyter från utgången af år 1893 till dess inlösnigen eger rum, äfven måste tagas i betraktande.

Kompletteringskostnad.

Den kostnad, som erfordras för banornas komplettering, i händelse de blifva med statsbanorna införlifvade, och för hvilken finnes redogjordt å sid. 11—17 i den kongl. propositionen, uppskattas af jernvägsstyrelsen till följande belopp:

för Skåne—Hallands jernväg	kronor	1,590,700
» Mellersta Hallands »	»	605,800
» Göteborg—Hallands »	»	557,000
» Landskrona—Engelholms »	»	264,200
» Malmö—Billesholms »	»	463,300
kronor		3,481,000.

Totalkostnad.

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

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

Rentabilitet.

Vid bedömande af frågan, huruvida jernvägarne, derest de öfverginge i statens ego, kunde antagas komma att gifva en afkastning, tillräcklig

för att möjliggöra förräntandet af det kapital, staten å dem nedlade, hade 1893 års jernvägskomité i främsta rummet utgått från den hittills varande trafiken, den inkomst, jernvägsbolagen hittills haft, samt deras hittills varande utgifter.

Af de i detta hänseende meddelade uppgifter hade statsutskottet vid sistlidna års riksdag i sitt utlåtande (n:o 60 punkt I) angående banornas öfvertagande af staten gjort följande sammanställning:

	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

Göres en liknande sammanställning af banornas af Kongl. Maj:t nu beräknade totalkostnad och den i kongl. propositionen angifna nettobehållningen å deras drift år 1893 samt den uppgifna inkomsten, erhålles följande tabell:

	Kostnad för jernvägar- nes inlösen och kom- plettering. kr.	Nettoinkomst år 1892. kr.	Ränta, uttryckt i procent af inlösningspris och kompletteringskostnad.
Skåne—Halland	10,372,994	370,165	3.57
Mellersta Halland	4,133,159	309,463	7.48
Göteborg—Halland	5,324,485	297,497	5.58
Landskrona—Engelholm ..	2,264,200	114,526	5.05
Malmö—Billesholm	3,593,475	184,165	5.12
	25,688,313	1,275,816	4.96

Komitén hade 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 komne visserligen att föranledas dels 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 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 ansåg 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 ansåg komitén någon ökning i utgifterna icke böra antagas ega rum. Af-löningsstaten 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 anordningarna 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 be-lopp, som komitén ifrågasatt.

Beträffande derefter *inkomsterna* erinrade komitén derom, att de tre vestkustbanorna för sin lokaltrafik hade taxor, som vore lika med statens jernvägars, hvaremot Landskrona—Engelholms och Malmö—Billesholms jernvägars taxor vore högre än statsbanornas. Om jernvägarne 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 gyn-sam, så mycket mer som ångfärjeförbindelsen mellan Helsingborg och Hel-singör stälde i utsigt en fortgående utveckling af den internationella trafik, som betjenades 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 öfvergång i statens ego icke medförde ökning i utgifterna, och den af tillämpningen utaf statens jernvägars taxa förorsakade minskning i inkomsterna borde till fulla 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 procent.

Dessa komiténs beräkningar ansåg jernvägsstyrelsen i sitt utlåtande af

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

Komitén hade beräknat ökningen af bruttoinkomsten utaf banornas trafikerande under år 1893 till 261,237 kronor och ökningen i nettoinkomst till 99,223 kronor, allt jemfördt med förhållandena år 1892. Statsrådet och chefen för civildepartementet erinrar emellertid, att ökningen visat sig än större samt i verkligheten utgjort för bruttoinkomsten 266,973 kronor och för nettoinkomsten icke mindre än 220,602 kronor, såsom framginge af följande öfversigt öfver banornas bruttoinkomst af trafiken, driftkostnad och nettoinkomst af trafiken.

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

För år 1894 hade bruttoinkomsten af trafiken utgjort:

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

Summa kr. 2,941,862

eller 129,716 kronor mera än år 1893.

Driftkostnadernas belopp för år 1894 förmålde departementschefen sig icke nu i tillfälle att uppgifva och följaktligen icke heller nettoinkomstens storlek. Men antoges driftkostnadernas förhållande till bruttoinkomsten nämnda år utgöra detsamma som år 1893 eller 57,8 procent, skulle driftkostnaden för

sistlidna år uppgå till omkring 1,700,000 kronor och nettoinkomsten till omkring 1,241,000 kronor, eller ungefär 56,000 kronor mera än år 1893.

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

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

*Kontanta
betalnings-
beloppet.*

För bestämmande af det belopp, som staten skulle hafva att vid jernvägarnes inlösen kontant utgifva, måste hänsyn tagas dels till statens fordringar hos egarne af ifrågavarande jernvägar för lemnade lån, dels ock till beloppet af de in-teckningar, som för andra skulder gravera jernvägarne. I detta hänseende inhemtas af ofvannämnda komité's be-tänkande samt en deruti intagen skrifvelse från fullmäktige i riksgäldskontoret att Skåne—Hallands jernvägsaktiebolag erhållit två olika stats-lån, 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 erläg-gande 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 öpnad. 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 afven beloppet af förstnämnda ränta, eller den så kallade anstånds-räntan, blifvit inbetaldt. Annuiteterna å Skåne—Hallands och Mellersta Hallands jernvägsaktiebolags lån erläggas den 1 januari samt annuiteten å Göteborg—Hallands jernvägsaktiebolags lån den 1 oktober.

Bolagens skuld till riksgäldskontoret utgör vid 1896 års början:

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

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

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

för Skåne—Hallands jernväg:

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

för Mellersta Hallands jernväg:

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

för Göteborg—Hallands jernväg:

» statslån	2,068,000 kr.	.....	» 19,753: 33
			kronor 76,868: 53

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

för Skåne—Hallands jernväg:

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

för Mellersta Hallands jernväg:

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

för Göteborg—Hallands jernväg:

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

tillsammans kronor 79,943: 28

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

Förutom af de Skåne—Hallands jernvägsaktiebolag beviljade statslån graveras detta bolags jernväg af ett 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 låneåterstoden. Enligt amorteringsplanen kommer sålunda lånets kapitalåterstod att den 1 januari 1896 utgöra 1,050,000 kronor.

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

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

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

Angående de närmare bestämmelser, hvilka enligt oftanämnda komiténs åsigt borde intagas i köpeaftalen, hänvisar utskottet till statsrådsprotokollet (sid. 27—31).

*Särskilda
köpevilkor.*

För *Skåne—Hallands* jernväg, som numera icke är underkastad inlösen enligt *a*)-vilkoret, har, såsom förut blifvit omförmäldt, förslagskontrakt rörande inköp af jernvägen upprättats. Om detta kontrakt har departementschefen i sitt yttrande till statsrådsprotokollet meddelat, att detsamma i två väsentliga punkter skilde sig från de af komitén föreslagna grunder, men att dess bestämmelser i öfrigt vore öfverensstämmande med nämnda grunder, dock med några förtydligande tillägg och mindre betydande ändringar, bland hvilka särskildt torde böra anmärkas, att i kontraktet uteslutits den af komitén föreslagna bestämmelsen, att lösesumman skulle minskas med det belopp, hvarmed räntan å det i jernvägen intecknade obligationslån öfversköte fyra procent från tidpunkten för banans inlösen till dess lånet kunde till fullo betalas.

Den ena af de antydda skiljaktigheterna rörde köpeskillingen. I denna hade nemligen äfven intagits ersättning med 643,700 kronor för mark, som Helsingborgs stad till jernvägsbolaget upplåtit. Då staden upplåtit denna mark utan annan godtgörelse än erhållande af aktier i bolaget till belopp af 75,000 kronor, hvilket belopp af komitén inräknats i anläggningskostnaden, samt enligt koncessionsvilkoren inlösningspriset skulle, när inlösen skedde inom tio år efter jernvägens öppnande, beräknas efter hvad jernvägen verkligen *kostat*, hade komitén ansett, att någon ytterligare godtgörelse för marken utöfver det i anläggningskostnaden inräknade beloppet icke borde ifrågakomma; och i de beräkningar, som i departementschefens anförande till statsrådsprotokollet den 17 mars 1894 förekommit rörande kostnaden för ifrågavarande banas inlösen, hade icke heller upptagits någon vidare ersättning för denna mark. Under de förhandlingar, som egt rum mellan jernvägsstyrelsen och bolaget, hade bo-

lagets styrelse emellertid, enligt hvad jernvägsstyrelsen i dess underdåniga skrifvelse af den 31 december 1894 upplyst, såsom ett oeftergifligt vilkor yrkat, att för denna mark, hvilken bokförts till ett värde af 843,700 kronor, godtgörelse skulle lemnas med nyssberörda belopp, 643,700 kronor. Jernvägsstyrelsen hade ansett, att denna ersättning numera svåriligen kunde bolaget förvägras, då den tid, under hvilken tillämpning af det i koncessionen föreskrifna a)-vilkoret kunde ifrågakomma, utlöpte, innan ett eventuellt öfvertagande af jernvägen kunde ega rum. Skulle åter förhandlingarna hafva strandat på denna fråga och således de för inlösen efter tio år gifna bestämmelser tillämpas, hade enligt jernvägsstyrelsens uppfattning resultatet kunnat med säkerhet beräknas blifva för staten ännu ogynnsammare. Jernvägens egare hade nemligen med hänsyn till den tendens till fortgående stegring, som trafiken visat, gifvetvis icke låtit sig nöja med en beräkning efter de tio sistförflutna årens dubbla nettobehållning, utan funnit för sig förmånligare att begära uppskattning genom gode män, och inlösningspriset storlek hade således skolat bestämmas genom kompromiss. Men för sin del hyste jernvägsstyrelsen den största obenägenhet att tillstyrka något till sin utgång så oberäkneligt som att lägga bestämmandet af inlösningspriset i händerna på skiljemän, helst man kunnat antaga, att bolaget i sådant fall gjort anspråk på ersättning i flera andra afseenden, än hvad i förslagskontraktet influtit. Då vidare det belopp, som bolaget fordrade för ifrågavarande mark, i anseende till dennas läge och å platsen gällande tomtvärden icke, enligt jernvägsstyrelsens åsigt, syntes vara för högt tilltaget, hade styrelsen i denna punkt ansett sig böra tillmötesgå bolagsstyrelsens fordran och låtit i kontraktet ingå jemväl detta belopp.

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

Hvad beträffade beloppet af dessa lån, hade jernvägsstyrelsen med sin

ofvan omförmälda underdåniga skrifvelse af den 21 sistlidne januari öfverlemnad en utaf Skåne—Hallands jernvägs trafikförvaltning insänd tabelarisk uppgift derå, jemte de till grund för denna uppgift liggande, från vederbörande kommuner i detta afseende inkomna meddelanden. Af dessa handlingar syntes framgå, att den oguldna kapitalåterstoden å lånen kunde beräknas utgöra vid 1896 års ingång omkring 500,000 kronor. Lånen syntes i allmänhet löpa med fem procent ränta.

Då, derest staten inginge på att öfvertaga de lån, kommunerna upptagit för aktieteckning i Skåne—Hallands jernväg, enahanda förmån syntes böra medgifvas jemväl i afseende å de kommunallån, hvilka upptagits för aktieteckning i de öfriga jernvägarne utom Landskrona—Engelholmsbanan, hvars inlösningssumma helt och hållet åtginge att betäcka jernvägsbolagets skulder, hade departementschefen från Kongl. Maj:ts vederbörande befallningshafvande infordrat upplysningar rörande dessa lån. Af de i följd häraf inkomna uppgifterna framginge, att för aktieteckning i Mellersta Hallands jernvägsaktiebolag af åtskilliga landskommuner upptagits lån, å hvilka för närvarande återstode oguldet ett kapitalbelopp af omkring 348,000 kronor. Lånen löpte med fem procent ränta och skulle slutbetalas åren 1914—1928. Aftal om konverteringsrätt vore icke träffadt. Dessutom hade för samma ändamål dels städerna Halmstad och Falkenberg upplånat medel i sammanhang med upptagande af lån för andra ändamål, dels ock staden Varberg upptagit ett med $4\frac{1}{2}$ procent ränta löpande lån, hvaraf nu återstode omkring 45,000 kronor och hvilket kunde konverteras efter den 1 november 1896. För aktieteckning i Göteborg—Hallands jernväg hade åtskilliga kommuner inom Hallands län upptagit lån, hvilkas kapitalåterstod för närvarande utgjorde omkring 175,000 kronor. Dessa lån, hvilkas räntefot vore 4,7 procent, skulle slutbetalas åren 1916—1927 och aftal om rätt att konvertera dem saknades. För samma ändamål hade staden Göteborg användt medel af ett större utaf staden upptaget obligationslån, och Göteborgs och Bohus läns landsting upptagit lån, hvarå nu återstode oguldet ett belopp af 40,000 kronor. Detta lån, hvarå räntan från och med den 1 nästkommande april komme att utgå med 4 procent, kunde återbetalas tre månader efter uppsägning. Hvad anginge Malmö—Billesholms jernväg, så hade Malmö stad för teckning af aktier i denna jernväg upptagit ett med 3,6 procent ränta löpande obligationslån, hvars oguldna kapitalåterstod nu utgjorde 478,800 kronor och hvilket skulle inbetalas under loppet af 40 år räknadt från och med år 1890, med rätt för staden att konvertera lånet år 1901. För samma ändamål hade jemväl några landskommuner upptagit lån, å hvilka nu återstode oguldet tillsam-

mans omkring 20,000 kronor och hvilka samtliga kunde inom kortare tid inbetalas.

I nyssberörda förslagskontrakt angående Skåne—Hallands jernväg vore, såsom vilkor för att kontraktet skulle blifva för staten bindande, stadgadt, förutom Kongl. Maj:ts godkännande deraf, att nöjaktig öfverenskommelse kunde af jernvägsstyrelsen träffas med vederbörande jernvägsaktiebolag angående begagnande af stationerna i Åstorp, Helsingborg och Halmstad samt med Helsingborgs stad beträffande upplåtelse af de för ångfärjetrafiken erforderliga områden. Hvad beträffade dessa områden, hade departementschefen redan omförmålt stadsfullmäktiges i afseende derå fattade beslut, och vidkommande begagnandet af stationerna i Halmstad och Åstorp, hade jernvägsstyrelsen meddelat, att styrelsen för Halmstad—Nässjö jernvägsaktiebolag vore villig medgifva, att staten inträdde i de rättigheter och skyldigheter, som tillkomme Skåne—Hallands jernvägsaktiebolag enligt ingånget aftal om åtagande för Halmstad—Nässjö jernväg att vid stationen i Halmstad ombesörja och expediera derstädes förekommande trafik för Skåne—Hallands och Mellersta Hallands jernvägar, under förutsättning likväl att tienstgöringen å stationen icke genom ökade tåg å kustbanorna komme att kräfva större personal än som för närvarande vore nödig, hvarjemte bolagsstyrelsen, med erinran att Halmstad—Nässjö jernvägsaktiebolag i följd af särskildt träffad öfverenskommelse för expedierandet af nattåg erhöle af de samtrafikerande bolagen särskild ersättning utöfver den i kontraktet fastställda, äfven framgent förbehållit bolaget denna förman, samt att styrelsen för Helsingborg—Hessleholms jernvägsaktiebolag förklarar sig villig medgifva, att staten inträdde i de rättigheter och skyldigheter, som tillkomme Skåne—Hallands jernvägsaktiebolag enligt med styrelsen ingånget aftal angående gemensamt begagnande af Åstorps station. Enligt till jernvägsstyrelsen sedermera inkomna handlingar hade jemväl direktionerna för Landskrona—Eslöfs och Helsingborg—Landskrona—Eslöfs jernvägsaktiebolag lemnat enahanda medgifvande i afseende å begagnandet af Helsingborgs station, dock med en obetydlig ändring i det om stationens begagnande upprättade kontrakt.

Bland de af komitén föreslagna närmare bestämmelser om sättet för banornas förvärfvande förekommer äfven det stadgande, att de vid jernvägarne anstälde tienstmän och betjente skulle ega rätt att öfvergå i statens jernvägars tienst utan minskning af de löneförmaner, som förut tillkomme 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 vore i fråga (ungefär 550), de skulle qvarstå i de enskilda jernvägarnes pensionskassa, i förhållande till hvilken staten skulle

öfvertaga bolagens förpligtelser. I afseende å detta stadgande anmälde fyra ledamöter af komitén sin reservation och ansågo att hela det ifrågasvarande 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 reservanternas 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 ifrågavande stadgande anförde jernvägsstyrelsen i sitt oftanämnda utlåtande af den 20 februari 1894, att, ehuru, äfven om reservanternas åsigt i detta ämne vunne godkännande, den ojemförligt största delen af personalen eller alla, som kunde förete tillfredsställande läkarebetyg, på grund af förhållandenas natur skulle komma att af styrelsen erbjudas inträde i statens 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 egderum, 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.

Efter omnämnande häraf har departementschefen upplyst, att i det angående inköp af Skåne—Hallands jernväg upprättade förslagskontraktet förekomme hufvudsakligen samma bestämmelse, dock att der förutsättes, att jernvägsstyrelsen egde, efter pröfning för hvarje särskildt fall af tjenstemans eller betjents derom ingifna ansökning, medgifva inträde i statens jernvägars pensionsinrättningar, om sådant funnes kunna ske utan pensionskassans särskilda betungande. Hvad de öfriga banorna anginge, hade

jernvägsstyrelsen numera i sin underdåniga skrifvelse den 31 december 1894 i visst hänseende uttalat en från komiténs förslag afvikande mening, i det att styrelsen ansett, att dessa banors personal i allmänhet borde bibehållas vid sina nuvarande löneförmåner endast i det fall, att dessa icke öfverstege de för motsvarande befattningar enligt statens jernvägars aflöningsreglemente bestämda löneförmåner, med förbehållen rätt likväl för Kongl. Maj:t att i enstaka fall medgifva lönefyllnad.

Departementschefen har vidare anfört, att komitén beräknat, att, om samtliga ifrågavarande jernvägar öfverginge i statens ego och desamma förlades under tredje trafikdistriktet, aflöningen till den för deras administration erforderliga personal enligt nu gällande aflöningsreglemente för statens jernvägar skulle uppgå till 457,357 kronor, medan enligt uppgift i komiténs betänkande den befintliga personalens aflöning uppginge tillhopa till 446,388 kronor, förutom det belopp, 12,500 kronor, som Göteborg—Hallands jernväg betalade till Bergslagernas jernväg för det den senare jernvägens personal handhade den förra jernvägens trafik å stationen i Göteborg. Jernvägsstyrelsen hade emellertid i sin skrifvelse af den 31 december 1894 framhållit nödvändigheten af en höjning af det för personalens aflöning beräknade belopp, hufvudsakligen af det skäl, att flere tjänstemän och betjente efter tiden för komiténs beräkningar blifvit af jernvägsbolagen på grund af uppnådd högre tjänsteålder eller af annan anledning uppflyttade i högre löneklass och samma förhållande kunde komma att inträffa med ännu flere, innan banorna af staten öfvertoges. Styrelsen ansåge därför, på sätt statsrådet redan förut omförmålt, att den af komitén uppgjorda aflöningsstaten för den ordinarie personalen borde, för att med säkerhet kunna tillämpas å förhållandena vid tiden för banornas öfvergång i statens hand, ökas med omkring 28,000 kronor, ett belopp, till hvilket statsrådet ofvan tagit hänsyn vid beräkning af den sannolika nettobehållningen af banorna.

För egen del förklarade sig departementschefen icke hafva anledning till någon anmärkning mot de närmare bestämmelser, som komitén föreslagit böra i köpeaftalen med jernvägarnes egare intagas i afseende å sättet för banornas förvärfvande. Departementschefen ansåge därför dessa bestämmelser böra tillämpas vid inköp af Mellersta Hallands, Göteborg—Hallands, Malmö—Billesholms och Landskrona—Engelholms jernvägar med iakttagande dels af de förändringar, som föranleddes deraf att inlösningen skedde vid början af år 1896 i stället för vid ingången af år 1895, dels ock af de smärre jemkningar, som vid den slutliga uppörelsen till äfventyrs kunde visa sig erforderliga. Hvad särskildt beträffade den föreslagna rätten för de vid jernvägarne anstälde tjänstemän och betjente att öfvergå i

statens jernvägars tjänst utan minskning i sina löneförmåner, så ansåge departementschefen staten så mycket mindre böra motsätta sig detta förslag, som icke blott Skåne—Hallands jernvägsaktiebolag, utan äfven Landskrona—Engelholms jernvägsaktiebolag gjort detta till uttryckligt vilkor för sina banors försäljning, samt det syntes obilligt att icke i detta afseende likställa personalen vid de olika banorna, helst den ökade utgift, som härigenom kunde komma att drabba statsverket, helt säkert blefve högst obetydlig; och hvad anginge bestämmelsen att den vid jernvägarne anställda personal icke skulle vinna delegarerätt i statens jernvägars pensionsinrättningar, utan qvarstå i de enskilda jernvägarnes pensionskassa, i förhållande till hvilken staten skulle öfvertaga bolagens förpligtelser, så ville departementschefen erinra att af en uppgift i komiténs betänkande syntes framgå, att de utgifter, staten härigenom skulle få vidkännas, inskränkte sig till omkring 15,000 kronor för år, hvilken summa dock naturligtvis komme att genom afgang minskas.

Till de af komitéen föreslagna bestämmelser syntes dock böra göras ett tillägg i syfte, att de lån, som af kommuner upptagits för aktieteckning i Mellersta Hallands, Göteborg—Hallands och Malmö—Billesholms jernvägar, öfvertoges af staten mot afdrag å köpeskillingen, derest vederbörande kommuner före den dag, då jernvägarne af staten tillträdas, derom framstälde begäran. De kommuner, hvilka icke egde rätt att inom en kortare tid slutbetala sina för ifrågavarande ändamål upptagna lån, torde nemligen i allmänhet icke vara i tillfälle att på gagneligt sätt använda eller utan en för dem afsevärd förlust placera så jemförelsevis stora belopp, som vid banornas inlösen på deras aktier utfölle, och å andra sidan syntes den ränteförlust, som skulle tillskyndas staten genom ett dylikt medgifvande, icke blifva af afsevärd betydelse. De lån, hvilka icke kunde inom kortare tid återbetalas, torde nemligen, om afseende icke fästes vid det af staden Malmö upptagna med 3,6 procent ränta löpande lånet, komma att vid 1896 års början uppgå till omkring 1,025,000 kronor, deri inberäknadt de för aktieteckning i Skåne—Hallands jernvägsaktiebolag upptagna lån, och då lånen löpte med 4,7 å 5 procent ränta, syntes statens årliga ränteförlust å samtliga lånen komma att högst uppgå till omkring 14,000 kronor.

Hvad anginge Skåne—Hallands jernväg, så ansåge departementschefen lika med jernvägsstyrelsen det vara för statsverket fördelaktigare att ingå på de i förslagskontraktet uppställda vilkoren än att begagna den staten i koncessionen förbehållna rätt att inlösa banan med begagnande af det så kallade b)-vilkoret. Departementschefen ansåge därför det uppgjorda kontraktet kunna godkännas, ehuru möjligen vid definitivt aftals uppgörande

någon mindre jemkning deri efter ömsesidig öfverenskommelse kunde finnas böra ega rum.

Framställningar från Halland.

Departementschefen erinrade härefter, att från Hallands läns landsting och från åtskilliga kommuner inom länet inkommit skrifter i förevarande ärende. I landstingens skrift framhölles hufvudsakligen, att, om vestkustbanan komme att af staten inlösas, den omständigheten, att de af kommuner inom länet för aktieteckning i banan upptagna lån vore ouppsägbara, skulle komma att vålla kommunerna stora olägenheter, hvarförutom såväl landstinget som kommunerna komme att få vidkännas högst betydliga förluster till följd af skilnaden mellan den afkomst, banan lemnade, och den, som kunde erhållas af lösesumman. Vidare uttalade landstinget fruktan för att, om staten inlöste banan, den lokala trafiken icke skulle blifva lika väl tillgodosedd som nu vore förhållandet, en farhåga, som jernvägsstyrelsen i sin skrifvelse den 31 december 1894 dock ansåge icke förtjena något som helst afseende. I kommunernas skrifter anfördes, att staten icke i något afseende varit eller komme att blifva lidande af det sätt, hvarpå de enskilda bolagen handhade banans angelägenheter, dervid fastmera såväl statens som de trafikerandes bästa i alla afseenden tillgodosåges, samt att staten således enligt kommunernas förmenande saknade anledning att ingripa i ett företag, som genom landstingets, kommunernas och enskildes uppoffringar och företagsamhet kommit till stånd och som genom kloka anordningar för de olika orternas lokala trafik blifvit för dessa till största fördel. På grund häraf och med åberopande af de förluster och svårigheter i finansielt afseende, som af landstinget framhållits, ville kommunerna frambara sin önskan och förhoppning, att vestkustbanan måtte få förblifva i de enskilda bolagens ego.

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

undvikas, om de af kommunerna upptagna lånen, på sätt departementschefen ofvan ifrågasatt, öfvertoges af staten.

I sjelfva hufvudfrågan, huruvida det för staten må vara skäl att förvärfva ifrågavarande jernvägar, yttrade 1893 års jernvägskomité bland annat:

*Bör staten
förvärfa
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 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 jernvägshänseende, Malmö i och för sig eger såsom Skånes hufvudort och slutpunkt för södra stambanan samt flera 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, samtrafikafstal må kunna förberedas afslutas med främmande länders jernvägsförvaltningar; afstal, som i första hand och på det närmaste måste beröra och utöfva inflytande på statens egen jernvägsdrift.»

»I enlighet med dessa grundsatser har det synts komitén, att hela den

ifrågavarande kommunikationslinien, såsom förbindande Göteborg med båda utgångspunkterna för samfärdseln med utlandet, borde öfvergå i statens ego, hvarigenom, utom det ofvan anförda hufvudsyftet, äfven, såsom förut visats, skulle vinnas billigare godsfrakter till lättnad för det inom banornas trafikområden redan befintliga näringslif och till framkallande derinom af ökad företagsamhet. Landskrona—Engelholms och Malmö—Billesholmsbanornas förvärfvande skulle för öfrigt medföra den särskilda fördel, att vestkustbanan blefve 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, för visso komme att än ytterligare växa, tillstyrkte komitén, att ifrågavarande fem jernvägar måtte för statens räkning förvärfvas.

Jernvägsstyrelsen anförde i sitt underdåniga utlåtande den 20 februari 1894 i afseende å frågan, huruvida jernvägarne borde af staten förvärfvas, att särskilda förhållanden syntes styrelsen göra ett statsinköp af berörda jernvägar af flera skäl önskligt. Komiterade hade i detta afseende hufvudsakligen framhållit jernvägarnes betydelse såsom förbindelselinier mellan ett af landets hufvudcentra, Göteborg, och utlandet samt vigten för staten att ega dylika förbindelselinier, i det att i sådant fall samtrafikaf-tal skulle kunna förberedas och afslutas med främmande länders jernvägsförvaltningar utan förmedling af enskilda jernvägsbolag. Den omständigheten, att staten vore i besittning af båda utgångspunkterna, Helsingborg och Malmö, för den direkta trafiken på Danmark och kontinenten samt af de linier, hvilka från dessa punkter ledde till landets hufvudcentra, vore emellertid af vigt icke allenast i fråga om aftalen rörande samtrafik, utan äfven för andra internationella öfverenskommelser, postförbindelser, tåganordningar m. m. Då härtill komme, att den ifrågavarande komplexen af banor, särskildt genom de många grenlinier, som tillkommit, erhållit karakteren af en sådan stambana, hvars innehafvande af staten alltifrån jernvägsbyggandets början ansetts ändamålsenligt, samt att banornas inlösen med allt skäl kunde antagas komma att i finansielt hänseende lemna ett för staten och dess jernbaneindustri lyckligt resultat,

tvekade styrelsen icke att ansluta sig till komiténs uppfattning, att ifrågasvarande fem jernvägar borde af staten förvärfvas.

För egen del yttrade departementschefen i sitt anförande till statsrådsprotokollet den 17 mars 1894, att den så kallade vestkustbanan med dess fortsättning till Malmö bildade en trafikled, som enligt departementschefens uppfattning i betydelse för vårt lands kommunikationsväsen vore fullt jemförlig med de viktigare af de utaf staten anlagda stambanorna. Icke nog med att denna trafikled utgjorde den kortaste förbindelseleden mellan Göteborg, rikets andra stad, och en stor del af vestra Sverige, å ena sidan, samt landets tätast befolkade och rikaste landskap, å den andra. Den utgjorde derjemte den naturliga förmedlaren af vår, så att säga, landväga trafik med den europeiska kontinenten, och den betydelse i detta hänseende, som denna trafikled sedan mars 1892 genom öppnandet af ångfärjeförbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör egentligen vunnit, komme utan tvifvel år för år att ökas och att än ytterligare växa, då ångfärjeförbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn hunne komma till stånd. Utan afseende å den mycket omtvistade frågan, huruvida det i allmänhet borde ligga i statens intresse att söka komma i besittning af de mera betydande jernvägstrafikleder, som för närvarande befunne sig i enskilda händer, syntes därför vestkustbanornas förvärfvande åt staten vara af en alldeles speciel och med nyssnämnda fråga mycket litet sammanhängande vikt. Lika med komitén och jernvägsstyrelsen ansåg departementschefen synnerligen önskvärdt, att den ifrågasvarande kommunikationsleden komme i statens hand, helst om sådant kunde ske till ett pris, som i finansielt hänseende lemnade ett åtminstone icke förlustbringande resultat.

Departementschefen erinrade vidare, att då i den ifrågasvarande 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, när en af komitén jemväl undersökt alternativ utväg, att för åstadkommande af förbindelse mellan vestkustbanan och Malmö—Billesholms jernväg anlägga en ny bana mellan Kattarp och Billesholms grufva, syntes på skäl, som af komitén anförts, icke böra ifrågakomma.

Departementschefen har äfven erinrat derom, att ifrågasatt blifvit, det staten endast skulle förvärfva den egentliga s. k. vestkustbanan, eller de tre jernvägarne mellan Göteborg och Helsingborg. Departementschefens redogörelse för de olika yttrandena härom har utskottet ej ansett nödigt

att återupprepa, utan tillåter sig att i detta afseende hänvisa till statsrådsprotokollet.

*Departements-
chefens senaste
yttrande.*

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

Hvad utskottet sålunda anförde har icke förmått rubba min åsigt om gagnet för det allmänna af att ifrågavarande banor komma i statens ego. Den rätt, Eders Kongl. Maj:t förbehållit sig att fastställa taxor för banorna och meddela bestämmelser om samtrafik, är enligt min öfvertygelse icke tillräcklig för att betrygga den utländska samtrafikens ordnande på ett för landet i dess helhet tillfredsställande sätt, ty så länge de banor, hvilka förmedla denna samtrafik, äro i enskild ego, kan staten vid meddelandet af bestämmelser rörande samtrafiken icke uteslutande taga hänsyn till det allmännas fördel, utan måste naturligtvis i icke ringa mån fästa afseende vid nämnda banors intressen. Och hvad angår påståendet, att den antydda rätten för Eders Kongl. Maj:t skulle innebära ett skydd mot illojal konkurrens från de enskilda banornas sida, med hvilket slag af konkurrens jag antager att utskottet åsyftat försök från dessa banor att genom betydligare taxenedsättningar draga till sig trafik från statsbanorna, så lära de enskilda jernvägarne näppeligen kunna tvingas att verkställa transporter för högre pris än de sjelfva vilja taga, och äfven om de skulle anses

skyldige att taga så hög betalning som taxorna bestämma, lärer det vara omöjligt att kontrollera att detta iakttages. I öfrigt vill jag till hvad förut anförts rörande ifrågavarande trafikleds betydelse lägga, att densamma berör icke mindre än tio städer och tio olika jernvägar samt med hvarandra sammanknyter statsbanenätets södra och vestra ändpunkter. Jag vidhåller alltså min åsigt om önskvärdheten af att ifrågavarande jernvägar komma i statens ego.

I afseende å det finansiella resultatet af ett eventuelt inköp af banorna framställes af statsutskottet vissa anmärkningar emot de i mitt anförande den 17 mars 1894 framlagda beräkningar. Såsom nämnts, hade komitén beräknat de erforderliga kompletteringskostnaderna till 3,292,000 kronor, deraf för banbyggnaderna 2,962,000 kronor samt för materiel och uppförande af en mindre verkstadsbyggnad 330,000 kronor. Vid mina beräkningar sistlidna år öfver inköpets rentabilitet ansåg jag emellertid, att härtill borde läggas 376,000 kronor för arbeten, som jernvägsstyrelsen ansett böra utföras i sammanhang med inköpet eller inom en närmare framtid. Jag utgick alltså från att kompletteringskostnaderna skulle uppgå till 3,668,000 kronor. Minskas detta belopp med kostnaderna för de numera inlagda nya spåret å Mellersta Hallands jernväg, 187,000 kronor, återstår 3,481,000 kronor eller samma belopp, hvarå jernvägsstyrelsens numera verkställda nya beräkningar öfver kompletteringskostnaderna sluta. Statsutskottet ansåg sig visserligen sakna anledning att framställa någon anmärkning emot de särskilda belopp, som beräknats för banbyggnadernas komplettering, men anmärkte, att utskottet betvivlade hållbarheten af den grund, hvarpå komiténs beräkningar hvilade, eller att jernvägarne icke skulle försättas i fullkomligt statsbaneskick, utan endast sådana arbeten derå utföras, som vore nödvändiga för trafikens säkerhet, såsom förstärkning af spår, broar m. m. Utskottet hölle nemligen för sannolikt, att, om jernvägarne komme i statens hand, det icke skulle blifva möjligt att med afseende å dem fasthålla och tillämpa andra principer än dem, som följdes vid statsbanenätets skötsel i allmänhet, och utskottet befarade fördenskull, att det af komitén upptagna beloppet endast komme att fylla hvad som till en början vore mest trängande, men att snart kompletteringsarbeten till ej ringa omfattning skulle befinnas erforderliga för att bringa de inköpta jernvägarne i samma skick som andra jemförliga statsbanor. Äfven i afseende å det för materielen beräknade beloppet förefölle det utskottet, som om komitén måhända underskattat betydelsen af jernvägarne öfvergång till statsbanor. För min del anser jag fortfarande, att det endast småningom, och i mån som trafikens tillväxt gör sådant nödigt, bör ifrågakomma att å banorna eller deras materiel nedlägga ytterligare kost-

nader utöfver de nu beräknade. Statsutskottets farhågor synas mig därför sakna grund.

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

Angående villkoren för de nämnda stationernas begagnande är i komiténs betänkande (sid. 9—34) utförligt redogjort, och af hvad jag ofvan nämnt rörande centralstationen i Helsingborg och stationen i Göteborg framgår, att det otvifvelaktigt skulle i längden blifva för staten ekonomiskt fördelaktigare att i nämnda städer begagna egna stationer, ehuru sådant, hvad Göteborg angår, icke i anseende till det trånga utrymmet på statsbanestationen derstädes torde böra ifrågakomma, förrän trafiken å vestra stambanan gör en utvidgning af denna station i allt fall nödvändig. Hvad de öfriga stationerna angår, kan jag så mycket mindre inse behovet af att derstädes anordna egna statsbanestationer, som det å andra ställen visat sig, att staten utan olägenhet kan begagna stationer, tillhöriga enskilda banor. Jag anser därför, att anläggandet af egna statsbanestationer å de af statsutskottet omförmälda orter endast i det fall bör ifrågakomma, att sådant skulle visa sig för statsverket billigare än att vidkännas de årliga utgifterna för gemensamma stationer. Men i sådant fall motvägas ju kostnaderna för anläggningen af minskade årliga utgifter.

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

Väl är det sant, att, om statsbanorna i sin helhet jemföras med de nu till inköp ifrågasatta banorna, förhållandet ställer sig ofördelaktigt för statsbanorna. Men detta är ock helt naturligt, om i betraktande tages, att statsbanenätet till stor del genomlöper jemförelsevis föga befolkade trakter, medan deremot de nu ifrågavarande enskilda banorna framgå genom

trakter, som höra till landets folkrikaste och mest utvecklade. Jemföres åter utgiftsprocenten för de ifrågavarande enskilda banorna med utgiftsprocenten vid sådana delar af statsbanorna, hvilka med afseende å de trakter, de genomlöpa, äro med nämnda enskilda banor jemförliga, utfaller en sådan jemförelse ingalunda till afgjord fördel för de enskilda banorna. Jag anser mig böra till upplysning i detta hänseende meddela följande uppgifter angående utgiftsprocenten åren 1888—1892:

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

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

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

Då jernvägarne nu antagits i statens hand redan från början lemna en nettobehållning af 1,100,000 kronor, och derifrån afdrages statens ränteförlust å de kommunallån, som komma att af staten öfvertagas, samt å de i Skåne—Hallands och Malmö—Billesholms jernvägar in-tecknade obligationslånen, hvilken förlust högst kan beräknas uppgå till närmare 35,000 kronor, så återstår nemligen ett belopp af 1,065,000 kronor till förräntande

af statens utgift för banornas inköp och komplettering. Då denna utgift, beräknad efter förhållandena vid 1893 års slut, skulle komma att utgöra 25,688,313 kronor, skulle alltså banorna redan från början lemna en behållning af öfver 4,1 procent å nämnda utgiftsbelopp. Och då staten numera kan upplåna penningar till afsevärdt lägre ränta än fyra procent, måste det ifrågasatta inköpet, afven om det betraktas uteslutande ur statsfinansiell synpunkt, anses för staten ganska fördelaktigt.

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

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

Dessutom bör, då staten skall öfvertaga de i Skåne—Hallands och Malmö—Billesholms jernvägar in-tecknade obligationslån med upplupen ränta, vid liqviden innehållas ett belopp, motsvarande hvad vid 1896 års ingång är oguldet af dessa lån jemte till samma tidpunkt upplupen, men obetald ränta derå. Då å dessa lån kommer att vid 1896 års ingång enligt amorteringsplanerna återstå oguldet

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

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

Utgår man från den nyss angifna inköpssumman, hvilken dock, såsom ofvan flere gånger framhållits, måste blifva underkastad jemkningar, eller 22,207,313 kronor, skulle alltså staten hafva att dels vid inlösningen kontant utgifva 14,021,903 kronor 97 öre, hvilket belopp dock ytterligare

minskas med den till den 1 januari 1896 upplupna, men obetalda räntan å obligationslånen samt med de af staten öfvertagna kommunallånen jemte derå till nämnda dag upplupna räntor, dels ock framdeles efter hand utgifva ej mindre kapitalåterstoden å obligationslånen, 2,370,000 kronor, samt kapitalbeloppet af nämnda kommunallån, än äfven den å samtliga nu nämnda lån till 1896 års ingång upplupna, men oguldna räntan.

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

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

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

När statsutskottet vid sistlidna års riksdag afstyrkte bifall till Kongl. *Utskottets utlåtande.* Maj:ts då framlagda proposition om inköp af ifrågavarande jernvägar, sammanfattade utskottet sina skäl emot nämnda förslag på följande sätt:

»*Da* 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 sjelfständig 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.»

Vid denna uppfattning fasthåller utskottet fortfarande.

Chefen för civildepartementet har visserligen i sitt här ofvan intagna yttrande till statsrådsprotokollet den 8 sistlidne mars emot utskottet anmärkt, att Kongl. Maj:ts rätt att fastställa taxor och meddela bestämmelser om samtrafik icke vore tillräcklig för att betrygga den utländska samtrafikens ordnande på ett för landet i dess helhet tillfredsställande sätt. Då denna synpunkt redan sistlidna år framhölls såsom det hufvudsakligaste skälet för banornas förvärfvande åt staten, men af Riksdagen ej tillerkändes den vikt, Kongl. Maj:t tillagt den, hade vid förevarande tillfälle framläggande af en utredning angående de olägenheter, hvilka hittills visat sig förbundna med det nuvarande tillståndet eller kunnat för framtiden deraf befaras, varit så mycket önskligare, som utskottet icke utan en dylik utredning kan ega full kännedom om beskaffenheten af berörda olägenheter. Vid det förhållande emellertid att sådan utredning saknas, har utskottet icke af blotta upprepandet af detta skäl kunnat finna sin förut uttalade åsigt derom i någon mån vederlagd.

Statsutskottet vid 1894 års riksdag förnekade icke, att vestkustbanan med dess fortsättning söderut till Malmö vore en trafikled af stor betydelse, men utskottet yttrade, att denna trafikled vore af helt annan natur än statens s. k. stambanor och icke heller kunde ur de synpunkter, hvilka ledt staten vid förut gjorda jernvägsinköp, jämföras med de enskilda banor staten hittills förvärfvat. Denna mening omfattar utskottet äfven nu, och då andra enskilda jernvägar finnas i landet, hvilka för dess kommunikationsväsende äro lika viktiga som ifrågakvarande fem banor, lär vestkustbanornas egenskap af en betydelsefull jernvägslinie icke vara något ute-

slutande eller ens i främsta rummet för dem utmärkande, utan gälla om flera banor, för hvilka öfvertagande af staten enahanda skäl synes kunna anföras. Utskottet anser sig därför böra å nyo framhålla, att ett inköp af vestkustbanan sannolikt blott skulle utgöra det första steget på en för svenska staten ny väg, i det att detta steg, enligt utskottets öfvertygelse, komme att framkalla förslag om statens öfvertagande af andra jernvägar, hvilka framställningar svårligen låte sig afvisa, derest ifrågavarande inköp skulle komma till stånd.

I afseende å det finansiella resultatet af ett eventuellt inköp af banorna anförde sistlidna års Riksdags statsutskott, på sätt ofvan omförmålts, att den omständigheten, att jernvägsbolagen nu icke egde obetydlig inkomst af jernvägarne, icke innebure, att staten, om desamma skulle öfvergå i dess hand, skulle af dem erhålla en motsvarande inkomst. Utskottet höll nemligen före, å ena sidan att utgifterna för jernvägarnes förvaltning och drift skulle komma att ställa sig dyrare i statens hand än i de nuvarande bolagens, och å andra sidan att jernvägarnes nettoinkomster antagligen skulle blifva mindre, om de förvandlades till statsbanor, än om de forfore att vara i enskild ego. Utskottet anmärkte i förstnämnda hänseende, att erfarenheten visat, att staten i sin jernvägsrörelse icke kunnat nedbringa utgiftsprocenten till en så låg siffra som de enskilda jernvägsbolag, med hvilka jemförelse lämpligen kunde ske. Häremot har nu chefen för civildepartementet erinrat, att detta endast gälde, om de till inköp ifrågasatta banorna jemfördes med statsbanorna i deras helhet, men att, om utgiftsprocenten för berörda enskilda jernvägar jemfördes med utgiftsprocenten vid sådana delar af statsbanorna, hvilka med afseende å de trakter de genomlöpte, vore med nämnda enskilda banor jemförliga, en sådan jemförelse ingalunda utfülle till afgjord fördel för de enskilda banorna.

De statsbanedelar, chefen för civildepartementet särskildt angifvit, äro linierna Katrineholm—Hallsberg, Katrineholm—Norrköping, Elmhult—Malmö, Falköping—Göteborg och Töreboda—Falköping. Dessa exempel synas utskottet mindre lyckligt valda. De upptaga nemligen några af de äldsta och bästa statsbanedelarne, med hvilka vestkustbanorna icke kunna jemföras med hänsyn till trafikintensiteten, som på dessa statslinier är betydligt större än på vestkustbanorna. Dessa sistnämnda skilja sig alltså från omförmälda statsbanedelar i fråga om en af de viktigaste faktorer, som öfva inflytande på utgiftsprocentens storlek, och till följd häraf har utskottet icke kunnat tillmäta den gjorda jemförelsen bevisande kraft.

Såsom grund för sin åsigt, att inkomsten af de banor, hvilkas öfvertagande af staten Kongl. Maj:t föreslagit, kan blifva mindre efter deras

öfvergång till statsbanor, anförde statsutskottet vid nästlidna års riksdag, att från den trafikerande allmänhetens sida ställas på staten helt andra fordringar på fraktsatser, bekvämlighet och lättnader i öfrigt för trafiken än på enskilda jernvägsbolag, och att staten näppeligen eger samma motståndskraft mot dylika anspråk som de. Härom yttras nu i statsrådsprotokollet, att utskottets sålunda uttalade förmodan icke behöfver ega grund, om banornas förvaltning ordnas på lämpligt sätt. Utskottets öfvertygelse har dock icke blifvit rubbad genom denna förklaring, ty erfarenheten gifver öfver allt vid handen, att förhållanden, som lemnas utan anmärkning vid enskilda banor, ofta gifva anledning till klander, då de förekomma å statsbanor.

Vid 1894 års riksdag framhöll statsutskottet, att utskottet betvivlade hållbarheten af den grund, hvarpå beräkningarna angående kostnaderna för banbyggnadernas komplettering hvilade, eller att jernvägarne icke skulle försättas i fullkomligt statsbaneskick, utan endast sådana arbeten derå utföras, som vore nödvändiga för trafikens säkerhet, såsom förstärkning af spår, broar m. m. Utskottet höll nemligen för sannolikt, att, om jernvägarne komme i statens hand, det icke skulle blifva möjligt att med afseende å dem fasthålla och tillämpa andra principer än dem, som följdes vid statsbanenätets skötsel i allmänhet, och utskottet befarade fördenskull, att det af komitén upptagna beloppet endast komme att fylla hvad som till en början vore mest trängande, men att snart kompletteringsarbeten till ej ringa omfattning skulle befinnas erforderliga för att bringa de inköpta jernvägarne i samma skick som andra jemförliga statsbanor. Äfven i afseende å det för materielen beräknade beloppet ansåg utskottet, att komitén måhända underskattat betydelsen af jernvägarnes öfvergång till statsbanor.

Chefen för civildepartementet har förklarat sig anse, att det endast småningom, och i mån som trafikens tillväxt gjorde sådant nödigt, borde ifrågakomma att å banorna eller deras materiel nedlägga ytterligare kostnader utöfver de nu beräknade. Utskottet kan emellertid icke frångå sin mening, att dylika kostnader blifva nödvändiga inom den närmaste tiden efter banornas öfvergång i statens ego, och utskottet vill fästa uppmärksamheten derpå, att på grund häraf den verkliga totalkostnaden för banornas förvärfvande icke är angifven, och att följaktligen jernvägarnes nettoafkastning för närvarande ej kan med någon tillförlitlighet beräknas.

Utskottet anser sig i detta sammanhang icke böra underlåta att påpeka, att totalkostnaden för förvärfvandet af ifrågavarande jernvägar, i sistlidna års proposition af departementschefen uppskattad till 25,203,632 kronor, innevarande år beräknas till 25,688,313 kronor. Skilnaden, upp-

kommen till en del genom beräkningsgrunden i a)-vilkoret i koncessionerna för Mellersta Hallands, Göteborg—Hallands och Malmö—Billesholms jernvägar, beror hufvudsakligen derpå, att inlösningspriset för Skåne—Hallands jernväg ökats med 643,700 kronor, som enligt förslagskontraktet skall lemnas i ersättning för mark, som Helsingborgs stad upplåtit till jernvägsbolaget, men hvarför ersättning icke skolat utgå, om jernvägen blifvit af staten löst med begagnande af den rätt, staten egde enligt det nu mot denna jernväg. ej längre tillämpliga a)-vilkoret i dess koncession. Den omständigheten, att totalkostnaden för jernvägarnes förvärfvande sedan sistförflutna år vuxit, har gifvetvis icke kunnat omstämman utskottet till förmån för inköpet.

Då utskottet sålunda qvarstår på den ståndpunkt, statsutskottet vid sistlidna års riksdag intog i denna fråga, har härtill äfven bidragit, att utskottet anser den staten i jernvägskoncessioner förbehållna inlösningsrätt endast böra utöfvas, då uppenbara, synnerligen viktiga statsintressen förestäfa en sådan åtgärd.

Det gifves för öfrigt en synpunkt, ur hvilken utskottet anser inköp af enskilda jernvägar icke vara att tillråda. Det belopp, som skall kontant utgifvas för deras förvärfvande och kompletterande, måste på samma sätt som det belopp, hvilket staten försträckt till ifrågavarande jernvägars byggande och som kommer att ingå i priset för dem, anskaffas genom upplåning. Visserligen svarar mot denna skuldsättning å statens sida en inkomst från jernvägarne, men medan räntan å statens skuld utgår med ett bestämdt, på förhand känt belopp, är jernvägarnes afkomst, liksom vinsten af hvarje industriel rörelse, beroende af konjunkturerna. Redan nu spelar statsjernvägarnes nettobehållning en ingalunda obetydlig roll i budgeten, och utskottet finner det ur rent statsfinansiell synpunkt betänkligt att genom inköp af enskilda jernvägar göra denna i än högre grad afhängig af vaxlande affärskonjunkturer.

Utskottet hemställer,

att Kongl. Maj:ts ifrågavarande proposition icke må af Riksdagen bifallas.

Stockholm den 30 april 1895.

På statsutskottets vägnar:

GUSTAF SPARRE.

Reservationer:

af herr *E. Fränckel*, med hvilken herrar *O. M. Björnstjerna*, *C. Lundberg*, *K. E. Bohnstedt*, *F. E. Pettersson* och friherre *J. T. Gripenstedt* instämt:

»Framställningen om afslag å Kongl. Maj:ts ifrågavarande proposition har utskottet inledt med en erinran om de skäl, på grund af hvilka utskottet i sitt utlåtande den 24 april 1894, n:o 60, afstyrkte den äfven år 1894 inkomna kongl. propositionen om inköp för statens räkning af de fem enskilda jernvägar, med afseende å hvilka Kongl. Maj:t nu ansett samma skäl föreligga att staten borde förvärfva.

Mot utskottets då, år 1894, gjorda hemställan afgafs emellertid reservationer och i en af dem bemöttes utskottets skäl utförligt. Och då jag nu icke kan instämma i det slut, hvar till utskottet äfven i år kommit, kunde jag endast åberopa hvad i berörda reservation då anfördes, men har jag emellertid ansett mig böra dertill foga följande.

Utskottet har gjort några anmärkingar mot vissa delar af motiveringen till Kongl. Maj:ts proposition. Sålunda förklarar utskottet, att, då i berörda motivering påstås, att Kongl. Maj:ts rätt att fastställa taxor och meddela bestämmelser om samtrafik icke vore tillräcklig för att betrygga den utländska trafikens ordnande på ett för landet i dess helhet tillfredsställande sätt, Kongl. Maj:t blifvit skyldig beviset för detta påstående, hvarför utskottet derå icke kunnat fästa något afseende.

Det är dock påtagligt, att detta ofta är förhållandet.

Hvad särskildt jernvägsväsendet angår, torde utskottet väl känna, att äfven ganska obetydliga jemkningar i statens egna eller i samtrafik-taxorna måste blifva och alltid blifvit föremål för vidlyftiga underhandlingar med de enskilda jernvägarne, och detta oaktadt Kongl. Maj:t särskildt i fråga om alla nyare jernvägar förbehållit sig full rätt att efter godtfinnande ordna denna angelägenhet såväl som åtskilliga andra.

Sträckes blicken utöfver våra egna landamären till främmande länders äldre och, mer än vårt, utvecklade jernvägsväsen, inhemtar man, hurusom förhållandena i verkligheten öfver allt gestaltat sig så, att statens lagliga rättigheter gent emot enskilda jernvägar visserligen kunna vara ganska vidsträckta, sådana de i urkunderna angifvas, men att utöfningen af desamma till följd af den mängd hänsyn, som måste tagas åt alla håll, är väsentligt försvårad. I sjelfva verket äro de fall, då staten nödgas från-

träda ett strängt utkräfvande af fordringar eller utöfvande af förvärfvade rättigheter, så många och så ofta förekommande, att utskottet säkerligen derå haft många exempel. Sålunda har ju staten i årtal måst finna sig i uteblifna ränteliquidver och afbetalningar å utlemnade lån, och härvid har just den omständigheten, att staten varit fordringsegaren eller rättighetsinnehafvaren åberopats såsom fullt nöjaktigt skäl, att den strängt juridiska rätten icke kunnat eller bort komma till användning.

Sina tvifvelsmål, att vestkustbanorna skola i statens hand förblifva en lika lönande affär som i de enskilda bolagens, upprepar utskottet nu liksom år 1894. Utskottets uppfattning, att ett ombyte af egare i och för sig skall medföra en så kraftig verkan, att deraf ensamt betingas, att banor, hvilka redan från första stund visat sig vara i ekonomiskt afseende särdeles goda, skola, då de komma i statens hand, icke blifva gifvande, kan jag icke dela. Gent emot utskottets påstående tillater jag mig åberopa de hittills icke, vare sig af utskottet eller någon annan, vederlagda beräkningar, som blifvit gjorda af jernvägskomitén, jernvägsstyrelsen och Kongl. Maj:t om dessa jernvägars rentabilitet.

Utskottet upprepar vidare sitt äfven 1894 framställda antagande derom, att jernvägskomitén, jernvägsstyrelsen och Kongl. Maj:t meddelat för lågt uppskattade beräkningar å behovet af kompletteringsarbeten samt rörlig materiel, sedan de fem banorna kommit i statens ego. Det synes mig, att utskottet vid framställandet af ett dylikt påstående bort angifva de särskilda poster, i hvilka höjning af beräknade kompletteringskostnader enligt utskottets mening erfordras, *endast* af det skäl, att banorna blifva statens. Så länge en sådan bevisning icke föreligger, torde man hafva rätt förlita sig på de officiella uppgifterna, enligt hvilka inga andra kompletteringskostnader skola göras än de, som af trafikens kraf erfordras. Mot denna i den kongl. propositionen uttalade sunda princip synes mig ingen anmärkning kunna göras.

Beträffande utskottets anmärkning att, då tiden för inlösen af Skåne —Hallands jernväg enligt a)-vilkoret i jernvägens koncession försutits, köpesumman stegras med ett belopp af 643,700 kronor för mark, som Helsingborgs stad upplåtit till jernvägen, så är denna anmärkning riktig, men står nu icke mer att afhjelpa. Men skulle man på samma sätt låta tiden förrinna och icke nu tillämpa a)-vilkoret på de andra jernvägar, som äro underkastade slikt vilkor, skulle man för visso liksom vid Skåne —Hallands jernväg få göra samma dyrköpta erfarenhet som der, då banorna, såsom man med all sannolikhet kan antaga, framdeles *måste* inlösas, och detta då till ett vida högre pris.

Mot slutet af sitt utlåtande anför utskottet, att den staten förbehållna

inlösningsrätt till vissa enskilda jernvägar endast då bör utöfvas, då uppenbara, synnerligen viktiga statsintressen förestafva en sådan åtgärd. Frågan är alltså endast, huru vida dylika intressen här föreligga?

Sådana intressen synas emellertid här föreligga i hög grad och äro vida mer att beakta än affärssynpunkter. Det kan nemligen icke förnekas, att de fem banor, som här äro i fråga, hafva en alldeles särskild uppgift. Genom tillkomsten af ångfärjeförbindelserna dels i Öresund och dels mellan danska öarna och fastlandet bilda nemligen vestkustbanorna, rätt sedt, numera en länk i det europeiska jernvägsnätet, och de hafva att förmedla en växande internationel trafik af sådan beskaffenhet, att dess ordnande och behöriga handhafvande kräfva aftal och förhandlingar med främmande länders jernvägsförvaltningar. Härigenom komma emellertid banorna att få en väsentligt olika karakter mot andra svenska privatjernvägar. Staten, på hvars eget jernvägsnät de ifrågavarande banorna i flere afseenden utöfva inverkan, har icke någon tryggad rätt att få vid de internationella underhandlingarna angående den svenska delen af det stora jernvägsnätet, af hvilka, enligt hvad ofvan antydts, vestkustbanorna utgöra en länk, göra sina intressen gällande i annan mån än dessa banors nuvarande egare tilläfvventyrs finna för godt medgifva.

Lägges härtill, att eganderätten till dessa banor genom aktiebolagsformen kan vexla dag för dag och säkerligen kommer att så göra, så snart aktierna blifvit begärliga spekulationspapper på in- eller utländska börser, måste man, med kändedom om de föga uppbyggliga erfarenheter, som man i utlandet gjort om vådan af ett sådant tillstånd, erkänna att Kongl. Maj:ts förtänksamhet att i tid vilja åt staten rädda det inflytande å vestkustbanorna, som bör tillkomma Kongl. Maj:t icke blott på papperet utan i verkligheten, är värd allt erkännande.

Gent emot hvad nu antydts och såväl i komitébetänkandet som i det kongl. förslaget utförligare berörts, kunna utskottets skäl icke tillmätas allt för stor betydelse. Utskottet kan ej finna, att det är med statens *värdighet* förenligt, att staten gör bruk af sin obestridliga rätt att på vissa vilkor inlösa vestkustbanorna. Häremot torde böra invändas, att då koncessionsvilkoret om statens inlösningsrätt varit meddeladt redan från början och således känt af alla dem, som i jernvägsföretagen insatte penningar, en dylik hänsyn förefaller obehöflig. Likaså syses det mig, att utskottet icke haft anledning att uttala några farhågor för oemotståndliga och för långt gående anspråk på fraktlindringar och andra lättnader, om banorna komma i statens ego. Dylika farhågor förefalla lika litet berättigade som, exempelvis, äfven dem, hvilka utskottet äfven frambär, att inköpet af vestkustbanorna nödvändigtvis *måste* draga med sig en hel

mängd andra dylika inköp i en snart framtid. I det nu föreliggande förslaget saknas emellertid stöd för alla dylika farhågor, och det synes mig dessutom innefatta ett alldeles för stort misstroende mot Kongl. Maj:t och Riksdagen att förutsätta, att de ej hvar för sig eller i förening skulle kunna framgent liksom tillförene tillbakavisa obefogade kraf i nu antydda afseenden.

Hvad angår de kostnader, som erfordras för de fem banornas inköp, beder jag få erinra om följande ur den kongl. propositionen hemtade siffror:

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

Härtill komma framdeles kompletteringskostnader för banbyggnaderna och materielen, då dessa erfordras » 3,481,000: —

Alldeles exakta kunna dessa siffror icke vara, på sätt af den kongl. propositionen framgår, men de gifva dock god ledning för frågans bedömande.

I sådant afseende får jag äfven erinra om den uträkning, som med ledning af 1893 års trafikresultat meddelats om banornas sannolika rentabilitet i statens hand efter inlösningsprisets erläggande och kompletteringsarbetenas utförande. Nettoinkomsten utgör nemligen i procent å kostnaderna:

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

eller för alla banorna tillsammans 4,96 %

utvisande en ökning från år 1892 af 0,80 %.

Det synes mig, att dessa siffror tala ett tillräckligt tydligt språk utan ytterligare kommentarier. För öfrigt bör anmärkas, att statens *kontanta* utgifter för köpet minskas genom afdrag för utlemnade statslån till belopp af kr. 5,815,409: 03.

De skäl, som bland andra blifvit anförda till stöd för dessa jernvägars förvärfvande åt staten, äro nemligen:

att dessa jernvägar genom tillkomsten af ångfärjeförbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör, utöfver den betydelse som lokalbanor, som förut tillkommit desamma, 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.

Då härtill kommer hvad jernvägskomitén, jernvägsstyrelsen och Kongl. Maj:t anförde i ärendet och under framhållande deraf, att Kongl. Maj:t nu för andra gången vändt sig till Riksdagen med begäran om Riksdagens medverkan till statsbanornas komplettering med denna viktiga länk, hemställer jag,

att Riksdagen, med bifall till Kongl. Maj:ts framställning, må bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att, på det Kongl. Maj:t må blifva i tillfälle att i hufvudsaklig öfverensstämmelse med de i statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 8 mars 1895 angifna grunder åt staten förvärfva Skåne—Hallands, Mellersta Hallands, Göteborg—Hallands, Landskrona—Engelholms och Malmö—Billesholms jernvägar, till Kongl. Maj:t, efter ingången af år 1896, på requisition utanordna de medel, som erfordras för gäldande af hvad för jernvägarne skall kontant till jernvägarnes egare utbetalas, äfvensom fullgöra ränteliqvider och kapitalafbetalningar å de i Skåne—Hallands och Malmö—Billesholms jernvägar intecknade obligationslån samt de kommunallån, hvilka af staten till följd af ifrågavarande banors förvärfvande öfvertagas»;

af herr *A. G. L. Billing*, som yrkat bifall till Kongl. Maj:ts proposition;

samt af herr *A. P. Danielson* mot vissa delar af utskottets motivering.

Herrar *G. D. R. Tornerhjelm* och *L. Jönsson* hafva anhållit att få antecknadt, att de inom utskottet icke deltagit, den förstnämnde i behandlingen och den sistnämnde i den slutliga behandlingen af det i detta utlåtande omförmälda ärende.
