

## N:o 26.

Af herr **Nyström, Johan**, om inledande af underhandlingar  
angående inköp för statens räkning af Stockholm—Vesterås  
—Bergslagens och Sala—Tillberga jernvägar.

Det af Kongl. Maj:t för 1853—54 års Riksdag framlagda förslaget angående jernvägars anläggande innehöll, att statsverket skulle förbehålla sig utförandet af blifvande hufvudbanor och att endast sådana banor, som komme att ega en mer lokal natur, skulle få af enskild anläggas, dock med »staten härvid förbehållen rätt, att dessa bandelar efter deras fullbordande i stadgad ordning inlösa». Rikets ständer anslöto sig fullständigt till detta Kongl. Maj:ts förslag. Man synes sålunda redan från början af jernvägars anläggande inom landet hafva tänkt sig, att staten förr eller senare borde blifva egare icke allenast till de s. k. stambanorna utan äfven till alla andra för samfärdseln vigtigare banor, som icke hade enbart lokal betydelse.

Den sålunda antagna principen har sedermera tyvärr ej vidhållits. Koncessioner å synnerligen betydelsefulla jernvägslinier, som förbinda stora och vidt skilda landsdelar, hafva sedermera i mängd beviljats enskilda, och flera sakna till och med villkoret om rätt för staten att efter deras fullbordan inlösa dem. Mången bana, som vid anläggningen hade en mer lokal karakter, har genom jernvägsnätets starka utveckling öfvergått att blifva en vigtig förbindelselänk emellan olika banor och orter. Detta alltmer framträdande missförhållande, att eganderätten till många af våra stora trafikleder finnes uti enskilda händer, har ock kraftigt framållits af »1886 års ekonomiska komité», hvilken efter en omfattande undersökning framlade förslag om, att staten skulle söka förvärfva, när sådant kunde ske till an-

tagligt pris, alla enskilda jernvägar, som hade mer än rent lokal betydelse. Nödvändigheten häraf framträder så mycket tydligare som många viktiga banor, hvilka förut egdes af egna trafikanter, numera blifvit föremål för spekulationsaffärer med den påföljd, att jernvägsaktier i stora partier börjat omsättas på fondmarknaden. Någon som helst säkerhet finnes också numera icke, att ju ej helt oförmärkt flera af våra viktigaste banor komma i utländingars händer.

Flera andra tungt vägande skäl finnas ock, som göra det i högsta grad önskvärdt, att staten med det allra första måtte genom inlösen af vissa privatbanor blifva egare af samtliga bredspåriga hufvudlinier, men då dessa skäl redan förut flera gånger blifvit i offentliga handlingar framställda, och regering och Riksdag redan icke endast godkänt dem utan jemväl lagt dem till grund för viktiga beslut om inköp af flere enskilda jernvägar, torde vidare framhållande af dem ej här erfordras.

Hvad jag deremot lifligt vill framhålla är de särskilda skäl, som efter min mening just i närvarande tid göra inköp för statens räkning af *Stockholm—Vesterås—Bergslagens* och *Sala—Tillberga*-banorna i högsta grad önskvärdt.

Jernvägstrafiken på Norrland tilltager, som bekant, i rask fart år efter år, och det torde ej dröja länge, innan den enda inkörsvägen dit, som den norra stambanan nu bereder, ej längre är tillräcklig. Den södra delen af denna bana är nemligen också en af förbindelselederna med Dalarna samt har på sträckan Stockholm—Upsala en ovanligt stark persontrafik. Redan nu visa sig svårigheterna för denna bandel att på ett tillfredsställande sätt motsvara alla de stora fordringar, som härigenom ställas på densamma. Försenade tåg höra der nästan till ordningen för dagen, åtminstone under tider med lifligare trafik, och det har redan börjat talas om, att dubbla spår böra utläggas mellan Stockholm och Upsala för att underlätta trafiken.

En af de fördelar, som skulle vinnas, om staten inköpte Stockholm—Vesterås—Bergslagens och Sala—Tillberga jernvägar, skulle blifva, att den erhöile två jernvägar i stället för en öfver det område, der trängseln nu är störst, mellan Stockholm och Sala. Både person- och godstrafiken skulle komma att dela sig på dessa båda vägar, ty de äro af ungefär samma längd, enär bansträckan Stockholm—Tillberga—Sala belöper sig till 129 kilometer, medan vägen Stockholm—Upsala—Sala är 128 kilometer; alltså blott *en* kilometers skilnad. — Fördelarna i detta afseende af inköpet äro så tydliga, att de ej behöfva vidare utvecklas, och det är just de, som i främsta rummet föranledt mig att framlägga denna motion.

Men af föga mindre betydelse skulle egandet af Stockholm—Vesterås—Bergslagens jernväg vara för staten med hänsyn till en annan trafikled. En af detta bansystems armar slutar, som bekant, i Köping. Förut eger staten jernvägarna Örebro—Hallsberg och Örebro—Frövi samt trafikerar banan Örebro—Svartå. Inköpes, sedan staten blifvit egare till Stockholm—Vesterås—Bergslagens-banan, äfven banan Frövi—Köping, så erhålles *dels* en sammanhängande statsbana norr om Mälaren från Stockholm till Hallsberg, endast 43 kilometer längre än vägen Stockholm—Hallsberg på Vestra stambanan, *dels* en ny väg till Vermland och Norge (öfver Örebro—Svartå), endast 15 kilometer längre än den nu använda öfver Laxå. — Det lär ej vara svårt att inse, att staten, om den komme i besittning af dessa jernvägar, uti dem skulle ega ett utmärkt medel att till samfärdselns båtnad underlätta trafiken på östra delen af vestra stambanan.

Slutligen förmedlar Stockholm—Vesterås—Bergslagens jernväg förbindelsen mellan Stockholm— norra Mälarstranden och Bergslagen, der Ludvika snart blir en af banans hufvudpunkter, sedan den nu under byggnad varande bandelen Engelsberg—Ludvika blifvit färdig. Att samfärdseln mellan hufvudstaden och dessa, särskildt i industrielt afseende så betydande trakter bör stå under statens öfverinseende och ledning, synes mig sjelfklart.

Men utom de trafikförhållanden, som jag hittills ensamt tagit hänsyn till, finnes det äfven ett annat skäl, hvarför staten bör göra sig till egare af Stockholm—Vesterås—Bergslagens jernväg. Denna går från Stockholm till Tomtebodas sida vid sida med norra stambanan och eger på denna sträcka ett mycket ansenligt område, som nu, då fråga är väckt om en reglering och utvidgning af Stockholms centralstation och infartsvägarne dit, säkerligen torde komma att delvis behöfvas för detta ändamål.

I koncessionsvilkoren för de båda här omhandlade banorna finnas inryckta bestämmelser, att staten skall ega lösningsrätt till dem. Då för den ojemförligt viktigare och större af dessa banor, Stockholms—Vesterås—Bergslagens, det är stadgadt, att denna inlösen skall ske efter sådan värdering, att banan enligt räkenskaperna för en följd af år gifver netto *fyra* procent å lösningsbeloppet, och då, såsom väl är känt, banor med sådant läge som de här ifrågakarande visa år från år stigande inkomster, så vore inköpet uppenbarligen redan ur vanlig affärssynpunkt fullt betryggande och för öfrigt för staten fördelaktigare, ju förr det sker. Skulle någondera af banorna ännu icke vara på grund af de i de respektive koncessionerna uppställda villkoren åtkomlig, torde väl dock genom underhandling med vederbörande bolag öfverenskommelse kunna redan nu träffas, då ju för ett bolag, som

efter några få år måste aflåta sin jernväg till staten, det gifvetvis är fördelaktigare att utan begagnande af ett kortare uppskof få uppgörelsen, som i alla händelser snart måste ske, afslutad.

På grund af hvad jag sålunda anfört, får jag vördsamligen föreslå:

att Riksdagen behagade hos Kongl. Maj:t anhålla, att underhandlingar inledas med egarne till Stockholm—Vesterås—Bergslagens och Sala—Tillberga jernvägar om nämnda jernvägars inköpande för statens räkning, samt att redogörelse för dessa underhandlingar med derpå grundade förslag till eventuella inköp måtte, så fort ske kan, för Riksdagen framläggas.

Stockholm den 26 januari 1900.

*J. F. Nyström.*

---

### **N:o 27.**

Af herr **Törner**, angående skrifvelse till Konungen i fråga om upphäfvande af gällande stadganden om inteckningsförnyelse.

Sedan flera år tillbaka hafva klagomål försports öfver lagens föreskrift rörande inteckningsförnyelse, Att dessa klagomål under sist förflutna åren i väsentlig mån ökats, torde nog för en hvar bland kammarens ledamöter vara ett känt förhållande. Inom Riksdagen hafva också tid efter annan motioner väckts om upphäfvande af stadgandet om intecknings förnyelse.