

**N:o 25.**

*Kungl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen angående  
inlösen af Strömstad—Skee järnväg; gifven Stockholms  
slott den 26 januari 1906.*

Under åberopande af bifogade utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå Riksdagen besluta

att för en köpeskillning af 600,000 kronor inlösa Strömstad—Skee järnväg med allt hvad därtill hörer, att af staten tillträdas den 1 januari 1907 på de villkor i öfrigt, Kungl. Maj:t finner skäligt bestämma; äfvensom att anvisa det för köpeskillningens gäldande erforderliga beloppet att utgå från riksgäldskontoret.

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

**OSCAR.***Axel Schotte.*  

---

*Utdrag af protokollet öfver civilärenden, hållet inför Hans  
Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 26  
januari 1906.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern STAAFF,  
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena TROLLE,  
Statsråden: TINGSTEN,  
BIESÉRT,  
friherre MARKS VON WÜRTEMBERG,  
TAMM,  
SIDNER,  
HELLNER,  
SCHOTTE,  
BERG,  
BERGSTRÖM.

---

Föredragande departementschefen, statsrådet Schotte, yttrade:

Till Eders Kungl. Maj:ts pröfning föreligger för närvarande en underdånig ansökan af styrelsen för Strömstad—Skee järnvägsaktiebolag därom, att bolagets järnväg från Strömstad till Skee måtte för ett pris af 600,000 kronor af statsverket inlösas. I anledning häraf anhåller jag till en början att få lämna en sammanfattning af omständigheterna vid tillkomsten af ifrågavarande järnväg.

Efter det Eders Kungl. Maj:t uti nådig proposition föreslagit 1897 års Riksdag att besluta anläggning genom statens försorg af en längdbana genom Bohuslän från Göteborg till Svinesund, men detta förslag

Strömstad—  
Skee-banans  
tillkomst.

icke vunnit Riksdagens bifall, aflät Eders Kungl. Maj:t nådig proposition till 1898 års Riksdag om byggande genom statens försorg af en sådan längdbana från Göteborg till trakten af Skee jämte en utfartsbana till Strömstad. För denna sistnämnda bana, hvars längd komme att utgöra 6,275 kilometer, beräknades kostnaden, enligt af järnvägsstyrelsen upprättadt kostnadsförslag, till 1,283,000 kronor, anskaffning af rullande materiel däri inberäknad.

Riksdagen beslöt emellertid anläggning af en statsbana från Göteborg allenast till Skee under villkor, bland andra, att landsting, kommuner eller enskilda genom förbindelse, som kunde af Eders Kungl. Maj:t godkännas, åtog sig att efter viss angifven tid hafva anlagt och för trafik öppnat järnväg från statsbanans mellan Göteborg och Skee ändpunkt vid Skee till Strömstad af normal spårvidd och i öfrigt af sådant byggnadssätt, att statsbanans bantåg kunde med skälig hastighet därå framföras. Såsom skäl för uppställande af detta villkor anförde Riksdagen, att det, enligt Riksdagens mening, vore såsom länk i en blifvande mellanriksbana, som längdbanan genom Bohuslän hade betydelse för staten, och på denna grund ansåge Riksdagen, att till anläggande såsom statsbana borde ifrågakomma endast den del af den föreslagna järnvägslinjen, som sträckte sig från Göteborg till Skee. Den från sistnämnda ort utgående linjen till Strömstad vore däremot uppenbarligen endast en sidobana, hvars byggande, enligt dittills följda grundsatser, måste öfverlämnas åt den enskilda företagsamheten. Emellertid ägde i detta fall ett synnerligen nära sammanhang rum mellan statsbanans tillkomst och byggandet af den enskilda järnvägen, ty man kunde icke låta den tillämnade mellanriksbanan tillsvidare stanna i Skee utan att tillse, att den dit färdigbyggda banan redan från början komme till nytta, såsom förmedlande trafik mellan orter med lifligare samfärdsel eller möjlighet därför. Det vore således, enligt Riksdagens förmenande, nödvändigt, att byggandet genom enskild försorg af järnvägen Skee—Strömstad gjordes till villkor för beviljandet af medel till byggande af statsbana mellan Göteborg och Skee.

Till fullgörande af det utaf Riksdagen sålunda uppställda villkor bildades Strömstad—Skee järnvägsaktiebolag, hvars ändamål, enligt den af Eders Kungl. Maj:t den 22 december 1898 fastställda ordning, är att efter erhållen koncession anlägga och trafikera eller för trafik upplåta järnväg från Strömstad till Skee station på statsbanan Göteborg—Skee. Bolagets aktiekapital skulle utgöra minst 350,000, högst 900,000 kronor; och torde af bolagsordningens innehåll i öfrigt endast

böra erinras därom, att enligt 27 § skall, därest förslag väckes, bland annat, om järnvägens öfverlåtande till annan ägare, sådan framställning jämte styrelsens och revisorernas däröfver afgifna yttranden hållas för aktieägarna tillgänglig å bolagets kontor i Strömstad minst två månader före den bolagsstämma, å hvilken ärendet företages till behandling.

Den 22 december 1898 erhöll bolaget koncession å järnvägsanläggning från Strömstad till Skee med en spårvidd af 1,435 meter och en längd i hufvudspår af 6,45 kilometer. Samtidigt fastställdes plan för järnvägen, dock med undantag af sträckan 1,45 kilometer närmast Skee station, för hvilken sträcka Eders Kungl. Maj:t förklarade sig vilja framdeles, sedan öfverenskommelse mellan bolaget och järnvägsstyrelsen träffats angående järnvägens inledande på Skee station, fastställa plan. De tekniska bestämmelserna för järnvägen voro följande: skenvikt 27,27 kilogram för meter, syllarnas längd 2,7 meter och tjocklek 0,165 meter, största syllafstånd 0,75 meter, största lutningen å banan 10:1,000, minsta krökningsradie i hufvudspår 300 meter, ballastens bredd i krönet 3,6 meter och djup från syllens öfverkant till balansplanet 0,6 meter, banvallens krönbredd 6 meter, jordskärningarnas bredd i balansplanet 9,6 meter med sidolutningar af 1:1,5, bergskärningarnas bredd i balansplanet 6 meter med sidolutningar af 10:1, tunnels höjd i hjässan öfver balansplanet 6 meter och bredd i samma plan 5,6 meter samt minsta dimensioner å afloppstrumma 0,6×0,6 meter. Kostnadsförslaget, hvilket upptog en bro öfver Vettelanda å med ett spann om 12 meter, station i Strömstad, lokomotivstall, vändskifva, vagnvåg, stängsel, telegraf och signaler, men däremot icke kostnad för anskaffande af rullande materiel eller för anslutning till blifvande statsbanestation i Skee, slutade å en summa af 716,000 kronor.

Uti afgifna yttranden öfver koncessionsansökningen hade såväl väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som järnvägsstyrelsen framhållit, att den underställda planen för banan syntes uppfylla den af Riksdagen uppställda fordran, att byggnadssättet skulle vara sådant, att statsbanans bantåg kunde med skälig hastighet därå framföras, hvarjämte väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anmärkt, att vissa poster i kostnadsförslaget borde höjas och slutsumman därigenom komma att uppgå till 750,000 kronor.

Uti koncessionen föreskrefs, bland annat, att tillsynen öfver järnvägsarbetet skulle, intill dess arbetschef för statsbanebyggnaden Göteborg—Skee blifvit utsedd, utöfvas af öfveringenjören vid statens järnvägsbyggnader och sedermera af bemälda arbetschef, samt att koncessionsinnehafvaren skulle vara pliktig tåla, att, på villkor, som mellan

järnvägsstyrelsen och koncessionsinnehafvaren öfverenskommes, eller, om öfverenskommelse ej kunde träffas, af Eders Kungl. Maj:t bestämdes, statsbanans tåg mellan Göteborg och Skee framginge jämväl å linjen Strömstad—Skee. Beträffande statens rätt till inlösen af järnvägen meddelades, på sätt i allmänhet plägar ske, olika bestämmelser, för den händelse yrkande härom framställdes inom eller efter tio år, efter det järnvägen i sin helhet eller till någon del blifvit öppnad för allmän trafik; och stadgades i förstnämnda fall, att statsverket skulle vara berättigadt inlösa järnvägen mot ett penningbelopp, som motsvarade hvad järnvägen med tillhörigheter och trafikmateriel, enligt af Eders Kungl. Maj:t godkända räkenskaper, kostat koncessionsinnehafvaren med tillägg af fem procent årlig ränta, men med afdrag af den nettoinkomst, banan under tiden lämnat. Slutligen föreskrefs, likaledes i enlighet med hvad i allmänhet plägar ske, att, därest koncessionsinnehafvaren skulle underlåta att uppehålla trafiken i sådant omfång, som af Eders Kungl. Maj:t pröfvades skäligt, Eders Kungl. Maj:t skulle äga förordna, att trafiken tills vidare finge besörjas af staten eller annan med användande af järnvägens materiel och öfriga tillhörigheter, men med rätt för järnvägens ägare att uppbära den behållna afkomsten af banan.

På framställning af Strömstad—Skee järnvägsaktiebolag om sådan lindring i de tekniska bestämmelserna för bolagets järnväg, att dessa blefve desamma, som tillämpades å statsbanan Göteborg—Skee, medgaf Eders Kungl. Maj:t den 16 februari 1900, att vid utförandet af bolagets järnvägsanläggning finge gifvas åt ballasten en bredd i krönet af 3,3 meter och ett djup från syllens öfverkant till balansplanet af 0,5 meter, åt banvallen en krönbredd af 5,6 meter, åt jordskärningarna en bredd i balansplanet af 9 meter och åt bergskärningarna en bredd i balansplanet af 5,78 meter. Sedan sådan öfverenskommelse, som i koncessionen förutsatts, blifvit träffad mellan järnvägsstyrelsen och järnvägsaktiebolaget angående inledande af bolagets järnväg å Skee station och sammanslutning därstädes med statsbanan, har Eders Kungl. Maj:t genom nådig resolution den 26 april 1901 fastställt plan för järnvägens sträckning fram till Skee station. Slutligen har Eders Kungl. Maj:t den 3 oktober 1903 medgifvit viss ändrad föreskrift beträffande tjockleken af de syllar, som för järnvägen användes.

Kort före det järnvägen öppnades för trafik den 16 december 1903, verkställdes besiktning å densamma; och framgår af det därvid förda protokollet, att järnvägens längd utrönts vara 7,118 kilometer; att besiktningmännen funnit järnvägen, ehuru ej fullt färdig, likväl vara i sådant skick, att densamma kunde upplåtas för allmän trafik, dock med en

största tågastighet tillsvidare af 30 kilometer i timmen, under förutsättning att hjultrycket å fordon icke öfverstege 6,25 ton; samt att hufvudsakliga skillnaden mellan de för denna järnväg använda och de för längdbanan genom Bohuslän fastslagna tekniska bestämmelserna bestode däri, att för bolagets järnväg rälsvikten utgjorde 27,27 kilogram samt minsta krökningsradie i hufvudspår 300 meter, medan motsvarande tal för längdbanan vore 34 kilogram och 400 meter. Vid den 29 november 1905 å järnvägen förrättad slutlig afsyning befanns banan väl underhållen och järnvägen i sådant skick, att densamma godkändes af förrättningsmännen, hvilka ansågo den största tågastigheten å järnvägen kunna fastställas till 60 kilometer i timmen, under förutsättning att hjultrycket å de fordon, som komme att framföras å banan, icke öfverstege 6,3 ton.

Beträffande det sätt, hvarpå trafikförhållandena å järnvägen äro ordnade, har järnvägsstyrelsen meddelat följande:

Trafikför-  
hållandena vid  
Strömstad—  
Skee-banan.

Uti skrifvelse till järnvägsstyrelsen den 5 februari 1902 framhöll styrelsen för Strömstad—Skee järnvägsaktiebolag, att bestämmelse saknades om, hvem som borde trafikera bolagets järnväg, men att man syntes kunna sluta sig till, att denna angelägenhet varit afsedd att omhändertagas af järnvägsstyrelsen. Anläggningen af linjen Strömstad—Skee vore förenad med mycket stora kostnader genom terrängens svårartade beskaffenhet. Förutom tecknad och inbetaldt aktiekapital 360,400 kronor syntes linjens fullständigande kräfvat användandet af ett till 360,000 å 380,000 kronor beräknadt lånebelopp, förskotteradt af landstinget. Utöfver sistnämnda belopp erfordrades medel till rullande materiel och driftkostnader, därest bolaget själf skulle ombesörja trafiken. Med hänsyn till de stora uppoffringar, som landstinget iklädt sig för anskaffning af fri jord, byggnaders lösen, skadors ersättning m. m. för statsbanans framdragande och slutligen för en aktieteckning af 150,000 kronor i bolaget tillika med ansvaret för ofvannämnda lånebeloppss slutliga gäldande, syntes det bolagsstyrelsen, som om man icke rimligen kunde ifrågasätta, att landstinget skulle betungas med ytterligare utlägg för trafikens drift. Härtill kunde läggas, att ett enskildt bolag icke gärna kunde drifva trafiken å en så kort bansträcka, som linjen omfattade, med samma fördel som statsbanan, för hvilken den åtminstone tillsvidare utgjorde en ändpunkt. Denna bandel hade icke tillkommit genom enskild företagsamhet eller enskildt initiativ utan på grund af ett särskildt enastående tillägg från Riksdagens sida utöfver de villkor, som föreskrifvits i liknande fall vid statsbaneanläggningar inom rikets öfriga län. Bolagsstyrelsen hemställde därför om träffande af öfverens-

kommelse rörande statens öfvertagande af trafikens ordnande och upprätthållande å linjen Strömstad—Skee, därvid styrelsen ville såsom sin åsikt framhålla, att åtminstone skälig ränta å det lånebelopp, som för linjens slutliga anläggning behöft användas, borde oafkortad komma bolaget till del.

Efter i ärendet förda underhandlingar ingicks öfverenskommelse den 6 april 1903 mellan järnvägsstyrelsen och bolaget, enligt hvilken öfverenskommelse järnvägsstyrelsen åtog sig att från och med den dag, då statsbanedelen Uddevalla—Skee öppnades för allmän trafik, och sedan den bolaget tillhöriga Strömstad—Skee järnväg blifvit behörigen besiktigad och godkänd, tillsvidare och intill den 1 juni 1904 för bolagets räkning ombesörja trafikering med därtill hörande förvaltning af sistnämnda järnväg på hufvudsakligen följande, i öfverenskommelsens 2 och 3 paragrafer intagna villkor:

»§ 2. Kungl. styrelsen tillhandahåller den rörliga materiel och den personal, som erfordras för trafikens handhafvande och banans bevakande; och äger Kungl. styrelsen eller vederbörande distriktsförvaltning att besluta i alla frågor rörande trafikskötseln, banans bevakande och underhåll och hvad öfrigt till förvaltningen hörer, utan rätt för bolaget att klandra de i sådant hänseende fattade beslut eller vidtagna åtgärder.

§ 3. All af trafiken uppkommande inkomst äfvensom all annan inkomst, som kan af järnvägsrörelsen härflyta, tillkommer bolaget, hvaremot bolaget skall vidkännas alla utgifter för trafikskötseln, banans bevakande och underhåll samt byggnaders och inventariers underhåll, jämte öfriga i anledning af järnvägens drift uppkommande kostnader, af hvad slag de vara må; ägande bolaget således rätt att af Kungl. styrelsen erhålla den vinst, som af järnvägsrörelsen under nämnda tid må uppkomma, likasom bolaget, därest förlust under berörda tid skulle å rörelsen uppstå, är skyldigt ansvara Kungl. styrelsen för densamma.»

I skrifvelse till järnvägsstyrelsen den 12 januari 1904 gjorde där-  
 efter bolagsstyrelsen framställning om trafikfrågans ordnande efter den i nyssnämnda öfverenskommelse stadgade tid eller den 1 juni 1904. Under förhoppning att järnvägsstyrelsen, därest tidpunkten ej skulle anses lämplig att taga steget fullt ut och föreslå järnvägens inlösen af staten, ansåge arrendeformen lämpligast för trafikaftalets ordnande, åberopade bolagsstyrelsen innehållet uti förenämnda skrifvelse den 5 februari 1902. Vidare framhölls, att ifrågavarande bandel i verkligheten utgjorde den nordliga ändpunkten vid hafvet för längdbanan genom Bohuslän; och bolaget hade icke heller underlåtit att genom bekostande af ett dyrbart hamnspår göra hvad på bolaget ankomme för att förmedla för-

bindelsen emellan järnvägen och hafvet, en förbindelse, som, sedan Strömstads stad intill hamnspåret lagt brygga, borde blifva af mycket tillfredsställande beskaffenhet och af största betydelse för längdbanan. Vidare hade bolaget, för att göra bandelen statsbanemässig, i fråga om lokomotivstall, vändskifva, vattenanordning och vagnvåg måst vidtaga mycket dyrbarare anordningar än enligt koncession och kostnadsförslag beräknats, hvarigenom bolagets utgifter ökats till fromma för staten, som i sin ordning kunnat inbespara motsvarande anordningar vid sin ändstation Skee. På grund af dessa och andra ökade utgifter, däribland betydande kostnader för banans inledande å Skee station, hade lånebeloppet betydligt öfverstigit det förut uppgifna af 360,000 å 380,000 kronor, men enär kostnaderna för jordlösen, expropriation m. m. ännu icke vore kända, samt slutuppgörelse med entreprenören i följd af tvistefrågor icke kunnat träffas m. m., kunde det för järnvägens fullbordande erforderliga lånebeloppet icke exakt uppgifvas; dock syntes lånesumman böra beräknas till omkring 450,000 kronor.

Förhandlingarna med bolaget i anledning af bolagsstyrelsens sistberörda framställning ledde emellertid till det resultat, att förenämnda öfverenskommelse af den 6 april 1903 förlängdes på oförändrade villkor till utgången af år 1904; och har sedermera genom särskilda aftal sagda öfverenskommelse ytterligare förlängts till utgången af år 1906.

Redan den 20 februari 1905 eller således föga mer än ett år, efter det ifrågavarande järnväg öppnats för allmän trafik, ingick bolaget genom dess styrelse till Eders Kungl. Maj:t med en underdånig skrift, däri bolaget, med åberopande af ett vid extra bolagsstämma nämnda dag fattadt beslut, för en summa af 600,000 kronor hembjöd järnvägen till inlösen af staten. Ehuru denna framställning, såsom Eders Kungl. Maj:t behagade eriura sig, redan en gång blifvit inför Eders Kungl. Maj:t föredragen, därvid Eders Kungl. Maj:t fann densamma icke för det dåvarande till någon vidare åtgärd föranleda, torde det för bättre öfverskådlighets skull tillåtas mig att i minnet återkalla det hufvudsakligaste innehållet af denna framställning äfvensom af järnvägsstyrelsens däröfver afgifna yttrande.

Såsom skäl för det gjorda hembjudandet åberopade bolagets styrelse en af länets landstings förvaltningsutskott, i anledning af begäran om ytterligare lån af landstinget för järnvägsanläggningens fullbordande, den 26 januari 1905 till styrelsen aflåten skrifvelse, hvilken föranledt utlysande af nämnda bolagsstämma; och torde ur denna skrifvelse följande här böra anföras.

Bolagets skrift  
den 20 februari  
1905 angående  
järnvägens  
hembjudande  
till staten.

Göteborgs  
och Bohus  
läns lands-  
tings förvalt-  
ningsutskotts  
skrifvelse den  
26 januari  
1905.

Beträffande bolagets ekonomiska ställning påvisar utskottet, att, sedan aktieteckning verkstälts af landstinget med 150,000 kronor, af hushållningssällskapet med 100,000 kronor, af Strömstads stad med 113,000 kronor samt af Skee kommun och enskilda med 12,400 kronor eller inalles 375,400 kronor, landstinget genom särskilda beslut åren 1898 och 1903 lämnat bolaget lån till belopp af sammanlagdt 450,000 kronor, samt att å andra sidan järnvägens anläggningskostnad uppgått till 841,000 kronor, hvartill komme diverse skulder, 53,300 kronor, återstående arbeten, beräknade till 15,000 kronor, och olikviderade räntor å lån från landstinget till den 1 januari 1905, 38,980 kronor, hvadan totalsumman uppginge till 948,280 kronor. Den höga anläggningskostnaden hade, enligt hvad utskottet framhåller, föranledts hufvudsakligen af den genom nådiga resolutionen den 26 april 1901 gjorda fastställelsen af järnvägsstyrelsens förslag att förlägga Skee station på längre afstånd från Strömstad. Därigenom hade järnvägens anläggningskostnad opåräknadt och i betydande grad fördyrats, icke blott genom den med nära 15 procent ökade väglängden, utan äfven genom åläggandet att med halfva kostnaden deltaga i en brobyggnad vid Skee station, som eljest för bolaget kunnat undvikas. Därtill hade kommit statens ökade anspråk på lokomotivstall, vagnvåg och anordning för vattentillgång, hvilka i bolagets kostnadsförslag uppförts till 7,500 kronor men, jämte ett i förslaget ej upptaget vattentorn, kostat bolaget 46,531 kronor. Utskottet, som hade sig bekant, att öfverenskommelse blifvit träffad med järnvägsstyrelsen om trafikens upprätthållande af staten intill 1905 års utgång, hade visserligen vid förberedande öfverläggningar tagit i öfvervägande, huruvida det icke möjligen skulle ställa sig förmånligare, om bolaget själf omhändertog trafiken, men vore ännu icke i tillfälle att uttala någon bestämd mening i denna fråga. Dock kunde utskottet icke underlåta att redan nu såsom sin uppfattning framhålla det olämpliga däruti, att medan staten med sin rullande materiel uppehölle banans trafik, bolaget ombesörjde banans underhåll samt telegraf- och signalsystem, och att för denna korta banbit af ungefär 7 kilometer ett särskildt bolag med tillhörande styrelse och verkställande direktör, hvilka droge afsevärda årliga kostnader utan motsvarande göromål, skulle behöfvas, under det att statens järnvägsbefäl med jämförelsevis mindre kostnader och med mera tillfredsställande resultat borde kunna ombesörja banans skötsel. Därjämte måste, enligt utskottets förmenande, befaras, att en så beskaffad ordning framdeles komme att medföra oundvikliga meningsskiljaktigheter, tvister och obehag parterna emellan, på samma gång det syntes utskottet naturligt, att

denna obetydliga bandel till Sveriges västligast belägna stad vid hafvet, som tillika kanske för en lång tid framåt måste utgöra den ena slutpunkten för statsbanan, borde ägas af staten, vare sig statsbanan komme att framdragas till Norges järnvägsnät eller ej.

Vidare framhåller utskottet, hvilka betydliga utgifter landstinget åtagit sig för statsbanans jordlösen m. m., utgifter, som till följd af den långa, till inemot 10 år uppgående tid, banans byggande sannolikt komme att taga i anspråk, stegrats och antagligen ytterligare komme att stegras genom uppåtgående jordvärden i de orter, banan genomlöpte. Intrycket af jordens under byggnadstiden ökade värde rotfäste sig nämligen omedvetet hos expropriationsnämnderna, om än expropriationslagen föreskrefve, att afseende därå icke finge fästas vid jordens värdering. Därtill komme frånvaron af bestämmelser för expropriation af sten och grustäcker, hvilket, tillika med det förhållande att för såväl linjen som bangårdar tagits i anspråk betydligt större jordareal än landstinget ansett erforderligt, framkallat vida högre kostnader, än landstinget kunnat på förhand beräkna.

Det hade under sådana förhållanden synt utskottet vara en plikt att tillse, huruvida icke någon utväg funnes att bereda länet en lättnad i de tunga bördor, som statsbanans framdragande genom länet lagt å detsamma, och hade utskottet trott sig finna en sådan i Strömstad—Skee-banans hembjudande till staten. Önskligt hade ju visserligen varit, om vid ett sådant hembjudande priset å banan hade kunnat sättas till samma belopp som de å densamma nedlagda kostnaderna eller ungefär 948,000 kronor, men utskottet föreställde sig, att ett sådant förslag, hvarigenom det af Riksdagen en gång beslutade villkoret för banans byggande komme att upphävas, skulle hafva föga utsikt till framgång. Utginge man åter därifrån, att länet borde bära åtminstone en del af bördan, och att man finge åtnöjas, därest staten ville öfvertaga den andra delen, syntes ett bestämmande af länets andel till en tredjedel och statens till två tredjedelar representera en rimlig proportion. Det pris, hvartill banan skulle hembjudas till inlösen, skulle då blifva 632,000 kronor eller i rundt tal 600,000 kronor, en summa, som för öfrigt motsvarade 50 procent af den kostnad, bandelen Strömstad—Skee enligt beräkning skulle kostat staten, om byggandet skett på statsverkets bekostnad. Ty äfven om den ursprungliga summan, 1,283,000 kronor, kunnat något minskas genom vissa lättnader, som medgifvits det enskilda bolaget, syntes denna minskning mer än väl uppvägas af den betydliga förlängning, som, enligt hvad förut påvisats, bandelen Strömstad—Skee sedermera fått sig påförd, och som naturligtvis betydligt ökat den af järnvägsstyrelsen för densamma beräknade kostnaden.

Järnvägs-  
styrelsens  
underdåniga  
utlåtande den  
8 mars 1905.

I underdånigt utlåtande den 8 mars 1905 tillstyrkte järnvägsstyrelsen den gjorda framställningen om inlösen af Strömstad—Skee-banan och anförde därvid hufvudsakligen följande:

Vid öfvervägande af de skäl, som talade för järnvägens inlösen af statsverket, hade styrelsen haft att i första rummet taga i beaktande den sannolika afkomst, järnvägen komme att för framtiden lämna. De för beräkning af sådan afkomst då föreliggande uppgifter från det till-ändagångna trafikåret 1904 visade därutinnan intet gynnsamt resultat. Under de närmaste åren, innan den nu färdigbyggda norra delen af bohuslänska längdbanan genom den södra delens fullbordande sattes i direkt förbindelse med det öfriga statsbanenätet, syntes icke heller någon förbättring i afsevärd mån i det ditintills vunna trafikresultatet af Strömstad—Skee-banan vara att förvänta, och med de många faktorer, som i frågan spelade in, kunde något bestämdt omdöme icke gifvas rörande utsikterna för ett gynnsammare trafikresultat än ditintills efter längdbanans slutliga fullbordande, ehuru sannolikheten talade därför.

Om således ur berörda synpunkt skäl icke föreläge att för närvarande tillstyrka bolagsstyrelsens ifrågavarande framställning, syntes däremot, enligt styrelsens förmenande, andra tungt vägande hänsyn tala för bifall till framställningen. Af de utaf styrelsen lämnade trafikuppgifterna framginge, att en jämförelsevis rätt afsevärd trafik genom bandelen Strömstad—Skee redan nu tillfördes längdbanan genom Bohuslän. Vid sådant förhållande och då, såsom i ärendet påvisats, denna bandels ändstation, hamnstaden Strömstad, i verkligheten utgjorde ändpunkten för banan genom Bohuslän, hvilket förhållande torde komma att fortfara under en längre följd af år, måste det ligga i statens järnvägars intresse att tillse, att trafikskötseln å Strömstad—Skee-banan ordnades på fullt effektivt sätt. Med hänsyn till de ekonomiska svårigheter, hvori järnvägsbolaget råkat, och hvilka icke syntes vara af öfvergående art, torde det vara för bolaget ogörligt, därest ytterligare lån från lands-tinget förvägrades, att själfvt taga trafikskötseln om hand. Fråga kunde då uppstå, huruvida staten, därest koncessionsinnehafvaren skulle underlåta att uppehålla trafiken i det omfång, som af Eders Kungl. Maj:t pröfvades skäligt, ville begagna sig af den i koncessionen staten förbehållna rätt att tillsvidare besörja trafiken å banan med användande af järnvägens tillhörigheter, men med rätt för järnvägens ägare att uppbära den behållna afkomsten af banan. Men såväl för dylikt fall som i händelse trafikens handhafvande skulle fortgå på samma sätt som hitintills, eller genom förnyadt trafikaftal med statens järnvägar, skulle helt naturligt svårigheter uppstå för järnvägsstyrelsen att vidtaga erforder-

liga anordningar för trafikens rätta skötsel och banans underhåll, då kanske föga utsikt till kostnadernas täckande förefunnes. Det hade under sådana förhållanden syntts styrelsen vara en lämplig utväg för frågans lösning att på skäliga villkor antaga bolagets anbud om järnvägens inlösen af statsverket.

Billighetshänsyn syntes ock tala för den mellankomst från statens sida, som satts i fråga. Landstingets förvaltningsutskott hade i sådant hänseende erinrat om de betydande utgifter, landstinget fått och komme att få vidkännas för statsbanans jordlösen m. m. Därtill komme de genom Riksdagens omförmälda villkor länet åsamkade utgifter för ifrågavarande järnväg, hvilkens anläggningskostnad uppgått till omkring 950,000 kronor. Då landstingets förvaltningsutskott uttalat, att, med hänsyn till berörda villkor, föga utsikt förefunnes att få hela anläggningskostnaden betäckt, men att däremot staten syntes bära genom inlösen erlægga omkring två tredjedelar af nämnda kostnad, syntes, enligt järnvägsstyrelsens förmenande, därmed en skälig och af omständigheterna påkallad proportion i fördelning af kostnaderna hafva föreslagits, enär, enligt bolagsstyrelsens uppgift, bolagets hela skuld vid 1905 års utgång komme att ungefär motsvara det föreslagna inlösningspriset, 600,000 kronor.

I anledning af förvaltningsutskottets uttalande, att inlösningssumman skulle motsvara ungefär hälften af den utaf järnvägsstyrelsen beräknade kostnad för en statsbana Strömstad—Skee, hvilken kostnad, inklusive för rullande materiel 45,000 kronor, uppgick till 1,283,000 kronor, ville styrelsen emellertid i detta sammanhang erinra, att med detta kostnadsbelopp afsåges anläggande af en banbyggnad med helt andra förutsättningar än de för bolagets bana slutligen medgifna, såsom i afseende å minsta tillåtna krökningsradie, rälsvikten m. m., hvadan man svårligen vid förevarande beräkning finge utgå från sagda kostnadsbelopp, äfven om man toge i beaktande de af utskottet anmärkta, opåräknadt ökade utgifter för järnvägens anläggning.

Genom den ifrågasatta mellankomsten från statens sida skulle ock otvifvelaktigt åtskilliga, ej oväsentliga fördelar beredas. I händelse vid utgången af gällande trafikaftals giltighetstid de gemensamma trafikförhållandena upphäfdes, eller ock — hvilket ju vid samma trafikaftals upphörande skulle kunna vara att befara — trafiken å Strömstad—Skee-linjen af bolaget inställdes, och staten därvid ej begagnade sig af den staten i koncessionen förbehållna rätt att öfvertaga trafiken, skulle nämligen vid Skee station, som vore i saknad af en del af de för en ändstation nödiga anordningar, såsom lokomotivvåndskifva, lokomotiv-

stallar, bostäder för personal m. m., utförandet af sådana anordningar, därför kostnaden beräknats uppgå till omkring 80,000 kronor, påfordras omedelbart utan att blifva till gagn, därest trafikgemensamheten återställdes eller trafiken å bibanan åter öppnades eller ock, såsom ju måste antagas, i en framtid en fortsättning af statsbanan norrut blefve utförd. Men genom statens ifrågasatta mellankomst skulle en dylik utgiftspost för statens järnvägar icke vidare vara att befara. Och farhågorna för ett inställande af trafiken å Strömstad—Skee-linjen med därpå följande stora olägenheter för allmänheten samt minskning i inkomster å statsbanan till Skee vore ock därmed häfda. Slutligen vore det själfallet, att under det bibanans trafikerande genom ägarens egen försorg blefve med hänsyn till banans ringa längd alltför kostsamt, förhållandena komme att ställa sig gynnsammare, om banan komme att skötas såsom statsbana, då särskildt administrationskostnaderna för längdbanan genom Bohuslän skulle föga ökas på grund af tillkomsten af denna endast omkring 7 kilometer långa bana.

Kungl. Maj:ts  
beslut den 7  
april 1905.

Såsom jag redan haft tillfälle nämna, fann Eders Kungl Maj:t genom beslut den 7 april 1905 styrelsens berörda framställning för det dåvarande icke till någon Eders Kungl. Maj:ts vidare åtgärd föranleda.

Bolagsstäm-  
mans beslut  
den 26 sep-  
tember 1905  
om järnvägens  
försäljning.

Frågan om järnvägens försäljning blef genom detta Eders Kungl. Maj:ts beslut allenast en kortare tid uppskjuten. Sedan nämligen frågan härom ägnats den behandling, som föranleddes af stadgandet i 27 § af bolagets ordning, beslöto delägarna i bolaget å extra bolagsstämma den 26 september 1905 att bemyndiga bolagets styrelse att till Eders Kungl. Maj:t och kronan öfverlåta järnvägen med tillträdesrätt den 1 juni 1906 för en köpeskilling af 600,000 kronor, som bolagsstyrelsen skulle äga uppbära och kvittera, med rätt för styrelsen därjämte att vidtaga alla i och för försäljningen nödiga åtgärder. Vid stämman uttalades dock, på sätt jämväl af två utaf bolagets revisorer i deras atgifna yttrande ifrågasatts, att bolaget nu borde kunna påräkna ett högre försäljningspris, än då framställning om banans öfvertagande af statsverket första gången gjordes, emedan bolaget efter denna tid haft ytterligare utgifter, som besparats en blifvande köpare, samt banan, till följd af landets ändrade politiska ställning gent emot Norge, fått en vida större nationell betydelse än förr.

Järnvägs-  
styrelsens  
underdåniga  
utlåtande den  
19 december  
1905.

I underdånigt utlåtande den 19 december 1905 har järnvägsstyrelsen, under åberopande af styrelsens förut i ärendet atgifna yttrande, förklarar sig anse de skäl, som styrelsen då anført för bifall till bolagsstyrelsens ansökning, fortfarande förefinnas. Visserligen måste styrelsen med den erfarenhet, som vunnits under det snart tilländagångna andra

trafikåret, vidhålla sitt förut gjorda uttalande, att, med hänsyn enbart till trafikresultatet af banan, skäl icke funnes för framställningens tillstyrkande. Men däremot ådagalade de statistiska uppgifterna för nämnda år angående den trafik, som ifrågavarande bandel tillförde längdbanan genom Bohuslän, att denna trafik icke vore obetydlig. Enligt järnvägsstyrelsens berättelse för år 1904 hade nämligen statsbanornas inkomst af samtrafik med Strömstad—Skee järnväg utgjort i afsänd trafik för personbiljetter och resgods 17,483 kronor, för ilgods, stycke gods och vagnslastgods 8,165 kronor samt för åkdon m. m. 244 kronor eller inalles 25,892 kronor; och hade statsbanornas inkomst af denna samtrafik för såväl afsänd som anländ trafik uppgått till 58,955 kronor. Med hänsyn därtill och då bandelens ändstation, hamnstaden Strömstad, i verkligheten utgjorde ändpunkten för banan genom Bohuslän, däri äfven på grund af de ändrade politiska förhållanden, som inträdt, någon förändring icke snart syntes vara att förvänta, hvadan ock, såsom vid bolagsstämman den 26 september 1905 framhållits, ifrågavarande järnväg erhållit en mera nationell betydelse, ansåge styrelsen fortfarande, att det låge i statens järnvägars intresse att tillse, att trafikskötseln å Strömstad—Skee-banan ordnades på fullt effektivt sätt. Hvad styrelsen i detta hänseende anfört i sitt underdåniga utlåtande den 8 mars 1905 tillåte styrelsen sig åberopa, likasom ock ej mindre de däri angifna billighetshänsyn, som syntes tala för den mellankomst från statens sida, som nu satts i fråga, än äfven de i samma utlåtande närmare angifna, ej oväsentliga fördelar, som staten skulle beredas genom den ifrågasatta mellankomsten.

Beträffande det inlösningspris, 600,000 kronor, som bolagsstyrelsen äfven i sin senare ansökning föreslagit, vidhölle järnvägsstyrelsen sin därutinnan uttalade mening, att därigenom en skälig och af omständigheterna påkallad proportion i fördelning mellan staten och länet ifrågasatts. I detta sammanhang syntes böra framhållas, att bolaget funnit sig böra, ehuru tvenne af revisorerna för granskning af bolagets räkenskaper, enär järnvägens trafikinkomster visat stadig ökning, och detta förhållande syntes blifva än fördelaktigare, efter det längdbanan i sin helhet öppnats för trafik, ifrågasatt ett högre försäljningspris, vidhålla sitt förut afgifna anbud om banans inlösen mot en köpeskilling af 600,000 kronor. Denna köpeskilling komme att i något större mån än vid förra anbudets afgifvande understiga föreslagna två tredjedelar af anläggningkostnaden, hvilken enligt de af bolagsstyrelsen senast lämnade uppgifter kunde beräknas den 1 januari 1906 uppgå till 963,077 kronor 56 öre mot 950,172 kronor 56 öre enligt vid tiden för den första an-

sökningens ingifvande gjorda beräkningar. Inlösningspriset, 600,000 kronor, skulle komma att ungefär motsvara bolagets skuld till lands-tinget med tillägg af öfriga olikviderade skulder. Enligt hvad styrelsen inhämtat, hade kapitalskulden med obetalda räntor den 31 december 1906 beräknats utgöra 605,857 kronor 50 öre, hvartill komme, efter visst afdrag, öfrig skuld och oförutsedda utgifter till belopp af 4,229 kronor, hvadan totalskulden vid 1906 års utgång skulle uppgå till 610,086 kronor 50 öre, däri ej inberäknade trafikförlusten under år 1904, 8,618 kronor 63 öre, och eventuell sådan förlust under åren 1905 och 1906.

I fråga om tidpunkten för statens öfvertagande af bolagets järnväg hade bolaget föreslagit, att denna tidpunkt borde bestämmas till den 1 juni 1906. Järnvägsstyrelsen funne för sin del det eventuella öfvertagandet lämpligen böra ske den 1 januari 1907, till hvilken tidpunkt förberörda aftal rörande trafikeringen af Strömstad—Skee-banan utsträckt att gälla, och då bohuslänska längdbanan äfven å sträckan mellan Göta älf och Uddevalla antoges blifva fullt färdig, hvarmed ock större utsikt skulle förefinnas att ernå ett bättre trafikresultat än under ifrågavarande järnvägs tvenne första trafikår.

Järnvägsstyrelsen, som inhämtat, att inga inteckningar graverade Strömstad—Skee järnväg, hade, med hänsyn till de jämförelsevis föga invecklade förhållanden, som i ett blifvande köpekontrakt rörande ifrågavarande inlösen syntes böra regleras, ansett sig i frågans nuvarande läge icke böra öfverlämna förslagskontrakt, utan borde, i händelse bolagets anbud antoges, styrelsen erhålla bemyndigande att för fastställelse till Eders Kungl. Maj:t ingifva med bolaget träffadt förslagskontrakt; och hemställde styrelsen, att Eders Kungl. Maj:t täcktes i nådig proposition till 1906 års Riksdag föreslå Riksdagen att på extra stat anvisa ett anslag å 600,000 kronor för inlösen af Strömstad—Skee järnvägsaktiebolags järnväg mellan Strömstad och Skee med allt hvad därtill hörde, att gravationsfri af statsverket tillträdas den 1 januari 1907.

Slutligen torde det tillåtas mig att meddela några i ärendet lämnade uppgifter rörande kostnaden för ifrågavarande järnvägsanläggning äfven som för beloppet af järnvägens trafikinkomster.

Enligt vid bolagsstyrelsens underdåniga ansökningar fogade uppgifter har kostnaden för järnvägsanläggningen, inklusive räntor till den 1 januari 1906, uppgått till 963,077 kronor 56 öre; och utgör lands-tingets fordran, inberäknadt ränta, 533,885 kronor, hvartill komma oguldna skulder till andra fordringsägare till belopp af 56,000 kronor.

Uppgifter  
rörande järn-  
vägens anlägg-  
ningskostnad  
och trafik-  
inkomster.

Beträffande åter det ekonomiska resultatet af järnvägens trafikande, uppgick, enligt mig lämnade meddelanden, totalinkomsten af trafiken å järnvägen under år 1904 till 17,624 kronor, motsvarande en inkomst per dag och bankilometer af i medeltal 6 kronor 88 öre, samt utgifterna för banans drift och underhåll till 26,803 kronor 37 öre, i följd hvaraf driftkostnaderna öfverstego bruttoinkomsten med 9,179 kronor 37 öre. Då för december månad 1905 trafikuppgifter ännu icke äro tillgängliga, torde, för vinnande af jämförelse med föregående år, följande sammanställning af uppgifterna för de första elfva månaderna af åren 1904 och 1905 böra meddelas:

	Trafik.			Inkomster.					Ut-gifter.	Tra-fik-för-lust.
	Re-sande.	Lef-vande djur.	Il-och frakt-gods.	Per-son-trafik.	Il-och frakt-gods.	Öfrig trafik.	Summa.	Per dag och ban-km.		
	Antal.	Antal.	Ton.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.		
Jan.—nov. 1904 .....	41,692	692	2,927	9,701	4,266	1,946	15,913	6,79	24,590	8,677
Jan.—nov. 1905 .....	40,713	363	5,764	9,582	6,539	1,735	17,856	7.64	21,765	3,909

Å statsbanan Uddevalla—Skee har under år 1904 antalet afgående resande utgjort 104,167, däraf 16,590 till Strömstad, tontal afsändt gods 6,826, däraf 1,678 till Strömstad, och inkomst för afsänd trafik 101,004 kronor, däraf 19,245 kronor för trafik till Strömstad, samt under samma år antalet resande från Strömstads station uppgått till 10,055, tontal afsändt gods från samma station till 1,050 och statens järnvägars inkomst för afsänd trafik från stationen till 25,892 kronor.

Motsvarande siffror för första hälften af åren 1904 och 1905 äro följande:

	Antal resande.			Tontal gods.			Inkomst för trafik.		
	Å Bo-hus-banan.	Till Ström-stad.	Från Ström-stad.	Å Bo-hus-banan.	Till Ström-stad.	Från Ström-stad.	Å Bo-hus-banan.	Till Ström-stad.	Från Ström-stad.
							Kr.	Kr.	Kr.
Jan.—juni 1904 .....	50,291	7,831	4,519	4,314	1,391	304	48,770	8,963	9,464
Jan.—juni 1905 .....	51,521	7,098	4,138	3,801	488	2,704	49,313	8,236	24,820

Specifikationen af vagnslastgoods utvisar, att vagnslastgodstrafiken från Bohusbanan till Strömstad till större delen utgjorts af rundtimmer och granit, samt att från Strömstad af vagnslastgoods hufvudsakligen transporterats sill och hafre.

Departements-  
chefens  
yttrande.

Då Riksdagen år 1898 beslöt anläggning af statsbanan Göteborg —Skee, skedde detta, såsom förut framhållits, i syfte hufvudsakligen att densamma skulle bilda en länk i en blifvande mellanriksbana och sålunda framdeles utsträckas till norska gränsen samt, efter det på norskt område järnväg anlagts till samma gräns, anknytas till det norska järnvägsnätet. Enligt Riksdagens antagande skulle nämligen, ehuru ditintills förda underhandlingar om banans anslutning till det norska järnvägsnätet icke ledt till något resultat, sådant likväl inom en icke aflägsen framtid låta förverkliga sig. Af denna anledning uttalade Riksdagen också, att endast sträckan från Göteborg till Skee borde byggas såsom statsbana, men att linjen mellan Skee och Strömstad vore att anse allenast såsom en sidobana, hvars byggande måste öfverlåtas åt den enskilda företagsamheten. Sedan detta uttalande gjordes, har emellertid utsikten att åtminstone inom närmare tid få den åsyftade mellanriksbanan till stånd i hög grad förminskats. Härigenom har längdbanan genom Bohuslän i väsentlig mån förändrat karaktär, och tillsvidare torde den böra betraktas uteslutande såsom en lokalbana. För en sådan bana är emellertid utfartsvägen från Skee till hafvet vid Strömstad en lika naturlig som nödvändig fortsättning. Detta erkändes jämväl af Riksdagen, då den påpekade nödvändigheten af att icke låta statsbanan tillsvidare stanna i Skee samt till följd häraf vid beviljande af medel till byggande af längdbanan genom Bohuslän såsom villkor föreskref anläggandet af nu ifrågavarande järnväg.

Genom de vid meddelande af koncession å järnvägen stadgade villkor om rättighet för framförande af statsbanans tåg å Strömstad—Skee-järnvägen, liksom äfven genom de mellan järnvägsstyrelsen och ifrågavarande enskilda järnvägsbolag träffade aftal om statens öfvertagande af sistnämnda järnvägs trafikerande, äro visserligen olägenheterna däraf, att densamma befinner sig i enskild ägo, i viss mån undanröjda. Men, på sätt järnvägsstyrelsen framhållit, kan, särskildt med hänsyn till järnvägsbolagets osäkra ekonomiska ställning, lätteligen tänkas, att bolaget såge sig nödsakadt att trafikera järnvägen i så ringa omfattning, att därigenom också trafiken å statsbanan komme att lida väsentligt afbräck. Äfven om staten för ett sådant fall, på grund af de vid koncessionens meddelande stadgade villkor, icke står utan medel att genomdrifva trafikens uppehållande i skäligt omfång,

är det — fränsedt den under sådana förhållanden lätt tänkbara möjligheten af tvister och slitningar med bolaget, hvilka kunna i flera afseenden menligt inverka — för staten ganska olägligt att under nu nämnda förutsättning öfvertaga trafikerandet af bolagets järnväg. Och i hvarje fall torde det i längden vara en mindre tillfredsställande ordning att låta staten trafikera en järnväg, hvars underhåll och bevakning åligger ett enskildt och därtill, såsom påpekats, med ekonomiska svårigheter kämpande bolag. Ur dessa synpunkter anser jag således staten hafva ett intresse att förvärfva ifrågavarande järnväg.

För afgörandet af spörsmålet, huruvida Strömstad—Skee-banan bör af staten inlösas eller ej, skulle det gifvetvis vara af stort värde att med någorlunda säkerhet kunna beräkna den framtida afkomsten af banans drift. Då detta, efter det banan endast två år varit trafikerad, och innan Bohusbanan i hela sin längd öppnats för trafik, emellertid icke låter sig göra, skulle man häri kunna se en anledning att uppskjuta frågans afgörande. Men då all sannolikhet talar för, att trafikresultatet af banan, såsom äfven af hittills tillgängliga räkenskaper framgår, så småningom skall förbättras, samt banan nu hembjudits åt staten för ett pris, som med mera än en tredjedel understiger banans anläggningskostnad, tvekar jag icke att tillstyrka banans inlösen af staten. Hvad särskildt angår det förhållande, att banan hitintills, så vidt känt är, gått med förlust, torde böra bemärkas, att orsaken härtill i väsentlig del måste tillskrifvas de dryga administrationskostnader, som upprätthållande af en särskild styrelse och förvaltning för ifrågavarande obetydliga järnväg måste medföra. Med statens öfvertagande af järnvägen bör således ett icke obetydligt bättre resultat af järnvägsdriften kunna väntas.

Slutligen må det äfven tillåtas mig att framhålla de billighetsskäl, som tala för det föreslagna inköpet. Ifrågavarande järnväg har icke tillkommit af ortsinvånarnes omedelbara initiativ utan för att uppfylla ett af statsmakterna föreskrifvet villkor för medels beviljande till Bohusbanans byggande. Anläggningen af densamma har äfven, såsom af den i ärendet lämnade utredning framgår, varit i hög grad betungande för länet. Äfven i andra afseenden har länet för längdbanans tillkomst underkastat sig betydande uppoffringar.

Å det föreslagna inlösningspriset anser jag någon afprutning icke rimligtvis kunna ifrågasättas, då detta icke ens uppgår till beloppet af bolagets skulder för järnvägsanläggningen, hvilka beräknats vid 1906 års utgång belöpa sig till omkring 610,000 kronor. Genom uppoffrandet af aktiekapitalet, hvartill landstinget och hushållningssällskapet bidragit

med 250,000 kronor, staden Strömstad med 113,000 kronor samt Skee kommun och enskilda med 12,400 kronor, hafva länet och orten i allt fall ganska väsentligt bidragit till banans åstadkommande. Några mera afsevärda kostnader för järnvägens försättande i statsbanemässigt skick torde ej heller komma att erfordras, då densamma vid så nyligen som den 29 november 1905 verkställd afsyning befunnits väl underhållen och i öfrigt byggd så, att, under förutsättning att hjultrycket å de fordon, som komma att användas å banan, icke öfverstiga 6,3 ton, järnvägståg kunna därå framföras med en hastighet af 60 kilometer i timmen. I detta sammanhang ber jag att få nämna, att, enligt af järnvägsstyrelsen lämnad uppgift, berörda hjultryck är detsamma, som vanligen plägar utöfvas af statens järnvägsmateriel.

Vidkommande tiden för banans tillträdande af staten har jag intet att erinra mot den af järnvägsstyrelsen uttalade åsikt, att denna bör bestämmas till den 1 januari 1907, då gällande trafikaftal mellan bolagsstyrelsen och järnvägsstyrelsen utlöper, samt Bohusbanan antages vara till Göta älf öppnad för trafik.

Det för järnvägens inköp erforderliga beloppet torde, på sätt förut i liknande fall ägt run, böra bestridas af upplånta medel samt förty anvisas att utgå från riksgäldskontoret.

På grund af hvad jag således anfört hemställer jag i underdånighet, att Eders Kungl. Maj:t täcktes föreslå Riksdagen besluta

att för en köpeskilling af 600,000 kronor inlösa Strömstad—Skee järnväg med allt hvad därtill hörer, att af staten tillträdas den 1 januari 1907 på de villkor i öfrigt, Eders Kungl. Maj:t finner skäligt bestämma; äfvensom

att anvisa det för köpeskillingens gäldande erforderliga beloppet att utgå från riksgäldskontoret.

Uti hvad departementschefen sålunda yttrat och tillstyrkt instämde statsrådets öfriga ledamöter; och behagade Hans Maj:t Konungen bifalla, hvad statsrådet sålunda tillstyrkt, samt förordna, att nådig proposition i ämnet af den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skulle till Riksdagen affåtas.

Ur protokollet:

*Carl Stålhammar.*