

N:o 91.

Af herr **E. F. W. Meyer**, *angående inlösen till statsverket af jernvägen Karlskrona—Vexjö m. m.*

Sedan Riksdagen år 1886, med anledning af väckta motioner, beslutit medgifva, att de enskilda jernvägsaktiebolag, hvilka erhållit lån ur de af 1871 och 1876 årens Riksdagar beviljade anslag till låneunderstöd för enskilda jernvägar, finge, om de sådant önskade och före utgången af år 1886 derom hos fullmäktige i riksgäldskontoret gjorde anmälan, återbetala sin skuld till riksgäldskontoret på sådant sätt, att annuiteten, utan rubbning af öfriga för lånet gällande bestämmelser, för tiden från och med år 1887 beräknade till fem procent å ursprungliga försträkningsbeloppet, af hvilken annuitet först skulle godtgöras ränta efter $4\frac{1}{2}$ för 100 å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgöra afbetalning derå; dock under vilkor, att de jernvägsaktiebolag, hvilka häraf sig begagnade, skulle vara underkastade de jemkningar i erhållna koncessionsvilkor eller andra af Kongl. Maj:t för dem gifna bestämmelser, hvilka Kongl. Maj:t ur statens och det allmännas synpunkt samt för åstadkommande af närmare öfverensstämmelse med de under senare tid gifna koncessioner kunde finna skäl att föreskrifva och före den 1 december 1886 delgäfve bolagens styrelser,

förklarade Kongl. Maj:t i nädigt bref den 1 oktober 1886, att Karlskrona—Vexjö jernvägsaktiebolag, som erhållit låneunderstöd ur det af 1871 års Riksdag för sådant ändamål anvisade anslag, skulle, der det önskade att komma i åtnjutande af den utaf Riksdagen medgifna nedsättning i annuiteten å beviljadt försträkningsbelopp, vara underkastadt bland andra följande bestämmelse:

att svenska statsverket är berättigadt att inlösa jernvägen med tillbehör och trafikmaterial mot ett penningebelopp, som *antingen* beräknas så, att detsamma — — — — motsvarar tjugu gånger det belopp, hvartill medeltalet uppgår af de nettobehållningar, som uppkommit af trafiken under de tio år, hvilka förflutit närmast före det år, hvarunder lösningsanspråket är väckt, deruti inbegripna alla under samma tio år gjorda utdelningar till jernvägens egare jemte ränta och kapitalafbetalningar å upptagna lån samt afsättning af kontanta medel eller öfverförande af säkra fordringar till befintlig reserv- eller förnyelsefond, — — — —

eller ock bestämes af fem gode män, utaf hvilka Vi (Kongl. Maj:t) utser två och jernvägen eger välja två, hvarefter de fyra sålunda valde tillkalla den femte,

kommande lösesumman för jernvägen att af svenska statsverket erläggas vid tillträdet af den inlösta egendomen och anses utgöra inlösningsvärdet af hela jernvägsbyggnaden med alla dess fasta och lösa tillhörigheter af hvad slag de vara må, äfvensom af hela den i behåll varande reserv- eller förnyelsefonden, utan annat undantag, än af de för trafikens behof i förråd befintliga förlags- och konsumtionsartiklar, såsom obegagnade syllar och skenor med tillbehör, stenkol, oljor och dylikt; Och skall egendomen till statsverket afträdas skuldfri eller ock behörigt afdrag å löseskillingen vid afträdandet göras för beloppet af den i jernvägen in-tecknade skuld;

— — — — — »

Före utgången af år 1886 anmälde Karlskrona—Vexjö jernvägsaktiebolag hos riksgäldskontoret, att bolaget, som önskade begagna sig af den genom samma års riksdagsbeslut medgifna nedsättning af annuiteten för bolagets statslån, underkastade sig de för åtnjutande häraf stadgade jemknin-gar i erhållna koncessionsvilkor och öfriga af Kongl. Maj:t för bolaget gifna bestämmelser. Statsverket har sålunda rätt att till det pris, som i enlighet med ofvan anförda grunder må kunna varda bestämdt, inlösa Karlskrona—Vexjö jernvägsaktiebolags jernväg från Karlskrona till Vexjö.

Derest statsverket under innevarande år begagnar sig af denna rätt, skulle priset för jernvägen, om det bestämdes på det sätt, som ofvan först blifvit nämndt, blifva, enligt hvad jag af bolagets revisionsberättelser och öfriga mig tillgängliga handlingar kunnat inhemta, omkring 4,300,000 kronor. Om härtill lägges ett belopp af 1,500,000 kronor för jernvägens försättande i sådant skick, som för en statsbana till flottans station i Karlskrona torde erfordras, blefve kostnaden för jernvägens inköp och förbättring omkring 5,800,000 kronor. Då medelräntan å de af staten upptagna

lån icke läser uppgå till 4,5 %, blir en nettoinkomst å jernvägens drift af 261,000 kronor tillräcklig för att förränta denna kostnad. År 1897 utgjorde Karlskrona—Vexjö jernvägsaktiebolags nettovinet af trafiken å bolagets jernväg 297,190 kronor 76 öre (motsvarande 4,5 % å 6.604,239 kronor); år 1898 steg den till 305.898 kronor 40 öre (4,5 % å 6,797,742 kronor) och under år 1899, hvilket år enligt hittills tillgängliga trafikrapporter medfört större bruttoinkomst än år 1898, torde den säkerligen icke understiga 300,000 kronor. Utsigt torde sålunda förefinnas, att ett inköp af ifrågavarande bana skulle för staten blifva en inkomstgifvande affär. Och ju förr detta inköp sker, desto mer blir detta fallet. Åren 1890—92 voro, till följd af högst betydliga arbeten med utbyte å bolagets bana af jernräler mot stålräler, jernvägens nettoinkomster af trafiken betydligt mindre, än de sedermera blefvo, eller i medeltal för år endast 139.286 kronor 40 öre, d. v. s. mindre än hälften af medeltalet under de sista tre åren. Skulle inkomsterna åren 1890—92 icke medräknas vid bestämmande af jernvägens pris, utan — i stället för dessa — härvid komma i betraktande åren 1900—02, blefve efter all sannolikhet inlösningssumman betydligt ökad — att döma efter erfarenheten från åren 1897—99 med omkring en million kronor.

Det är likväl icke den omständigheten, att statsverket genom inlösen af Karlskrona—Vexjö jernväg skulle göra en fördelaktig affär, som enligt mitt förmenande i främsta rummet manar till en dylik åtgärds företagande. De förnämsta skälen härtill synas mig vara: för det första, att den enda normalspåriga jernväg, som med rikets jernvägsnät förbinder Karlskrona flottstation med varf, förråd och befästningar, ovilkorligen bör vara i statens ego, och för det andra, att staten ensam kan i verksam mån bidra till lindring af det i vårt land rådande penningbetryck, hvilket ej torde kunna ske på bättre sätt än genom inköp af sådana jernvägar, som för uppfyllande af statens ändamål anses böra vara densamma tillhöriga.

Om uppfattningen att Karlskrona—Vexjö jernväg ovilkorligen bör tillhöra staten läser jag icke vara ensam. En af Kongl. Maj:t tillsatt komité, som utlät sig bland annat rörande förvärfvande åt staten af åtskilliga enskilda jernvägar, ansåg, att bland dem, som dertill främst borde ifrågakomma, vore Karlskrona—Vexjö jernväg. Sedermera har jernvägarnes vigt för en snabb och kraftig mobilisering vid krigstillfällen blifvit allt mera inseed, och i sammanhang dermed har påvisats vigten af en tyngre öfverbyggnad i Karlskrona—Vexjö jernväg, hvarå för närvarande de tunga, för militärtåg å statsbanorna använda lokomotiv ej kunna framföras. Erforderlig ändring

af denna öfverbyggnad torde emellertid icke, så länge jernvägen är i enskild ägo, komma att verkställas.

Att denna jernvägs vikt såväl i strategiskt hänseende som för den allmänna samfärdseln icke kommer att minskas, utan i ganska väsentlig grad ökas, derest och i den mån Borås—Alfvestajernvägen och de projekterade jernvägarne Dalby—Sölvesborg (med ombyggnad till normalspårig af banorna Sölvesborg—Karlskrona) samt Emmaboda—Linköping komma till stånd, torde icke vara något tvifvel underkastadt.

Ehuru jag sålunda betraktar Karlskrona—Vexjö jernvägs inlösen för statens räkning såsom högeligen önskvärd, anser jag dock, att denna inlösen bör ega rum endast i sammanhang med förvärfvande af Vexjö—Alfvestabanen, om hvars betydelse i trafikhänseende gäller detsamma, som jag yttrat rörande Karlskrona—Vexjöbanan, men till hvilken staten icke har någon inlösningsrätt. Derest staten förvärfvar sistnämnda bana, torde emellertid Vexjö—Alfvesta jernvägsaktiebolag icke vägra att sälja sin jernväg till det pris, som med hänsyn till bolagets inkomster under de senaste 10 åren må bestämmas eller till omkring 3,000,000 kronor; om ett anbud i denna riktning från statens sida blefve förkastadt, läser staten icke underlåta att bygga ny jernväg från Vexjö till stambanan, hvarigenom värdet af Vexjö—Alfvesta jernväg skulle nedbringas till en obetydlighet. Svårighet för uppgörelse med Vexjö—Alfvesta jernvägsaktiebolag torde därför icke behöfva möta.

Ehuru den nu befintliga bristen på rörelsemedel, hvilken hotar att taga högst betänkliga dimensioner, icke torde häfvas genom inköp af ifrågavarande 2:ne jernvägar till ett pris af omkring 7 millioner kronor, derifrån bör dragas den oguldna återstoden af Karlskrona—Vexjö jernvägsaktiebolags statslån omkring 1,850,000 kronor, bör en sådan åtgärd — samtidigt hvar med andra åtgärder i samma syftning förmodligen komma att vidtagas — likväl i sin mån bidraga till afhjelpande af denna brist. Riksdagen har förut låtit sig angeläget vara att icke låna till andra än produktiva behof; för att icke bryta mot denna tradition, böra äfven de medel, som till följd af den brydsamma finansiella ställningen blifvit eller komma att blifva upplånade, nedläggas uti förvärf af nyttiga kommunikationsleder eller annat dermed jemförligt.

På grund af hvad jag sålunda anfört, har jag härmed äran hemställa:

1:o) att Riksdagen måtte besluta, att, med åberopande af den statsverket enligt hvad ofvan blifvit nämndt till-

kommande rätt, under innevarande år väcka lösningsanspråk beträffande Karlskrona—Vexjö jernväg emot Karlskrona—Vexjö jernvägsaktiebolag och ställa till Kongl. Maj:ts förfogande det belopp, som till en sådan inlösen må vara erforderligt; och

2:o) att Riksdagen ville hos Kongl. Maj:t anhålla, det Kongl. Maj:t ville, efter underhandling med styrelsen för Vexjö—Alfvesta jernvägsaktiebolag om förvärfvande åt staten af nämnda bolags jernväg, till nästa års Riksdag inkomma dels med den framställning, som af en dylik underhandling må föranledes, och dels med den framställning rörande anslag till förbättringsarbeten å Karlskrona—Vexjö jernväg och eventuelt Vexjö—Alfvesta jernväg, hvartill anledning må förefinnas.

Om remiss till statsutskottet anhålles.

Stockholm den 27 januari 1900.

Ernst Meyer.