

N:o 60.

Af herr **K. H. Bergendahl**, om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående inlösen af Göteborg—Borås järnväg m. m.

Undertecknad har funnit sig härmedelst böra fästa Riksdagens uppmärksamhet å en angelägenhet, som ur åtskilliga synpunkter otvifvelaktigt måste tillmätas stor vikt och betydelse.

Uti den genom Kungl. Maj:ts nådiga resolution den 22 maj 1891 meddelade koncession för anläggning och trafikering af Göteborg—Borås järnväg har bland annat villkorats och stadgats:

11) att svenska statsverket är berättigadt att inlösa ifrågavarande järnväg med tillhörigheter och trafikmateriel mot ett penningbelopp,

a) som, om sådant sker *inom tio år* efter det järnvägen i sin helhet eller till någon del blifvit öppnad för allmän trafik, motsvarar hvad järnvägen med tillhörigheter och trafikmateriel enligt räkenskaper, som Kungl. Maj:t godkänner, kostat koncessionshafvarne med tillägg af ränta efter fem för hundra om året, men med afdrag af den nettoinkomst, banan under tiden lämnat; 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 *antingen* beräknas så, att detsamma motsvarar två gånger summan, enligt af Kungl. Maj:t godkända räkenskaper, af hela den under de tio år, som förflutit närmast före det år, hvarunder lösningsanspråket blifvit väckt, uppkomna nettobehållning af trafiken, innefattande alla under samma tio år gjorda utdelningar till delägarne i järnvägen jämte ränte- och kapitalafbetalningar å upptagna lån samt afsättning af kontanta medel eller öfverförande af säkra fordringar till befintlig reserv- eller förnyelsefond, *eller ock*, därest vare sig från statens eller från koncessionshafvarnes sida sådant

fordras, bestämmas af fem godemän, utaf hvilka Kungl. Maj:t utser två och koncessionshafvarne två, hvarefter de fyra sålunda valde tillkalla den femte;

skolande lösesumman, som skall anses utgöra inlösningsvärdet af hela järnvägsbyggnaden med alla dess fasta och lösa tillhörigheter af hvad slag de vara må, äfvensom af hela den i behåll varande reserv- och 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, inom ett år efter det lösningsanspråket framställdes och i hvarje fall inom sex månader efter det staten tillträdjt järnvägen, af svenska statsverket erläggas tillika med fem procent ränta därå, för år räknadt, från tillträdesdagen; och skall egendomen till statsverket afträdas skuldfri eller ock behörigt afdrag å löseskillingen göras för beloppet af den i järnvägen in-tecknade skuld, hvaremellertid det åligger koncessionshafvarne att årligen, efter det behörig revision af järnvägens förvaltning och räkenskaper ägt rum, insända till kungl. civildepartementet, för att där förvaras, fullständig uppgift å beloppet af de utdelningar till järnvägens delägare, de kapital- och räntebetalningar å upptagna lån samt de öfverföringar af medel till reserv- eller förnyelsefonden, som för det år, revisionen omfattar, blifvit af öfverskott å järnvägens trafikinkomster bestridda.

Då Göteborg—Borås järnväg öppnades för allmän trafik den 15 december 1894, skall således, därest staten vill begagna sin rätt att inlösa järnvägen enligt härofvän under a) upptagna villkor, inlösen ske före den 15 december innevarande år.

Aktgifver man något närmare på denna järnvägs ekonomiska utveckling och finansiella ställning, lärer det lätteligen kunna ådagaläggas, att inlösningsvillkoren under a) och b) äro af väsentligen olika ekonomisk innebörd. Inlösningspriset enligt a)-villkoren torde med åtskilliga millioner understiga samma pris enligt b)-villkoren, äfven om med stöd af dessa sistnämnda villkor inlösen komme att ske inom få år efter den 15 nästkommande december. Påtagligt synes därjämte vara, att ju längre inlösningsfrågan sedermera uppskjutes, desto högre kommer inlösningspriset att ställa sig för statsverket.

Att det i ekonomiskt afseende skulle för staten vara synnerligen fördelaktigt att enligt de billigaste villkoren nu inlösa Göteborg—Borås järnväg, lärer icke kunna förnekas. Trafikinkomsterna vid denna järnväg hafva redan från början varit förhållandevis mycket goda. Efter

tillkomsten af Borås—Alfvesta järnväg ha dessa inkomster stegrats så, att Göteborg—Borås järnväg numera med skäl kan anses såsom ett bland Sveriges mest gifvande järnvägsföretag. Det torde till belysande häraf endast behöfva här påpekas, att trafikinkomsterna under år 1902 utgjorde 26 kronor 99 öre per dag och bankilometer mot 35 kronor 70 öre per dag och bankilometer under de 10 månader af år 1903, för hvilka trafikuppgifter nu föreligga.

Aktiekapitalet i Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag utgör 3,226,600 kronor, fördeladt i aktier å nominellt 200 kronor. Dessa aktier ha vid försäljning man och man emellan redan betingat ett pris af 340 kronor per aktie, tydande på en beräknad värdestegring af aktiekapitalet å icke mindre än 2,258,820 kronor. Det är emellertid icke blott ekonomiska, utan äfven flera andra tungt vägande skäl, som tala för inlösen af denna järnväg.

Den utgör en länk i en stor och betydelsefull kommunikationsled, som i sin helhet synes böra förvärfvas åt staten, därest sådant på lämpliga villkor kan ske. Vi syfta här på den kommunikationsled, som består af de fyra järnvägarna Göteborg—Borås, Borås—Alfvesta, Växjö—Alfvesta och Karlskrona—Växjö, utgörande en väglängd af tillsammanlagdt 353 kilometer.

Rörande detta mera vidtomfattande järnvägsinköp har kungl. järnvägsstyrelsen i här efteråt intagna skrifvelse af den 24 oktober 1902 (*Bil. A.*) hos Kungl. Maj:t gjort framställning om bemyndigande att i angifna hänseende vidtaga åtgärder till klargörande och utredande af frågan, huruvida öfvervägande skäl tala för eller emot hela den ifrågasvarande bankomplexens förvärfvande åt staten till det pris, som nu kan ifrågakomma. Den af kungl. järnvägsstyrelsen i skrifvelsen uttalade åsikt, att denna fråga är af den vikt, att en noggrann undersökning härutinnan bör vidtagas, synes visserligen vara ganska välgrundad.

Tanken, att dessa banor borde vara i statens hand, är icke ny. Redan i 1856 års järnvägskommittébetänkande talas om behovet af en stambaneförgrening från östra stambanan öfver Växjö till Karlskrona.

Statens sedermera på olika tid vidtagna kraftiga åtgärder till underlättande af tillkomsten af Växjö—Alfvesta och Karlskrona—Växjö järnvägar visa noggsamt, huru viktiga för det allmänna dessa banor ansetts vara.

Att järnvägsleden Göteborg—Borås—Alfvesta—Växjö—Karlskrona är af den omfattning och betydelse, att den jämlikt de åsikter, som om-

fattades af 1886 års kommitté för afgifvande af förslag till åtgärder i syfte att upphjälpa den ekonomiska ställningen i landet, borde ägas och förvaltas af staten, ligger för öppen dag.

Äfven inom Riksdagen ha på sin tid, och senast så nyligen som vid 1900 års riksdag, då särskildt låneunderstöd beviljades för anläggning af Borås—Alfvesta järnväg, hvilken utgjorde sista länken i detta järnvägskomplex, från skilda håll gjorts uttalanden, som häntyda på, att inom riksdagskretsar den tanken gjort sig gällande, att dessa järnvägar borde vara statsbanor.

Ifrågavarande, af fyra enskilda järnvägar bestående, kommunikationsled från Östersjön till Västerhafvet äger redan nu ganska stor betydelse för samfärdseln inom de landsändar den genomlöper.

Såsom en direkt, normalspårig hufvudlinje tvärs öfver landet såväl till rikets andra stad Göteborg, med dess betydande handelsförbindelser, som till flottstationen och örlogsvarfvet i Karlskrona, måste denna trafikled ovedersägligen både i kommersiellt och strategiskt hänseende tillmätas alldeles särskild vikt.

För landets kommunikationsväsen i stort sedt kan den dock hvarken i ena eller andra fallet fullt och helt fylla sin uppgift såsom en direkt och genomgående förbindelselinje, så länge den består af fyra hvar för sig administrerade järnvägar med skilda ägare samt olika trafikförmåga och särskilda trafiktaxor. Denna uppgift löses tydligtvis bäst medelst *en* bana, som innehafves och förvaltas af en *enda* ägare, och i främsta rummet af staten, som uteslutande måste taga hänsyn till det allmännas intressen.

Fullgiltig anledning torde således under alla omständigheter vara för handen att verkställa sådan undersökning och utredning, som af kungl. järnvägsstyrelsen blifvit ifrågasatt, så att däraf må kunna tillförlitligen bedömas, om och i så fall hvilka åtgärder i det allmännas intresse skäligen böra i förevarande fall vidtagas.

Nu har emellertid Kungl. Maj:t den 20 sistlidne november utan att föranstalta om sådan utredning beslutat att afslå kungl. järnvägsstyrelsens förberörda framställning.

Denna riksviktiga angelägenhet har därigenom kommit i det läge, att, därest icke särskild åtgärd från Riksdagens sida vidtages, Riksdagen icke blir i tillfälle att i rätt tid öfverväga och bedöma, huruvida fullgiltiga skäl nu föreligga för staten att göra sig till ägare af alla eller några af dessa banor.

Såsom redan blifvit anmärkt, tilländagår nämligen den 15 nästa december tiden för inlösen af Göteborg—Borås järnväg enligt de villkor, som äro för statsverket mest fördelaktiga. Försittes denna tid, tillskyndas, såsom ofvan blifvit antydt, statsverket härigenom högst betydande utgifter, därest, såsom sannolikt är, staten i en nära liggande eller fjärrare framtid finner sig böra förvärfva denna och öfriga ofvannämnda banor.

Nu torde, hvad särskildt angår Göteborg—Borås och Borås—Alfvesta järnvägar, hvilka i och för sig utgöra en sammanhängande och betydelsefull länk i landets nuvarande järnvägssystem, frågan om inlösningspris och öfriga med statens förvärf af dessa järnvägar förbundna spørsmål inom jämförelsevis kort tid kunna utredas och klargöras.

Det låter därför möjligen tänka sig, att, därest Riksdagen visar benägenhet att efter föregående utredning taga dessa båda järnvägsköp i särskildt öfvervägande, Kungl. Maj:t redan till innevarande Riksdag kan inkomma med utredning och proposition i denna del. Enligt vårt förmenande lärer emellertid i hvarje fall det utskott, till hvilket denna motion varder hänvisad, utan svårighet kunna föranstalta sådan tillförlitlig utredning, att däraf otvetydigt kommer att framgå, att det är med det allmännas intressen väl förenligt, att staten i behörig tid innevarande år begagnar sig af den koncessionsenliga rätten att inlösa Göteborg—Borås järnväg. Någon som helst påvislig ekonomisk eller annan risk kan visserligen icke uppkomma för staten därigenom, att allenast denna järnväg i år inlöses. Om det nämligen sedermera skulle visa sig, att Riksdagen icke vill förvärfva öfriga nu ifrågavarande järnvägar, kan med visshet påräknas, att, därest staten af sådan anledning ej önskar i sin ägo behålla Göteborg—Borås järnväg, några som helst svårigheter icke skola möta att utarrendera eller öfverlåta densamma på sådana villkor, att det allmännas intressen varda fullväl tillgodosedda.

För sådant fall skulle staten genom att nu begagna sin lösenrätt till Göteborg—Borås järnväg tvifvelsutän kunna förmedla en från statens och den trafikerande allmänhetens synpunkter sedt önskvärd sammanföring af Göteborg—Borås och Borås—Alfvesta järnvägar till en järnvägsenhet.

Ur nationalekonomisk synpunkt vore äfven detta ett steg i rätt riktning. Några afsevärda betänkligheter torde för öfrigt knappast kunna göras gällande mot ett slikt utnyttjande af den staten förbehållna inlösningsrätten.

Skall denna rätt icke vara blott en död bokstaf, synas järnvägs-

politiska skäl tala för, att staten, där så lämpligen kan ske, begagnar den till främjande af större enhetlighet i vårt lands järnvägsväsen.

Det hade gifvetvis varit önskvärdt, att en fullständig utredning af frågan om förvärfvande för statsverkets räkning af samtliga förutnämnda järnvägslinjer nu föreligga, så att frågan i hela dess vidd kunnat vid innevarande års riksdag pröfvas. Då emellertid detta icke är fallet, synes försök böra göras att med Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag träffa uppgörelse om utsträckning af den tid, exempelvis i två år, inom hvilken staten må i hufvudsaklig öfverensstämmelse med a-villkoren i koncessionen inlösa bolagets järnväg. Till en sådan tidsfrist torde bolaget kunna förmås, då det i annat fall äfventyrar, att järnvägen redan i år varder inlöst på villkor, hvilka blifva mindre förmånliga än dem, som kunde betingas, därest viss tids anstånd medgäfves. Sålunda synes det mig, att inlösen af järnvägen före den 15 december detta år endast bör komma i fråga, därest icke en för staten antaglig öfverenskommelse med Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag kan träffas angående utsträckning af tiden för järnvägens inlösen enligt de i koncessionsresolutionens 11:e punkt mom. a) angifna grunder.

Under nämnda två år kunde fullständig utredning i den viktiga frågan rörande förvärfvandet af samtliga ofvanberörda järnvägar kunna åstadkommas samt underställas Riksdagens bedömande och pröfning.

Enligt hvad kungl. järnvägsstyrelsen i sin förberörda skrifvelse antydt, skulle inlösningspriset för Göteborg—Borås järnväg, beräknadt efter a-villkoren i koncessionen och med hänsyn till förhållandena vid 1901 års slut, då utgjort omkring 5,500,000 kronor. Därest denna beräkning efter ingående utredning befinnes i det närmaste riktig, torde, med hänsyn därtill, att banans sammanlagda nettoinkomster under åren 1902 och 1903 lära öfverstigit det belopp, som motsvarat 5 procents ränta å järnvägens kostnadssummor för samma år, inlösningspriset innevarande år ställa sig något billigare, ehuru järnvägens och materielens värde genom påkostnader och nyanskaffningar stigit med mer än 150,000 kronor sedan år 1901.

Denna inkomstbringande järnväg, som har en längd af 72 kilometer, skulle följaktligen med trafikmateriel och tillhörigheter nu kunna af staten inlösas för ett pris af cirka 76,000 kronor per kilometer.

Här torde slutligen böra anmärkas, att järnvägen häftar för ett i bankinrättning upptaget obligationslån, hvarå återstår ett oguldet kapitalbelopp, utgörande i rundt tal 2,300,000 kronor.

Detta lån lär emellertid numera få inbetalas efter 6 månaders förutgången uppsägning, hvadan staten i händelse af banans inlösen icke behöfver i lösesumman i räntefafseende vidkännas annan utgift än cirka 3,8 procent, hvartill statens effektiva ränta å de medel, som kunna varda för järnvägens inlösen upplånta, antagligen komme att högst uppgå.

Med stöd af hvad sålunda blifvit anfördt, tillåter jag mig hemställa,

dels att Riksdagen ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, det täcktes Kungl. Maj:t ej mindre — för den händelse Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag uppå därom gjord framställning icke finnes villigt medgifva lämplig förlängning af den tid, inom hvilken belagets järnväg må af staten i hufvudsaklig öfverensstämmelse med de i punkt 11 a) uti den för bolaget den 22 maj 1891 meddelade koncession stadgade villkor inlösas — gå i författning om ifrågavarande järnvägs inlösen för statsverkets räkning före den 15 december innevarande år samt vidtaga de åtgärder i öfrigt, som i följd af sådan inlösen påkallas, än äfven, efter verkställd utredning af kostnaderna och villkoren i öfrigt för inlösen af Borås—Alfvesta, Växjö—Alfvesta och Karlskrona—Växjö järnvägar, så snart ske kan, för Riksdagen framlägga det förslag, hvartill nämnda utredning föranleder, med uppgift tillika å kostnaden för samtliga ifrågavarande banors försättande i statsbanemässigt skick; dels ock att Riksdagen ville för eventuellt inlösen af Göteborg—Borås järnväg ställa ett förslagsanslag å 5,500,000 kronor till Kungl. Maj:ts förfogande.

Stockholm den 25 januari 1904.

K. H. Bergendahl.

Afskrift.

Bilaga.

Till Konungen.

Då inom kort järnvägen emellan Borås och Alfvesta öppnas för allmän trafik, föreligger såsom fullbordad en direkt normalspårig järnvägsled från Göteborg till Karlskrona. Vid afgifvande den 4 november 1897 af underdånigt utlåtande öfver koncessionsansökningen rörande slutlänken i denna led anförde järnvägsstyrelsen, bland annat, att ehuru åstadkommandet af en direkt järnvägsled Borås—Alfvesta måste i viss mån menligt inverka på trafiken å statsbanan, i det att en del frakter, särskildt timmer, som från mellersta och södra Småland öfver södra och västra stambanan ginge till Göteborg, gifvetvis skulle komma att taga den nya utfartsvägen, ansåge styrelsen denna senare vara af en så stor betydelse ej blott i lokalt hänseende utan äfven för utvecklingen af landets kommunikationsväsende i stort sedt, att nu antydda hänsyn till statsbanornas ekonomiska intresse borde härför vika, helst den nya förbindelseleden i själfva verket enligt styrelsen förmenande vore af den vikt, att i sinom tid fråga antagligen komme att uppstå om dess inlösen till statsverket.

Ehuruväl hvad styrelsen sålunda anført närmast hade afseende å linjen emellan Göteborg och Alfvesta, är likväl uppenbart, att, därest inköp af nämnda linie ifrågasättes, det måste tagas i noggrannt öfvervägande, huruvida icke skäl föreligga att åt staten förvärfva jämväl banans fortsättning från Alfvesta till Karlskrona, på det att staten må genom egen trafikled komma i direkt förbindelse med därvarande krigsvarf och flottstation.

Beträffande statens inlösningsrätt till ifrågavarande bandelar gälder, hvad först angår Göteborg—Borås och Borås—Alfvesta järnvägar, att i koncessionerna för dessa järnvägar finnas intagna i hufvudsak enahanda villkor, som i sådant hänseende plägat under de senaste årtiondena meddelas vid koncessions beviljande, nämligen:

att svenska statsverket är berättigadt att inlösa järnvägen med tillhörigheter och trafikmateriel mot ett penningbelopp,

Hvad angår kostnaden för förvärfvande af ifrågavarande järnvägar och deras försättande i statsbanemässigt skick, synes, såvidt af tillgängliga handlingar för närvarande kan inhämtas, inköpspriset för Göteborg—Borås järnväg, beräknadt efter det s. k. a)-villkoret i koncessionen och med hänsyn till förhållandena vid 1901 års slut, komma att uppgå till omkring 5,500,000 kronor. För den nu färdigbyggda Borås—Alfvesta järnväg utgör anläggningskostnaden, efter den beräkning, enligt hvilken statslån järnvägens ägare beviljats, 9,790,000 kronor. Hvad angår det pris, för hvilket Växjö—Alfvesta järnvägsaktiebolag kan vara villigt att öfverlåta bolagets järnväg, föreligger för närvarande ingen utredning här om. Beträffande slutligen Karlskrona—Växjö järnväg, har uti en af numera statsrådet och chefen för finansdepartementet E. F. W. Meyer vid 1900 års riksdag väckt motion inlösningspriset för nämnda järnväg, bestämmt i enlighet med det i ofvannämnda nådiga bref af den 1 oktober 1886 angifna första alternativet, beräknats, därest inlösen ägt rum år 1900, utgöra omkring 4,300,000 kronor, hvartill komme ett belopp af 1,500,000 kronor för järnvägens försättande i sådant skick, som erfordrades för en statsbana till flottans station i Karlskrona. Såsom i motiven till motionen antydes, torde emellertid, med afseende på den tid, som därefter förflutit, inköpspriset komma att ställa sig högre än hvad i motionen beräknats, hvarförutom kompletteringskostnaden för denna järnväg torde komma att uppgå till högre belopp än hvad motionären angifvit. I fråga om kostnaden för erforderliga kompletteringsarbeten å öfriga till inköp ifrågasatta järnvägar föreligger för närvarande icke någon beräkning.

Utän att för närvarande kunna uttala sig, huruvida öfvervägande skäl tala för eller emot den ifrågavarande bankomplexens förvärfvande åt staten för det pris, som nu kan erbjudas, har dock styrelsen ansett denna fråga vara af den vikt, att en noggrann undersökning härutinnan bör vidtagas; och har för styrelsen särskild anledning att nu ifrågasätta sådan undersökning förelegat i den omständigheten, att tiden, inom hvilken Göteborg—Borås järnväg, som öppnades för allmän trafik den 15 december 1894, kan inlösas enligt a)-villkoret, utgår i december 1904. Denna undersökning synes styrelsen böra omfatta ej mindre utredning rörande koncessionsenliga inköpsprisen för Göteborg—Borås och Borås—Alfvesta järnvägar samt underhandlingar med Växjö—Alfvesta och Karlskrona—Växjö järnvägsaktiebolag angående de pris, för hvilka bolagen vilja afyttra sina respektive järnvägar, utan äfven beräkning af kostna-

derna för banornas försättande i statsbanemässigt skick; och torde, hvad särskildt angår underhandlingen med Karlskrona—Växjö järnvägsaktiebolag, sådan underhandling böra, i enlighet med hvad som ägde rum vid inköpet af Skåne—Hallands järnväg, verkställas jämväl oberoende af villkoren i ofvannämnda nådiga bref den 1 oktober 1886.

Styrelsen hemställer alltså i underdånighet, att Eders Kungl. Maj:t måtte uppdraga åt styrelsen *dels* att verkställa beräkning af kostnaden för inlösen af Göteborg—Borås och Borås—Alfvesta järnvägar i enlighet med de i koncessionerna å dessa järnvägar stadgade vilkor, *dels* att med Växjö—Alfvesta och Karlskrona—Växjö järnvägsaktiebolag inleda underhandlingar rörande de pris, för hvilka bolagen kunna vara villiga att till staten öfverlåta sina respektive järnvägar, därvid i fråga om sistnämnda bolags järnväg underhandlingen om priset torde få ske jämväl oberoende af bestämmelserna i nådiga brefvet den 1 oktober 1886, *dels ock* att verkställa utredning rörande kostnaden för samtliga banornas försättande i statsbanemässigt skick.

Underdånigst

TH. NORDSTRÖM,

Sven Gyllensvärd,
Föredragande.

Axel Corin,

Hjalmar Wikland,

John Lundberg,

B. O. Ekman,
Per Kjellin.

Stockholm den 24 oktober 1902.

Att förestående afskrift är lika lydande med den hit ingifna originalhandlingen, intygat;

Stockholm och kungl. civildepartementet den 20 november 1902.

Ex officio

Carl Olof Aulin.

(Stämpel).