

## Nr 149.

Av herr **Nilsson** i Linnås, om skrivelse till Kungl. Maj:t i fråga om statens inlösande av Västra Centralbanan.

Vid bolagsstämma med Västra Centralbanans järnvägsaktiebolag i Halmstad den 18 sistlidne december beslöts dels bolagets omedelbara trädande i likvidation, dels ock att de vid tillfället utsedda likvidatorerna skulle i skrivelse till Kungl. Maj:t erbjuda banan till inlösen av staten. Detta sistnämnda beslut är av likvidatorerna verkställt.

Då synnerligen starka skäl, vilka icke framhållits av likvidatorerna, tala för ett statens övertagande av banan, anser jag att dessa skäl böra komma under omprövning innan Kungl. Maj:t fattar definitivt beslut i ärendet.

Innan jag går in på framläggandet av dessa synpunkter vill jag förutskicka, att statens övertagande av Västra Centralbanan kan ifrågasättas endast under förutsättningen att staten framdeles, under bättre ekonomiska förhållanden, utsträcker banan från dess nuvarande ändpunkt Landeryd till Södra Stambanan, antingen över Markaryd till Hässleholm, eller till Elmhult.

All erfarenhet från det pågående kriget visar, att lätta kommunikationer äro av avgörande betydelse för försvaret. Våra järnvägsförbindelser i sydvästra Sverge lida härvid av en betänklig brist på lämpligt anlagda tvärbananor. Västkustbanan kan under krig lämnas helt utom räkningen med tanke på dess från havet oskyddade läge.

Förr eller senare kommer med all säkerhet Inlandsbanan att utsträckas till någon punkt på Västra Stambanan nedom Laxå. Dessa banor jämte Södra Stambanan få väl anses vara av yttersta vikt för försvaret, men för att de skola till fullo utnyttjas i detta avseende måste man åstadkomma en väl skyddad och lämpligt belägen förbindelseled dem emellan. Genom realiserandet av detta förslag skulle man kunna få en sådan, direkt från

Inlandsbanan till det skånska järnvägsnätet. Att detta skulle vara av synnerligen stor betydelse vid truppförflyttningar samt för transport av proviant och materiel är uppenbart. Vidare skulle genom denna bana stor lättnad i trafiken på vissa delar av Södra Stambanan kunna vinnas.

I kostnadsfrågan vill jag framhålla att vid ovannämnda bolagsstämma med Västra Centralbanan förslag framkom från Halmstad—Nässjö järnvägsbolags styrelse om Västra Centralbanans försäljning. Sistnämnda bolag erbjöd sig då att övertaga järnvägen för ett belopp av 4,300,000 kr. eller ock att för sin del överlämna banan till övriga aktieägare för nämnda belopp. Detta förslag motiverades därmed, att bolaget ville söka återfå någon del av sin fordran i Västra Centralbanan.

Beträffande Västra Centralbanans bolags ställning tillåter jag mig hänvisa till bilagda tablå.

Jag har den uppfattningen att då Halmstad—Nässjö järnvägsbolag med ovannämnda motivering fastställt köpeskillingen för Västra Centralbanan till 4,300,000 kronor för sig eller övriga aktieägare, bör detta anbud även ligga till grund för en eventuell underhandling emellan staten och likvidatorerna angående priset å järnvägen, i stället för 8,464,753 kronor, som skulle vara priset vid ett begagnande av statens tvångsinlösningsrätt på grund av koncessionen. Denna uppfattning är också uttalad av kommunalstämman i Långaryds församling, som äger aktier i banan för 40,000 kronor, och delas säkerligen av många andra aktieägare.

Med detta inlösningsbelopp såsom utgångspunkt för övertagande av en järnväg med denna storlek och sträckning, och med en i alla avseenden så solid byggnad som denna, jämfört med den jämna ökningen i trafikinkomster sedan banans tillkomst, och dessutom med tanke på den ökning i trafikinkomster som det ifrågasatta nya trafikreglementet med säkerhet kommer att medföra, vågar jag bestämt påstå att en inlösen för statens räkning av Västra Centralbanan icke skall visa sig medföra ekonomisk förlust.

Vad en nybyggnad av järnväg från Landeryd till Elmhult eller Markaryd angår, så äro båda sträckningarna undersökta och kostnadsförslag upprättade, samt koncession beviljad å den sistnämnda sträckningen, ehuru densamma i brist på medel förföll 1914. Kostnadsförslagen slutade i båda fallen på omkring 4,000,000 kronor. Att denna bandel skulle få en synnerligen stor trafik är otvivelaktigt, då bland annat allt vagnslastgods (trävirke m. m.) från stora delar av Småland och Västergötland till Danmark och Tyskland komme att passera denna väg. För orten själv är banan naturligtvis av synnerligen stor betydelse, därigenom att folket skulle

beredas bättre avsättningsmöjligheter för sina produkter samt lättare tillförsel av kalk och gödning m. m. för jordbrukets behov.

Då det ej kan ifrågasättas, att riksdagen i frågans nuvarande läge skall fatta ställning till densamma, tillåter jag mig vördsamt hemställa,

att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, det Kungl. Maj:t vid behandlingen av framställt förslag om Västra Centralbanans inlösen av staten måtte taga de i denna motion framlagda synpunkterna i vederbörligt beaktande.

Stockholm den 27 januari 1916.

*Bernhard Nilsson.*

I motionens syfte instämma:

*C. O. Johanson. J. A. Jonsson. Per Gabrielsson. E. Räf.*

*Bilaga.*

*Till extra bolagsstämman med Västra Centralbanans järnvägsaktiebolag.*

Över inkomster och utgifter under tiden januari—september 1915 samt bolagets ställning den 30 september 1915 får styrelsen härmed avgiva följande berättelse:

*Inkomster:*

Personbiljetter .....	145,619: 30	
Resgodsövertikt, velocipeder och extra persontåg.....	4,520: 13	
Posttransport .....	15,415: 61	
Paket-, il- och fraktgods .....	285,517: 01	
Levande djur, åkdon m. m. ....	6,894: 37	
Extra trafikinkomster.....	5,672: 34	463,638: 76
Utgifter utöver inkomster.....		175,871: 06
		<u>Kronor 639,509: 82</u>

*Utgifter:*

Administrativa avdelningen .....	20,053: 55	
Banavdelningen .....	84,136: 47	
Trafikavdelningen.....	106,158: 29	
Maskinavdelningen.....	176,953: 86	387,302: 17
		<u>Transport Kronor 387,302: 17</u>

	Transport Kronor	387,302: 17
Ränta å förråd .....	4,394: 34	
» » transportmateriel .....	20,543: 94	
Amortering av » .....	11,413: 35	
10 % av trafiköverskottet 1914 .....	2,262: 87	
Vagnhyror.....	8,615: 71	
Ränta å obligationslånet .....	100,036: 74	
» » svävande skulden till H. N. Järnv. A.-B. ....	102,897: 70	
» » skuld till Statens Järnvägar .....	2,043: —	252,207: 65
	Kronor	639,509: 82

## BOLAGETS STÄLLNING DEN 30 SEPTEMBER 1915.

*Tillgångar:*

Å järnvägsbyggnaden nedlagda kostnader .....	6,119,879: 26
Inventarier och materialier .....	8,892: —
Aktier i Tidaholms järnvägsaktiebolag .....	125,000: —
Vinst och förlust: Förlust å rörelsen 1906—1914 .....	1,555,989: 30
» » » jan.—sept. 1915 .....	175,871: 06
	<u>1,731,860: 36</u>
	Kronor 7,985,631: 62

*Skulder:*

Av aktieägarna inbetalte .....	2,588,700: —
Obligationslånet av 1904 .....	2,906,000: —
Skuld till Halmstad—Nässjö Järnvägs A.-B. m. fl. ....	2,490,931: 62
	<u>7,985,631: 62</u>

Trafiken å bolagets järnväg har under tiden januari—september 1915 givit en inkomst av kronor 463,638: 76.

Utgifterna för drift och underhåll hava uppgått till kronor 387,302: 17, vadan ett överskott å själva trafiken uppkommit av kronor 76,336: 59. Ytterligare utgifter äro: I trafikeringskontraktet med Halmstad—Nässjö järnvägsaktiebolag stipulerad ränta å och amortering av transportmateriel kronor 36,351: 63, 10 % av trafiköverskottet 1914 kronor 2,262: 87 samt ränta å obligationslånet m. m. kronor 213,593: 15.

Skulden till Halmstad—Nässjö järnvägsaktiebolag, som den 31 december 1914 uppgick till kronor 2,197,775: 49, har under innevarande år ökat med kronor 232,216: 64, enligt följande specifikation.

Ränta å obligationslånet .....	133,382: 32
Amortering av » .....	48,000: —
Ränta å svävande skulden till H. N. Jv. A.-B. ....	102,897: 70
10 % av nettovinsten 1914.....	2,262: 87
	<u>286,542: 89</u>
	Transport kronor

	Transport kronor	286,542: 89	
Ränta å skulden till Statens Järnvägar .....		2,043: —	
» och amort. av förråd och rullande materiel.....		36,351: 63	
Vagnshyror .....		8,615: 71	333,553: 23
<i>Avgår:</i> Överskottet av själva trafiken .....		76,336: 59	
Betald ingångskostnad å Ulricehamns stat. ....		25,000: —	101,336: 59
			<u>Kronor 232,216: 64</u>

vadan således skulden till Halmstad—Nässjö järnvägsaktiebolag utgör kronor 2,429,992: 13.

Då förlusten av rörelsen utgör kronor 1,731,860: 36 och  $\frac{2}{3}$  av aktiekapitalet är kronor 1,725,800: — är således vid september månads utgång kronor 6,060: 36 utöver  $\frac{2}{3}$  av aktiekapitalet förbrukat.

Halmstad den 15 november 1915.

*Styrelsen.*

