

Nr 213.

Av herr **Kloo** m. fl., om skrivelse till Kungl. Maj:t angående statsförvärf av järnvägen Karlskrona—Växjö med flera enskilda järnvägar.

Flera gånger har riksdagen genom enskilda motionärer förelagts frågan om statsinköp av dels Karlskrona—Växjö och Växjö—Alvesta järnvägar, dels ock om inköp av dessa bägge järnvägar jämte Borås—Alvesta och Göteborg—Borås järnvägar. I förra fallet gällde det inköp af tvenne enskilda järnvägar, som förmedla trafiken mellan statens station i Alvesta och å södra eller östra stambanan och Kungl. flottans huvudstation i Karlskrona. I det senare fallet gäller det ju fyra enskilda järnvägar, som förmedla trafiken mellan Göteborg och Karlskrona eller mellan Nordsjön och Östersjön, mellan rikets andra stad i förhållande till folkmängden och dess första i avseende på dess flotta och sjömilitära varv.

År 1900 väcktes motion i andra kammaren av herr Ernst Meyer med förslag om statsinköp av Karlskrona—Växjö järnväg samt om underhandling med Växjö—Alvesta järnväg om sådant köp. Statsutskottet, vartill denna motion jämte tvenne andra om järnvägsinköp remitterats, sade sig ingalunda i princip velat »uttala sig mot inköp av enskilda järnvägar för statens räkning, utan endast sökt framhålla nödvändigheten av att därvid gå till väga med stor betänksamhet och försiktighet». Utskottet ansåg då därjämte, »att den närvarande tidpunkten syntes vara föga gynnsam för järnvägsinköp, då inköpssumman nu säkerligen komme att ställa sig synnerligen hög till följd av den ovanligt stora avkastning, som järnvägarne under de senaste åren lämnat». Utskottet trodde på grund av vissa orsaker, att denna avkastning snart skulle minskas.

Vad nu beträffar särskilt Karlskrona—Växjö järnväg, som från år 1898 utdelat 8 %, så har utdelningen icke en enda gång understigit

denna procent, men väl har denna järnväg utdelat än högre procent. Åren 1899, 1903, 1904, 1911 och 1912 var utdelningen 10 %, 1906 12 % och 1913 15 %. År 1914 var utdelningen visserligen på papperet 8 %, men året förut hade beslut fattats om aktiekapitalets fördubbling utan någon som helst inbetalning av aktieägarna, så att i verkligheten var det 16 %.

Vid debatten om förutnämnda motion i första kammaren kallade också en medlem av kammaren det för ett baisse-spel som utskottet föreslog genom att tillstyrka riksdagen att vänta på lågkonjunkturer för järnvägsinköp, och trodde talaren också, »att utskottet möjligtvis kan missträcka sig på detta spels resultat». Enligt vad vi ovan anfört visar det ju sig att han trodde rätt.

I andra kammaren vid samma debatt framhöll motionären skälen för sin motion i tre huvudpunkter, som vi bedja få anföra:

»1:o) att den kommitté, som av Kungl. Maj:t tillsatts för att undersöka vilka enskilda järnvägar som borde av staten inlösas hade förklarat, att de i motionen omhandlade järnvägarna hörde till denna kategori;

2:o) att de ifrågavarande järnvägarna sammanbunde statsbanan med en så viktig plats som Karlskrona, där flottan hade sin station och där en av våra största fästningar vore belägen;

3:o) att staten genom inköp av dessa järnvägar icke skulle göra någon förlust, därför att de lämnade så god avkastning, och att, även sedan de blivit satta i mera statsbanemässigt skick än det, i vilka de nu befunde sig, staten ändock skulle av dessa järnvägar få en avkastning, som vida komme att överstiga räntan på det i dem nedlagda kapitalet.»

Och herr Pehrson i Törneryd, ehuru tillhörande den statsutskottets majoritet som yrkat avslag på motionen, sade, att han ansåg, »att då landets flotta har sin huvudstation i Karlskrona, det icke är lämpligt i längden, att en järnväg till en så viktig plats skall ligga i ett enskilt bolags händer, helst järnvägen sådan den nu är byggd är alldeles otillfredsställande, om den skulle behöva tagas i anspråk för försvarsändamål.»

Utskottets hemställan om avslag å motionen bifölls dock utan votering i bägge kamrarna.

År 1904 väcktes en motion, likalydande i bägge kamrarna i första nr 23 av herr Axel F. Hummel och i andra kammaren nr 60 av herr K. H. Bergendahl gående ut på köp av Göteborg—Borås järnväg samt utredning om ett blivande statsinköp av Karlskrona—Växjö, Växjö—Alvesta och Borås—Alvesta järnvägar.

Herr J. A. Sjö väckte vid samma riksdag i motion nr 146 förslag

om utredning av statsinköp av Göteborg—Borås—Alvesta järnvägar samt om utredning angående byggande av en ny järnväg Alvesta—Karlskrona.

De förstnämnda motionärerna påvisa i sina motioner att redan 1856 års kommitté uttalat sig för behovet av en stambaneförgrening från östra stambanan över Växjö till Karlskrona; att denna bana är av den betydelse, att den innefattas i de banor, som även 1886 års kommitté ansåg borde ägas och förvaltas av staten. I en dessa motioner åtföljande bilaga uttalar sig även järnvägsstyrelsen för en undersökning och en utredning om statsinköp av dessa fyra järnvägar.

En sådan av järnvägsstyrelsen förordad undersökning och utredning har aldrig kommit till stånd.

Herr Sjö ansåg järnvägsleden Alvesta—Karlskrona vara så viktig, att då han trodde att köpeskillingen för dessa järnvägar, plus omkostnader för banornas sättande i statsbanemässigt skick, troligen skulle visa sig allt för hög, så borde staten bygga en ny bana Alvesta—Karlskrona.

Statsutskottet fann, efter en ganska knapphändig motivering icke något skäl tala för att det skulle vara för staten önskvärt eller behöfligt att komma i besittning av berörda järnvägsförbindelse, varför utskottet föreslog, att dessa motioner icke skulle föranleda till någon riksdagens åtgärd.

Emellertid hade 7 av utskottets ledamöter, herrar Bohnstedt, Taube, Lilliesköld, Olsén, von Friesen, Sjö och Ödman reserverat sig, och ansågo de, »att staten bör under sin administration hava den direkta järnvägslinjen mellan Göteborg och Karlskrona. Reservanternas förslag utmynnade emellertid på grund av vissa skäl endast i att staten då omedelbart skulle inköpa Göteborg—Borås järnväg.

Efter ganska långa debatter i bägge kamrarna blev utskottets förslag bifallet, i första kammaren med 83 röster mot 24 och i andra kammaren med endast 93 röster mot 92, som tillföll ett yrkande framställt under debatten, i det närmaste lika med reservanternas.

Senast år 1914 hemställde herr Enderstedt m. fl. i motion nr 164 i andra kammaren om skrivelse till Kungl. Maj:t om utredning om statsinköp av omförmälda fyra banor.

Riksdagen kom emellertid ej att behandla denna motion på grund av dess upplösning den 5 mars.

Med vad här ovan anförts, torde vi hava visat den vikt och betydelse i alla fall föregående riksdagar lagt på denna fråga, och detta trots dess avslag å de i denna sak väckta motionerna.

Vad nu Karlskrona—Växjö järnväg beträffar, (de övriga 3 järnvägarne, varom det gäller, torde befinna sig i något så när statsbanemässigt skick) är det endast denna järnvägs bandel Emmaboda—Växjö som på senare tiden blivit satt i det skick, att man kan tala om statsbanemässig, d. v. s. blivit belagd med moderna tyngre räls. Den andra halvan, Karlskrona—Emmaboda, befinnes i allt annat än statsbanemässigt skick.

Vi veta visserligen, att vid ett krigsutbrott lägger staten beslag på de banor som den för sitt ändamål behöver, men då gäller frågan: befinner sig järnvägen i det skick, att den kan användas för det ändamål, som landet i detta fall kräver. Detta gäller givetvis i högsta grad för den järnväg som leder till flottans huvudstation. Och vi våga säga det: det gör ej sistnämnda bandel. Vi varken kunna eller vilja här påvisa vad som i detta avseende brister, men det torde nog vederbörande myndigheter vara på det klara med.

En utredning om vad staten fått betala i merkostnader för militärtransporter och dylikt, nu senast 1914, än om dessa banor varit i statens ägo, torde helt visst visa på högst avsevärda belopp.

Vi anse det ej fullt nödvändigt att köpet av hela denna järnvägslinje, Göteborg—Karlskrona, på tillsammans 353 kilometer behövde göras på en gång, utan kunde ju, om detta för staten ansågs fördelaktigare och mindre betungande, ske i tvenne omgångar, först järnvägslinjen Alvesta—Karlskrona och sedermera linjen Alvesta—Göteborg. Att den förstnämnda linjen först bör inköpas såsom för staten viktigast, anse vi självklart, emedan den utgör statsbanans förbindelse med en av statens dyrbaraste anläggningar, Karlskrona örlogsvarv och flottans huvudstation. För statsinköp av även den linjen på andra sidan stambanan talar ju även det, att Göteborg numera är en mycket viktig punkt i försvarshänseende och vilken även därför bör snarast genom en statens bana förbindas med Karlskrona.

Enligt vad vi tro oss veta, bära alla dessa banor sig bra, åtminstone bära sig tre av dem utmärkt. De skäras utom av södra stambanan i Alvesta av ett tiotal andra enskilda banor. Så någon risk för staten att göra en dålig affär finnes tydligen icke.

Några enstaka utdrag av 1913 års järnvägsstatistik över dessa banor följer här nedan:

	Netto- inkomst av järnvägen.	Till bolags- stämmans förfogande.	Utdelning i aktier.	%
	T u s e n t a l k r o n o r.			
Borås—Alvesta järnväg.....	350,5	203,8	—	—
Göteborg—Borås »	461,7	380,9	193,6	6
Karlskrona—Växjö »	250,6	125,7	113,9	8
Växjö—Alvesta »	202,5	253,7	142,9	8

Villkoren för köp av Karlskrona—Växjö, Borås—Alvesta och Göteborg—Borås järnvägar äro följande:

Statsverket är berättigat inlösa järnvägen med tillbehör och trafikmateriel mot ett penningbelopp som skall beräknas så, att detsamma motsvarar två gånger summan, enligt av Kungl. Maj:t godkända räkenskaper, av hela den under de tio år, som förflutit närmast före det år, varunder inlösningsanspråket blivit väckt, uppkomna nettobehållning av trafiken, innefattande alla under samma tio år gjorda utdelningar till delägarne i järnvägen jämte ränte- och kapitalavbetalningar å upptagna lån samt avsättning av kontanta medel eller överförande av säkra fordringar till befintlig reserv- eller förnyelsefond, eller ock bestämmas av fem gode män, utav vilka Kungl. Maj:t utser två och koncessionshavarna utse två, varefter de fyra sålunda valde tillkalla den femte.

Någon svårighet för överenskommelse med dessa järnvägar finnes ju tydligen härav icke, då alla formaliteter äro på förhand bestämda. Vad däremot Växjö—Alvesta järnväg beträffar, finnes ingen sådan bestämmelse, men anse vi, att då staten ju redan delvis trafikerar denna järnväg, lär det väl ej för staten vara oöverkomligt att få denna järnväg till att gå med på en rimlig överenskommelse om inköp. Skulle det mot förmodan vara ogörligt för denna järnväg att vara med på ett resonligt försäljningsbelopp, skulle det ju ej vara något för staten halsbrytande företag att bygga en ny bana mellan Alvesta och Växjö. Den nuvarande banans längd mellan dessa båda platser är endast 18 kilometer.

På grund av vad sålunda anförts, få vi vördsamt hemställa,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t täcktes låta utreda, huruvida de enskilda järnvägarna Karlskrona—Växjö, Växjö

—Alvesta, Alvesta—Borås och Göteborg—Borås bära
av staten förvärvas.

Stockholm den 6 februari 1916.

Oskar Kloo.
Axel Lindqvist.

J. A. Ingvarson.
Algot Törnkvist.