

**N:o 48.**

Ank. till Riksd. kansli den 15 mars 1904, kl. 2 e. m.

*Utlåtande, i anledning af väckta motioner i fråga om förvärfvande  
åt staten af vissa enskilda järnvägar m. m.*

(R. A.)

1:o.

I en inom Andra Kammaren af herr *G. W. Roos m. fl.* väckt motion (n:o 84) har hemställts, att Riksdagen ville besluta att, därest inom utgången af år 1904 ett bolag blefve bildadt för anläggning i hufvudsaklig öfverensstämmelse med i motionen omförmälda planer och kostnadsförslag af normalspårig järnväg från Emmaboda station å Karlskrona—Växjö järnväg till Hultsfreds station å Nässjö—Oskarshamns järnväg och därest inom utgången af år 1905 samma järnvägsföretags fullbordande kunde anses tryggadt, i det bolag, som sålunda bildades och under de villkor, som kunde bestämmas, teckna aktier till belopp af en million fem hundra tusen (1,500,000) kronor.

I motionen har omnämnts, att järnvägen Linköping—Vimmerby, 101 kilometer lång, under år 1902 blifvit öppnad för trafik samt att nämnda banas ägare, östra centralbanans järnvägsaktiebolag, i december 1903 träffat villkorligt aftal om inköp af den 21 kilometer långa Vimmerby—Hultsfredsbanan. Då bägge dessa järnvägar hade normal spårvidd och då från Emmaboda ledde normalspårig järnväg till Karlskrona, återstode sålunda för förverkligande af en stambana Linköping—Karlskrona endast sträckningen Hultsfred—Emmaboda, och hade ansökning om koncession å en järnväg mellan sistnämnda två orter i slutet af år 1903 ingifvits till Kungl. Maj:t. Kostnaden för denna järnväg, hvars längd skulle blifva omkring 114 kilometer, vore beräknad till 5,790,000 kronor. Af denna kostnadssumma ansåge motionärerna hälften kunna erhållas genom lån mot inteckning i järnvägen, hvaremot den andra hälften eller

2,895,000 kronor måste anskaffas genom aktieteckning. Hittills hade i företaget tecknats aktier för omkring 1,000,000 kronor, och det syntes vara möjligt att genom ytterligare aktieteckningar uppbringa inemot 400,000 kronor. Men härutöver erfordrades omkring 1,500,000 kronor, och det vore motionärernas mening, att staten för att möjliggöra företagets utförande skulle tillskjuta detta belopp mot erhållande af aktier i det bolag, som för ändamålet komme att bildas.

Sedan en längre tid tillbaka har staten på det sätt lämnat understöd till enskilda järnvägsanläggningar, att lån till belopp af högst halfva den beräknade anläggningskostnaden beviljats för företagets utförande. Det har, särskildt för att icke mindre välbetänkta företag med otillräcklig ekonomisk bärighet, skulle bringas till utförande, ansetts böra fordras, att åtminstone hälften af berörda anläggningskostnad anskaffades genom aktieteckning af enskilda eller kommuner, som vore intresserade af företaget. Denna grundsats synes utskottet vara synnerligen viktig, och på det hela har den form, i hvilken staten hittills understött den enskilda företagsamheten på detta område, visat sig ändamålsenlig. Det nu föreliggande förslaget, att staten för åvägabringande af en enskild järnvägsanläggning — hvartill medel till belopp af halfva anläggningskostnaden skulle anskaffas genom lån mot inteckning i järnvägen — skulle teckna aktier i företaget till ett betydande belopp, kan däremot icke synas utskottet tillrädligt. Oafsedt de betänkligheter, som synas möta mot att staten ingår såsom delägare i ett enskildt företag af denna art, är det enligt utskottets mening och af skäl, som ofvan angifvits, ingalunda lämpligt, att de enskildes delaktighet i och ansvarighet för det af dem igångsatta företaget skulle blifva så jämförelsevis ringa, som med förevarande förslag är afsedt.

På grund af det anförda får utskottet hemställa,

att förevarande, af herrar Roos m. fl. väckta motion icke må vinna Riksdagens bifall.

2:o.

I lika lydande motioner, som blifvit väckta, (n:o 23) i Första Kammaren af herr *A. F. Hummel* och (n:o 60) i Andra Kammaren af herr *K. H. Bergendahl*, har föreslagits:

*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 funnes villigt medgifva lämplig förlängning af den tid, inom hvilken bolagets järnväg finge 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 påkallades, *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 kunde för Riksdagen framlägga det förslag, hvartill nämnda utredning föranledde, med uppgift tillika å kostnaden för samtliga ifrågavarande banors försättande i statsbanemässigt skick;

*dels ock* att Riksdagen ville för eventuell inlösen af Göteborg—Borås järnväg ställa ett förslagsanslag å 5,500,000 kronor till Kungl. Maj:ts förfogande.

Vidare har herr *J. A. Sjö* i en inom Andra Kammaren väckt motion (n:o 146) hemställt:

att Riksdagen ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, det Kungl. Maj:t täcktes, i sammanhang med väckt förslag om utredning och eventuell inlösen för statens räkning af Göteborg—Borås—Alfvesta-järnvägarne, äfven låta verkställa utredning för byggnad och fortsättning af järnväg för statens räkning från Alfvesta till Karlskrona samt till nästkommande Riksdag framlägga förslag härför, och nu ställa till Kungl. Maj:ts förfogande det belopp, som erfordrades för uppgörande af förslag för ifrågavarande järnvägsbyggnad.

Beträffande statens rätt att inlösa Göteborg—Borås järnväg är i Kungl. Maj:ts resolution den 22 maj 1891 angående koncession å järnvägens anläggning stadgad i punkten 11:o \*):

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,

---

\*) Detta stadgande är icke fullt riktigt återgifvet i motionerna.

som Kungl. Maj:t godkänner, kostat med tillägg af ränta efter fem för hundra om året efter 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, allt efter det sätt, som finnes vara för koncessionshafvarne förmånligast, *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* bestämmas af fem gode män, utaf hvilka Kungl. Maj:t utser två och koncessionshafvarne två, hvarefter de fyra sålunda valde tillkalla den femte;

skolande lösesumman för järnvägen af svenska statsverket erläggas vid tillträdet af den inlösta egendomen och 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; och skall egendomen till statsverket afträdas skuldfri eller ock behörigt afdrag å löseskillingen vid afträdandet göras för beloppet af den i järnvägen in-tecknade skuld.

I ofvannämnda, af herrar Hummel och Bergendahl väckta motioner har nu påpekats, att Göteborg—Borås järnväg öppnades för allmän trafik den 15 december 1894 och att således, därest staten ville begagna sin rätt att inlösa järnvägen enligt det under a) upptagna villkoret, inlösen måste ske före den 15 december innevarande år.

Om man, anförä motionärerna vidare, gifve närmare akt på denna järnvägs ekonomiska utveckling och finansiella ställning, kunde det lätteligen ådagaläggas, att inlösningsvillkoren under a) och b) vore af väsentligen olika ekonomisk innebörd. Inlösningspriset enligt a)-villkoret torde nämligen betydligt 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 syntes därjämte vara, att ju längre inlösningsfrågan sedermera uppsköttes, desto högre komme 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 syntes motionärerna icke kunna förnekas. Trafikinkomsterna vid denna järnväg hade redan från början varit förhållandevis mycket goda. Efter tillkomsten af Borås—Alfvesta järnväg hade dessa inkomster stegrats så, att Göteborg—Borås järnväg numera kunde anses såsom ett bland Sveriges mest gifvande järnvägsföretag. Till belysande häraf hafva motionärerna påpekat, 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 första tio månaderna af år 1903. Aktierna i det bolag, som ägde ifrågavarande järnväg, hade ock enligt motionärernas uppgift stigit betydligt öfver det nominella värdet.

Det vore emellertid icke blott ekonomiska utan äfven andra tungt vägande skäl, som syntes motionärerna tala för inlösen af Göteborg—Borås järnväg. Denna järnväg utgjorde nämligen en länk i en stor och betydelsefull kommunikationsled, som i sin helhet syntes böra förvärfvas åt staten, därest sådant på lämpliga villkor kunde ske. Denna kommunikationsled bestode 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 hade järnvägsstyrelsen i skrifvelse af den 24 oktober 1902 — hvilken skrifvelse blifvit i aftryck bifogad motionerna — hos Kungl. Maj:t gjort framställning om bemyndigande att vidtaga åtgärder till utredande af frågan, huruvida öfvervägande skäl talade för eller emot hela den ifrågavarande ban-komplexens förvärfvande åt staten till det pris, som nu kunde ifrågakomma. Denna järnvägsstyrelsens framställning hade emellertid vid föredragning inför Kungl. Maj:t den 20 november 1903 befunnits icke för-anleda åtgärd.

På anförda skäl ansåge emellertid motionärerna fullgiltig anledning vara för handen att verkställa sådan undersökning och utredning, som af järnvägsstyrelsen blifvit ifrågasatt, så att däraf kunde tillförlitligen bedömas, om och i så fall hvilka åtgärder i det allmännas intresse skäligen borde i förevarande fall vidtagas.

Men särskildt syntes det vara af vikt, att icke den tid, inom hvilken Göteborg—Borås järnväg kunde af staten inlösas på de fördelaktigaste villkoren, blefve försutten. Någon ekonomisk eller annan risk kunde enligt motionärernas mening icke för staten uppstå därigenom,

att allenast denna järnväg innevarande år inlöstes. Om det nämligen sedermera skulle visa sig, att Riksdagen icke ville förvärfva öfriga nu ifrågavarande järnvägar, kunde man med visshet påräkna, att några som helst svårigheter icke skulle möta mot att utarrendera förstnämnda järnväg eller öfverlåta densamma på sådana villkor, att det allmännas intressen blefve fullt tillgodosedda.

Det hade gifvetvis, yttra motionärerna vidare, varit önskvärdt, att en fullständig utredning af frågan om förvärfvande för statsverkets räkning af samtliga förutnämnda järnvägslinjer nu förelegat, så att frågan i hela dess vidd kunnat vid innevarande års riksdag pröfvas. Då emellertid detta icke vore fallet, syntes försök böra göras att med Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag träffa uppgörelse om utsträckning af den tid, exempelvis i två år, inom hvilken staten ägde i hufvudsaklig öfverensstämmelse med a-villkoret i koncessionen inlösa bolagets järnväg. Motionärerna ansåge därför, att inlösen af järnvägen före den 15 december detta år borde komma i fråga endast i händelse en för staten antaglig öfverenskommelse med Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag icke kunde träffas om 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 åstadkommas samt underställas Riksdagens bedömande och pröfning.

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

Herr Sjö, som i sin motion anslutit sig till det af herrar Hummel och Bergendahl framställda förslaget i hvad det afser järnvägssträckan Göteborg—Borås—Alfvesta, har i fråga om Växjö—Alfvesta och Karlskrona—Växjö järnvägar framhållit, att det pris, till hvilket staten skulle

kunna köpa dessa järnvägar, säkerligen komme att ställa sig mer än skäligen högt, hvartill komme, att betydande kostnader måste nedläggas på banorna för att försätta dem i ett statsbanemässigt skick. Med hänsyn härtill syntes det motionären böra tagas under öfvervägande, om icke staten, i stället för att köpa sistnämnda järnvägar, borde anlägga en ny järnväg från Alfvesta till Karlskrona med sträckning öfver Vederslöf, Uråsa, Nöbbeléd, Elmebo och söder om Långasjö. På detta sätt skulle enligt motionärens mening staten för mindre kostnad, än som genom inköp och iståndsättande af de nuvarande banorna mellan Alfvesta och Karlskrona föranleddes, erhålla en kortare järnvägsförbindelse mellan dessa orter, på samma gång som ett nytt trafikområde härigenom blefve tillgodogjort.

Det skäl, som förnämligast åberopats för förvärfvande åt staten af Göteborg—Borås järnväg, är, att staten genom att begagna sig af det villkor för järnvägens inlösen, som endast under de första tio åren efter dess öppnande för trafik — alltså i förevarande fall intill den 15 december innevarande år — står öppet, skulle bereda sig en ekonomisk vinst. Härvid må till en början erinras, att det med skäl kan anses tvifvelaktigt, att banan i statens hand skall lämna lika god afkastning som under enskildas ledning, samt att med hänsyn härtill och i följd af de kompletteringsarbeten, som helt visst erfordras för järnvägens försättande i statsbanemässigt skick, man kanske icke har skäl förvänta, att berörda järnvägsinköp i verkligheten skall visa sig vara den fördelaktiga affär, som motionärerna antydte. Men huru härmed ock må förhålla sig, bör enligt utskottets mening en mer eller mindre säker utsikt till ekonomisk vinst ingalunda ensamt eller i främsta rummet vara bestämmande för ett beslut om statsbanenäts utvidgning. Om det för trafikens behöriga tillgodoseende, af nationalekonomiska eller militära skäl skulle befinnas önskvärdt, att staten utsträckte sitt järnbanesystem i de trakter, hvarom nu är fråga, vore det uppenbarligen ingen mening att stanna vid inlösen af den nu nämnda järnvägen från Göteborg till Borås, utan staten måste då ock förvärfva fortsättningen af denna bana, åtminstone till Alfvesta och kanske ända till Karlskrona. Herrar Hummel och Bergendal hafva ock i sina motioner uttalat önskvärdheten af, att staten förvärfvade hela denna kommunikationsled, och herr Sjö har i sin motion icke i annan mån skilt sig från denna mening, än att han, i stället för inköp af de nuvarande enskilda banorna från Alfvesta till Karlskrona, ifrågasatt an-

läggning af en ny statsbana mera direkt mellan sistnämnda båda orter. Hvad af motionärerna blifvit anfördt har dock icke kunnat bibringa utskottet den uppfattningen, att det vore för staten behöfligt eller önskvärdt att komma i besittning af berörda järnvägsförbindelse eller en del däraf. Frågan om en utredning rörande statsinköp af ifrågavarande enskilda banor har ock efter framställning af järnvägsstyrelsen varit föremål för pröfning af Kungl. Maj:t, som emellertid icke funnit skäl föreligga att vidtaga åtgärder i detta syfte.

Det förslag, motionärerna nu framställt, afser dels ett bemyndigande för Kungl. Maj:t att eventuellt redan innevarande år för statsverkets räkning inlösa Göteborg—Borås järnväg, dels ock verkställande af utredning om erhållande af statsbaneförbindelse från Borås öfver Alfvesta till Karlskrona. Enligt förslaget skulle sålunda Göteborg—Borås järnväg kunna förvärfvas åt staten redan innan Riksdagen fått för sig framlagd utredningen i sistberörda hänseende, en utredning, som dock enligt utskottets och, som det förefaller, äfven motionärernas mening, måste anses vara af afgörande betydelse, jämväl då det gäller att bestämma, huruvida järnvägssträckan Göteborg—Borås bör införlifvas med statsbanenätet. Visserligen framhålles i herrar Hummels och Bergendals motioner, att, om det efter inköpet af denna järnväg skulle visa sig, att Riksdagen icke vill förvärfva de öfriga järnvägarna i fråga, staten utan svårighet eller förlust skulle kunna utarrendera eller försälja den nyinköpta banan; men oafsedt den risk, staten härvid i viss mån utsätter sig för, kan utskottet icke anse, att staten bör inlåta sig på dylika affärstransaktioner.

På grund af det anförda får utskottet hemställa:

a) att herrar Hummels och Bergendahls ifrågavarande motioner icke må till någon Riksdagens åtgärd föranleda; och

b) att ej heller herr Sjös i ämnet väckta motion må föranleda till någon Riksdagens åtgärd.

Stockholm den 15 mars 1904.

På statsutskottets vägnar:

HUGO TAMM.

---



## Reservation

vid punkten 2:o:

af herrar *K. E. Bohnstedt*, grefve *C. O. Taube*, *J. A. Lilliesköld*, *G. Olsén*, *S. G. von Friesen*, *J. A. Sjö* och *C. J. Ödman*, hvilka ansett, att utskottets yttrande och hemställan bort hafva följande lydelse:

»Ehuru väl meningarna för närvarande äro mycket delade i frågan, huruvida staten bör förvärfva järnvägsleden från Göteborg öfver Borås till Alfvesta samt, vare sig med eller utan sammanhang med detta förvärf, förskaffa sig en järnvägsförbindelse mellan Alfvesta och Karlskrona, synes det dock utskottet ej vara osannolikt, att förr eller senare den åsikten skall göra sig gällande, att staten bör under sin administration hafva den direkta järnvägslinjen mellan Göteborg och Alfvesta. Vid sådant förhållande har det synts utskottet böra tagas under allvarligt öfvervägande, huruvida det icke vore skäl, att staten, medan det ännu står den öppet, begagnade sig af rätten att inlösa järnvägen Göteborg—Borås i enlighet med det i koncessionen för samma järnväg under a) upptagna villkoret, som utan tvifvel är det för staten fördelaktigaste. Såsom i de af herrar Hummel och Bergendahl väckta motionerna blifvit upplyst, utgår tiden, inom hvilken nämnda villkor får tillämpas, den 15 nästkommande december; och bör således, om detta villkor skall läggas till grund för statens förvärf af banan, beslut därom fattas vid innevarande riksdag. Af denna orsak kan utskottet icke ställa sig afvisande till det i nämnda motioner framställda förslaget i hvad det afser inköp för statens räkning af järnvägen Göteborg—Borås. Ett ytterligare skäl härför har utskottet erhållit i den från järnvägsstyrelsen meddelade upplysningen, att en önskvärd omgestaltning af bangårdsförhållandena i och invid Göteborg skulle kunna i väsentlig grad underlättas, om staten blefve ägare till nämnda järnväg.

Hvad i motionerna föreslagits därom, att från statens sida försök skulle göras att af det bolag, som äger Göteborg—Borås järnväg, utverka någon utsträckning af den tid, inom hvilken a)-villkoret i fråga om inlösen af järnvägen finge tillämpas, har däremot icke syntts utskottet tilltalande, utan anser utskottet, att staten bör, utan att sätta i fråga någon rubbning af gällande bestämmelser, inom förut fastställd tid begagna sig af sin rätt i berörda hänseende. Hvad angår de medel, förslagsvis beräknade till 5,500,000 kronor, som för inlösen af järnvägen enligt a)-villkoret erfordras, torde desamma böra anskaffas genom upplåning och riksgäldskontoret sålunda erhålla bemyndigande att till Kungl. Maj:t på rekvisition utbetala de för ändamålet behöfliga medlen.

Hvad angår de öfriga järnvägar, hvarom i de föreliggande motionerna är fråga, synes ej något förhållande påkalla, att Riksdagen nu vidtager åtgärder i och för deras eventuella förvärfvande åt staten. Hvarken med afseende å Borås—Alfvesta järnväg eller järnvägarne Karlskrona—Växjö och Växjö—Alfvesta torde villkoren för ett sådant inköp för närvarande ställa sig gynnsammare för staten, än om därmed finge tills vidare anstå. Utskottet finner sig därför icke hafva skäl tillstyrka de utredningar m. m. rörande nyssnämnda banor, som i herrar Hummels och Bergendahls motioner föreslagits, och vid sådant förhållande lärer ej heller den af herr Sjö väckta motionen om utredning rörande ny järnvägsanläggning från Alfvesta till Karlskrona böra föranleda någon Riksdagens åtgärd.

På grund af det anförda får utskottet hemställa,

a) att Riksdagen, i anledning af herrar Hummels och Bergendahls förevarande motioner, må

*dels* i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville gå i författning om inlösen för statens räkning af Göteborg—Borås järnväg i enlighet med det i punkten 11:o af koncessionen för denna järnväg under a) upptagna villkor äfvensom vidtaga de åtgärder i öfrigt, som af sådan inlösen påkallas,

*dels ock* bemyndiga riksgäldskontoret att till Kungl. Maj:t på rekvisition utbetala de medel, som för inlösen af järnvägen enligt nämnda villkor erfordras;

b) att hvad i öfrigt i herrar Hummels och Bergendahls omförmälda motioner föreslagits icke må till någon Riksdagens åtgärd föranleda; och

c) att herr Sjös i ämnet väckta motion icke heller må till någon Riksdagens åtgärd föranleda.»

---

Herrar *F. E. Pettersson* och grefve *K. A. Posse* hafva begärt få antecknad, att de icke inom utskottet deltagit i behandlingen af de i detta utlåtande omförmälda ärenden.

---