

Nr 77.

*Kungl Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen angående beviljande av ytterligare låneunderstöd för järnvägsanläggning från Varberg över Ullared till Åtråns station; given Stockholms slott den 22 november 1912.*

Under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå Riksdagen medgiva,

att åt Varberg—Åtråns järnvägsaktiebolag må för fullbordande av järnvägsanläggning från Varberg över Ullared till Åtråns station kunna å det av Riksdagen enligt skrivelse den 24 maj 1910 till låneunderstöd åt enskilda järnvägar beviljade och till Kungl. Maj:ts förfogande ställda extra anslag av 7,500,000 kronor anvisas ett låneunderstöd av 65,000 kronor utan iakttagande av vissa i Riksdagens berörda skrivelse stadgade, i statsrådsprotokollet närmare omförmälda villkor.

De till ärendet hörande handlingar skola Riksdagens vederbörande utskott tillhandahållas; och Kungl. Maj:t förbliver Riksdagen med all kungl. nåd och ynnest städse välbevågen.

G U S T A F.

*Axel Schotte.*

*Utdrag av protokollet över civilärenden, hållet inför Hans  
Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 22  
november 1912,*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern STAFF,  
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena greve EHRENSVÄRD,  
Statsråden: PETERSSON,  
SCHOTTE,  
BERG,  
BERGSTRÖM,  
friherre ADELSSVÄRD,  
PETRÉN,  
STENSTRÖM,  
LARSSON,  
SANDSTRÖM.

---

Departementschefen, statsrådet Schotte, anförde därefter:

Varberg—Ätrons järnvägsaktiebolag har hos Kungl. Maj:t gjort framställning om beredande åt bolaget av ytterligare statslån, utöver bolaget redan beviljat låneunderstöd, för fullbordande av bolagets järnväg från Varberg över Ullared till Ätrons station.

Innan jag närmare redogör för bolagets berörda ansökning, tillåter jag mig erinra om tillkomsten av ifrågavarande järnväg samt vad därmed äger sammanhang.

Ifrågasatt  
koncession å  
smalspårig  
bana Varberg  
—Ullared.

År 1902 anhöllo landshöfdingen A. Asker m. fl. om beviljande av koncession å järnvägsanläggning av 0,890 meters spårvidd från Varberg till Ullareds station å Falkenberg's järnväg.

Såväl väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som järnvägsstyrelsen, vilka hördes över berörda ansökning, ansågo emellertid en smalspårig järnväg å denna sträckning icke böra komma till stånd, varemot en normalspårig bana, därest densamma fortsattes längre inåt landet, syntes myndigheterna kunna bliva av större betydelse.

Vid underdånig föredragning den 18 november 1904 av berörda framställning fann Kungl. Maj:t icke skäl att lämna bifall till densamma.

Därefter inkom i början av år 1905 ansökning av borgmästaren Emil Svensson m. fl. om koncession å järnvägsanläggning från Varberg över Ullared till Åtrans station å Kinnared—Åtrans järnväg. Jämvel enligt detta förslag skulle järnvägen byggas smalspårig.

Koncessions-  
ansökning å  
järnväg  
Varberg—Ullared—Åtran.

Uti avgivet utlåtande över sistberörda framställning yttrade Kungl. Maj:ts befallningshavande i Hallands län, bland annat, att, då den ifrågasatta järnvägen från Varberg till Åtran skulle vid sina båda ändpunkter komma att träffa normalspåriga järnvägar, det uppenbarligen låge i det allmännas intresse, att även den föreslagna järnvägslinjen Varberg—Åtran byggdes normalspårig. Den ökade kostnad, som anläggandet av en normalspårig järnväg å denna sträcka skulle medföra, förmenade Kungl. Maj:ts befallningshavande icke kunna anses överstiga de kommuners och enskildas ekonomiska bärkraft, vilka komme att för framtiden hava nytta av järnvägen.

Vid antydda förhållanden ansåg sig Kungl. Maj:ts befallningshavande sakna anledning att tillstyrka bifall till den då föreliggande framställningen.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen yttrade uti sitt i ärendet avgivna utlåtande, bland annat, att den ifrågasatta bandelen Varberg—Åtran, i fall den utfördes bredspårig, syntes komma att, bortsett från dess rent lokala nytta, få en avsevärd betydelse såsom del av en förbindelse mellan landets sydostkust till dess västkust samt att denna förbindelse i sin helhet vore av sådant värde, att den vore förtjänt av att icke allenast erhålla koncession utan ock, om så skulle erfordras, understödjas med statslån. Styrelsen tillstyrkte koncession å järnvägsanläggning Varberg—Åtran under villkor, att den bleve bredspårig.

Järnvägsstyrelsen uttalade såsom sin mening, att man icke borde eftergiva kravet på banans byggande såsom bredspårig. Styrelsen ansåg sig icke kunna tillstyrka beviljande av koncession å en smalspårig bana.

Även chefen för generalstaben, som ansåg den ifrågasatta järnvägen böra byggas såsom normalspårig, avstyrkte den då föreliggande ansökningen.

Samtliga koncessionssökandena ingåvo slutligen till Kungl. Maj:t en skrift, däruti de, för den händelse Kungl. Maj:t av strategiska eller andra skäl icke skulle anse sig kunna bevilja den sökta koncessionen å järnväg av 0,890 meters spårvidd, anhöllo om tillstånd att få anlägga ifrågavarande järnväg med normal spårvidd.

Vid denna sistnämnda ansökning var fogat ett kostnadsförslag för den normalspåriga järnvägen, däri kostnaden var beräknad till 1,755,000 kronor. Vid granskning av berörda kostnadsförslag ansåg emellertid väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beloppet böra höjas till 2,140,000 kronor.

Koncession  
beviljad å  
normalspårig  
järnväg.  
Statslån  
beviljat.

Koncession å normalspårig järnväg från Varberg över Ullared till Åtrans station blev därefter av Kungl. Maj:t beviljad den 23 november 1906.

Sedan koncessionshavarna hos Kungl. Maj:t gjort framställning om beviljande av låneunderstöd för anläggningens utförande, verkställdes genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens försorg kontrollering av arbetsplanen, och befanns kostnaden enligt uppgjord kostnadsberäkning böra höjas till 2,370,000 kronor.

Genom beslut den 13 december 1907 beviljade Kungl. Maj:t — med fastställande av omförmälda kostnadsberäkning å 2,370,000 kronor — Varberg—Åtrans järnvägsaktiebolag, å vilket bolag koncessionen blivit med Kungl. Maj:ts samtycke överlåten, för utförande av järnvägsanläggningen i fråga ett lån å 1,185,000 kronor att utgå av de medel, som av 1906 års Riksdag ställts till Kungl. Maj:ts förfogande till låneunderstöd åt enskilda järnvägar.

Ansökning  
om ytterligare  
statslån.

Vid utförandet av anläggningen har det emellertid visat sig, att den verkliga kostnaden för densamma kommer att högst väsentligt överstiga den beräknade.

I sin nu föreliggande framställning har därför Varberg—Åtrans järnvägsaktiebolag anhållit, att Kungl. Maj:t måtte i och för fullbordan av järnvägen Varberg—Åtran bevilja bolaget ett lån å 140,000 kronor att utgå ur handels- och sjöfartsfonden.

Till stöd för ansökningen har järnvägsaktiebolaget anført, bland annat, följande.

Vid järnvägsanläggningens utförande hade bolaget, så vitt varit möjligt, sökt hålla utgifterna inom kostnadsförslagets ram, och hade detta jämväl lyckats beträffande själva banbyggnadsarbetet, där verkliga kostnaden till och med understeg kostnadsförslaget.

Beträffande åter jordlösen samt kostnaderna för anslutningarna i Ätran, Ullared och Varberg hade kostnadsförslaget blivit så avsevärt överskridet, att dessa utgiftsposter icke blott slukat behållningen å andra konton, utan även krävde nya medel till ett då beräknat belopp av omkring 140,000 kronor.

För fullbordandet av järnvägen vore det således nödvändigt, att, utöver förut tillgängliga medel, anskaffades ytterligare 140,000 kronor, och då bolaget, med hänsyn till de synnerligen stora uppoffringar, intresserade, såväl kommuner som enskilda, redan gjort, icke kunde hoppas från dessa erhålla ytterligare bidrag i form av aktieteckning eller lån, hade bolaget sett sig nödsakat att hos Kungl. Maj:t anhålla om ytterligare understöd i form av lån ur handels- och sjöfartsfonden.

Det allmänna vore ju, yttrar bolaget, redan genom det beviljade statslånet intressent i järnvägen, och syntes järnvägen, som sammanbunde förut befintliga järnvägar med en av Västkustens bästa hamnar, böra vara förtjänt av det ytterligare bidrag det sökte lånet skulle innebära.

Vid ansökningen var fogad en så lydande

### Översikt av ställningen den 14/12 1911.

Återstående fordringar och tillgångar.		Återstående utgifter och skulder, såvitt nu kan bedömas.	
	Kronor.		Kronor.
Aktiekapital..... kr. 1,196,550: 36		Entreprenörerna J. Saabye och O. Lerche enligt Bentz uppgift 17/12... .. kr. 1,154,197: 40	
därav inbetalt..... » 1,144,550: 36		därav utbetalt..... » 1,085,026: 50	69,170 90
återstår aktier för jordlösen .....	52,000	Slöinge snickerifabriks fordran .....	5,603 27
Statslån .....	kr. 1,185,000: —	J. Nilsson, Varberg, d:o .....	1,437 50
därav lyftat..... » 790,000: —	395,000	Lån i banker .....	400,000 —
Innestående å deposition... ..	100,000	Jordlösen enligt expropriationslängderna... kr. 135,675: 02	
D:o å löpande räkning . kr. 32,100: —		Inställelser m. m. .... » 6,900: —	
avgår obetalda räkningar » 4,100: —	28,000	Förut utbetalt .....	» 52,013: 80
		Sma kr. 194,588: 82	
		därav lyftat .....	» 53,893: 80
Summa	575,000	Summa	616,906 69
Brist .....	41,906 69		

Överslag.	Kronor.		
Ovanstående brist.....	41,906	69	
<i>Tillkommer:</i>			
Inköp av räls för grusspår.....	4,959	23	
Diverse räkningar.....	6,000	—	
Varbergs station.....	70,000	—	
J. Saabye och O. Lerche extraräkningar högst.....	15,774	13	
	138,640	05	
<i>Räntor att betalas:</i>			
d. $\frac{1}{2}$ 1912.....	kr. 3,000:—		
» $\frac{23}{4}$ ».....	» 3,000:—		
» $\frac{6}{6}$ ».....	» 3,000:—		
» $\frac{20}{6}$ ».....	» 1,500:—		

  

Bristen har uppstått av nedannämnda orsaker:	
Jordlösen och skadeersättningar uppgår till.....	kr. 194,588: 82
Kostnadsförslaget upptager.....	» 126,850: —
	Brist kr. 67,738: 82
Anslutning till Varberg torde komma att uppgå till.....	kr. 82,000: —
(inberäknat Varberg Norra)	
Kostnadsförslaget upptager.....	» 20,000: —
	Brist kr. 62,000: —
<i>Tillsammans brist.....</i>	kr. 129,738: 82

Dessutom ha kostnader för föreningsstationerna Ullared och Åtran uppgått till c:a 100,000 kronor högre än kostnadsförslaget.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utlåtande.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i avgivet utlåtande den 19 mars 1912 tillstyrkt det begärda lånets beviljande.

Statskontorets yttrande.

Statskontoret, som den 19 april 1912 yttrat sig i ärendet, har anfört följande.

Att handels- och sjöfartsfondens medel anlitas för beredande av tillgång till lån för enskilda järnvägsanläggningar kan icke i och för sig anses främmande för fondens ändamål, och dylika lån hava också vid flera tillfällen, då av ena eller andra orsaken de av Riksdagen för sådant ändamål anslagna medel icke kunnat anlitas, blivit genom nådiga beslut beviljade att utgå från nämnda fond, senast enligt nådigt brev den 29 oktober 1909 till Tidaholms järnvägsaktiebolag. Under erinran att statskontoret i sitt den 7 maj 1908 avgivna underdåniga utlåtande i fråga om sist berörda lån framhållit betänkligheter mot en dylik placering av fondens tillgångar, genom vilken de bindas för en lång tid framåt, har statskontoret ansett sig böra ytterligare tillägga, att betänkligheterna givetvis vinna i styrka, därest, såsom i förevarande fall synes skola bliva händelsen, säkerheten för lånet bleve så svag, att fonden blott komme att äga ringa garanti för det behöriga fullgörandet av ränte- och kapitalbetalningarna å lånet.

Statskontoret framhåller vidare vikten därav, att handels- och sjöfartsfondens till Kungl. Maj:ts disposition ställda tillgångar icke minskas eller bindas, så att Kungl. Maj:t berövas möjligheten att i lika mån som hittills tillgodose de många viktiga, tid efter annan uppkommande behov, som äro av beskaffenhet att kunna med fondens medel bestridas. Skulle emellertid det ifrågavarande järnvägsföretaget, vilket redan av statsmedel erhållit låneunderstöd, befinnas vara av den vikt och betydelse för det allmänna, att utan hänsyn till nyss anförda betänkligheter ytterligare låneunderstöd anses böra av allmänna medel beredas detsamma, kunde, enligt vad statskontoret upplyser, tillgång till det begärda lånet, 140,000 kronor, utan större svårighet beredas å handels- och sjöfartsfonden.

Då den ansökning, som föranledde beviljande av koncession å nu ifrågavarande järnväg först framkom, avsåg densamma, såsom nämnt, endast en smalspårig järnväg. Sedan vissa över ansökningen hörda myndigheter avstyrkt beviljandet av koncession å en dylik bana, framtvingades, så att säga, begäran om koncession å en bredspårig järnväg. Koncessionen blev ock meddelad å en bredspårig bana.

Enligt den kostnadsberäkning, som verkställdes, då fråga förelåg om statslån för järnvägen, skulle ett belopp av 2,370,000 kronor erfordras för anläggningens utförande. Statslånet beviljades med 1,185,000 kronor, motsvarande halva den sålunda beräknade anläggningskostnaden.

På grund av ogymsamma förhållanden har emellertid befunnits, att banan icke kan fullbordas för den i nämnda kostnadsberäkning upptagna summan.

Jordlösen och skadeersättningar hava sålunda kostat omkring 67,000 kronor mer än som beräknats. Föreningsstationerna i Ullared och Åtran hava dragit en kostnad, som med omkring 100,000 kronor överstiger det belopp, som för detta ändamål upptagits i kostnadsberäkningen. Kostnaden för inledningen på Varbergs station, vilken i kostnadsberäkningen satts till 20,000 kronor, torde i själva verket komma att betinga den betydande kostnaden av 82,000 kronor.

Å andra sidan hava kostnaderna för själva banbygget blivit något lägre än de beräknade.

För att bliva i tillfälle att närmare bedöma bolagets ställning har jag från bolaget infordrat en överslagsberäkning, avseende förhållandena vid ungefär nuvarande tidpunkt, och är densamma så lydande:

Departement-  
schefens  
yttrande.

»Debet.

**Balans Konto.**

Kredit.

<i>Tillgångar:</i>		<i>Skulder:</i>	
Administrations konto .....	113,786 42	Aktiekapitalet .....	1,195,519 86
Jordlösen och skadeersättnings konto..	192,975 68	Gävors konto .....	2,100 —
Slipers konto .....	114,499 06	Riksgäldskontoret kapital .....	1,185,000 —
Räls " .....	375,713 31	"    anståndsränta .....	106,650 —
Ullareds stations konto .....	102,342 67	"    ränta den 1/1 1912 .....	15,802 63
Åtrans " " .....	85,775 42	Lånekonto .....	50,000 —
Varbergs " " .....	8,358 54	Löpande räkning .....	48,400 —
Järnvägsbyggnadens konto .....	1,128,098 62	Slöinge snickerifabrik .....	3,882 27
Anståndsrentans å statslånet konto ..	106,650 —	J. Nilsson, Varberg .....	665 —
Husbyggnads konto .....	109,174 43	Förrådets konto, obetalda räkningar ..	3,304 67
Rullande materielens konto .....	261,860 —	Trafikutgifters konto " .....	1,599 85
Depositions konto .....	50,000 —	<i>Kapitalkonto</i> (överskott, uppkommet genom räntor under byggnadstiden m. m. samt överskott å driften) ..	73,637 43
Förrådets konto .....	32,196 49		
Trafikinkomsters (fordringar) konto ..	4,926 34		
Kontant i kassan .....	204 23		
		Kronor	2,686,561 21
		Kronor	2,686,561 21

*Obs.* Utgiften 70,000 kronor för Varbergs station är icke här intagen varken i debet eller kredit.»

Den verkliga bristen, sådan den torde komma att te sig i början av år 1913, framgår av följande tablå, vilken jämväl erhållits från bolaget.

<i>Återstående fordringar, tillgångar och brist.</i>		<i>Återstående utgifter och skulder.</i>	
Innestående i statskontoret som säkerhet för järnvägens fallbordande ..	10,000 —	Skuld till	
<i>Brist</i> .....	130,447 27	Slöinge snickerifabrik .....	3,882 27
		J. Nilsson, Varberg .....	665 —
		Utgift för Varbergs station .....	70,000 —
		"    " inventarier .....	900 —
		Lån i banken mot Varbergs stads garanti .....	50,000 —
		Skuld å löpande räkning emot styrelsens borgen .....	15,000 —
		Därtill kommer endast skulden till Riksgäldskontoret; och några andra skulder av någon betydelse äro ej kända för styrelsen eller undertecknad ..	
		Kronor	140,447 27
		Kronor	140,447 27

C. O. Collin.  
Verkst. direktör.



Bristen skulle alltså i början av år 1913 hava nedgått till något över 130,000 kronor, beroende huvudsakligen på att under byggnadstiden influtit vissa räntor.

De i företaget intresserade kommunerna och enskilda hava redan för detsamma gjort så betydande uppoffringar, att ingen som hälst möjlighet längre lärer föreligga att genom deras mellankomst uppbringa hela det belopp, som erfordras för järnvägens fullbordande.

Bolaget står därför nu i den situation att, om ej nödiga medel till bristens täckande kunna anskaffas, bolaget torde få träda i likvidation.

Även om staten vid en eventuell likvidation kan antagas hava tillräcklig säkerhet för det redan beviljade statslånet, synas mig dock i detta särskilda fall sådana omständigheter föreligga, att ytterligare understöd från statens sida kan ifrågasättas.

Av järnvägsaktiebolaget har hemställts, att bolaget för järnvägens fullbordande skulle erhålla ett lån från handels- och sjöfartsfonden. För min del måste jag emellertid hysa stora betänkligheter mot en dylik placering av nämnda fonds tillgångar, varigenom de skulle bindas för en lång tid framåt, betänkligheter, som, enligt vad jag inhämtat, delas av statsrådet och chefen för finansdepartementet. Där emot synes mig den utvägen kunna väljas, att järnvägsbolaget erhåller ett ytterligare lån från det av Riksdagen år 1910 till låneunderstöd åt enskilda järnvägar beviljade anslaget å 7,500,000 kronor, för vilken åtgärd emellertid fordras Riksdagens medgivande.

Vad beträffar beloppet av det låneunderstöd, som vid bifall till mitt nu antydda förslag skulle tilldelas bolaget, tillåter jag mig erinra, att enligt de av Riksdagen uppställda villkor dylikt understöd icke må beviljas till högre belopp än halva anläggningskostnaden. I analogi med detta stadgande synes mig det nya låneunderstödet böra beviljas till ett belopp av 65,000 kronor, motsvarande hälften av den numera till 130,000 kronor beräknade bristen. Bolagets kapitalskuld till statsverket skulle sålunda härigenom stiga till 1,250,000 kronor.

Enligt vad jag inhämtat har staden Varberg iklätt sig borgen för ett belopp av 50,000 kronor, och torde på enskild väg kunna anskaffas ett lån å ytterligare 15,000 kronor. Under förutsättning att ett statslån å 65,000 kronor nu beviljades bolaget, skulle alltså medel finnas till anläggningens fullbordande.

Vad angår den säkerhet, som staten skulle fordra för det nya statslånet, torde, därest inteckning för detsamma erhålles närmast efter den till säkerhet för det förra statslånet beviljade inteckning, säkerheten kunna anses tillfyllest. Enligt en av kontrollerande ingenjören vid

järnvägsbyggnaden lämnad uppgift uppgår anläggningskostnaden och nuvarande värdet å järnvägen, enligt de över anläggningen förda räkenskaper, till omkring 2,514,000 kronor. Läggas härtill kostnaden för anslutning till Varbergs station, skulle järnvägens värde i fullbordat skick uppgå till omkring 2,584,000 kronor. Inteckning för det nu ifrågasatta statslånet närmast efter det förut beviljade skulle således falla inom hälften av anläggningskostnaden. Den inträdda ökningen i anläggningssumman kan icke anses hava uppkommit genom någon bristande omtanke vid företagets utförande från bolaget självt, utan har tydligen sin orsak i de ökade kostnader, som anslutningen till förutvarande järnvägar visat sig kräva, icke minst i de anspråk, som uppställt för anslutningen till Varbergs station. Om jag således i detta fall anser mig kunna förorda ett låneanslag efter ungefär de *verkliga kostnaderna* för järnvägsföretaget, vill jag uttryckligen betona, att detta icke får innebära några konsekvenser för andra liknande fall. Alldeles särskilda förhållanden synas mig, på sätt förut framhållits, böra kunna motivera ett dylikt tilläggs lån: de allmänna kommunikationsintressena hava med avseende å föreliggande järnvägsanläggning uppenbarligen fått göra sig starkare gällande än ortens, varigenom väsentligt högre kostnader för järnvägens fullbordande uppstått än vad eljest skulle hava erfordrats. Särskilda av bolaget ej framkallade svårigheter hava också mött för anslutningen till Varbergs station.

Vidkommande frågan om järnvägens förmåga att kunna förränta ett ökat statslån, har byrådirektören i järnvägsstyrelsen Adolf d'Ailly verkställt en utredning, vilken torde få bifogas detta protokoll. Anmärkas må dock, att d'Ailly utgått från att bolaget skulle beviljas ett ytterligare statslån å 70,000 kronor, vilket belopp till en början ifrågasattes.

Enligt nämnda utredning skulle inkomsten per dag och bankilometer för år 1912 kunna beräknas till i medeltal minst 7,25 kronor. Läggas härtill den till 3 kronor per dag och bankilometer uppskattade förlusten i inkomst på grund av frånvaron av dels anslutning till Varbergs station och dels tillfredsställande tillfartsvägar till stationer, skulle alltså inkomsten per dag och bankilometer uppgå till 10,25 kronor, motsvarande en bruttoinkomst för helt år av 183,321 kronor.

Driftkostnaden utgör för närvarande 5,90 kronor per dag och bankilometer eller 81,10 procent av bruttoinkomsten. Därest fullständig anslutning vid Varbergs station hade funnits under år 1912, skulle en direkt minskning av driftkostnaderna med 7,260 kronor hava vunnits, varigenom driftkostnaden med nuvarande trafik skulle hava nedgått till

62,74 procent av bruttoinkomsten, motsvarande ett årsnetto av 58,305 kronor.

Under nyssnämnda förutsättning skulle alltså nettoinkomsten med nuvarande trafikförhållanden hava varit i det närmaste tillräcklig att förränta ett statslån å tillhopa 1,250,000 kronor — årsräntan efter 5 procent å nämnda summa uppgår till 62,500 kronor.

Antages emellertid bruttoinkomsten av förut anförda grunder till 10,25 kronor per dag och bankilometer och driftkostnaden till 61,56 procent av bruttoinkomsten, skulle nettoinkomsten för år uppgå till 70,467 kronor. Denna senare vore alltså tillräcklig att efter 5 procent förränta ett kapital av 1,409,340 kronor.

Med hänsyn emellertid till järnvägens förmåga att uppamma trafik anser d'Ailly det med säkerhet kunna antagas, att ifrågavarande bana med tiden skall komma att förete växande trafikinkomster, avsevärt överstigande de sålunda beräknade.

Men även om banan icke finge någon som helst ökad inkomst utöver den, som hittills uppnåtts, anser d'Ailly i allt fall beviljande av ett ytterligare lån vara från ren affärssynpunkt väl motiverat. Därest nämligen bolaget bleve i stånd att förskaffa sig fullständig anslutning vid Varbergs station, skulle såsom nämnt en årlig besparing i driftkostnad av 7,260 kronor kunna göras, till följd varav skulle frigöras ett belopp, som vore tillräckligt att efter 5 procent förränta ej blott det av mig nu ifrågasatta statslånet, utan jämväl en icke obetydlig del av det förut erhållna statslånet.

Den av d'Ailly sålunda verkställda utredningen synes mig alltså giva vid handen, att relativt goda utsikter förefinnas, att banan skall bliva i stånd att förränta ett förhöjt statslån samt att företagets bärighet torde förbättras genom det av mig nu föreslagna tillskottet i statslån.

Såsom jag redan nämnt, torde Riksdagens medgivande erfordras för beviljande av ett nytt låneunderstöd från järnvägslånefonden. Enligt skrivelse den 24 maj 1910 har nämligen Riksdagen såsom villkor för beviljande av lån från nämnda fond, vilken dessutom är avsedd endast för nya, ännu ej påbörjade järnvägsanläggningar, föreskrivit *dels* i punkt 2:o, att det lånesökande bolaget, för att kunna erhålla statsunderstöd, skall vara skyldigt hos Kungl. Maj:t styrka, att det förfogar över ett kapital, som jämte statslånet är fullt tillräckligt till järnvägsanläggningens utförande, på sätt arbetsplan och kostnadsförslag innehålla, och varav minst så stor del, som motsvarar hälften av den beräknade anläggningskostnaden, bör utgöras av inbetalt eller tecknat aktiebelopp eller eljest utan återbetalningsskyldighet lämnat tillskott till järnvägs-

anläggningens utförande, dels ock i punkt 3:o, bland annat, att låneunderstöd må utgöra högst hälften av anläggningskostnaden *efter det fastställda kostnadsförslaget* och att vid lyftningen av understödet skall iakttagas, att inbetalningarna å den del av anläggningskapitalet, som bör utgöras av aktiekapital eller eljest utan återbetalningsskyldighet lämnat tillskott, skola ske i förhållande till de andelar av lånesumman, som lyftas, och före lyftningen av dessa låneandelar.

Det är från dessa villkor, som undantag för nu ifrågavarande lån måste vinnas. Uppenbarligen bör emellertid det nya lånebeloppet, för vilket säkerhet bör lämnas i in-teckning i järnvägen med förmånsrätt närmast efter det redan beviljade statslånet, icke utgå, förrän järnvägsbolaget hos Kungl. Maj:t styrkt, att det förfogar över de medel, som, utöver statslånet, erfordras för fullbordande av järnvägen i sin helhet.

På grund av vad jag sålunda anfört, hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå Riksdagen medgiva,

att åt Varberg—Åtrans järnvägsaktiebolag må för fullbordande av järnvägsanläggning från Varberg över Ullared till Åtrans station kunna å det av Riksdagen enligt skrivelse den 24 maj 1910 till låneunderstöd åt enskilda järnvägar beviljade och till Kungl. Maj:ts förfogande ställda extra anslag av 7,500,000 kronor anvisas ett låneunderstöd av 65,000 kronor utan iakttagande av nyss omförmälda, i Riksdagens berörda skrivelse stadgade villkor.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagade Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnade, att proposition i ämnet av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skulle av-låtas till Riksdagen.

Ur protokollet:

*E. Lomm.*

*Bilaga.***Beräkning rörande utsikterna för att Varberg—Ätrons järnväg skall kunna med 5 % förränta ett statslån å tillsammans 1,255,000 kronor.**

Av Varberg—Ätrons järnvägsaktiebolag anmodad verkställa en utredning, huruvida sannolikhet förefunnes, att Varberg—Ätrons järnväg, sedan anslutning till Varbergs station erhållits, skulle kunna lämna en nettobehållning av trafiken tillräckligt stor att med 5 % förränta och amortera ett statslån av tillsammans 1,255,000 kronor, får jag äran anföra följande.

Då 62,750 kronor utgör 5 % å 1,255,000 kronor, blir utredningens uppgift att undersöka, huruvida en så stor nettobehållning av trafiken kan beräknas uppkomma.

Enligt hittills tillgängliga trafikuppgifter har Varberg—Ätrons järnväg att för tiden januari—oktober 1912 uppvisa en inkomst pr dag och bankilometer av 7,15 kronor. Enär banan i sin helhet vid oktober månads slut endast trafikerats under något mera än 15 månader, i det att linjen Varberg—Ullared öppnades för trafik den 1 april 1911 och linjen Ullared—Ätran den 22 juli samma år, måste den hittills uppnådda trafikinkomsten anses ganska tillfredsställande. Denna inkomst kan emellertid icke läggas till grund för ett bedömande av banans ekonomiska bärighet, utan är tvärtom i hög grad missvisande.

De förhållanden, under vilka banan hittills haft att arbeta, äro nämligen ingalunda normala och hava varit i hög grad egnade att sänka den banan normalt tillkommande inkomsten. På grund av att enighet icke kunnat uppnås om sättet för Varbergs stations utvidgning, har nämligen Varberg—Ätrons järnväg icke kunnat erhålla direkt anslutning till denna station, utan måst få sin ändpunkt vid en provisorisk station, Varbergs norra, belägen en kilometer utanför staden.

Detta synnerligen ogynnsamma förhållande har dels berövat banan en betydande trafik, som eljest varit att påräkna, och dels i hög grad ökat driftkostnaden för den trafik, som förefunnits.

Enligt f. n. gällande bestämmelser framföres till Varbergs huvudstation endast vagnslastgods och sådant ilgods, som skall gå vidare över Varbergs station i samtrafik, under det att allt ilgods till och från Varberg, och detta är naturligen det allra mesta, allt paketgods, alla resande och allt resgods och fraktstyckegods måste mottagas resp. avlämnas vid Varbergs norra station. Då denna station därjämte är belägen vid en provisoriskt anlagd och synnerligen otillfredsställande biväg till landsvägen till Varberg, och denna själv är backig och dålig, inses lätt, vilket deprimerande inflytande dessa tämligen ovanliga trafikförhållanden skola utöva på banans ekonomi.

En följd av dessa förhållanden är också, att banan egentligen endast från stationerna Rolfstorps, Obbhult och Åkulla har kunnat erhålla person-, paket- och ilsam fraktstyckegodstrafik i någon mån motsvarande vad annars normalt kunnat påräknas, under det att vad stationerna Träslöf, Hunnestad och Grimeton, belägna inom

ett avstånd av 10 km. från Varberg, beträffar, resande från dessas omgivning hellre åka direkt till staden, än först använda järnvägen och sedan nödgas gå till fots eller anlita skjuts mot en avgift av 0,75 à 1,00 krona pr person. Av liknande anledning kan transporter av ovan nämnda gods-kategorier från och till dessa stationer endast i mycket ringa mån påräknas. Vad åter beträffar motsvarande person- och godstrafik vid stationer, belägna bortom Åkulla station, avledes den av samma anledning i många fall med större fördel över Ullared eller Ätran till och från Falkenberg resp. Halmstad.

Den trafik, som sålunda förloras, anses uppgå till omkring  $\frac{1}{3}$  av den, som med normala trafikförhållanden vore att påräkna, och vad särskilt personsamtrafiken angår, har det visat sig, att minst  $\frac{2}{3}$  av den för Varberg—Ätrons järnväg naturliga i st. f. att gå över Varberg avledes över andra vägar på grund av de med den annars fördelaktigaste vägen förenade besvärligheterna.

Den förlust i inkomster, som banan lider på grund av saknad anslutning till Varbergs station, uppskattas av trafikbefälet till minst 1,50 kronor pr dag och bankilometer.

En annan omständighet, som även inverkat i hög grad menligt på trafiken, är frånvaron av tillfartsvägar till en del stationer samt en del befintliga sådana vägars dåliga tillstånd. Vägfrågorna äro dock sedan ganska länge under arbete.

Sålunda kommer en landsväg från Stegared i Sibbarps socken söder om banan att anläggas över Åkulla station till landsvägen i Nöslinge socken norr om banan. Allmänna medel äro härtill beviljade och arbetet kommer i december 1912 att utlysas på entreprenad för att påbörjas vintern 1912—1913.

Över stationen Skinnarlyngen kommer en väg att anläggas från Okome socken söder om banan till landsvägen vid Svartensjön norr om densamma. Undersökning rörande denna väg är hos Konungens befallningshavande begärd.

Likaledes skall en landsväg anläggas genom Askome, Krogsereds och Gällareds socknar till Gällareds station och vidare från denna genom Gällareds och Gunnarps socknar till landsvägen vid Kärnesjön. Denna väg kommer att gå genom Kila kronopark, där avverkning påbörjats.

Stationerna Spetsebo och Silvergårde hava inga tillfartsvägar, som förtjäna namnet, men åtgärder äro vidtagna till desammas iståndsättande och förbättrande. Likaledes komma tillfartsvägarna vid stationerna Hunnestad, Grimeton och Rolfstorp att förkortas och i övrigt förbättras.

Sedan vägförhållandena blivit i enlighet med vad ovan anförts förbättrade, anses banans inkomster komma att ökas med omkring 1,50 kronor pr dag och bankilometer.

Om man vidare betänker, dels att vattenfallen vid Skog och Bällforsen i närheten av Gällareds station och vid Skåpanäs i närheten av Ätrons station, vilka upp-givas representera flera tusen hästkrafter, ännu ej tagits i bruk och dels att inom banans trafikområde i Rolfstorp, Svarträ och Gällared socknar finnes riklig tillgång på goda ännu ej utnyttjade torvmossar samt slutligen att fältspatfyndigheter i närheten av stationerna Skinnarlyngen och Ullared med för export på Ryssland och Frankrike synnerligen lämplig, förstklassig fältspat utan tvivel torde komma att exploateras, är det tydligt, att banan har att motse en betydande trafikökning.

Såsom förut angivits hava trafikinkomsterna för tiden januari—oktober 1912 uppgått till 7,15 kronor pr dag och bankilometer. När emellertid november månad hittills utvisat en ej obetydlig ökning i förhållande till oktober, och det med säkerhet kan antagas, att december med sin i allmänhet, särskilt vad angår resande, livligare trafik skall utvisa en betydligt större inkomst, är det antagligt, att man för år 1912

kan räkna med en inkomst av i medeltal minst 7,25 kronor pr dag och bankilometer. (Under augusti var motsvarande inkomst 8,31 kronor och under september 7,25 kronor.)

Om nu härtill lägges den till 3,00 kronor pr dag och bankilometer uppskattade förlusten i inkomst på grund av frånvaron av tvenne för utnyttjande av banans trafikmöjligheter obetingat nödvändiga förutsättningar, nämligen anslutning till Varbergs station och tillfredsställande tillfartsvägar till stationer, som nu sakna sådana, erhålles en inkomst pr dag och bankilometer av 10,25 kronor, motsvarande en bruttoinkomst av 183,321 kronor för helt år.

Det måste nu undersökas, huruvida det är antagligt, att, sedan driftkostnaden avgått, en nettobehållning kan erhållas, tillräckligt stor att efter 5 % förränta och amortera såväl det förut erhållna statslånet, 1,185,000 kronor, som det nu ytterligare begärda, 70,000 kronor, eller tillsammans 1,255,000 kronor, vartill erfordras ett belopp av 62,750 kronor.

För att erhålla ett sådant netto, som utgör 34,23 % av den beräknade bruttoinkomsten, 183,321 kronor, skulle driftkostnaden uppgå till 65,77 % av bruttot.

Lika litet som man, såsom ovan visats, kan bedöma banans inkomster under den kommande tiden efter den hittills erhållna bruttoinkomsten, lika litet kan ett riktigt begrepp om banans normala driftkostnad erhållas på grund av den hittills framkomna utan undersökning av de på densamma storlek inverkan förhållandena.

Enligt det för tiden januari—oktober 1912 framkomna trafikresultatet uppgick driftkostnaden till 5,90 kronor pr dag och bankilometer eller till 82,52 % av bruttoinkomsten för samma tid, 7,15 kronor pr dag och bankilometer.

Enär emellertid en stor del av utgifterna är fast och dels icke alls, dels endast i ringa mån beroende af trafikens storlek, såsom exempelvis kostnader för administration och för underhåll av bana och husbyggnader m. m., är det naturligt, att under den första tiden av en banas tillvaro, innan trafiken ännu hunnit utveckla sig, trafikutgifterna skola utgöra en mycket hög procent av trafikinkomsterna, och att de senare kunna betydligt ökas, utan att utgifterna därför behöva nämnvärt ökas. I alla händelser ökas utgifterna med stigande trafik ingalunda i samma förhållande, som inkomsterna för denna, detta naturligen under förutsättning av en med klok sparsamhet ledd drift.

En fullsatt personvagn kostar i framdragande sålunda icke mera än en endast till ringa del upptagen, och en mindre omfattande transport av paket, il- och fraktycke gods kan högst betydligt ökas utan att medföra någon som helst ökning av vagnantal och transportkostnad, och slutligen är den nuvarande personalen tillräcklig för skötandet av en minst dubbelt så stor trafik.

Den i och med vunnen anslutning till Varbergs station beräknade ökningen af den för år 1912 approximerade inkomsten pr dag och bankilometer, 7,25 kronor, med 1,50 kronor till 8,75 kronor härrörde emellertid av banan med rätta tillkommande men hittills på grund av de onormala trafikförhållandena vid banans ändpunkt vid Varberg utebliven trafik av just resande och nyss omnämnda godskategorier, och kan det därför med säkerhet antagas, att denna inkomstökning ej skall medföra någon som helst ökning av den hittills uppkomna trafikutgiften, 5,90 kronor pr dag och bankilometer.

Men icke nog härmed, utan i här föreliggande fall kommer samma anledning, som skulle medföra ökade inkomster, att medföra en minskning av utgifterna. Förhållandet är nämligen följande.

För transporten av vagnar och gods, där sådan överhuvud är medgiven, mellan Varberg—Ätråns järnvägs nuvarande ändpunkt, Varbergs norra station, och huvud-

stationen i Varberg har järnvägsbolaget att erlægga vissa överföringsavgifter, nämligen för varje lastad vagn 2 kronor och för ilgods i samtrafik 10 öre pr kolly. Dessa avgifter hava hittills uppgått till omkring 800 kronor pr månad.

Härtill kommer avlöning till stationspersonalen vid Varbergs norra (1 stationsmästare à 135 kronor pr månad, 1 kontorsbiträde à 70 kronor, 2 stationskarlar à 70 kronor, 1 extra kontorsbiträde à 30 kronor och 1 notishärfare à 30 kronor), utgörande tillsammans 405 kronor pr månad.

Sedan numera stationsfrågan i Varberg blivit löst genom kompromiss mellan resp. ägare, och Varberg—Åtrans järnväg får ingå på stationen mot erläggande av ett belopp av 70,000 kronor, blir stationen vid den nuvarande ändpunkten obehöfelig, och kommer enligt kontrakt, som gäller från den dag Varberg—Åtrans järnväg ingår till huvudstationen, hela kostnaden för skötseln av denna järnvägs trafik vid ändpunkten att uppgå till 600 kronor pr månad.

I förut havda kostnader för motsvarande trafikskötsel eller (800 + 405) 1,205 kronor göres sålunda en direkt besparing av 605 kronor pr månad eller 7,260 kronor pr år. Fördelat pr dag och bankilometer gör detta 0,41 kronor, vadan resultatet av trafiken för år 1912, om anslutningen till Varberg redan under detta år varit medgiven och på samma villkor, varom nu träffats överenskommelse, bort uppvisa, i stället för en bruttoinkomst av 7,25 kronor pr dag och bankilometer och en driftkostnad av 5,90 kronor eller 81,10 % av bruttot, ett brutto av 8,75 kronor och en driftkostnad av 5,49 kronor, motsvarande 62,74 % av bruttot. Nettoinkomsten skulle alltså hava utgjort, i stället för 1,85 kronor pr dag och bankilometer, 3,26 kronor, motsvarande ett årsnetto av 58,305 kronor.

Redan år 1912 skulle alltså under gjord förutsättning nettoinkomsten bort i det närmaste vara tillräcklig att förränta ett statslån å tillsammans 1,255,000 kronor, i det att densamma skulle motsvarat 4,65 % å detta belopp, vars fulla förräntande efter 5 % erfordrar en nettoinkomst av 62,750 kronor eller 3,51 kronor pr dag och bankilometer och således endast 4,445 kronor pr år eller 0,25 kronor pr dag och bankilometer mera, än vad som normalt bort hava uppnåtts.

Tages emellertid därjämte hänsyn till den ökning i bruttoinkomst, som måste vara att förvänta, sedan förut omnämnda väganläggningar blivit fullbordade, och vilken väntas uppgå till minst 1,50 kronor pr dag och bankilometer, bleve bruttoinkomsten 10,25 kronor pr dag och bankilometer. Det ekonomiska resultatet kan då antagas bliva följande.

I förhållande till förut beräknad bruttoinkomst, 8,75 kronor pr dag och bankilometer, utvisar en sådan av 10,25 kronor en ökning av 17,14 %. Såsom förut framhållits, kunna utgifterna för den nya trafiken icke väntas tillväxa i samma proportion, som inkomsterna för densamma. Om man antager att utgifterna ökas med 15 %, vilket i förhållande till inkomstökningen dock måste anses för högt tilltaget, bleve driftkostnaden 6,31 kronor pr dag och bankilometer eller 61,56 % av bruttoinkomsten, och nettoinkomsten 3,94 kronor pr dag och bankilometer eller 70,467 kronor pr år. Denna senare vore alltså tillräcklig att efter 5 % förränta ett kapital av 1,409,340 kronor eller 154,340 kronor mera, än det med 70,000 kronor ökade, redan erhållna statslånet. För att nettoinkomsten skulle motsvara 5 % å det ökade statslånet eller 62,750 kronor, skulle driftkostnaden alltså kunna få uppgå till 65,77 % av bruttoinkomsten. Till jämförelse må meddelas, att under åren 1907\*) och 1911\*\*)

\*) År 1907 = året närmast före depressionsperioden.

\*\*\*) År 1911 = det sista, för vilket uppgifter föreligga.



uppgick driftkostnaden vid Borås järnväg till resp. 67,8 % och 64,9 % samt vid Varberg—Borås järnväg till resp. 66,0 % och 66,2 % av bruttoinkomsten.

Då en nettoinkomst av 62,750 kronor motsvarar en avkomst å anläggningskostnaden, 2,510,000 kronor, av endast 2,5 %, torde det väl ingalunda kunna anses överdrivet att påräkna ett netto av detta belopp, utan måste man väl tvärtom med kändedom om järnvägars förmåga att uppamma trafik med säkerhet kunna antaga, att här ifrågavarande bana, som förbinder trafikdugliga trakter med utmärkt hamn vid ständigt öppet hav, och vilken, såsom redan visat sig, förutom sin lokala trafik har att påräkna en avsevärd transitofabrik av exportgoods (hittills exempelvis trämassa och papper) och som slutligen i betraktande av den korta tid, varunder trafiken pågått, och de synnerligen ogynnsamma förhållanden, under vilka den hittills haft att arbeta, dock redan kunnat uppvisa en oväntat tillfredsställande bruttoinkomst, med tiden skall komma att förete växande trafikinkomster, avsevärt överstigande de här ovan beräknade.

Till styrkande av ett sådant antagande må några siffror rörande inkomststegringen för några banor i västra Sverige, vilka kunna anses i viss mån jämförliga, här anföras.

I förhållande till inkomsten för det första året, under vilket banan i dess helhet varit för trafik öppnad, utvisade det tionde året en ökning i inkomster av:

för Varberg—Borås järnväg .....	56,68 %
» Markaryd—Veinge järnväg.....	78,37 »
» Halmstad—Bolmens järnväg*) .....	92,39 »
» Borås järnväg .....	över**) 100,00 »
» Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnväg .....	115,56 »

Av ovanstående utredning torde väl framgå, att någon farhåga, att banan ej skulle mäka förränta och amortera ett till 1,255,000 kronor ökat statslån, ej borde behöva hysas.

Men även om banan icke finge någon som helst ökad inkomst utöver den, som hittills uppnåtts, synes ett beviljande av de ifrågasatta 70,000 kronor från ren affärsynpunkt vara väl motiverat. I och med erhållande av detta belopp sättes nämligen banan i stånd att erlægga den för anslutningen till Varbergs station fordrade summan, 70,000 kronor. Genom anslutningen åter blir banan i tillfälle att göra en årlig besparing i driftkostnad av 7,260 kronor, vadan härigenom frigöres ett belopp, tillräckligt att med 5 % förränta ej blott det nu ifrågasatta statslånet, 70,000 kronor, utan jämväl 75,200 kronor av det förut erhållna. Enbart denna omständighet synes böra kunna tilldömas avgörande betydelse vid bedömandet av lämpligheten att bevilja Varberg—Åtrans järnvägsbolag det nu sökta statslånet.

Stockholm i november 1912.

*Adolf d' Ailly.*

\*) Den omständigheten att Halmstad—Bolmens järnväg är smalspårig, har vid förevarande jämförelse ingen betydelse, då ju här räknas med procentisk ökning.

\*\*) Första trafikårets inkomstsiffra i tillgängliga källor ej exakt angiven.