

Nr 3.

Ankom till Riksdagens kansli den 7 mars 1916 kl. 2 e. m.

Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande, nr 3, i anledning av dels herr Nilssons i Linnås motion, nr 149, om skrivelse till Kungl. Maj:t i fråga om statens inlösende av Västra Centralbanan, dels ock herr Kloos m. fl. motion, nr 213, om skrivelse till Kungl. Maj:t angående statsförvärv av järnvägen Karlskrona—Växjö med flera enskilda järnvägar.

Närvarande: vid avgörandet beträffande motionen nr 149: herrar von Sneidern, Kahlström, Widlund, Johansson i Brånalt, Kloo, Modig, Johansson i Trollhättan, Larsson i Kroken,*) Ericsson i Åtvidaberg och Sigfrid samt vid avgörandet beträffande motionen nr 213: herrar von Sneidern, Winberg, Kahlström, Johansson i Brånalt, Kloo, Modig, Carlsson i Solberga, Johansson i Trollhättan, Svensson i Kompersmåla och Skareen.

*) Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Uti inom andra kammaren väckta motioner, som för förberedande behandling överlämnats till utskottet, har yrkats:

uti herr Nilssons i Linnås motion, nr 149, 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; samt

uti herr Kloos m. fl. motion, nr 213, 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 borde av staten förvärvas.

I fråga om motiveringarna till ifrågavarande yrkande hänvisar utskottet till motionerna.

Efter hemställan av utskottet har kungl. järnvägsstyrelsen avgivit utlåtande över båda motionerna, vilka utlåtanden äro härvid fogade såsom bilagor.

Motionen nr 149.

Enligt vad handlingar, som varit för utskottet tillgängliga, utvisa, förklarade grosshandlaren M. H. B. Larsson i Broaryd uti en den 23 juli 1913 i civildepartementet ingiven underdånig skrivelse, att, sedan styrelsen för Västra Centralbanans järnvägsaktiebolag påpekat, att bolaget senast efter uppgörandet av 1915 års bokslut måste träda i likvidation, Larsson velat fästa Kungl. Maj:ts uppmärksamhet på förhållandet och hemställa, att Kungl. Maj:t efter verkställd utredning måtte till 1916 års riksdag framlägga proposition om inköp för statens räkning av Västra Centralbanan samt möjligen fortsättning av densamma från Landeryd till Markaryd.

Omförmälda framställning remitterades till kungl. järnvägsstyrelsen, som däröver avgav underdånigt utlåtande den 3 december 1915.

Sedan vid bolagsstämma med Västra Centralbanans järnvägsaktiebolag den 18 december beslutats, att bolaget skulle träda i likvidation, samt de utsedda likvidatorerna i enlighet med därtill erhållet bemyndigande, hembjudit bolagets järnväg till inlösen av staten, remitterades ärendet ånyo till järnvägsstyrelsen för underdånigt utlåtande med anledning av vad i ärendet förekommit, sedan styrelsen avgav sitt ovannämnda utlåtande av den 3 december 1915.

Med anledning av sistomförmälda remiss har järnvägsstyrelsen uti underdånig skrivelse åberopat det av styrelsen över herr Nilssons i Linnäs förevarande motion avgivna utlåtande.

Frågan om inlösen till staten av Västra Centralbanan är alltså för närvarande på Kungl. Maj:ts prövning beroende.

Motionen nr 213.

Vidkommande de olika förslag, som tidigare framkommit rörande inlösen till staten av de uti herr Kloos m. fl. motion omförmälda järnvägar, hänvisar utskottet till den därom av motionärerna i motionen gjorda framställning.

Utskottet.

Utskottet hyser den uppfattningen, att det nuvarande ekonomiska läget gör det till en nödvändighet för statsmakterna att vid prövning av frågor om kapitalutlägg för förvärvande av redan i gång varande enskilda företag iakttaga stor försiktighet. Förhållandena inom världspolitiken hava åstadkommit anspråk å statskassan, som väsentligen överskrida de under normala förhållanden förefintliga. Härjämte föranleder önskan att utnyttja inträffade eller förväntade högkonjunkturer i förening med det numera särskilt starkt kända behovet av att kunna genom tillgodogörande av egna naturtillgångar åstadkomma största möjliga oberoende i förhållande till utlandet till stora kapitalutlägg för statens affärsdrivande verk.

Samtidigt som dylika anspråk ställas på statskassan är denna för fyllande av sitt lånebehov för närvarande hänvisad till den inhemska låne-marknaden med dess höga räntesatser.

Under sådana omständigheter förefaller det utskottet uppenbart, att under rådande förhållanden eventuellt tillgängliga statsmedel böra, såvitt landets kommunikationsväsende angår, i första hand reserveras för utökande av i statens hand redan befintliga kommunikationsleders trafikförmåga ävensom anläggande av nödvändiga nya sådana leder, samt endast i händelse av särskilt tvingande omständigheter eller särskilt gynnsamma tillfällen statsinlösen av enskilda järnvägar bör äga rum.

Utskottet anser sig även böra påpeka, att, i den mån statsinlösen av enskilda järnvägar bör förekomma utöver de fall, då nyttan av statsförvärv är i särskilt hög grad framträdande, nödvändighet föreligger att tillse att sådana inköp ske med bevarande och utveckling av planmässighet i statens järnvägsolitik. Innan därför en allmän utredning föreligger om vilka enskilda järnvägar det kan ligga i statens intresse att förvärva — och att den nuvarande tidpunkten med dess ekonomiska osäkerhet är olämplig för en dylik utredning är uppenbart — finner utskottet skäl föreligga till ökad försiktighet vid ståndpunkttagande till från olika håll framförda förslag om statsförvärv av olika enskilda järnvägar.

Vidkommande herr Nilssons i Linnås motion torde motionens verkliga innebörd icke vara någon annan än den, att riksdagen genom ett bifall därtill komme att för Kungl. Maj:t påpeka förefintligheten av det i motionen omnämnda förhållandet, att vid bolagsstämma med Västra Centralbanans järnvägsaktiebolag från Halmstad—Nässjö järnvägsaktiebolag gjorts viss framställning, som antydde, att Västra Centralbanan kunde komma att övergå till sistnämnda bolag eller annan enskild aktieägare för väsentligen billigare villkor än dem, varå staten jämlikt tillämpliga bestämmelser i vederbörande koncessionsurkund ägde att inlösa järnvägen och att, därest Kungl. Maj:t reflekterade å inköp av ifrågavarande järnväg, Kungl. Maj:t borde lägga omförmälda framställning till grund för eventuella underhandlingar med Västra Centralbanans järnvägsaktiebolag.

Ett påpekande av dylik art finner utskottet icke vara av behovet påkallat, då utskottet förvissat sig om, att omförmälda förhållande icke är för de myndigheter, vilka hava att förbereda ifrågavarande på Kungl. Maj:ts prövning beroende ärende, obekant och därför givetvis av dem kommer att behörigen beaktas.

Den av herr Kloo m. fl. väckta motionen utmynnar i en hemställan om utredning av frågan om statsförvärv av de i motionen omnämnda järn-

vägarna Göteborg—Karlskrona. Även om motionärerna icke avsett någon omedelbar inlösen av järnvägarna ifråga och ej heller begärt, att riksdagen omedelbart skulle taga ställning till frågan därom, finner utskottet skäl icke föreligga för bifall till motionen. Då den föreslagna utredningen givetvis är av huvudsakligen ekonomisk natur, skulle den, företagen under nuvarande förhållanden, sannolikt snart bliva missvisande och utsikten att så bliver förhållandet ökas i den mån som tidpunkten för ett eventuellt statsförvärv framflyttas. Härtill kommer, att, om frågan om statsinlösen av ifrågavarande järnvägar vid lämpligare tidpunkt åter skulle framföras å dagordningen, den därför erforderliga utredningen icke kan antagas komma att taga i anspråk sådan tid, att inlöseningen därav skulle komma att obehörigen fördröjas.

På grund av vad sålunda anförts hemställer utskottet:

- 1) att herr Nilssons i Linnäs motion nr 149 ej må till någon andra kammarens åtgärd föranleda; samt
- 2) att ej heller herr Kloos m. fl. motion nr 213 må till någon andra kammarens åtgärd föranleda.

Stockholm den 7 april 1916.

På utskottets vägnar:

AXEL VON SNEIDERN.

Reservationer:

av herr *Johansson* emot vissa delar av utskottets motivering samt av herr *Kloos*, som yrkat, att andra kammaren i anledning av herr Kloos m. fl. motion nr 213 måtte för sin del besluta, 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 böra av staten förvärfvas.

Bil. 1.

Till KONUNGEN.

Järnvägsstyrelsen, som genom departementschefens för civildepartementet skrivelse den 11 februari 1916 anbefallts att avgiva och till Eders Kungl. Maj:t inkomma med av riksdagens andra kammarens tredje tillfälliga utskott begärt yttrande över en inom nämnda kammare väckt motion nr 149 om skrivelse till Eders Kungl. Maj:t i fråga om statens inlösende av Västra Centralbanan, får till åtydnad härav i underdånighet anföra följande.

Till en början får styrelsen därvid erinra om den av styrelsen i underdånigt utlåtande den 3 december 1915 över en av enskild man väckt framställning om dylik inlösen gjorda utredning i ämnet, därvid styrelsen lämnade följande redogörelse rörande ifrågavarande järnvägs ekonomiska ställning och inlösningspris enligt koncessionsbestämmelserna.

Västra Centralbanan eller järnvägen Falköping—Ranten—Landeryd, som erhöll koncession den 11 oktober 1901, beviljad åt enskilda personer och överlåten den 24 juli 1903 å Västra Centralbanans järnvägsaktiebolag, öppnades för allmän trafik å delen Falköping stad—Landeryd den 21 december 1906 samt begagnade interimsvis statens järnvägars spår mellan Falköping stad och Falköping Ranten, intill dess mot slutet av år 1907 järnvägens eget spår Falköping Ranten—Falköping stad öppnades för trafik.

Järnvägen, som trafikerar av Halmstad—Nässjö järnväg, saknar egen rullande materiel.

Järnvägen har ej erhållit statslån.

Bolagets ställning den 31 december 1914 framgår av följande tablå.

Tillgångar:	Kronor.
Å järnvägsbyggnaden nedlagda kostnader	kr. 6,144,879: 26
Inventarier och materialier	» 8,892: —
I banker inestående	6,153,771: 26
Aktier i Tidaholms järnvägsaktiebolag	270: —
Vinst och förlust: Förlust å rörelsen 1906	125,000: —
» » 1907	kr. 13,145: 73
» » 1908	» 165,108: 44
» » 1909	» 232,813: 10
» » 1910	» 205,221: 65
» » 1911	» 172,420: 01
» » 1912	» 170,825: 19
» » 1913	» 159,162: 05
» » 1914	» 203,893: 79
	233,399: 34
	1,555,989: 30
	Kronor 7,835,030: 56

	Skulder:	Kronor.
Av aktieägarna inbetalta		2,588,700: —
Obligationslånet av 1904		2,954,000: —
Skuld till Halmstad—Nässjö järnvägsaktiebolag m. fl.		2,258,580: 56
Upplupna obligationsräntor		33,750: —
		<hr/>
		Kronor 7,835,030: 56

Obligationslånets ursprungliga belopp utgjorde 3,000,000 kronor och är amorteringstiden bestämd till 1914—1944. Såsom säkerhet har lämnats skuldbrev å 3,000,000 kronor med främsta inteckningsrätt i bolagets järnväg samt borgen av Halmstad—Nässjö järnvägsaktiebolag.

Av aktiekapitalet, 2,588,700 kronor, tillhöra kommuner och landsting 901,200 kronor. Någon utdelning till aktieägarna har ej ägt rum.

Den bokförda byggnadskostnaden redovisas till följande belopp:

År.	Vid årets slut.	I medeltal för året.
	Kronor.	Kronor.
1906	5,134,838	274,749
1907	5,333,068	5,333.953
1908	5,864,468	5,698,768
1909	6,119,300	5,991,884
1910	6,122,093	6,120,697
1911	6,140,867	6,131,480
1912	6,160,108	6,150,488
1913	6,160,108	6,160,108
1914	6,153,771	6,156,940

Trafikinkomster, driftkostnader och nettoinkomster utgjorde under åren 1906—1914.

År.	Trafikinkomster.	Driftkostnad.	Nettoinkomst.
	Kronor.	Kronor.	Kronor.
1906	6,496	19,642	— 13,146
1907	398,189	428,252	— 30,063
1908	408,034	474,692	— 66,658
1909	425,273	441,585	— 16,312
1910	450,249	436,433	+ 23,816
1911	486,983	445,828	+ 41,155
1912	526,778	459,110	+ 67,668
1913	544,299	495,889	+ 48,410
1914	556,857	526,756	+ 30,101
			<hr/>
			+ 84,971

Enligt a) villkoret i den nådiga koncessionen, som är tillämpligt om yrkande om järnvägens avträdande till staten, framställes inom tio år efter det

järnvägen i sin helhet eller till någon del blivit öppnad för allmän trafik, skulle inlösningsvärdet ställa sig sålunda:

Enligt Västra Centralbanans räkenskaper har järnvägen med tillhörigheter kostat koncessionsinnehavaren intill 1914 års slut . . .	6,153,771 kr.
Med tillägg av 5 % ränta, beräknat å bokföringsvärdet i medeltal för åren 1906—1914	2,395,953 »
erhålles	8,549,724 kr.
varifrån avgår nettovinst	84,971
Järnvägens beräknade inlösningsvärde således	8,464,753

Enligt b) villkoret i koncessionen, som tillämpas, om yrkande om avträdande till staten göres efter tio år från det banan blivit i sin helhet eller till någon del upplåten för allmän trafik, skall inlösningsvärdet antingen beräknas så, att detsamma motsvarar två gånger summan, enligt av Eders Kungl. Maj:t godkända räkenskaper, av hela den under de tio år, som förflutit närmast före det år, varunder lösningsanspråket blivit väckt, uppkomna nettobehållning av trafiken, innefattande alla under samma tio år gjorda utbetalningar till delägarna 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, därest vare sig från statens eller från koncessionsinnehavarnes sida sådant fordras, bestämmas av fem gode män, utav vilka Eders Kungl. Maj:t utser två och koncessionsinnehavarna utse två, varefter de fyra sålunda valda tillkalla den femte.

Under förutsättning att staten skulle komma att inköpa ifrågavarande järnväg torde med stöd av förenämnda uppgifter vara att antaga, att uppgörelsen icke kommer att ske enligt a) villkorets bestämmelser, utan att inköpet sker på grund av gode mäns bestämmande eller särskilt avtal mellan parterna.

I sin berörda skrivelse den 3 december 1915 framhöll ock järnvägsstyrelsen, att styrelsen för Västra Centralbanans järnvägsaktiebolag, som lämnats tillfälle att i ärendet sig yttra, i skrivelse den 13 september 1915 till järnvägsstyrelsen anförde, att då vid koncessionens beviljande å ifrågavarande järnvägsanläggning Eders Kungl. Maj:t bland andra villkor föreskrivit, att svenska statsverket vore berättigat inlösa järnvägen med tillhörigheter och trafikmateriel mot penningbelopp, varom närmare finnes omförmålt i koncessionsvillkoren, styrelsen för Västra Centralbanans järnvägsaktiebolag tillåte sig hänvisa till statsverkets förberörda rätt med tillkännagivande, att järnvägen i sin helhet öppnades för allmän trafik den 21 december 1906 samt att, då $\frac{2}{3}$ av bolagets aktiekapital vore i det närmaste förbrukat, bolaget syntes nödsakat att genast efter uppgörandet av 1915 års bokslut träda i likvidation.

I själva huvudfrågan ville järnvägsstyrelsen för sin del uttala, att ur statens järnvägars synpunkt det för närvarande ej kunde anses föreligga skäl till upptagande av den av enskild man väckta frågan om ifrågavarande järnvägs inlösningsvärdet med statsbananätet.

Härefter har, såsom i motionen angives, Västra Centralbanans järnvägsaktiebolag i likvidation, med förmälan, att vid bolagsstämma den 18 december 1915 beslutits att bolaget skulle träda i likvidation och uppdragits åt likvidatorerna att göra ett erbjudande till Eders Kungl. Maj:t, att bolagets järnväg

mätte för statens räkning inköpas, i underdånighet hembjudit bolagets järnväg till inlösen av staten, därvid bifogats till upplysning om järnvägens anläggningskostnad och bolagets ställning följande förteckning över bolagets tillgångar och skulder, bland vilka senare dock i förteckningen ej är upptaget bolagets till 2,588,700 kronor uppgående, inbetalda aktiekapital.

Tillgångar:

	Kronor.
Järnvägsbyggnader, upptages till bokfört värde av	6,144,879: 26
Inventarier och materialier	8,892: —
Aktier i Tidaholms järnvägsaktiebolag till nominellt belopp av kronor 125,000: —.	
Summa kronor	6,153,771: 26

Skulder:

Obligationslån av år 1904 å oguldet kapitalbelopp av	2,906,000: —
Statens järnvägar	63,162: 13
Halmstad—Nässjö järnvägsaktiebolag delvis mot säkerhet av in- teckningar	2,525,879: 63
Tidaholms järnvägsaktiebolag, ersättning för jordlösen till icke fullt känt belopp	
Summa kronor	5,495,041: 76

I motionen har huvudsakligen anförts strategiska skäl för statsinköpet i fråga. Vidare har berörts, att därigenom skulle vinnas lättnad i trafiken på vissa delar av södra stambanan, och slutligen har uttalats, att en inlösen av järnvägen för statens räkning icke skulle visa sig medföra ekonomisk förlust.

Beträffande det anförda strategiska skälet tillkommer det annan myndighet att däröver uttala sig, men tillåter sig styrelsen för sin del betona, att det synes, som om motionären väl mycket överskattat betydelsen av ett statsinköp för berörda ändamål, särskilt i betraktande därav att, även i händelse ifrågavarande järnvägsled och dess tänkta fortsättning till lämplig punkt å södra stambanan skulle finnas i enskildas ägo, Kungl. Maj:t enligt gällande bestämmelser äger att för militära ändamål taga järnvägsliujerna jämte tillhörande personal och materiel i anspråk.

Vidkommande den av motionären mera i föregående berörda synpunkten av underlättande av trafiken å södra stambanan, så är väl sant, att i viss mån dylik lättnad skulle kunna vinnas, om staten i trafikavseende förfogade över Västra Centralbanan jämte en förbindelseled från Landeryd till någon punkt å södra stambanan eller än bättre på Västkustbanan, t. ex. Halmstad eller Veinge, dels under normala förhållanden därigenom att den över södra stambanan ledande samtrafiksvägen för vissa stationer skulle komma att gå över Västra Centralbanan, dels vid stora trafikökningar, då trafiken delvis kan behöva avledas från de ordinarie transportvägarna. Vad nyttan under normala förhållanden beträffar, måste den dock bli särdeles ringa, då det endast skulle bli en eller annan station, som kan få sin transportväg förändrad från södra stambanan till Västra Centralbanan.