

Nr 177.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående försäljning av Skara—Timmersdala järnväg m. m.; given Stockholms slott den 19 mars 1924.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Sven Lübeck.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 19 mars 1924.

N ä r v a r a n d e:

Statsministern TRYGGER, ministern för utrikes ärendena friherre MARKS VON WÜRTEMBERG, statsråden MALM, EKEBERG, BESKOW, MALMROTH, HASSELROT, STRIDSBERG, LÜBECK, CLASON, WOHLIN, PETTERSSON.

Departementschefen, statsrådet Lübeck, anför:

Till Kungl. Maj:ts prövning hava hänskjutits förslag om godkännande av försäljning till Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag av dels Skara—Timmersdala, dels ock Trollhättan—Nossebro järnvägar. Beträffande den förstnämnda järnvägen, som efter exekutiv auktion övergått i statens ägo, skulle staten, under förutsättning av bifall till det nu föreliggande försäljningsförslaget, uppträda som säljare; i fråga åter om den senare järnvägen, vilken ännu tillhör Trollhättan—Nossebro i likvidation varande järnvägsaktiebolag, fordras för den föreslagna försäljningen statens samtycke med hänsyn till den nedskriv-

ning av det i järnvägen inestående statslånet, som förutsattes för det ifrågasatta köpeavtalets genomförande. Huvuddragen av de föreslagna transaktionerna äro följande:

1. Skara—Timmersdala järnväg.

Skara—
Timmers-
dala järn-
väg.

Skara—Timmersdala järnväg ingår som ett led i det smalspåriga järnvägsnätet i Västergötland; den utgår från Skara, där även ett flertal andra smalspåriga järnvägar sammanlöpa, och har sin slutpunkt i Timmersdala, utan att där äga förbindelse med annan järnväg. Järnvägens längd utgör 26 kilometer och spårvidd 0,891 meter. Koncessionen å banan, beviljad den 29 november 1906, är sedan den 14 juni 1907 överläten å Skara—Timmersdala järnvägsaktiebolag, vars inbetalda aktiekapital under senare år utgjort 353,840 kronor. För järnvägsanläggningen har statslån beviljats, ursprungligen å ett kapitalbelopp av 352,500 kronor, men som järnvägsaktiebolaget varit urståndsatt att gälda räntorna, hade skuldsumman vid utgången av år 1920 vuxit till över 560,000 kronor.

Järnvägen, som öppnades för allmän trafik den 24 oktober 1909, har alltsedan sitt första räkenskapsår 1910 gått med förlust. Under vissa år hava visserligen inkomsterna av järnvägsdriften visat obetydliga överskott över driftkostnaderna, men räntor och övriga kostnader hava medfört balans, som jämte den från föregående år balanserade förlusten alltjämt vuxit och vid utgången av år 1919 utgjorde över 273,000 kronor. Den 5 januari 1920 försattes bolaget i konkurs. Vid exekutiv auktion den 2 november 1920 inropades järnvägen för statsverkets räkning för en köpesumma av 408,000 kronor. Järnvägen har jämlikt kungl. brev den 12 november 1920 från och med den 14 december samma år förvaltats av järnvägsstyrelsen, som tillika erhållit i uppdrag att söka införskaffa anbud å arrende eller köp av järnvägen.

Det anbud, som nu föreligger till prövning, är, såsom nyss nämndes, avgivet av Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag, som redan tidigare lämnat ett anbud å 100,000 kronor, vilket emellertid järnvägsstyrelsen på sin tid förklarade sig icke kunna omedelbart tillstyrka. Det nu avgivna anbudet lyder å 125,000 kronor, varjämte bolaget enligt kontrakt, vilket torde få såsom bilaga vidfogas protokollet, förbundit sig ersätta statens järnvägar för kapitalutlägg eller nettoförlust vid förvaltningen av Skara—Timmersdala järnväg intill 1923 års utgång med 8,850 kronor 58 öre. Anbudet är emellertid förenat med följande villkor:

att ett av bolaget till Trollhättan—Nossebro järnvägsaktiebolag i likvidation ingivet anbud om inköp av Trollhättan—Nossebro järnväg för en köpeskillning av 225,000 kronor antages;

att bolaget för köpeskillningarna för bägge järnvägarna, tillhopa 350,000 kronor, erhåller statslån på vanliga villkor mot säkerhet av in-teckning i järnvägarna, samt

att av bolagsstyrelsen gjorda anbud å järnvägarna godkännas av extra bolagsstämma med bolagets delägare.

Det sistnämnda villkoret har redan blivit uppfyllt, i det att extra bolagsstämma med Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag den 10 mars 1924 godkändt de av bolagsstyrelsen avgivna anbuden.

Beloppen i berörda anbud överensstämmer med de värden, som en utav riksgäldskontoret och Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag gemensamt tillsatt värderingsnämnd åsatt järnvägarna i fråga. Berörda nämnd har bestått av överingenjören i järnvägsstyrelsen Hj. Fogelmarck, byrådirektören därstädes S. Norrman och riksgäldssekreteraren J. Hägglund såsom representanter för riksgäldskontoret samt majoren J. Nyström och advokaten E. Leman såsom representanter för järnvägsbolaget. Nämnden framhåller i sitt utlåtande, att nämnden, som svårigen kunde tillmäta berörda banor, sedda tillsammans, något mera betydande allmänt affärsvärde för annan ägare än Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag, ansåge banorna, trafikerade som billigt skötta lokalbanor, på sätt nu ägde rum, för nämnda bolag äga ett värde, som skäligen kunde uppskattas till 350,000 kronor, uppdelat med 125,000 kronor på Skara—Timmersdala järnväg och 225,000 kronor på Trollhättan—Nossebro järnväg. Av riksgäldskontorets representanter hava Fogelmarck och Norrman funnit nämnda värden visserligen högre än det värde, banorna sannolikt skulle på längre sikt hava för annan ägare än Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag, men dock lägre än banornas sannolika affärsvärde för detta bolag, varjämte Hägglund förklarar sig anse det uppskattade värdet väl lågt i förhållande till statens kapitalinsatser i banorna. Trots dessa betänkligheter hava de dock biträtt värderingen främst med hänsyn därtill, att det syntes dem ur alla synpunkter önskligt, att ifrågavarande båda banor införlivas med det järnvägsnät, med vilket de organiskt höra samman.

I skrivelse den 9 mars 1924 har järnvägsstyrelsen hemställt om godkännande av de å de båda banorna gjorda anbuden, och har styrelsen därvid anført, bland annat:

Järnvägs-
styrelsen.

»Järnvägsstyrelsen finner för sin del, att de erbjudna köpesummorna äro låga, om hänsyn tages endast till storleken av de kapitalinsatser, som statsverket gjort till möjliggörande av banornas tillkomst. Ett avslag å anbudet skulle emellertid med sannolikhet medföra, först att statsverket finge inropa även Trollhättan—Nossebro järnväg och därefter att järnvägsstyrelsen nödgades nedlägga ett avsevärt kapital för anskaffning av den rullande materiel, vars besittande är en nödvändig förutsättning för att banornas trafikering skall lämna ett någorlunda tillfredsställande ekonomiskt resultat. Då Västergötland—Göteborgs järnväg redan förfogar över för banornas drift i det hela tillräcklig materiel, måste anförda nyanskaffning ur nationalekonomisk synpunkt anses som viss misshushållning. Även i övrigt har Västergötland—Göteborgs järnväg genom sin belägenhet, sin organisation och sin lika stora spårvidd otvivelaktigt större förutsättning att för lägre kostnad än statens järnvägar uppehålla banornas trafikering. En dylik anordning överensstämmer också med styrelsens allmänna uppfattning angående önskvärdheten av ett enhetliggörande i möjligaste mån av landets i så många enheter splittrade järnvägssystem. Då vidare nämnden kommit till den uppfattningen, att de erbjudna köpesummorna överstiga banornas nu förutsebara affärsvärde för varje annan ägare än Västergötland—Göteborgs järnväg, vill järnvägsstyrelsen uttala, att järnvägsstyrelsen för sin del anser sig kunna tillstyrka de för de båda banorna gjorda anbuden.»

Väg- och
vattenbygg-
nadsstyrelsen.

Jämväl väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har tillstyrkt ifrågavarande järnvägs försäljning enligt anbudet.

Riksgälds-
fullmäktige.

Riksgäldsfullmäktige hava i skrivelse till järnvägsstyrelsen meddelat, att fullmäktige funnit sig ej hava något att erinra mot, att likviden ordnas på det sätt, bolaget ifrågasatt. För skuldens återbetalande borde i tillämpliga delar gälla av 1923 års riksdag meddelade bestämmelser angående låneunderstöd från allmänna järnvägslånefonden. Annuiteten för skuldens återbetalande skulle sålunda utgöra 5.4 procent och räntesatsen 5 procent.

Departement-
schefen.

Skara—Timmersdala järnväg har övergått i statens ägo endast till följd av järnvägsbolagets insolvens. Något intresse av att förvärva denna smalspåriga järnväg, som jämväl saknar förbindelse med statens järnvägsnät, har staten icke ursprungligen haft, och ej heller för närvarande synas några skäl föreligga för järnvägens bibehållande i statens ägo. Driften därå, som, enär järnvägsstyrelsen saknar rullande materiel för smalspåriga järnvägar, måst uppehållas medelst materiel, som förhyrts från Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag, har intill utgången av år 1923 för statsverket medfört en förlust av omkring 8,800 kronor. Skulle driften även i fortsättningen ombesörjas av staten, lär det bliva nödvändigt att nedlägga ett avsevärt kapital för anskaffande av rullande materiel, något som, såsom järnvägsstyrelsen anmärker, ur nationalekonomisk synpunkt måste anses som viss misshushållning, då ju Västergötland—Göteborgs järnväg redan förfogar över erforderlig organisation och materiel för drift såväl av Skara—Timmersdala som av Trollhättan—Nossebro järnväg. Ur statens synpunkt torde det därför vara naturligt och lämpligt, att Skara—Timmersdala järnväg övertages av förenämnda järnvägsbolag, med vars järnvägsnät banorna ock organiskt höra samman.

Det av ifrågavarande järnvägsbolag avgivna anbudet å järnvägen är i förhållande till de tidigare gjorda kapitalinsatserna lågt, men i betraktande av att det sammanfaller med det värde, som den utsedda värderingsnämnden åsatt järnvägen, ävensom med hänsyn därtill, att trafiken å denna bana hittills medfört förlust såväl under enskild som nu senast under statens förvaltning, anser jag mig böra förorda anbudets antagande. Med hänsyn till säkerhet för förräntning och amortering av den erbjudna köpeskillingen torde Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag fylla behöriga anspråk, och riksgäldsfullmäktige hava med avseende härå anfört, att fullmäktige med kännedom om Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolags ekonomiska ställning anse det med säkerhet kunna förväntas, att bolaget, därest det bleve ägare till ifrågavarande bana, skulle kunna behörigen förränta och amortera det lån, genom vilket köpeskillingen skulle likvideras.

Ränta och amortering å detta lån skulle jämlikt de vid 1923 års riksdag antagna bestämmelserna för lån ur allmänna järnvägslånefonden tillsammans utgöra 5.4 procent å lånebeloppet, av vilken annuitet först gottgöres 5 procent ränta å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgör kapitalavbetalning. Intilldess lånen blivit guldna, skulle Kungl. Maj:t äga utse en ledamot i bolagets styrelse och en revisor.

2. Trollhättan—Nossebro järnväg.

Å järnvägen Trollhättan—Nossebro, vilken har en spårvidd av 0.891 meter *Trollhättan* samt en längd av 32.4 kilometer, beviljades koncession den 10 augusti 1907, men *—Nossebro* järnvägen öppnades för allmän trafik först den 17 februari 1916. Koncessionen har sedan den 18 juli 1913 med vederbörligt tillstånd innehafts av Trollhättan—Nossebro järnvägsaktiebolag, som haft ett inbetalt aktiekapital av 580,000 kronor. För järnvägsanläggningens utförande har bolaget uppburit lån ur allmänna järnvägslånefonden med 555,000 kronor. Järnvägen saknar egen rullande materiel och har hela tiden trafikerats av Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag.

Trafikinkomsterna hava varje år utom 1918 och 1919 understigit driftkostnaderna. Bolaget har också varit urståndsatt att betala ränta och annuiteter å statslånet, så att bolagets skuld till staten vid 1922 års utgång vuxit till över 764,000 kronor och den 1 september 1923 till 785,000 kronor. I september 1923, sedan det konstaterats, att två tredjedelar av aktiekapitalet gått förlorade, beslöt bolaget att träda i likvidation, vilken ännu icke blivit avslutad.

Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolags förutnämnda anbud att inköpa ifrågavarande järnväg för en köpeskillning av 225,000 kronor är förenat med villkor, dels att det till järnvägsstyrelsen ingivna anbudet om inköp av Skara—Timmersdala järnväg för en köpeskillning av 125,000 kronor antages, dels ock att statslån motsvarande beloppet av hela köpeskillningen beviljas samt att extra bolagsstämma godkänner anbudet, på samma sätt som i fråga om anbudet å Skara—Timmersdala järnväg.

Såväl järnvägsstyrelsen som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hava i särskilda skrivelser till riksgäldsfullmäktige tillstyrkt järnvägens försäljning på de i anbudet erbjudna villkor, därvid järnvägsstyrelsen åberopat samma skäl, som styrelsen anfört för antagande av anbudet å järnvägen Skara—Timmersdala. *Järnvägsstyrelsen samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.*

Likvidatorerna i Trollhättan—Nossebro järnvägsaktiebolag hava i skrivelse den 26 februari 1924 till fullmäktige i riksgäldskontoret meddelat, att i Trollhättan påginge utredning angående möjligheterna för bildande av ett nytt bolag i och för övertagande av nämnda järnväg. Vid sådant förhållande hade två av likvidatorerna förklarat sig anse, att det avgivna anbudet för närvarande ej borde antagas, utan skälig tid beviljas intressenterna i det planerade nya bolaget för avgivande av eventuellt anbud. Den tredje likvidatorn hade däremot funnit det avgivna anbudet så fördelaktigt, att likvidatorerna enligt hans mening omedelbart bort för sin del antaga detsamma samt hos fullmäktige hemställa om åtgärder för proposition i ärendet till den nu församlade riksdagen. *Likvidatorerna i järnvägsbolaget.*

Fullmäktige i riksgäldskontoret anföra för egen del, att det enligt fullmäktiges bestämda mening, som även torde delas av järnvägsstyrelsen, icke kan *Riksgäldsfullmäktige.*

anses önskvärt, att staten övertager och för framtiden trafikerar järnvägen Trollhättan—Nossebro. I likhet med värderingsnämnden finna fullmäktige det naturligt och lämpligt, att denna bana liksom järnvägen Skara—Timmersdala övertages av Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag, med vars järnvägsnät banorna organiskt höra samman. Den erbjudna köpeskillingen för järnvägen Trollhättan—Nossebro anse fullmäktige, ehuru låg i förhållande till statens kapitalinsats i banan, dock antaglig med hänsyn till de ekonomiska resultat, trafiken å banan hittills lämnat. Beträffande sättet för köpeskillingens gäldande hava fullmäktige, med kännedom om Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolags ekonomiska ställning, icke något att erinra mot att köpeskillingen såsom lån inestår hos bolaget att förräntas och amorteras enligt de av 1923 års riksdag beslutade villkor för lån ur allmänna järnvägslånefonden. Fullmäktige hemställa, att Kungl. Maj:t måtte genom proposition föreslå riksdagen medgiva, dels att järnvägen Trollhättan—Nossebro må försäljas för en köpeskillning, ej understigande 225,000 kronor, under villkor att den nye ägaren senast vid tillträdet av järnvägen avgiver en med inteckningsmedgivande försedd skuldförbindelse å köpeskillingens belopp att jämte ränta betalas enligt ovan berörda bestämmelser, dels ock att i sammanhang därmed Trollhättan—Nossebro järnvägsaktiebolag i likvidation må befrias från sin skuld till staten på grund av det till bolaget utlämnade lånet för järnvägens anläggning samt den till säkerhet för lånet fastställda inteckningen dödas.

Departementschefen.

Trollhättan—Nossebro järnväg tillhör ännu, såsom inledningsvis framhölls, det i likvidation varande Trollhättan—Nossebro järnvägsaktiebolag, men då staten utgör nämnda bolags största fordringsägare, kan staten för att skydda sin rätt bliva nödsakad att vid en blivande försäljning förvärva äganderätten till järnvägen. Frågan, huruvida det kan vara lämpligt, att staten genom nedskrivning av sin fordran hos förenämnda järnvägsbolag och avstående i motsvarande mån från sin inteckningssäkerhet medverkar till järnvägens försäljning, bör därför ses i jämförelse med det alternativet, att staten i annat fall själv måste förvärva äganderätten till järnvägen i fråga. Samtliga de myndigheter, vilka haft att yttra sig i frågan, hava emellertid framhållit olämpligheten av att ifrågavarande smalspåriga bana skulle komma att trafikeras av staten. För egen del måste jag ansluta mig till samma mening, och kan jag till stöd därför åberopa vad jag i detta hänseende anfört beträffande Skara—Timmersdala järnväg. Med denna utgångspunkt blir frågan närmast, huruvida det nu avgivna anbudet från Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag är under föreliggande förhållanden tillräckligt gynnsamt för att kunna från statens sida accepteras. Av enahanda skäl, som redan tidigare anförts beträffande järnvägen Skara—Timmersdala, och då för närvarande intet annat anbud föreligger, anser jag mig kunna tillstyrka antagandet av bolagets anbud. Vid bifall härtill skulle hela köpeskillingen få mot inteckning inestå hos köparen såsom lån att förräntas och amorteras enligt de av 1923 års riksdag beslutade villkor för lån ur allmänna järnvägslånefonden. Skulle före ärendets avgörande annat anbud inkomma, bör emellertid detsamma upptagas till pröv-

ning, och synes därvid särskild vikt böra fästas vid frågan, huruvida det nya anbudet erbjuder tillräcklig säkerhet beträffande förräntning och amortering av köpeskillingen.

I enlighet med vad sålunda anförts hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva,

*Departements-
chefens
hemställan.*

dels att den statsverket för närvarande tillhöriga Skara—Timmersdala järnväg må försäljas till Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag för en köpesumma av 125,000 kronor och på villkor i övrigt i huvudsaklig överensstämmelse med upprättat förslagskontrakt;

dels ock att, därest försäljning av Trollhättan—Nossebro järnväg för en köpeskillning icke understigande 225,000 kronor kommer till stånd, nämnda järnväg må upphöra att häfta såsom pant för statens fordran på grund av beviljat statslån för nämnda järnvägs anläggning, i den mån samma fordran överstiger köpeskillingen, i följd varav i järnvägen meddelad in-teckning för det överstigande beloppet må dödas, att i sammanhang därmed Trollhättan—Nossebro järnvägsaktiebolag i likvidation må befrias från sin ansvarighet för nämnda statslån, samt att köpeskillingens belopp må i järnvägen inestå såsom lån, att jämte ränta betalas på villkor, som ovan angivits.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemstäl-lan behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnar, att proposition i ämnet av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

Nils Ädelgren.

K o n t r a k t

rörande statens försäljning av järnvägen Skara—Timmersdala till Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag.

Under förutsättning för kungl. järnvägsstyrelsens del av Kungl. Maj:ts nådiga stadfästelse och för styrelsens för Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolags del av bolagsstämmas godkännande hava sagda styrelser träffat nedan nämnda avtal och därom upprättat följande

Kontrakt

angående statens försäljning av järnvägen Skara—Timmersdala till Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag.

§ 1.

Staten försäljer till Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag järnvägen Skara—Timmersdala, som av riksgäldsfullmäktige vid exekutiv auktion den 2 november 1920 för statsverkets räkning inropats och sedermera enligt Kungl. Maj:ts brev den 12 november 1920 förvaltats av järnvägsstyrelsen.

§ 2.

I denna försäljning inbegripas, förutom själva jordområdet,

1:o) järnvägslinjen till över- och underbyggnad, bro- och trumbyggnader, utlagda syllar, skenor, spårväxlar, vändskivor och vagnvågar jämte stängsel;

2:o) alla järnvägen tillhöriga, å bandelen befintliga hus, byggnader, signalerings- och andra inrättningar samt fasta inventarier;

3:o) alla till bandelen hörande telefonapparater med därtill hörande ledningar;

4:o) alla övriga, ovan icke omnämnda lösa inventarier, som äro vid tillträdes-tiden för begagnande å stationerna eller å linjen utlämnade.

§ 3.

Tillträde sker den 1 juli 1924, då all den egendom, som enligt §§ 1 och 2 av staten överlåtes, till bolaget överlämnas. Därvid avlämnas tillika för statens räkning av järnvägsstyrelsen slutlig överlåtelsehandling och samtliga åtkomst-handlingar till den av staten genom detta kontrakt försålda fasta egendom, varvid staten dock icke tillförsäkrar bolaget annan eller bättre rätt än den staten själv nu äger.

§ 4.

Köpeskillingen utgör etthundratjugufemtusen (125,000) kronor.

Parterna hava överenskommit om följande villkor för ifrågavarande försäljning, nämligen:

att ett av bolaget till Trollhättan—Nossebro järnvägsaktiebolag i likvidation ingivet anbud om inköp av Trollhättan—Nossebro järnväg för en köpeskillning av 225,000 kronor antages; samt

att bolaget för köpeskillingarna för bägge järnvägarna erhåller statslån på vanliga villkor mot säkerhet av inteckning i järnvägarna.

Härutöver förbinder sig bolaget att ersätta statens järnvägar vad under förvaltningen av Skara—Timmersdala järnväg desamma fått vidkännas i kapitalutlägg eller nettoförlust för denna järnväg intill 1923 års utgång eller tillhopa 8,850 kronor 58 öre.

§ 5.

De vid järnvägen nu anställda ordinarie befattningshavare, vilka finnas upptagna uti här bilagda förteckning (Bil. A)¹ skola äga rätt att den 1 juli 1924 övergå i bolagets tjänst och ikläder sig bolaget gentemot denna personal de förpliktelser i löne- och pensionsavseenden, som nu åligga statens järnvägar.

Stockholm den 11 mars 1924.

Göteborg den 10 mars 1924.

Kungl. Järnvägsstyrelsen

för Västergötland—Göteborgs järnvägs-
aktiebolag.*Axel Granholm.**Justus A. Waller.**Per Kjellin.*

¹ Här utesluten.