

Nr 70.

Ankom till riksdagens kansli den 5 maj 1925 kl. 2 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning av Skara—Timmersdala järnväg m. m. jämte i ämnet väckta motioner.

(4:e avd.)

I en till riksdagen avlåten, den 6 februari 1925 dagtecknad proposition, nr 47, vilken hänvisats till statsutskottet för förberedande behandling, har Kungl. Maj:t, under återopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för sagda dag, föreslagit riksdagen medgiva, *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 ett av nämnda bolag den 20 december 1924 avgivet anbud; *dels ock* att, därest Trollhättan—Nossebro järnväg försäljes till nämnda bolag för en köpeskillning av 225,000 kronor och på villkor i övrigt i huvudsaklig överensstämmelse med berörda anbud, järnvägen må upphöra att häfta såsom pant för statens fordran på grund av beviljat statslån för järnvägens anläggning, i den mån samma fordran överstiger köpeskillingen, i följd varav i järnvägen meddelad inteckning 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.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till återopade statsrådsprotokollet.

I samband med Kungl. Maj:ts förevarande proposition har utskottet förehåft till behandling följande inom riksdagen motionsvis gjorda framställningar, nämligen *dels* två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herrar K. Heyman och G. Strömberg, nr 199, och den andra inom andra kammaren av herr A. Hansson i Trollhättan, nr 277, vari hemställts, att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 47, samt att driften å järnvägen Trollhättan—Nossebro må genom statens försorg uppehållas, *dels* två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr Edward Larson m. fl., nr 200, och den andra inom andra kammaren av herrar H. Bäcklund och C. Vahlstedt, nr 276,

vari yrkats, att förevarande proposition ej må av riksdagen bifallas i vad densamma berör Skara—Timmersdala järnväg, *dels ock* en inom andra kammaren av herr J. Hedin väckt motion, nr 278, vari hemställts, att försäljningsvillkoren måtte kompletteras med bestämmelser, varigenom rätt till anslutning vid Timmersdala järnvägsstation av järnväg till Mariestad säkerställdes på billiga och skäligen villkor.

Beträffande de skäl, motionärerna anfört till stöd för sina framställningar, får utskottet hänvisa till motionerna.

I proposition, nr 177, framlade Kungl. Maj:t för nästlidet års riksdag förslag angående försäljning av den staten tillhöriga Skara—Timmersdala järnväg samt nedskrivning av ett för anläggning av Trollhättan—Nossebro järnväg beviljat statslån.

I skrivelse till Kungl. Maj:t, nr 203, anmälde riksdagen, att riksdagen avslagit propositionen, varjämte riksdagen i anledning av i ämnet väckta motioner anhöll om utredning rörande möjligheterna för staten dels att övertaga Trollhättan—Nossebro järnväg *dels ock* att i sin ägo fortfarande bibehålla Skara—Timmersdala järnväg.

I särskilda skrivelser till Kungl. Maj:t hava nu järnvägsstyrelsen och fullmäktige i riksgäldskontoret, vilka erhållit uppdrag att verkställa den av riksdagen begärda utredningen, meddelat, att denna omhänderhafts av en delegation av fyra personer, nämligen byråchefen i järnvägsstyrelsen G. Englund, förste aktuarien därstädes E. Malmkvist, riksgäldsfullmäktigen, professorn G. Kobb och riksgäldssekreteraren J. Hägglund, och hava fullmäktige med sin skrivelse överlämnat den av de delegerade verkställda utredningen. Fullmäktige hava vidare meddelat, att, innan berörda utredning avlämnats, förhandlingar ägt rum mellan av fullmäktige utsedda delegerade samt representater för Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag angående försäljning till bolaget av Skara—Timmersdala och Trollhättan—Nossebro järnvägar, att bolaget i anledning härav inkommit med nytt anbud å inköp av nämnda järnvägar till samma pris och på i övrigt huvudsakligen samma villkor, som tidigare erbjudits, dock med tillägg att staten skulle äga framdeles inlösa järnvägarna för belopp, motsvarande deras bokförda värde, samt att av likvidatorerna för Trollhättan—Nossebro järnvägsaktiebolag två ej ansett sig kunna tillstyrka anbudets antagande, varemot den tredje för sin del tillstyrkt detsamma.

De sålunda av Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag i anbud den 20 december 1924 erbjudna villkoren äro av följande innebörd:

För Trollhättan—Nossebro järnväg,

att köpeskillingen bestämmes till 225,000 (tvåhundratjugofemtusen) kronor,
att bolaget för köpeskillingens hela belopp erhåller statslån på vanliga villkor mot säkerhet av första inteckning i järnvägen,

att bolaget äger rätt trafikera järnvägen såsom särskild järnväg med för-
enklad drift,

att staten skall äga rätt att framdeles inlösa järnvägen för belopp mot-
svarande dess enligt vederbörande räkenskaper bokförda värde,

att Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag skall äga rätt överlåta
järnvägen och koncessionen på särskilt nytt bolag till deras enligt veder-
börande räkenskaper bokförda värden, vilket skall äga övertaga betalnings-
ansvaret för då oguldet belopp av statslån mot skyldighet för Västergötland
—Göteborgs järnvägsaktiebolag att garantera detsamma riktiga inlösen och
med skyldighet för det nya bolaget att på förenämnda villkor överlåta järn-
vägen till staten, om så påfordras,

samt att, därest inlösen av järnvägen framdeles skulle komma till stånd,
staten skall vara skyldig inlösa förutom järnvägen jämväl den rullande
materiell, som Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag vid inlösnings-
tillfället hade förvärvat i och för trafikeringen av järnvägen, till pris och
myckenhet, som, därest enighet därom ej skulle uppnås, skall av skiljemän
bestämmas.

För Skara—Timmersdala järnväg,

att köpeskillingen bestämmas till 125,000 (etthundratjugofemtusen) kronor,

att bolaget för köpeskillingens hela belopp erhåller statslån på vanliga
villkor mot säkerhet av första inteckning i järnvägen,

att bolaget äger rätt trafikera järnvägen såsom särskild järnväg med för-
enklad drift,

att staten skall äga rätt att framdeles inlösa järnvägen för belopp mot-
svarande dess enligt vederbörande räkenskaper bokförda värde,

att Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag skall äga rätt överlåta
järnvägen och koncessionen på särskilt nytt bolag till deras enligt veder-
börande räkenskaper bokförda värden, vilket skall äga övertaga betalnings-
ansvaret för då oguldet belopp av statslån mot skyldighet för Västergötland
—Göteborgs järnvägsaktiebolag att garantera detsamma riktiga inlösen och
mot skyldighet för det nya bolaget att på förenämnda villkor överlåta järn-
vägen till staten, om så påfordras,

samt att, därest inlösen av järnvägen framdeles skulle komma till stånd,
staten skall vara skyldig inlösa förutom järnvägen jämväl den rullande
materiell, som Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag vid inlösnings-
tillfället hade förvärvat i och för trafikeringen av järnvägen, till pris och
myckenhet, som, därest enighet därom ej kan uppnås, skall av skiljemän
bestämmas; samt

att Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag ersätter statens järnvägar
vad under förvaltningen av Skara—Timmersdala järnväg detsamma fått
vidkännas i kapitalutlägg eller nettoförlust för denna järnväg intill 1923
års utgång eller tillhoppa 8,850 kronor 58 öre.

Detta anbud är bindande för Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag
under förutsättning, att detsamma med avseende å bägge järnvägarna an-
tages före slutet av lagtima riksdagen 1925.

Ifrågavarande delegerade hava vid sin undersökning av de föreliggande
frågorna kommit till följande slutsatser.

1. Såväl Skara—Timmersdala järnvägs användande såsom länk i inlandsbanan som Trollhättan—Nossebro järnvägs fortsättning till statsbanestationen Vårgårda (eller Herrljunga) samt ombyggnad till normalspårig kan icke undgå att leda till mycket stora förluster för statens del, förluster av helt annan storleksordning än de relativt små summor, som hittills nedlagts i banorna. Vida förmånligare är alltså att bibehålla desamma i sitt nuvarande skick.

2. Även i sitt nuvarande skick kunna banorna inom överskådlig framtid icke beräknas få något som helst affärsvärde i statens ägo utan fastmer kräva årliga tillskott av medel från andra inkomstkällor. En försäljning till Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag på tidigare erbjudna villkor skulle följaktligen för statsverket vara ekonomiskt fördelaktigt, trots att staten därmed gör en bokföringsmässig förlust. Den ifrågasatta nedskrivningen innebär nämligen intet annat än en sådan avskrivning av för högt upptagna tillgångar, vilken allmänt förekommer inom affärsverksamheten. Genom försäljning till vederhäftig köpare erhåller staten i allt fall ränta å en del av det nedlagda kapitalet.

3. Skulle ett avtal med Västergötland—Göteborgs järnväg icke kunna träffas, vore för staten den ekonomiskt fördelaktigaste lösningen, att driften nedlades och realiserbara tillgångar försålles. Då väl något sådant icke låter sig göra, föreslås — under förutsättning att något anbud om köp icke kan erhållas — att för Skara—Timmersdala järnvägs räkning nuvarande driftförhållanden alltför bibehållas och egen rullande materiel alltså icke anskaffas. För Trollhättan—Nossebro järnvägs räkning däremot torde — för den händelse försäljning icke kan komma till stånd — den statsfinansiellt fördelaktigaste lösningen uppnås genom ett trafikavtal med Västergötland—Göteborgs järnväg, vilket bolag möjligen skulle åtaga sig en sådan trafikering. Eventuellt skulle man också kunna tänka få till stånd något arrende på längre tid mot en skälig, låg arrendesumma.

4. För av banorna berörda bygders befolkningar kan en övergång i Västergötland—Göteborgs järnvägs ägo icke betyda annat än en förbättring. Endast på det sättet synas trafikanterna kunna hoppas erhålla såväl sänkta eller åtminstone icke höjda avgifter som så småningom förbättrade förbindelser. — Att — med banorna i statens ägo — statsverket för uppnående av ett sådant ändamål skulle ikläda sig högre förluster än nödvändigt, synes däremot uteslutet.

Orsaken till de bättre förhållanden, som kunna förväntas under Västergötland—Göteborgs järnvägs trafikering, är givetvis icke, att detta bolag skulle vara mera berett än statsverket att taga förluster för banans del, utan beror nämnda förhållande på dels de väsentligt minskade kostnader, som kunna inträda för en järnväg, som får trafikeras i direkt förbindelse med ett större nät, dels den indirekta nytta Västergötland—Göteborgs järnväg har av att trafiken å anslutande bana hålles uppe.

Järnvägsstyrelsen och riksgäldsfullmäktige hava för egen del förklarat sig tillstyrka antagande av det föreliggande köpeanbudet.

Utskottets
yttrande.

Kungl. Maj:ts förevarande framställning, vilken till sin huvudsakliga innebörd sammanfaller med den vid sistlidne riksdag i ämnet avlätna propositionen innefattar förslag om försäljning av Skara—Timmersdala järn-

väg och Trollhättan—Nossebrobanan till Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag i egenskap av ägare av angränsande smalspåriga järnvägsnät.

I avseende å de närmare omständigheter, som påkallat statens ingripande i denna angelägenhet, vill utskottet här endast erinra, att ifrågavarande båda företag alltifrån sin tillkomst i stort sett gått med förlust och aldrig förmått gälda räntor å lyftade statslån. Såsom fordringsägare i Skara—Timmersdalabanan nödgades staten år 1920 inropa denna på exekutiv auktion. Trollhättan—Nossebro järnvägsaktiebolag trädde år 1923 i likvidation, vilken ännu icke avslutats. De beviljade statslånen uppgå till respektive 352,500 och 555,000 kronor. År 1920 hade enligt tillgängliga uppgifter skuldsumman för den förra järnvägen, oguldna räntor å statslån inberäknat, vuxit till över 560,000 kronor, och år 1923 uppgick det senare företagets skuld till staten till 785,000 kronor. Av dessa belopp skulle nu genom den föreslagna försäljningen stå att återvinna allenast cirka 350,000 kronor.

Att staten för dessa båda lokala banföretag måst vidkännas förluster av så avsevärd omfattning, framstår såsom ett anmärkningsvärt förhållande, och föranleder utskottet att, i anslutning till ett i annat sammanhang vid innevarande riksdag gjort uttalande, framhålla vikten av att statens medverkan icke lämnas enskilda järnvägsföretag med alltför svaga ekonomiska betingelser.

Resultaten av den utredning, som nu på föranledande av 1924 års riksdag av utsedda delegerade verkställt, hava till sin riktighet i vissa avseenden bestritts i väckta motioner, vari påyrkats, att de inkomna köpeanbudena å banorna måtte förkastas samt att åt statens järnvägar måtte anförtros uppgiften att ombesörja den framtida driften å banorna.

De skäl härför, som av motionärerna anförts, hava synts utskottet icke kunna fränkännas ett visst berättigande, då det nu gäller för staten att avstå från så stora kapitalbelopp, som försäljningen innebär. Utskottet nödgas dock för egen del framhålla de betänkligheter, som måste möta mot att i strid mot de sakkunnigas och de i ärendet hörda myndigheternas mening bibehålla banorna i statens hand, desto mer som ett dylikt alternativ förutsätter ytterligare kapitalutlägg från statens sida, dels för anskaffning av rullande materiel — vilken hittills tillhandahållits av Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag — dels ock för täckning av eventuellt uppkommande driftunderskott. Att märka är ock, hurusom omsorgen och ansvaret för denna plans genomförande helt avsetts att läggas på staten.

Mest vägande för utskottet har dock varit olämpligheten för statens järnvägar att sköta driften av två så från varandra och statsbanenätet i övrigt skilda bandelar, vilka ju organiskt höra samman med det smalspåriga järnvägsnätet i Västergötland. Genom ett inordnande i detta järnvägsnät bör driften lättare kunna handhavas till gagn för de orter bandelarna genomlöpa.

Utskottet har därför ansett sig inför järnvägsstyrelsens förnyade framställning om försäljning av ifrågavarande banor böra tillstyrka Kungl. Maj:ts proposition.

Men om än utskottet i betraktande av nu anförda omständigheter ansett den i propositionen framlagda avvecklingsplanen böra i huvudsak godtagas, har dock utskottet funnit vissa i motionerna gjorda erinringar vara av beskaffenhet att föranleda mindre jämkningar i de blivande köpevillkoren.

Sålunda torde, i enlighet med vad i en av de väckta motionerna hemställt, försäljningsvillkoren böra kompletteras med bestämmelser, varigenom rätt till anslutning vid Timmersdala järnvägsstation av en blivande eventuell järnväg till Mariestad säkerställes på billiga och skäliga villkor. Enligt vad från järnvägsstyrelsen upplysts, torde detta önskemål kunna uppnås genom att i blivande köpekontrakt förbehåll göres om rätt till dylik anslutning enligt de bestämmelser, vilka vid ny enskild järnvägs anslutning till statens järnvägars station för närvarande tillämpas och som anses för den anslutande banan vara väsentligt förmånligare än vad som plägar erhållas vid liknande uppgörelser mellan två enskilda järnvägar. Västergötlands—Göteborgs järnvägsaktiebolag, har ock under hand förklarat sig villigt godtaga ett dylikt ytterligare köpevillkor. Likaledes har medgivande av bolaget lämnats att i blivande köpekontraktet må — med tanke på en eventuell framtida bana från Nossebro till Vårgårda eller annan punkt på stambanan Stockholm—Göteborg — intagas villkor om rätt för en dylik bana till anslutning vid Nossebro enligt nyssnämnda bestämmelser, dock att den nya banan bör förpliktas gälda ränta jämväl på skälig del av de äldre anläggningskostnaderna för stationen vid Nossebro.

Det vidare motionsvis gjorda påpekandet om behovet av att anställningsförhållandena för den nuvarande personalen vid Skara—Timmersdala järnväg säkerställas torde likaledes förtjäna beaktande. Åt nämnda personal liksom ock den vid Trollhättan—Nossebrobanan anställda personalen torde dock erforderlig trygghet kunna beredas genom att i blivande köpekontrakt intages den vid liknande överlåtelse sedvanliga personalklausulen av innebörd att köparen gentemot befintlig personal ikläder sig de förpliktelser, som vid överlåtelsen åvila säljaren.

I Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolags anbud den 20 december 1924, vilket, såsom ovan nämnts, legat till grund för den i ämnet avlåtna propositionen, finnes beträffande båda järnvägarna intaget såsom villkor, att staten skall äga rätt att framdeles inlösa järnvägen för belopp, motsvarande dess enligt »vederbörande räkenskaper bokförda värde». Av departementschefen har förutsatts, att detta villkor jämväl skulle intagas i järnvägsbolagets blivande koncessioner å järnvägarna.

I anslutning till vad motionsvis i detta hänseende anförts, vill utskottet framhålla angelägenheten av att denna statens rätt till återförvärv erhåller möjligast betryggande utformning. Den av motionärerna antydda formella svårigheten att enligt gällande lag köpehandling rörande fast egendom icke må innefatta villkor om rätt att framdeles vinna egendomen åter, vid risk att dylikt villkor skall vara lagligen utan verkan, torde kunna undvikas genom att stadgandet om statens rätt att återköpa banorna icke

inflyter i de blivande köpekontrakten, utan — på sätt eljest plägar ske — ersättes av en bland koncessionsvillkoren intagen inlösningsbestämmelse. Denna bestämmelse bör innefatta rättighet för staten att framdeles, när staten så påfordrar, inlösa järnvägarna för belopp, motsvarande deras enligt vederbörliga räkenskaper bokförda värde, eller bör genom annan formulering givas sådan innebörd, att därav tydligt framgår, att den framtida återlösningssumman icke må överstiga av bolaget erlagd köpeskilling för banorna jämte därå sedermera nedlagda kostnader för behövliga utvidgnings- och förbättringsarbeten, allt dock med behöriga avdrag på grund av slitning och annan teknisk värdeminskning.

Under återopande av vad utskottet sålunda anfört får utskottet hemställa,

a) att riksdagen må medgiva *dels* att den statsverket för närvarande tillhöriga Skara—Timmersdala järnväg må försäljas till Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag för en köpesumma av 125,000 kronor, *dels* ock att, därest Trollhättan—Nossebro järnväg försäljes till nämnda bolag för en köpeskilling av 225,000 kronor, järnvägen må upphöra att häfta såsom pant för statens fordran på grund av beviljat statslån för järnvägens anläggning, i den mån samma fordran överstiger köpeskillingen, i följd varav i järnvägen meddelad inteckning 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 innestå såsom lån, att jämte ränta betalas; allt på villkor i övrigt i huvudsaklig överensstämmelse med ett av Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag den 20 december 1924 avgivet anbud, dock med iakttagande av här ovan angivna tillägg och ändringar.

b) att de av herrar Heyman och Strömberg, E. Larsson, Bäcklund och Vahlstedt, Hansson i Trollhättan samt Hedin i ämnet väckta motionerna (I: 199 och 200 samt II: 276—278) må anses besvarade genom vad utskottet ovan anfört och hemställt.

Stockholm den 5 maj 1925.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *S. H. Kvarnzelius*, *A. C. Lindblad*, *A. F. Vennersten*, *Oscar Olsson*, *O. Bergqvist*, *J. G. Waller*, *C. I. Asplund*, *J. Jeansson*, *K. E. Andersson* i Eliantorp, *G. Kobb* och *C. A. Carlsson* i Gävle;

från andra kammaren: herrar *A. Anderson* i Råstock, *C. R. Jansson* i Falun, *L. J. Carlsson-Frosterud*, *O. Olsson* i Kullenbergstorp, *A. Å. Törnkvist* i Karlskrona, *P. M. Olsson* i Blädinge, *E. Andersson* i Prästbol, *S. Persson* i Fritorp, *C. Lindskog*, *O. Andersson* i Höör, *A. Danielsson* och *O. E. F. Järte*.

Reservation

av herrar *A. F. Vennersten*, *C. I. Asplund* och *A. Danielsson*, vilka ansett, att utskottets motivering bort hava följande lydelse:

»Kungl. Maj:ts — — — värdeminskning.

Enligt vad för utskottet upplysts har, på initiativ från Trollhättans stad, en undersökning igångsatts om möjligheterna att genom nya insatser från intresserade i Trollhättan—Nossebro järnvägsaktiebolag åstadkomma ett nytt lokalt bolag för övertagande av driften å banan. Härigenom har avsetts att vinna trygghet för ett framtida trafikerande av banan, bättre anpassat efter ortens krav än vad som befarats bliva fallet, om banan övertages av Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag.

Dessa från lokalt håll framkomna synpunkter torde enligt utskottets mening icke böra fränkännas visst beaktande. Utskottet anser sig därför böra uttala, att, därest under närmaste tiden planerna på att åstadkomma ett nytt bolag för övertagande av Trollhättan—Nossebro järnväg skulle kunna förverkligas, hinder icke bör möta för Kungl. Maj:t att underkasta ärendet den förnyade omprövning, som härav kan påkallas.

Under åberopande — — —.»