

## Nr 81.

Ankom till riksdagens kansli den 26 april 1927 kl. 3 e. m.

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående statens övertagande av den Limesforsen—Särna järnvägsaktiebolag tillhöriga järnvägen mellan Limesforsen och Särna.*

(4:e avd.)

I en till riksdagen den 22 mars 1927 avlåten, till statsutskottet för förberedande behandling hänvisad proposition nr 235, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bifogat utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att bemyndiga Kungl. Maj:t att med Limesforsen—Särna järnvägsaktiebolag träffa avtal om inköp av den nämnda bolag tillhöriga järnvägen mellan Limesforsen och Särna i huvudsaklig överensstämmelse med ett i propositionen omförmålt förslag till köpeavtal.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till åberopade statsrådsprotokollet.

Den 15 december 1916 beviljade Kungl. Maj:t koncession å järnväg av 1.435 meters spårvidd från Limesforsens station å statens järnvägar till Särna i Kopparbergs län.

Sedan staten i samband med förvärvande år 1916 av Mora—Vänerns järnväg övertagit en av Mora—Vänerns järnvägsaktiebolag gjord utfästelse att teckna aktier till belopp av 250,000 kronor för berörda järnvägsanläggning, bemyndigade Kungl. Maj:t den 1 mars 1918 fullmäktige i riksgäldskontoret att å statens vägnar teckna aktier till nyssnämnda belopp i blivande aktiebolag för järnvägsanläggningens slutförande. För aktiernas förvärvande för statens räkning anvisade riksdagen på tilläggsstat för år 1918 under utgifter för kapitalökning ett anslag av 250,000 kronor att utgå av lånemedel, varefter Kungl. Maj:t den 28 juni 1918 förordnade, att aktiebrevens skulle för vederbörlig förvaltning överlämnas till järnvägsstyrelsen.

Efter det koncessionen å järnvägsanläggningen med Kungl. Maj:ts tillstånd överlåtits å Limesforsen—Särna järnvägsaktiebolag, träffade statens arbetslöshetskommission jämlikt Kungl. Maj:ts beslut den 19 maj 1922 avtal med nämnda bolag om tecknande för statens räkning av ytterligare aktier i bolaget

för 250,000 kronor, vilka skulle likvideras genom utförande som nödhjälpsarbeten genom kommissionens försorg av vissa terrasseringsarbeten å järnvägsanläggningen för en beräknad kostnad av 250,000 kronor. Sedan berörda nödhjälpsarbeten utförts med de för bedrivande av statliga nödhjälpsarbeten anvädda medel, förordnade Kungl. Maj:t den 3 april 1925, att jämväl nu angivna, till arbetslöshetskommissionen såsom likvid för berörda arbeten överlämnade aktier i bolaget å tillhopa 250,000 kronor skulle för vederbörlig förvaltning överlämnas till järnvägsstyrelsen.

Den 28 augusti 1922 fastställde Kungl. Maj:t kostnadsförslag för ifrågasvarande järnvägsanläggning utan rullande materiel att, såvitt kostnaden skulle tagas till grund för sökt statslån, sluta å 7,600,000 kronor, samt beviljade för utförande av järnvägsanläggningen bolaget ett lån å 5,140,000 kronor ur fonden för att underlätta åstadkommandet av bibanor i vissa delar i riket. Beträffande detta lån stadgades bland annat, att en tredjedel av lånet finge åtnjutas räntefritt och att denna del skulle amorteras med en annuitet av fem och fyra tiondels procent, vilken annuitet dock icke skulle börja erläggas förrän 60 år förflutit från det någon del av statslånet blivit lyftad. Återstående två tredjedelar av lånet skulle förräntas och amorteras enligt vissa angivna grunder.

Efter det 1926 års riksdag därtill lämnat medgivande, föreskrev Kungl. Maj:t den 23 april 1926, med ändring av vad stadgats i fråga om innehållande av viss del av berörda statslån, att en femtondel av lånet eller 342,666 kronor skulle inestå i riksgäldskontoret, till dess inteckning med bästa förmånsrätt fastställts i järnvägen ävensom vederbörlig besiktning av järnvägsanläggningen ägt rum och tillstånd meddelats till järnvägens öppnande för allmän trafik.

I skrivelse den 20 november 1926 anförde Limesforsen—Särna järnvägsaktiebolag, att det torde hava förutsatts, att trafikeringen av bolagets järnväg från Limesforsen till Särna, vilken beräknades bliva färdigställd i slutet av år 1927, komme att ombesörjas genom statens järnvägar. Vid beviljande av statslån till järnvägsbyggnaden hade ej heller räknats med något belopp för anskaffande av rullande materiel. Å det för järnvägsbyggnaden tillgängliga kapitalet, vilket utgjordes av aktiekapitalet, 2,298,300 kronor, och statslånet, 5,140,000 kronor, kunde icke förväntas uppstå något överskott, som möjliggjorde anskaffande av rullande materiel eller kunde stå till förfogande såsom rörelsekapital för trafikeringens ombesörjande. Ett av järnvägsstyrelsen gjort erbjudande att trafikera järnvägen på bolagets risk vore icke antagligt, då bolaget icke skulle kunna fullgöra sina förpliktelser enligt ett dylikt trafikeringsavtal. Bolaget hemställde därför, att Kungl. Maj:t måtte förklara hinder icke möta för avslutande mellan bolaget och järnvägsstyrelsen av ett trafikeringsavtal på sådana grunder, att statens järnvägar komme att trafikera banan till självkostnadspris ävensom svara för eventuell driftförlust men överlämna uppkommande driftöverskott åt bolaget, med rätt för bolaget att i avräkning å uppkommande överskott årligen utbekomma ett belopp, erforderligt för bestri- dande av bolagets förvaltningskostnader.

Sedan nämnda framställning avstyrkts av järnvägsstyrelsen har Kungl.

Maj:t genom beslut den 18 februari 1927 funnit bolagets framställning icke föranleda någon Kungl. Maj:ts åtgärd.

I en förnyad framställning den 16 mars 1927 anför bolaget i huvudsak följande:

Senast uppgjorda beräkningar över kostnaderna för järnvägens färdigställande tydde visserligen på att byggnadsarbetena skulle kunna finansieras med disponibla tillgångar. Möjligen kunde efter järnvägens färdigställande ett mindre överskott uppstå, vilket emellertid vore beroende på till vilka värden bolagets efter nämnda tidpunkt icke erforderliga förrådsinventarier, för närvarande bokförda till ett värde av 245,000 kronor, kunde realiseras. I varje fall vore det eventuella överskottet för obetydligt för att giva bolaget någon förmåga att fullgöra de förpliktelser, som ett trafikeringsavtal enligt järnvägsstyrelsens tidigare avgivna förslag skulle komma att medföra för bolaget.

Med hänsyn härtill och då någon ytterligare kontant kapitalinsats av de aktieägande kommunerna icke kunde påräknas, hade för bolagets styrelse såsom den närmaste och bästa lösningen av frågan framställt sig den utvägen, att bolaget borde ju förr desto hellre av egen drift hembjuda sin järnväg till staten utan annat vederlag än att staten övertog bolagets förbindelser, d. v. s. fri-skreve bolaget från betalningsskyldighet för det beviljade statslånet, vilket dock förutsattes, till den del detsamma ännu innestode, skola i därför tidigare stadgad ordning utbetalas. En sådan överlåtelse skulle visserligen innebära en uppoffring av berörda kommuner, men å andra sidan skulle järnvägens införlivande i statens järnvägar medföra, att vid transporter till eller från järnvägen någon zongräns vid Limesforsen icke skulle behöva ifrågakomma och att icke heller någon extra banavgift för järnvägen skulle beräknas. Dessa fördelar hade bolagets styrelse ansett vara för järnvägens trafikanter så stora, att de med säkerhet mycket snart komme att uppväga, att kommunerna utan vederlag avstode från sin delaktighet i järnvägsbolaget.

Då efter hemställan från bolagets styrelse de aktieägande kommunerna uttalat sig till förmån för förslaget om järnvägens överlåtande, ansågo sig styrelsen nu kunna och bära hembjuda banan till staten.

För detta ändamål har bolagets styrelse låtit upprätta ett förslag till kontrakt mellan bolaget och järnvägsstyrelsen, vilket torde få fogas såsom bilaga till statsrådsprotokollet. Därvid har förutsatts, att bolaget under år 1927 i den ordning, 91 § fjärde stycket i lagen om aktiebolag angiver, godkänner detsamma. Efter de beslut, som fattats av de aktieägande kommunerna i frågan, anser bolaget det såsom säkert, att dylikt godkännande kommer att lämnas.

I samband härmed har bolaget hänvisat till en förteckning över aktieägarna i bolaget, varav framgår, att av bolagets 22,983 aktier Transtrands, Särna, Idre och Lima kommuner äga respektive 8,226, 5,770, 2,230 och 1,700 aktier, svenska staten 5,000 aktier, två angivna personer vardera 2 aktier samt 53 angivna personer en aktie var.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i utlåtande den 17 mars 1927 tillstyrkt bolagets föreliggande framställning.

Fullmäktige i riksgäldskontoret anför i utlåtande den 17 mars 1927 följande:

Efter att under hand hava inhämtat vissa upplysningar i ärendet från järnvägsstyrelsen hade fullmäktige kommit till den uppfattningen, att någon annan utväg knappast föreläge än att staten i enlighet med bolagets hemställan över-

toge järnvägen i fråga, varför fullmäktige ej ville motsätta sig, att förslag här- om framlades för riksdagen.

Mot det föreliggande förslaget till kontrakt angående järnvägens försäljning hade fullmäktige ej något att erinra.

Då en tredjedel av bolagets statslån enligt gällande bestämmelser skulle åtnjutas räntefritt och amorteringen därå börja först sedan 60 år förflutit efter det någon del av statslånet blivit lyftad, ville fullmäktige ifrågasätta, huruvida ej statens järnvägars kapitalkonto efter järnvägens övertagande borde påföras endast de två tredjedelar av lånet, som skulle förräntas, med tillägg av den återstående tredjedelens beräknade nutidsvärde, och det överskjutande be- loppet avskrivs. Till frågan om på vad sätt ersättning skulle beredas för så- lunda avskrivet belopp torde fullmäktige framdeles få tillfälle återkomma.

Även järnvägsstyrelsen har i utlåtande den 18 mars 1927 tillstyrkt järnvä- gens inlösen.

Departementschefen har i ärendet anfört bland annat följande:

»Den järnväg, vars förvärvande för statens räkning nu föreslås, har en ban- längd av 98 kilometer. Järnvägens spårvidd och normalektion äro lika med statens järnvägars, och dess byggnadssätt kommer att medgiva framförande av statens järnvägars vagnar med 14 tons axeltryck och användning av ett flertal av deras lokomotivtyper. Av bolagets styrelseberättelse för år 1926 inhämtas, att av banan 90 km. äro färdigtterrasserade och nära 89 km. räls- lagda samt att flertalet husbyggnader under året påbörjats.

Att järnvägen Limesforsen—Särna skulle efter färdigställandet komma att trafikeras av statens järnvägar synes redan från början hava förutsatts. Då banan utgör en naturlig fortsättning av statsbanelinjen Brintbodarne—Limes- forsen och saknar förbindelse med annan enskild järnväg, torde detta ur ekono- misk synpunkt jämväl vara det förmånligaste.

Men även om banan trafikeras genom statens järnvägars försorg, nödgas man åtminstone under nuvarande konjunkturer räkna med att driften av banan kom- mer att utvisa förlust. Någon förräntning eller amortering av det i banan ned- lagda lånekapitalet läter sålunda icke inom överskådlig tid kunna påräknas. Emellertid föreligga ändock vissa skäl för ett statsförvärv. Redan banans läge gör ett införlivande med statens järnvägar naturligt. Det torde vidare vara up- penbart, att en bana av så obetydlig längd och utan utsikter att erhålla livlig trafik icke med fördel kan självständigt trafikeras. Då utvecklingen inom järn- vägsväsendet alltmer går i riktning mot sammanslutning av de mindre enskilda järnvägarna för vinnande av bättre ekonomi, läter staten svårigen kunna un- derlåta att lämna sin medverkan i de fall, där inkorporering i statsbanenätet utgör den enda utvägen att åstadkomma större förvaltningsenheter. Från all- män synpunkt önskvärda äro givetvis de förbättringar i taxehänseende, som med statens övertagande av banan skulle ernås för trafikanterna, något som är ägnat att stimulera näringslivet inom banans trafikområde och därmed efter hand öka trafiken. Det avgörande skälet är dock, att järnvägens övertagande av staten endast kan vara en tidsfråga; allt tyder nämligen på att så förr eller senare måste bliva fallet till följd av bolagets oförmåga att fullgöra sina för- bindelser till staten på grund av statslånet. Intet talar för att ett införlivande av banan med statsbanenätet längre fram skulle bliva förmånligare; tvärtom vinnes genom statens förvärvande av järnvägen omedelbart då densamma fär- digställdes den ytterligare fördelen, att någon för banans skötsel och trafikering anställd personal icke behöver övertagas.»

Såsom av fullmäktige i riksgäldskontoret i ärendet framhållits, torde någon annan utväg knappast stå till buds än att ifrågavarande järnväg övertages av staten. Under hänvisning i övrigt till vad departementschefen anfört, hemställer utskottet, *Utskottets yttrande.*

att riksdagen må bemyndiga Kungl. Maj:t att med Limesforsen—Särna järnvägsaktiebolag träffa avtal om inköp av den nämnda bolag tillhöriga järnvägen mellan Limesforsen och Särna i huvudsaklig överensstämmelse med ett i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 22 mars 1927 omförmält förslag till köpeavtal.

Stockholm den 26 april 1927.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

---

Närvarande: Se under utlåtandet nr 78.

---