

**Nr 65.**

Ankom till riksdagens kansli den 15 april 1932 kl. 1 e. m.

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående viss lindring i betalningsskyldigheten för statslån till Skara—Timmersdala nya järnvägsaktiebolag.*

(4:e avd.)

Uti en till riksdagen avlåten, den 11 mars 1932 dagtecknad proposition, nr 203, som hänvisats till statsutskottets förberedande handläggning, har Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen medgiva, att lindring i betalningsskyldigheten för Skara—Timmersdala nya järnvägsaktiebolags statslån må beviljas på sätt och under förutsättning, som i statsrådsprotokollet förordats.

Beträffande den i ärendet förebragta utredningen får utskottet hänvisa till åberopade statsrådsprotokollet.

Järnvägen Skara—Timmersdala har en längd av 26 kilometer och en spårvidd av 0-891 meter. I sin slutpunkt i Timmersdala äger järnvägen icke förbindelse med annan järnväg. Å järnvägen beviljades den 29 november 1906 koncession, vilken den 14 juni 1907 överläts å Skara—Timmersdala järnvägsaktiebolag.

Genom brev den 18 juni 1925 godkände Kungl. Maj:t ett i enlighet med riksdagens beslut upprättat avtal angående försäljning av Skara—Timmersdala järnväg till Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag samt beviljade bolaget rättighet att till allmänt begagnande mot avgift upplåta ifrågavarande järnväg under i tillämpliga delar de villkor och förbehåll, som stadgats i den år 1906 beviljade koncessionen, dock att beträffande statens inlösningsrätt skulle gälla följande:

»Svenska statsverket är berättigat att, närhelst statsverket så påfordrar, inlösa järnvägen för ett belopp, motsvarande dess enligt vederbörliga räkenskaper bokförda värde. Detta värde må dock icke överstiga den köpeskilling, som enligt av Kungl. Maj:t den 18 juni 1925 godkänt avtal skall utgå för järnvägen, jämte å järnvägen efter den 1 juli 1925 nedlagda kostnader för behörliga utvidgnings- och förbättringsarbeten med behöriga avdrag för den värdeminskning, järnvägen kan hava undergått genom slitning, annan yttre inverkan, ålder eller uraktlåtet underhåll. Tvist rörande den närmare tillämpningen av vad sålunda stadgats skall hänskjutas till fem gode män, av vilka Kungl. Maj:t utser två och koncessionshavaren två, varefter de fyra sålunda valda tillkalla den femte.»

Därefter avlämnade bolaget till riksgäldskontoret en den 1 juli 1925 dagtecknad skuldförbindelse å köpeskillingsbeloppet, 125,000 kronor, vilken förbindelse samma år intecknades i järnvägen Skara—Timmersdala med bästa förmånsrätt.

Genom köpekontrakt den 20 december 1926 försålde Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag järnvägen för en köpesumma av 125,000 kronor till ett nytt bolag, Skara—Timmersdala nya järnvägsaktiebolag, och i samband därmed utarrenderades järnvägen genom kontrakt samma dag till förstnämnda bolag från och med den 1 januari 1927. Enligt detta arrendekontrakt skulle Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag såsom arrendeavgift för nästföregående kalenderår erlägga skillnaden mellan järnvägens bruttoinkomster och driftkostnader för samma år; därest driftkostnaden något år överstege bruttoinkomsterna, skulle skillnaden bäras av Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag. Överenskommelsen skulle upphöra att gälla tidigast tre månader efter från någondera sidan skedd uppsägning. Uppsägning finge ej avse annan tidpunkt än årsskifte.

Jämlikt Kungl. Maj:ts resolution den 22 februari 1929 har den för järnvägen meddelade koncessionen med däri gjord ändring överlåtits å Skara—Timmersdala nya järnvägsaktiebolag, varjämte på grund av föreskrifter i sagda resolution sistnämnda bolag övertagit betalningsansvaret för det i järnvägen intecknade statslånet å 125,000 kronor med ränta samt Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag ingått borgen för sagda statslåns behöriga förräntande och återgäldande.

Enligt vad som meddelats från riksgäldskontoret hava de föreskrivna annuiteterna å lånet behörigen inbetalts, så att av lånebeloppet återstår oguldet ett belopp av 121,599 kronor 5 öre jämte från och med den 1 juli 1931 upplupen ränta.

*Departementschefen* har i ärendet för egen del anfört följande.

Driften av Skara—Timmersdala järnväg medförde alltifrån första räkenskapsåret (1910) förlust, och redan år 1920 nödgades staten övertaga banan. Under den tid, 1 mars 1921—30 juni 1925, då banan förvaltades av järnvägsstyrelsen, erhöles ett obetydligt driftöverskott. Utgifterna omfattade emellertid ingen avsättning till förnyelsefond, vadan rörelsen också under dessa år i verkligheten var förlustbringande. Även sedan staten år 1925 försålt banan, har rörelsen gått med förlust, under nästlidet år till avsevärt ökat belopp. Orsakerna härtill hava uppgivits vara att finna främst i konkurrensen från den alltmer växande motorfordonstrafiken men även däri, att de för järnvägens ekonomi viktiga kalktransporterna på senaste tiden av skilda orsaker i betydande grad minskats. Att det oaktat räntor och amorteringar å det från och med den 1 juli 1925 till 125,000 kronor nedskrivna statslånet hittills i behörig ordning erlagts beror på att Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag, som arrenderar Skara—Timmersdala järnväg, iklätt sig borgen för berörda skyldigheters fullgörande. På grund av de stora driftsförlusterna har bolaget nu uppsagt arrendeavtalet. Då järnvägens ägare, Skara—Timmersdala nya järnvägsaktiebolag, icke har egen rullande materiel och ej heller har möjlighet att skaffa sådan samt ett förstatligande, såsom redan vid tidigare behandling av denna järnvägs angelägenheter klarlagts, ej torde ifrågakomma, lärers banans bestånd och utnyttjande vara beroende av samverkan från Västergötland—Göte-

borgs järnvägsaktiebolags sida. Sedan sistnämnda bolag, på sätt av det föregående framgår, förklarat sig villigt att tillhandahålla erforderlig materiel samt penningmedel, har Skara—Timmersdalabolaget framlagt en plan att för trafikbehovets tillgodoseende åtminstone försöksvis omlägga rörelsen så, att järnvägen endast skulle användas såsom bispår för transport i mån av behov av tyngre massgods, under det att för befordran av personer och lättare gods skulle anordnas automobiltrafik, vilket enligt bolagets uppgift tillika vore en nödvändig förutsättning för att erhålla inkomster till mötande av den förlust, som antoges komma att uppstå även vid en på angivet sätt begränsad järnvägs- trafik. Ytterligare en förutsättning för att planen skulle bli ekonomiskt genomförbar vore, enligt vad bolaget anført, att ränta å statslånet för ifrågavarande järnväg icke skulle behöva erläggas.

Frågan om tillstånd att inrätta automobiltrafik till ersättande av järnvägsbefordran av personer och lättare gods är ännu beroende på länsstyrelsens prövning. Vidkommande förslaget att på angivet sätt införa en förenklad trafik å banan synes i det uppkomna läget någon befogad erinran mot detsamma knappast kunna göras. Jag är därför beredd att, därest den uppgjorda planen visar sig kunna genomföras, tillstyrka Kungl. Maj:t att besluta om sådan förenkling av sagda trafik. Ehuru väl förutsättningarna i övrigt för genomförandet av ifrågavarande plan alltså ännu icke föreligga fullt klara, anser jag dock lämpligt att till underlättande av en lösning av detta trafikspörsmål frågan om befrielse från skyldighet att erlægga ränta å statslånet för järnvägen nu upptages till behandling. Jag ansluter mig till riksgäldskontorets uppfattning härutinnan och vill således tillstyrka att, därest berörda trafikomläggning kommer till stånd, lindring i betalningsskyldigheten för statslånet beredes i form av befrielse från skyldighet att erlægga de räntor å lånet, som förfalla under åren 1932—1934. Amorteringen av statslånets kapitalbelopp skulle däremot planenligt fortgå.

*Utskottets  
yttrande.*

Enligt vad utredningen utvisar, har trafikeringen av Skara—Timmersdala järnväg under en följd av år varit förlustbringande. Avsikten är nu att försöksvis omlägga driften så att banan allenast skulle användas som bispår för transporter av tyngre massgods, medan ortens kommunikationsbehov i övrigt finge tillgodoses medelst automobiltrafik. En förutsättning för denna plans genomförande är emellertid, att staten eftergiver sin fordran å statslåneräntor, förfallande under åren 1932—1934.

Med tillstyrkande att ifrågavarande lindring i betalningsskyldigheten för statslånet lämnas, hemställer utskottet,

att riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande förslag, må medgiva, att lindring i betalningsskyldigheten för Skara—Timmersdala nya järnvägsaktiebolags statslån må beviljas, på sätt och under förutsättning, som i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 11 mars 1932 förordats.

Stockholm den 15 april 1932.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

*Närvarande:* se under utlåtandet nr 64.