Nr 128.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående nedskrivning av statslån till anläggning av Skövde—Axvalls järnväg m. m.; given Stockholms slott den 22 februari 1935.

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

Under Hans Maj:ts
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Henning Leo.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 22 februari 1935.

Närvarande:

Statsministern Hansson, ministern för utrikes ärendena Sandler, statsråden Undén, Schlyter, Wigforss, Möller, Levinson, Vennerström, Leo, Engberg, Ekman, Sköld.

Departementschefen, statsrådet Leo anför:

Till prövning föreligger fråga om reglering av Skövde—Axvalls järnvägsaktiebolags skuldförhållande till staten.

Den 22 december 1898 beviljade Kungl. Maj:t Skövde—Axvalls järnvägsaktiebolag koncession å järnväg om 0.891 meters spårvidd från Skövde till Axvalls station å linjen Skara—Stenstorp av Lidköping—Skara—Stenstorps järnväg och fastställde därvid plan för järnvägsanläggningens utförande. Där-

efter fastställde Kungl. Maj:t den 31 maj 1901 kostnadsberäkning för ifrågavarande järnvägsanläggning att, såvitt kostnaden skulle tagas till grund för sökt statslån, sluta å 739,500 kronor samt beviljade nämnda bolag för utförande av järnvägsanläggningen ett lån ur allmänna järnvägslånefonden av 369,000 kronor. För detta lån stadgades bland annat följande villkor:

Annuiteten för låneunderstödets återgäldande beräknades till fem procent å ursprungliga försträckningsbeloppet, av vilken annuitet först skulle gottgöras ränta efter fyra och en halv procent å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgöra avbetalning därå. Anstånd med räntans erläggande medgavs för tre år från lyftningsdagen, dock icke utöver ett år från den dag, eller den 31 december 1903, då järnvägen senast skulle vara färdig och öppnad för trafik; och skulle beloppet av den ränta, med vars erläggande anstånd sålunda medgivits, inbetalas till staten, sedan genom de stadgade annuitetslikviderna all övrig ränta, med vilken anstånd icke beviljats, blivit gulden och kapitalet gottgjorts, så att efter nämnda tids förlopp med annuitetens erläggande skulle fortfara så länge, till dess även beloppet av den ränta, med vars erläggande anstånd medgivits, blivit till staten inbetalt. Kapitalavbetalningen skulle vidtaga den 31 december 1906 och i sammanhang därmed gottgörelse ske av därförinnan upplupen obetald ränta, för så vitt uppskov med densammas erläggande icke beviljats; och skulle annuiteten sedermera erläggas samma dag varje år, till dess försträckningen och all därå upplupen ränta blivit till fullo gulden. Därest till betalning förfallet belopp icke bleve i föreskriven ordning erlagt, skulle bolaget därå gälda fem procent årlig ränta, intill dess samma belopp bleve behörigen inbetalt. Järnvägsanläggningen Skövde—Axvall med alla därtill hörande byggnader och materiel ävensom all bolagets övriga egendom skulle utgöra säkerhet för den av staten lämnade försträckning, och staten skulle till säkerhet för sin fordrans utbekommande erhålla inteckning i järnvägen med förmånsrätt framför varje annan fordran.

Sedan lånebeloppet utbetalts till bolaget, nedsattes genom Kungl. Maj:ts beslut den 12 maj 1905 till följd av viss ändring i planen för järnvägen statslånet med 5,500 kronor, vilket belopp av bolaget sedermera återbetalts till riksgäldskontoret. Statslånet uppgick alltså därefter till 363,500 kronor.

Järnvägen Skövde—Axvall, som har en längd av 20.8 kilometer, öppnades för allmän trafik år 1904. Järnvägsdriften lämnade emellertid icke sådant överskott, att bolaget kunde verkställa någon inbetalning å statslånet, till följd varav bolagets skuld till staten successivt ökades så, att den vid utgången av år 1926 uppgick till ett belopp av 931,574 kronor 40 öre.

I proposition, nr 94, till 1927 års riksdag framlade Kungl. Maj:t förslag till reglering av bolagets skuldförhållande till staten, vilket förslag blev av riksdagen (skrivelse nr 97) bifallet. Statsmakternas beslut innebar låneskuldens uppdelning i två lån, av vilka det ena, motsvarande det ursprungliga lånets kapitalbelopp jämte två års ränta därå eller tillhopa 396,000 kronor, skulle förräntas och amorteras, medan beträffande det andra lånet, å 535,574 kronor 40 öre, årlig avskrivning skulle ske på sätt i det följande närmare angives. Villkoren för det nya lånet å 396,000 kronor innefattade följande betalnings- och säkerhetsföreskrifter:

Annuiteten beräknas till 5 procent å lånebeloppet av vilken annuitet först gottgöres ränta efter $4^1/_2$ procent å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgör

avbetalning därå. Annuiteten skall till riksgäldskontoret inbetalas första gången den 31 december 1927 och sedermera samma dag varje år, intill dess lånet blivit till fullo betalt. Därest till betalning förfallet belopp icke erlägges i föreskriven ordning, skall bolaget därå gälda 5 procent ränta, intill dess samma belopp behörigen inbetalts. Till säkerhet för sin fordrans utbekommande skall staten erhålla inteckning i bolagets järnväg från Skövde till Axvall med förmånsrätt framför varje annan fordran. (Härtill kommer garantiförbindelse av Skövde stad, varom i det följande förmäles.) Utdelning till aktieägarna i bolaget må ej verkställas, om bolagets ställning är sådan, att inbetalningen av närmast förfallande annuitet å statslånet därigenom omöjliggöres eller försenas. Utdelning må ej heller verkställas, förrän skälig avsättning till förnyelsefond ägt rum.

Beträffande det andra lånet å 535,574 kronor 40 öre jämte ränta därå enligt vad i det följande sägs skulle för varje tidsperiod av ett år avskrivas ett belopp av 37,000 kronor med följande villkor och bestämmelser:

Bolaget skall till riksgäldskontoret avlämna av drätselkammaren i Skövde utfärdad, i enlighet med stadsfullmäktiges i nämnda stad beslut den 23 november 1926 avfattad garantiförbindelse för behörigt erläggande av annuiteterna å det nya statslånet å 396,000 kronor. Så snart dylik annuitet för ett år erlagts, skall nyssnämnda årliga avskrivning av 37,000 kronor äga rum. Varje avskrivning skall avse i första hand upplupen ränta efter fem procent å då kvarstående belopp av den del av 535,574 kronor 40 öre, som ej utgör anståndsränta å det ursprungliga statslånet, eller 511,783 kronor 13 öre, samt till återstående del sistnämnda skuldbelopp. Sedan omförmälda belopp, 511,783 kronor 13 öre, jämte ränta därå på sätt nyss sagts avskrivits, skall återstoden av förenämnda 535,574 kronor 40 öre eller 23,791 kronor 27 öre, motsvarande anståndsränta å det ursprungliga statslånet, avskrivas.

Nyssnämnda, av Skövde stad den 8 juni 1927 till riksgäldskontoret lämnade borgensförbindelse för förutnämnda lån å 396,000 kronor innefattade förbehåll om rätt för staden att, därest omständigheterna därtill skulle föranleda, efter ett års förutgången uppsägning, som dock ej finge ske förrän tidigast vid slutet av 1931, vara från denna förbindelse frigjord. I enlighet med stadsfullmäktiges den 15 december 1932 fattade beslut uppsades garantiförbindelsen den 30 i samma månad till upphörande med utgången av år 1933.

Skövde stad, som är ägare till aktiemajoriteten i järnvägsbolaget, har erlagt låneannuiteterna för åren 1932 och 1933. Sedan den 31 december 1934 föreskriven annuitet å nyssnämnda lån erlagts av bolaget, häftade detsamma vid senaste årsskifte i skuld till staten på sätt framgår av följande, av riksgäldskontoret meddelade sammanställning:

			Kronor
Lån nr 1:			
Kapital			377,427: 56
Lån nr 2, bestående av:			
Ränta	303,955: 36		
Överränta	98,864: 37	402,819: 73	
Anståndsränta		23,791: 27	426,611: —
		Summa kronor	804,038: 56

I samband med nyssnämnda beslut om uppsägning av stadens garantiförbindelse beslöto stadsfullmäktige i Skövde att uppdraga åt fem delegerade att deltaga i förhandlingar mellan bolaget och representanter för riksgäldskontoret angående reglering av järnvägsbolagets skuld till statsverket på sådant sätt, att det för framtiden bleve utsikt för bolaget att kunna fullgöra sina förbindelser.

Dessa förhandlingar, i vilka såsom representanter för riksgäldskontoret deltogo riksgäldssekreteraren J. Hägglund och byråchefen i järnvägsstyrelsen S. Norrman, avsågo i huvudsak två alternativ, nämligen antingen att banan, med bibehållande av viss del av statslånet, genom fusion med Lidköping—Skara—Stenstorps järnväg bleve inlemmad i det smalspåriga järnvägsnät, som direkt eller genom dotterbolag äges av Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag, eller att Skövde stad iklädde sig borgen för ett reducerat statslån. Förhandlingarna resulterade i en preliminär överenskommelse enligt det senare alternativet, vilken staden för sin del godtog och fullmäktige i riksgäldskontoret icke ville motsätta sig. Sedan ärendet därefter remitterats till 1932 års järnvägsekonomiutredning, hava nya förhandlingar upptagits med slutligt resultat, att staden samt Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag och Lidköping—Skara—Stenstorps järnvägsaktiebolag godtagit en överenskommelse i anslutning till det förstnämnda alternativet. Den följande redogörelsen anser jag mig böra begränsa till vad som är av direkt betydelse för ett ståndpunktstagande till förevarande spörsmål.

De förutnämnda *representanterna för riksgäldskontoret* hava i en till fullmäktige i riksgäldskontoret avgiven, den 3 februari 1934 dagtecknad promemoria redogjort för en av dem verkställd utredning om järnvägsbolagets ekonomiska utveckling och läge samt diskuterat ifrågavarande båda alternativ till reglering av bolagets skuldförhållande till staten. Av promemorian torde här få återgivas följande.

De enligt 1927 års skuldreglering förfallna annuiteterna å statslånet hade för åren 1927—1931 fullgjorts av bolagets egna medel; 1932 och 1933 års annuiteter å vardera 19,800 kronor hade däremot, då bolagets rörelse gått med förlust, jämlikt gjord utfästelse försträckts av Skövde stad.

Av en i promemorian intagen sammanställning framginge, att bolagets verksamhet från år 1927 lämnat år för år försämrade affärsresultat. Från och med år 1930 hade avsättningar till förnyelsefond ej kunnat verkställas. För sagda år hade driftöverskottet, 17,645 kronor, något överstigit de å statslånet nr 1 upplöpande räntorna, men för år 1931 hade motsatsen varit fallet, och 1932 års inkomster hade ej ens räckt till bestridande av driftkostnaderna, varför ren driftförlust å 5,181 kronor uppkommit.

Från år 1927 till år 1932 hade inkomsterna minskats med 47,100 kronor till 105,400 kronor. Av minskningen fölle 22,600 kronor på persontrafik och 30,400 kronor på godstrafik; övriga inkomster hade ökats med 5,900 kronor.

Inkomstminskningen i persontrafik hade huvudsakligen berott på tillkomsten av linjetrafik med omnibus längs järnvägen. Denna bedreves numera av ett järnvägen närstående företag, Billingens trafikaktiebolag. Å sträckan Skövde—Axvall tillämpades samma biljettpris för järnvägen och omnibustrafiken, varvid resande med tur- och returbiljett finge använda tåg eller

omnibus. Trafikbolaget hade ursprungligen ett aktiekapital av 40,000 kronor, varav 20,000 kronor tecknats av järnvägen, 10,000 kronor av Skövde stad och 10,000 kronor av enskilda. År 1933 hade staden tecknat nya aktier för 25,000 kronor och härigenom förvärvat aktiemajoritet i företaget. Bolagets verksamhet, som tidigare gått med förlust, hade för åren 1931 och 1932 lämnat mindre vinster om 1,204 respektive 1,519 kronor. Utdelning å aktierna hade hittills ej ägt rum. Den av omnibustrafiken förorsakade nedgången i järnvägens inkomster hade sålunda ej motvägts av någon inkomst å järnvägens i trafikbolaget insatta kapital.

Nedgången i järnvägens godstrafikinkomster berodde på ökad konkurrens från lastbilstrafikens sida och på minskad kalktillverkning vid banan.

En väsentlig del av järnvägens kvarvarande godstrafik utgjordes av kalktransporter från Gullhögens kalkbruk invid Skövde. Järnvägen tillkommande andel för dessa transporter, som vore av växlingsrörelses natur, utgjorde emellertid ej mer än 40 öre per ton.

I godstrafik dominerade samtrafiken, i det att lokaltrafiken nästan helt överflyttats till lastbilar. Järnvägen hade rätt att utöver vanlig samtrafiksfrakt uttaga 15 öre per 100 kg. i banavgifter, ehuru nedsättningar måst medgivas i sådan omfattning, att banavgifter knappast uttoges för annat gods än styckegods, men förekomsten av överförings- och banavgifter såväl vid järnvägen själv som vid den i Axvall anslutande Lidköping—Skara—Stenstorps järnväg och andra väster därom anslutande smalspåriga banor hade avskurit Skövde stad och vid Skövde—Axvalls järnväg belägna kalkbruk från deras naturliga avsättningsområden västerut eller föranlett, att trafiken överförts till lastbilar.

Bolagets driftsutgifter hade under senare år icke undergått större ändringar. Ifrågavarande utgifter hade från år 1927 till år 1932 minskats med sammanlagt 11,000 kronor till 110,600 kronor.

Att större besparingar icke uppnåtts berodde på att driften redan tidigare varit synnerligen billigt skött.

Tidigare banmästarebefattning hade numera indragits. Personalens avlöningsförmåner utginge enligt för bangrupp V gällande grunder, de lägsta vid enskilda järnvägar förekommande. De allmänna förvaltningskostnaderna uppginge till ett totalt belopp av endast omkring 5,200 kronor. I verkstaden, som vore relativt väl utrustad med tidsenliga maskiner, arbetade 4 man, vilka emellertid även användes i linjetjänst. I förvaltningsbidrag erlades årligen för Skövde station 7,248 kronor och för Axvalls station 3,972 kronor. Av dessa uppgifter framginge att sådana utgifter, som vid fusion med annan järnväg kunde bortfalla eller reduceras, vore av relativt liten storleksordning.

Under år 1933 hade visserligen inkomsterna något ökats, men större möjligheter till vinnande av en mera avsevärd förbättring av affärsresultaten syntes ej föreligga, därest järnvägen skulle framgent trafikeras som särskilt företag. Vid godssamtrafiksvägarnas omläggning i samband med genomförandet år 1931 av ny samtrafikstaxa hade järnvägen fått sin genomgående godssamtrafik reducerad, varvid inkomstminskningen dock beräknats till endast omkring 2,600 kronor per år. Så länge nuvarande, trafiken fördyrande överförings- och banavgifter bestode, syntes man icke kunna räkna med någon utveckling av järnvägens godstrafik.

Av järnvägens persontrafikinkomst komme, sedan konkurrerande omnibusstrafik inrättats, större delen på samtrafik med Skara och där bortom belägna orter. Man vore härvid beroende av tidtabells- och andra åtgärder, som Västergötlands järnvägar kunde vara villiga vidtaga. En förbättring av tidtabellen och insättande av en genomgående motorvagn å linjen Lidköping—

Skara—Skövde skulle härvid tydligen vara ägnade att i hög grad förbättra persontrafiken och tillföra Skövde flera resande.

Ytterligare driftkostnadsbesparingar av mera avsevärd omfattning syntes ej kunna genomföras vid tillämpning av nuvarande driftsformer. Däremot skulle motorvagnsdrift kunna tänkas vara till ekonomisk fördel. Vid enbart Skövde—Axvalls 21 kilometer långa järnväg saknades dock tillräcklig användning för motorvagn.

Av det anförda syntes framgå att Skövde—Axvalls järnväg numera saknade affärsvärde och, trafikerad som självständigt företag, icke kunde väntas bliva ett bärigt företag. Såsom förbindelseled mellan Skövde och det smalspåriga västgötanätet hade järnvägen en mera allmän betydelse, som förstärktes därav, att snälltågen å statsbanan alltid stannade i Skövde, som därför vore en lämplig övergångsstation för resande från Lidköping och Skara m. fl. orter. Därest järnvägen sammanslötes med Västergötland—Göteborgs järnvägars nät och i samband härmed persontågsförbindelserna bleve förbättrade och taxan i godstrafik reducerad genom borttagande eller minskning av överförings- och banavgifter, syntes järnvägen böra vinna en starkt ökad betydelse såväl ur trafiksynpunkt som ock för Skövde stad. Järnvägens möjligheter till avkastning skulle även härvid förbättras.

Utredningsmännen övergå härefter till en granskning av järnvägens sakvärde och anföra härom:

Staten vore numera bolagets ende större fordringsägare. Skövde stads fordran hade uppkommit på grund av inbetalningar å statslånet. Utom järnvägen med därtill hörande tillgångar ägde bolaget även vissa mindre fastigheter och vissa till parivärde upptagna aktier i Billingens trafikaktiebolag. De senare saknade emellertid egentligt affärsvärde, då trafikbolaget dittills ej lämnat utdelning.

På anmodan av fullmäktige i riksgäldskontoret hade överste Hj. Fogelmarck verkställt en den 27 februari 1933 dagtecknad beräkning av det sannolika värdet av Skövde—Axvalls järnväg under förutsättning, att trafiken å densamma måste nedläggas och järnvägsegendomen därefter realiseras. Beräkningen, som inneslöte även utanför själva järnvägsfastigheten liggande gårdar och fastigheter, hade resulterat i ett totalt värde av 113,000 kronor.

Utredningsmännen övergå härefter till skuldregleringsfrågan och anföra härom bland annat:

Det hade synts uppenbart, att väsentliga fördelar borde kunna uppnås vid järnvägens sammanslutning med det järnvägsnät, som direkt eller genom dotterbolag ägdes av Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag. Vid samråd härom i Skövde, därvid verkställande direktören för Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag närvarit, hade denne visserligen visat intresse för järnvägens införlivande med det smalspåriga västgötanätet, men de villkor, som uppställts beträffande statslånet, hade för staten varit avgjort sämre än de, som syntes kunna erhållas av Skövde stad. Vid sådant förhållande hade utredningsmännen, efter att hava framlagt frågans läge för herrar deputerade i riksgäldskontoret, funnit sig böra söka slutföra förhandlingarna med Skövde stads delegerade på basis av järnvägens bibehållande som särskilt företag.

Berörda förhandlingar hade resulterat i en överenskommelse att för respektive uppdragsgivare framlägga förslag till uppgörelse enligt vissa grunder, som sedermera skulle närmare utformas. Det slutredigerade förslaget innebure i huvudsak, att av järnvägsbolagets den 31 december 1933 beräknade kapital- och ränteskuld, 822,789 kronor 27 öre, skulle, räknat från och med den 1 januari 1934, bildas två nya lån, ett, nr 1, å 113,000 kronor och ett, nr 2, å 137,000 kronor, samt återstående del, 572,789 kronor 27 öre, avskrivas. Beträffande lån

nr 1 skulle annuitet å 5 procent, varav 4½ procent ränta, erläggas första gången den 31 december 1934 och sedermera samma dag varje år, intill dess lånet blivit till fullo betalt. Beträffande lån nr 2 skulle tills vidare ränta icke debiteras och annuitet, 5 procent, icke erläggas, med rätt för fullmäktige i riksgäldskontoret att framdeles debitera ränta och påfordra erläggande av annuitet å berörda lån eller del därav, om och i den mån fullmäktige efter företagen prövning funne bolagets ekonomiska ställning medgiva annuiteternas fullgörande av bolagets egna medel. Därest bolaget försattes i konkurs eller trädde i likvidation eller bolagets järnväg försåldes, skulle de delar av ifrågavarande lån, som då återstode oguldna, anses vara genast förfallna till betalning. Till säkerhet för utbekommande av statens fordran skulle riksgäldskontoret erhålla inteckningar i bolagets järnväg Skövde—Axvall med förmånsrätt framför varje annan fordran. Till ytterligare säkerhet för förräntning och återbetalning av lån nr 1 å 113,000 kronor skulle bolaget till riksgäldskontoret avlämna borgen av beskaffenhet att kunna godkännas av fullmäktige i riksgäldskontoret. Sådan borgen skulle lämnas av Skövde stad. Statsverket skulle berättigas inlösa järnvägen med tillhörigheter och trafikmateriel för en summa av 250,000 kronor, ökad med de belopp, som framdeles kunde komma att bindas i järnvägens fasta anläggningar och rullande materiel, men minskad med behöriga avdrag på grund av slitning och annan teknisk värdeminskning.

Ur långivarens synpunkt innebure förslaget i jämförelse med 1927 års uppgörelse en betydande försämring. Denna betingades emellertid av den minskning i trafik och inkomster, som inträtt, huvudsakligen på grund av bilkonkurrensens tillväxt. Det syntes få befaras, att staden, därest den tecknade ny borgensförbindelse och härmed bleve järnvägens faktiske ägare, komme att åsamkas utgifter icke blott för annuiteter å statslånet utan även för järnvägens vidmakthållande. Under angivna förhållanden hade utredningsmännen funnit skäligt, att en borgensförbindelse av Skövde stad begränsades till ett mot järnvägens realisationsvärde svarande belopp, eller 113,000 kronor. Härvid skulle dock krävas definitiv uppgörelse och ej, såsom år 1927, uppgörelse för viss begränsad tid.

På sätt förfarits vid vissa andra regleringar av statslån ur järnvägslånefonden skulle enligt det framlagda förslaget till det lån, för vilket borgensförbindelse lämnades, fogas ett andra, tills vidare ränte- och amorteringsfritt lån med säkerhet endast i järnvägsanläggningen. Storleken av detta andra lån hade angivits till 137,000 kronor. Det syntes emellertid mindre sannolikt, att annuiteter å detta lån skulle kunna framdeles debiteras och erläggas.

På framställning av verkställande direktören i Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag hade emellertid, innan nyssnämnda förslag till uppgörelse blivit slutligt utformat, förhandlingar återupptagits om Skövde—Axvalls järnvägs fusion med det smalspåriga västgötanätet. Med tillmötesgående i vissa delar av yrkanden, som ställts av delegerade för Skövde stad, hade därvid framkommit förslag till fusion mellan Lidköping—Skara—Stenstorps och Skövde—Axvalls järnvägar enligt i promemorian angivna grunder.

Enligt detta förslag skulle vid fusion med Lidköping—Skara—Stenstorps järnväg staten erhålla säkerhet genom inteckning i Skövde—Axvalls järnväg samt borgen av Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag för ett belopp av 142,000 kronor, motsvarande järnvägens realisationsvärde med tillägg av visst beräknat värde för järnvägens aktieinnehav i Billingens trafikaktiebolag och inneliggande förråd. Återstoden av statslånet skulle avskrivas. Om således staten enligt detta alternativ skulle erhålla säkerhet för ett något större belopp än enligt en uppgörelse med Skövde stad, så vore å andra sidan att beakta, dels att statens fordran å Skövde—Axvalls järnväg skulle begränsas till endast nyssnämnda lån och dels att en borgensförbindelse av Västergötland

—Göteborgs järnvägsaktiebolag, även med beaktande av bolagets relativt tillfredsställande ekonomiska ställning, ju icke erbjöde samma fulla säkerhet som en borgensförbindelse av Skövde stad. Ur statens ekonomiska synpunkt syntes en reglering av statslånet enligt de grunder, om vilka preliminär uppgörelse träffats med delegerade för Skövde stad, få anses ungefär likvärdig med en reglering av statslånet enligt vid fusion med Lidköping—Skara—Stenstorps järnväg erbjudna villkor.

Ur mera allmän synpunkt syntes emellertid en fusion erbjuda många och beaktansvärda fördelar. Sålunda hade ställts i utsikt såväl förbättrade tågförbindelser som betydande taxesänkningar. Driftkostnaderna skulle vid gemensam drift kunna reduceras. Personalen skulle få en tryggare ställning och större utsikt till befordring. Utredningsmännen delade icke heller vissa i Skövde hysta farhågor för att järnvägens och Skövde stads intressen skulle efter genomförandet av en fusion bliva tillbakasatta. Ur allmän kommunikationssynpunkt skulle visserligen vara fördelaktigast, om det flertal järnvägar, vilka ägdes av olika dotterbolag till Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag och härvid även Skövde—Axvalls järnväg, bleve sammanslutna med huvudbanan till en ekonomisk enhet, men då detta av vissa ekonomiska skäl icke ansåges realiserbart, så måste dock anses som en fördel, om Skövde—Axvalls järnväg kunde helt sammanslås med åtminstone sin närmaste grannbana, Lidköping—Skara—Stenstorps järnväg. Härvid skulle även uppnås vissa fördelar, som följde av gemensam skötsel av Västergötland—Göteborgs järnvägs hela bannät. Det av direktören för sistnämnda järnväg uppställda kravet på förvärv vid en fusion av vissa Billingens trafikaktiebolag tillhöriga omnibuslinjer, som dreves i konkurrens med järnvägen, funne utredningsmännen av förhållandena påkallat.

I betraktande av anförda omständigheter skulle utredningsmännen icke tvekat att ur statens synpunkt tillstyrka den ifrågasatta regleringen av statslånet i förbindelse med Skövde—Axvalls järnvägs försäljning till Lidköping—Skara—Stenstorps järnväg, därest överenskommelse mellan sagda järnväg och Skövde stad kunnat träffas. Stadsfullmäktige i Skövde hade emellertid den 25 januari 1934 för sin del biträtt det mellan stadens delegerade och riksgäldskontorets utredningsmän uppgjorda förslaget till reglering av Skövde—Axvalls järnvägsaktiebolags statslån.

Med beklagande att en enligt utredningsmännens uppfattning för såväl staten som ortsintressena tillfredsställande och ur allmän kommunikationssynpunkt synnerligen lämplig lösning av förevarande fråga icke kunnat vinnas i enlighet med det av Västergötland—Göteborgs järnvägar gjorda erbjudandet, framlade utredningsmännen till riksgäldsfullmäktiges prövning det av Skövde stad antagna förslaget till reglering av Skövde—Axvalls järnvägsaktiebolags skuldförhållande till staten, vilket förslag i betraktande av föreliggande förhållanden syntes utredningsmännen tillfredsställande ur de synpunkter, som riksgäldskontoret främst hade att anlägga, om det än ur allmän kommunikationssynpunkt syntes mindre tilltalande.

I en till Kungl. Maj:t ingiven skrift den 3 februari 1934 hemställde *Skövde stads drätselkammare* med stöd av stadsfullmäktiges beslut den 25 januari samma år, att förutnämnda, mellan representanter för riksgäldskontoret och staden överenskomna förslag till reglering av Skövde—Axvalls järnvägsaktiebolags skuldförhållande till staten måtte föreläggas riksdagen genom proposition.

Efter det att Skara stads drätselkammare i en till departementschefen ställd skrift förordat fusion mellan järnvägarna Skövde—Axvall och Lidköping—Skara—Stenstorp, avgåvo *fullmäktige i riksgäldskontoret* den 17 februari 1934 yttrande i ärendet och anförde i huvudsak följande:

Det hade enligt fullmäktiges mening varit synnerligen önskvärt, om förutnämnda fusion kunnat genomföras. Då det kunde antagas, att förfallande annuitet å statslånet ej komme att erläggas, därest ej en förnyad reglering komme till stånd, och möjligheterna för en framtida uppgörelse om statslånet ej med någon säkerhet kunde bedömas, syntes det ur de synpunkter, fullmäktige hade att företräda såsom förvaltare av de från allmänna järnvägslånefonden utlämnade statslånen, ligga närmast att överväga, huruvida ej den möjlighet för staten att återfå åtminstone en del av dess utestående fordran hos järnvägsbolaget, som förelåge efter stadsfullmäktiges beslut den 25 januari 1934, borde tillvaratagas. Med hänsyn härtill ville fullmäktige ej motsätta sig en uppgörelse i enlighet med överenskommelsen med staden. Fullmäktige förutsatte därvid, att möjlighet framdeles skulle yppa sig att till fromma för kommunikationsintresset i orten genomföra en fusion, som kunde tillgodose de ifrågavarande parternas berättigade krav.

Sedan 1932 års järnvägsekonomiutredning anmodats att avgiva utlåtande i ärendet, upptog denna förnyade förhandlingar med Skövde stad och Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag beträffande fusionsförslaget. Dessa förhandlingar gåvo emellertid intet positivt resultat, varom anmälan gjordes i skrivelse den 12 oktober 1934. Emellertid upptogos ånyo förhandlingar på basis av fusionstanken, och i skrivelse den 4 februari 1935 har järnvägsekonomiutredningen framlagt förslag till förevarande spörsmåls lösning efter fusionslinjen, vilket förslag, såsom förut nämnts, godkänts av stadsfullmäktige i Skövde, Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag och Lidköping—Skara—Stenstorps järnvägsaktiebolag.

I nämnda skrivelse den 12 oktober 1934 anförde *1932 års järnvägsekonomiutredning,* bland annat, följande:

Sedan staden uppsagt garantiförbindelsen för lån nr 1 till upphörande med utgången av år 1933, hade fördelen ur statens synpunkt med den år 1927 företagna skuldregleringen bortfallit. Enligt gängse affärspraxis borde i den uppkomna situationen bolagets skuld till staten vara förfallen till omedelbar betalning eller ock bolaget vara skyldigt att för densamma ställa annan godtagbar säkerhet. I varje fall måste uppgörelsen av år 1927 anses förfallen, för så vida icke annuiteterna å det till 396,000 kronor nedskrivna statslånet fullgjordes i vederbörlig ordning. Ett uteblivande av sådana annuiteter medförde givetvis likaledes, att den i samma uppgörelse medgivna förmånen av årlig avskrivning av 37,000 kronor å den återstående kapital- och ränteskulden omedelbart upphörde.

Av den redogörelse och motivering, som lämnats av riksgäldskontorets förhandlingsmän, ävensom av det utlåtande, som fullmäktige i riksgäldskontoret i ärendet avgivit, framginge tydligt, att såväl förhandlingsmännen som fullmäktige ansåge övervägande skäl tala för en lösning enligt fusionslinjen.

För egen del anslöte sig järnvägsekonomiutredningen helt till meningen, att en lösning av frågan enligt fusionsalternativet innebure påtagliga fördelar framför en nedskrivning av statslåneskulden i enlighet med i det andra förslaget angivna

riktlinjer. Beträffande åter sistnämnda från Skövde stads sida förordade förslag hade utredningen däremot efter ingående prövning kommit till den uppfattningen, att detsamma icke kunde förordas som grund för en eventuell skuldreglering. Det måste enligt utredningens mening framstå såsom synnerligen anmärkningsvärt, att, sedan staten så sent som år 1927 medgivit en reglering av sin fordran hos Skövde—Axvalls järnvägsaktiebolag, järnvägens ägare, Skövde stad, nu påfordrade en så utomordentlig ytterligare nedskrivning av skulden till staten, som här vore i fråga. Därest staten skulle påtaga sig ytterligare eftergivande av sin fordran på järnvägen, syntes det vara uppenbart, dels att sådant eftergivande icke borde ifrågakomma utöver det värde, som järnvägen vid en i alla hänseenden rationell drift kunde befinnas äga, dels att staten icke heller borde göra nya uppoffringar utan att säkerhet vunnes för att järnvägens drift ordnades på ett för samfärdseln i orten verkligen ändamålsenligt sätt. Ur båda dessa synpunkter nödgades utredningen finna det av staden förordade förslaget otillfredsställande.

Då enligt detta senare förslag för lån nr 2 å 137,000 kronor ej skulle gälla annan säkerhet än inteckningar, liggande efter de för lån nr 1 hypotiserade och alltså över järnvägsegendomens realisationsvärde, och då vidare någon förräntning och amortering av lånebeloppet icke skulle behöva ifrågakomma annat än om och i den mån sådan kunde fullgöras med bolagets egna medel — vilken förutsättning icke syntes komma att någonsin bliva uppfylld — syntes vid en jämförelse ur statens fordringsägaresynpunkt mellan föreliggande alternativa förslag sistnämnda lån å 137,000 kronor böra lämnas ur räkningen och frågan bedömas med hänsyn endast till det lånebelopp å 113,000 kronor, för vilket Skövde stad förklarat sig villig att ikläda sig borgen.

Om också en av Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag lämnad garanti måhända icke kunde anses fullt lika betryggande som en av Skövde stad tecknad borgen, finge å andra sidan tagas i beaktande, att det av nämnda bolag garanterade statslånet, 142,000 kronor, med 29,000 kronor överstege det belopp, för vilket staden åtagit sig att svara.

Ur allmän kommunikationssynpunkt vore det från stadens sida förordade förslaget enligt utredningens mening oacceptabelt. Den endast 21 km. långa järnvägen vore enligt förslaget avsedd att bibehållas som självständigt företag med egen förvaltning och egen rullande materiel, med taxegränser respektive övergångsavgifter i såväl Skövde som Axvall och med hög banavgift. Järnvägen hade i Axvall ej någon naturlig transportgeografisk slutpunkt. Järnvägsgeografiskt sett vore den en kort utgrening av det övriga smalspåriga järnvägssystemet i Västergötland till en för detta naturligare anknytningspunkt till statens järnvägar än Stenstorp. Den nuvarande isoleringen beredde förutsättningar för andra transportmedel i en utsträckning som, vid en inpassning av järnvägen i angränsande smalspåriga järnvägssystem med därav följande mera rationella anordningar i olika hänseenden, icke skulle varit tänkbar, och medverkade sålunda till en överdimensionering av transportapparaten, vars verkningar bleve kännbara icke blott för Skövde—Axvalls järnväg utan tyvärr även för övriga järnvägar i orten och därmed för den kringliggande bygdens näringsliv.

En sammanslagning mellan Skövde—Axvalls järnväg och Lidköping—Skara—Stenstorps järnväg syntes ägnad att undanröja nyss angivna olägenheter, i det den medförde såväl taxesänkningar som förbättrade tågförbindelser samtidigt som den skapade förutsättningar för ett bättre driftresultat och ett bibehållande av Skövde som en betydelsefull omstigningsstation mellan stambanan och smalspårsnätet i Västergötland. Dessa uppenbara fördelar borde vara beaktansvärda ej minst ur Skövde stads egna lokalbetonade synpunkter. Att en sådan sammanslagning på de villkor, som utformats under de förda för-

handlingarna, skulle innebära »ett underläggande av Skövde—Axvalls järnväg under Västergötland—Göteborgs järnväg», såsom stadens delegerade i yttrande till drätselkammaren och kammaren i yttrande till stadsfullmäktige karakteriserat förslaget, eller med andra ord risk för ett tillbakasättande av stadens berättigade intressen, syntes icke med fog kunna göras gällande. Ett vidmakthållande och upparbetande av järnvägstrafiken på Skövde, varigenom jämväl åstadkommes bästa möjliga förräntning å det övertagna statslånet, måste nämligen vara en angelägenhet även för Lidköping—Skara—Stenstorps järnvägsaktiebolag såsom ägare av järnvägen. Risken av att bibehålla järnvägen som ett fristående kommunalt företag syntes vida mera påtaglig, då den koncern, varav Lidköping—Skara—Stenstorps järnväg utgjorde en del, hade möjlighet och ur egen ekonomisk synpunkt i framtiden icke syntes kunna undgå att, för den händelse Skövde—Axvalls järnväg icke tillhörde koncernen, inrätta sin tidtabell på ett sätt, som icke vore ägnat att främja vare sig stadens handelsintressen eller järnvägens räntabilitetsförhållanden.

På nu anförda grunder hade järnvägsekonomiutredningen kommit till den uppfattningen, att en reglering av Skövde—Axvalls järnvägsaktiebolags skuldförhållanden till staten, varmed följde järnvägens närmare anknytning till det övriga i förvaltningshänseende till allra största delen enhetliga smalspåriga järnvägsnätet i Västergötland, vore den enda som överhuvudtaget kunde ifrågakomma.

I fortsättningen redogjorde järnvägsekonomiutredningen för de förhandlingar, som med utgående från utredningens uppfattning i saken fördes med Skövde stad samt Västergötland—Göteborgs och Lidköping—Skara—Stenstorps järnvägsaktiebolag. Av denna redogörelse framgår, bland annat, att staden motsatte sig en överlåtelse av Billingens trafikaktiebolag i samband med den föreslagna fusionen, vilket å andra sidan av järnvägsföretagen uppställts som oeftergivligt villkor. Sammanfattningsvis anförde järnvägsekonomiutredningen därefter:

Under de inför järnvägsekonomiutredningen förda förhandlingarna hade betydelsefulla närmanden ägt rum mellan parterna. Medan Skövde stad i förhandlingarnas tidigare skede motsatt sig en uppgörelse, som skulle innebära en fusion mellan Skövde—Axvalls och Lidköping—Skara—Stenstorps järnväg, vore staden dåmera villig att i samband med en reglering av statslåneskulden avträda åtminstone järnvägen. Kvar stode emellertid alltjämt motsättningen i fråga om de med järnvägen jämnlöpande omnibuslinjerna. Att dessa i praktiken vore att anse som ett komplement till järnvägen framginge med all tydlighet av den redogörelse, som av riksgäldskontorets förhandlingsmän lämnats. Det kunde vid anförda förhållande icke vara riktigt att bryta denna ägare- och intressegemenskap. Omnibusföretaget måste nämligen i realiteten anses utgöra en integrerande del av järnvägen, även om aktiemajoriteten i detsamma efter den så sent som år 1933 verkställda nyteckningen numera innehades direkt av Skövde stad. Utredningsmännen funne alltså den från järnvägsbolagens sida hävdade meningen sakligt motiverad; en uppgörelse, avseende endast järnvägen men ej de med denna jämnlöpande och i dennas intresse förvärvade omnibuslinjerna, kunde ur köparens synpunkt icke vara tillfredsställande.

De av staden gjorda invändningarna mot en överlåtelse antingen av järnvägen närmast berörande linjer eller alternativt av hela trafikföretaget syntes å andra sidan icke förtjäna nämnvärt avseende. Obestridligt vore — detta hade

även av stadens delegerade vitsordats — att berörda omnibusföretag på sin tid tillkommit för att stödja järnvägen. Staden hävdade nu, att företaget från denna sin ursprungliga huvuduppgift numera övergått till att hava sin största betydelse för staden som handelscentrum, av vilken anledning staden icke ansåge sig kunna avhända sig inflytandet över detsamma.

Den omständigheten, att omnibuslinjerna i fråga med åren fått ökad betydelse för staden som sådan, syntes emellertid i och för sig icke utgöra något skäl att frigöra desamma från järnvägen, så mycket mindre som det vore påtagligt, att denna utveckling åtminstone delvis skett på bekostnad av järnvägen. En eventuell överlåtelse borde alltså obetingat omfatta åtminstone de järnvägen närmast berörande omnibuslinjerna Timmersdala—Varnhem—Skövde och Skara—Varnhem—Falköping, varvid överenskommelsen givetvis finge utformas på sådant sätt, att även stadens intressen i tillbörlig grad bleve tillgodosedda.

Vad anginge köpesumman vid Lidköping—Skara—Stenstorps järnvägs förvärv av omnibuslinjerna kunde framhållas, att utredningen, med beaktande av från stadens delegerades sida framförda erinringar, föreslagit sådan modifiering beträffande dennas likvidering i första hand med de tillsammans med Skövde—Axvalls järnväg förvärvade aktierna i Billingens trafikaktiebolag, att dessa aktier därvid skulle beräknas till den kurs, efter vilken de av Lidköping—Skara—Stenstorps järnväg förvärvats, i stället för som i det ursprungliga förslaget med aktierna värderade till pari. Med den alternativt ifrågasatta lösningen, enligt vilken Lidköping—Skara—Stenstorps järnväg skulle övertaga samtliga trafikaktiebolagets trafiktillstånd och tillgångar — en lösning, som enligt utredningsmännens mening syntes vara att förorda och som jämväl de delegerades flertal i sitt till stadsfullmäktige den 23 maj 1934 avgivna yttrande i princip tillstyrkt — skulle man för övrigt undgå att behöva värdera och använda de med köpet följande aktierna i trafikbolaget som betalningsmedel. Mot att köpeskillingen för berörda omnibuslinjer — vare sig frågan gällde de tvenne järnvägen närmast berörande eller ock hela trafikbolaget — bestämdes på grundval av anskaffningsvärdet och med hänsyn beträffande materielen tagen till värdeminskning syntes i och för sig intet vara att erinra, så mycket mindre, som omnibusföretaget alltjämt vore avsett att bibehållas och bleve av oförändrad betydelse för staden, även om det överginge till ny ägare, och som aktierna i detsamma hittills icke lämnat någon utdelning.

Med sin skrivelse den 4 februari 1935 har järnvägsekonomiutredningen överlämnat det av huvudintressenterna godkända förslaget till överenskommelse om fusion mellan Skövde—Axvalls och Lidköping—Skara—Stenstorps järnvägar, vilket förslag är av följande lydelse:

Mellan Skövde stad, här nedan kallad staden, och Skövde—Axvalls järnvägsaktiebolag (S. A. J.), å ena sidan, samt Lidköping—Skara—Stenstorps järnvägsaktiebolag (L. S. S. J.) och Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag (V. G. J.), här nedan kallade järnvägen, å andra sidan, träffas nedanstående uppgörelse i avsikt att L. S. S. J. skall förvärva och i sig införliva järnvägen Skövde—Axvall.

1. Järnvägen ansvarar för att tidtabellen för linjen Skövde—Skara kommer att upptaga minst samma antal tåg som tidtabellen för år 1934, d. v. s. fyra tåg i vardera riktningen, såvida persontrafiken å linjen Skara—Lidköping ej nedlägges eller antalet tidtabellsenliga tåg å denna sträcka ej reduceras. I trafiken å sträckan Skara—Skövde få ej större reduceringar vidtagas än i trafiken å sträckan Skara—Lidköping.

Tidtabellen skall härvid upptaga så goda förbindelser med västra stambanan över Skövde, som låta sig praktiskt anordnas.

Järnvägen förklarar sig ämna snarast möjligt insätta snabbgående motorvagn å sträckan Lidköping—Skövde.

2. Järnvägen förbinder sig att hos Kungl. Maj:t hemställa om

dels införande av för L. S. S. J. och S. A. J. gemensam taxa, varvid överförings- och banavgifter i Axvall de förra 8 à 12, de senare 15 öre, bortfalla,

dels sänkning av nu utgående banavgifter:

för V. G. J. från 9 till 6 öre,

för L. S. S. J. från 12 till 10 öre.

Järnvägen medgiver, att Gullhögens bruk skall äga få sina produkter fraktade å Skövde—Axvalls järnväg enligt för närvarande gällande villkor, dock med rätt för järnvägen att vidtaga höjning av avgifterna, därest dess omkostnader för ifrågavarande transporter så påkalla.

3. Järnvägen övertager S. A. J:s förpliktelser gentemot den vid S. A. J. anställda ordinarie linjepersonalen, lokmästaren och verkstadspersonalen samt medgiver för sin del, att personalen vid tjänsteårsberäkning i avseende å förtursrätt till bibehållen anställning må inordnas bland L. S. S. J:s personal, varvid anställningsdata vid S. A. J. betraktas som motsvarande data vid L. S. S. J. Järnvägen fritager sig dock från i denna punkt gjorda åtaganden, i den mån skiljedomstolen mellan huvudorganisationerna kan komma att fatta beslut, som hindra järnvägen att fullgöra detta åtagande.

4. Vid överlåtelsen å S. A. J:s bankräkning innestående belopp må, sedan samtrafiksskulder och övriga löpande skulder för driften betalts, upplupen annuitet å statslånet gäldats samt — i den mån förrådsvärdet understiger det vid 1933 års utgång bokförda — skillnaden täckts med att motsvarande kontanta medel överlämnas till L. S. S. J., tillfalla staden såsom ersättning för av densamma erlagda annuiteter å statslånet.

I samband med överlåtelsen avskriver Skövde stad sin fordran hos S. A. J.

5. Staden tillförsäkras rätt att som hittills nyttja den S. A. J. tillhöriga mark, varå stadens vattenledning är anlagd, ävensom tillflödena till ledningen å sagda mark. Staden ansvarar för skada, som kan komma att vållas järnvägen genom detta medgivande.

6. Staden överlämnar till L. S. S. J. samtliga i stadens ägo nu befintliga ..... st. aktier i S. A. J.

7. Drätselkammaren i Skövde äger utse ett ombud jämte en suppleant, som skall äga rätt *dels* att i god tid erhålla underrättelse om de frågor, som i styrelsen för V. G. J. och L. S. S. J. förekomma berörande järnvägen Skövde—Axvall, *dels och* att närvara vid dessa styrelsers behandling av dylika frågor och där framföra de synpunkter, vartill han finner omständigheterna böra föranleda.

8. Staden överlåter till pari så stort antal av sina aktier i Billingens trafikaktiebolag (B. T. A.), att staden och L. S. S. J. bliva ägare av lika många aktier i nämnda bolag.

Skövde stad förbinder sig att till pari inköpa de i enskild ägo befintliga aktier i B. T. A., som före den 1 oktober 1935 hembjudas staden, och att av dessa till L. S. S. J., likaledes till pari, överlåta det antal, som kräves för att L. S. S. J. och staden vid varje tillfälle skola äga lika antal aktier.

Staden och järnvägen förbinda sig vidare medverka till, att sådan ändring vidtages i bolagsordningen för B. T. A., att en ledamot av styrelsen kommer att tillsättas av länsstyrelsen i Skaraborgs län samt att styrelsen skall bestå av ytterligare 4 ledamöter, därav två utses i enlighet med förslag av stadens drätselkammare och två efter förslag av järnvägen.

Parterna äro eniga om att sättet för trafikens ordnande och omfånget av

trafiken å B. T. A:s linjer och å järnvägen Skövde—Axvall skall grundas därå, att företagen inbördes icke skola konkurrera. I den mån så kan ske utan ekonomisk skada för B. T. A. eller järnvägen, skall alltså trafikeringen ske på sätt som i trafikanternas intresse och efter trafikens behov är bäst.

I följd härav bör det nuvarande antalet järnvägsförbindelser Skövde—Skara och det nuvarande antalet bussturer icke minskas, därest icke så föranledes av ovanstående allmänna regler.

9. Tvister rörande tolkningen eller tillämpningen av detta avtal avgöras av skiljemän enligt vid tillfället gällande lag därom.

10. Denna överenskommelse är träffad under förutsättning att innevarande års riksdag med bifall till därom av Kungl. Maj:t framlagd proposition beslutar, att därest L. S. S. J. förvärvar järnvägen Skövde—Axvall och L. S. S. J. med proprieborgen av V. G. J. åtager sig betalningsskyldighet för 142,000 kronor av S. A. J. skuld till staten, den överskjutande delen av skulden helt avskrives samt att skulden å 142,000 kronor får gäldas med en årlig annuitet av 5 %, därav $4^{1}/_{2}$ % skall utgöra ränta.

Därest en skuldreglering i överensstämmelse med vad ovan är sagt icke skulle komma till stånd, må järnvägen kunna påfordra, att denna överenskommelse häves.

I anslutning till vad sålunda överenskommits anför *1932 års järnvägsekonomiutredning:*

Den sålunda antagna överenskommelsen skilde sig från det under 1934 års förhandlingar utformade förslaget i sak endast i den punkt, som avsåge Billingens trafikaktiebolag. Skövde stad hade tidigare motsatt sig att, i samband med en överlåtelse av Skövde—Axvalls järnväg till Lidköping—Skara—Stenstorps järnvägsaktiebolag, avstå från sitt bestämmande inflytande över omnibusföretaget, varemot från köparens sida uppställts som ett oeftergivligt villkor, att aktiemajoriteten i omnibusföretaget skulle förvärvas av sistnämnda järnvägsbolag. Denna motsättning hade nu utjämnats på det sättet, att Skövde stad, i samband med överlåtelsen av Skövde—Axvalls järnvägsaktiebolags tillgångar, till pari överläte jämväl så stort antal av sina egna aktier i omnibusföretaget, att Lidköping—Skara—Stenstorps järnvägsaktiebolag med inräkning av den aktiepost i omnibusbolaget, som automatiskt följde med förvärvet av järnvägsbolagets tillgångar, bleve ägare av lika många aktier i nämnda företag som staden. Då av aktierna i trafikbolaget för närvarande 350 stycken ägdes av staden och 200 av Skövde—Axvalls järnvägsaktiebolag samt 100 innehades av enskilda personer, innebure nyssnämnda bestämmelse, att staden av sin aktiepost i omnibusbolaget överläte 75 aktier. I den mån enskilda aktieägare ville överlåta sina aktier, hade staden därjämte förbundit sig att inlösa dessa till pari samt till samma pris avstå så många därav, som erfordrades för att Lidköping—Skara—Stenstorps järnvägsaktiebolag och staden vid varje tillfälle skulle vara innehavare av lika antal aktier i omnibusbolaget. För att tillförsäkra köparen erforderligt inflytande beträffande trafikbolagets förvaltning och skötsel hade parterna förbundit sig medverka till sådan ändring i ordningen för trafikbolaget, att en ledamot av styrelsen — vilken vore avsedd att fungera som ordförande — komme att tillsättas av vederbörande länsstyrelse samt att av övriga fyra ledamöter två utsåges i enlighet med förslag av drätselkammaren i Skövde och två efter förslag av Lidköping—Skara—Stenstorps järnvägsaktiebolag. Slutligen hade i samma syfte intagits en deklaration av innehåll, att trafikanordningarna å järnvägen och de denna berörande busslinjerna skulle ordnas på sätt, som i möjligaste mån anslöte sig till nuvarande

förhållanden och endast toge sikte på vad som i trafikanternas intresse och efter trafikens behov befunnes vara bäst.

Parterna hade sålunda, slutar utredningen, enats om att biträda en uppgörelse i enlighet med de riktlinjer, som järnvägsekonomiutredningen i förenämnda utlåtande ur det allmännas intresse och synpunkter ansett böra uppställas som en förutsättning för en ytterligare nedskrivning av Skövde—Axvalls järnvägsaktiebolags statslåneskuld, nämligen att Skövde—Axvalls järnväg i samband därmed införlivades med det angränsande smalspåriga järnvägsnätet i Västergötland, och att detta skedde på villkor, som tillförsäkrade köparen betryggande inflytande jämväl över den inom trafikområdet bedrivna omnibustrafiken. Under hänvisning till innehållet i punkt 10 i den av parterna antagna överenskommelsen och under åberopande i övrigt av vad i utlåtandet den 12 oktober 1934 i ärendet anförts hemställer järnvägsekonomiutredningen, att Kungl. Maj:t ville avlåta proposition till den nu församlade riksdagen med förslag, att Skövde—Axvalls järnvägsaktiebolags skuld till staten må regleras på sådant sätt, att Lidköping—Skara—Stenstorps järnvägsaktiebolag utfärdar ny, med första hypotek i Skövde—Axvalls järnväg och borgensförbindelse av Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag försedd skuldförbindelse å 142,000 kronor, att gäldas med årliga annuiteter av 5 procent, därav $4^1/_2$ procent skola utgöra ränta, samt att den del av förenämnda statslåneskuld, som överstiger 142,000 kronor, avskrives.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava den 15 februari 1935 avgivit yttrande över järnvägsekonomiutredningens sålunda framlagda förslag och instämt i utredningens hemställan. Skuldregleringen syntes fullmäktige böra gälla från och med den 1 januari 1935 och annuiteten å det till 142,000 kronor nedskrivna statslånet erläggas första gången den 31 december 1935 och sedan samma dag varje år till dess lånet slutbetalts.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i utlåtande den 18 februari 1935 likaledes tillstyrkt järnvägsekonomiutredningens förslag.

Till belysande av Skövde—Axvalls järnvägsaktiebolags ekonomiska ställning torde få meddelas följande uppgifter för de senaste åren:

Drifträkning.

	1930	1931	1932	1933	Januari—november	
					1933	1934
	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
Inkomster:						
Persontrafik	63,584	64,465	55,900	52,234	47,059	47,845
Posttransporter	1,115	1,243	1,247	1,243	1,137	1,136
Poststationsskötsel	—	1,566	1,566	1,566	1,485	1,430
Godstrafik	65,788	48,794	34,011	47,885	46,868	46,624
Extra	9,684	11,045	11,136	10,096	9,406	11,890
Diverse	3,208	1,903	3,067	3,197	1,302	1,453
Summa	143,379	129,016	106,927	116,221	107,257	110,378
Utgifter:						
Admin. avdeln.	8,996	8,706	8,171	9,229	7,036	7,647
Banavdelningen	29,689	29,326	27.561	23,313	25,123	26,032
Trafikavdelningen	34,975	34,550	29,554	31,967	27,744	26,683
Maskinavdelningen	52.069	45,338	46,815	46,539	43,209	44.215
Summa	125,729	117,919	112,101	111,048	103,112	104,577
Överskott (+) eller *underskott* (—)	+ 17,650	+ 11,097	— 5,174	+ 5,173	+ 4,145	+ 5,801

Vinst- och förlusträkning.

	1931	1932	1933		1931	1932	1933
	kr.	kr.	kr.		kr.	kr.	kr.
Inkomster:				*Utgifter:*			
Driftöverskott	11,097	—	5,173	Från föregående år balanserad förlust	271,376	262,731	269,988
Avskrivn. (genom riksgäldskontoret) å statslån	37,000	37,000	37,000	Driftunderskott	—	5,174	—
I anspråk tagna medel	2,075	—	—	Avsättning till förnyelsefond	[1] 2,075	[2] —	[2] —
Från föregående år balanserad förlust	271,376	262,731	269,988	Räntor	39,444	39,076	39,327
Årets förlust	--	7,257	—	Skatter	8	7	6
				Vinst för året	8,645	—	2,840
Summa	321,548	306,988	312,161	Summa	321,548	306,988	312,161

Balansräkningar per 31/12 1932 och 31/12 1933.

	31/12 1932	31/12 1933		31/12 1932	31/12 1933
	kr.	kr.		kr.	kr.
Tillgångar:			*Skulder:*		
Bana och byggnader	900,388	900,388	Statslån	840,660	822,789
Rullande materiel	161,987	161,987	Svävande skulder (huvudsakligen till Skövde stad)	19,921	40,662
Inventarier	14,808	14,784	Aktiekapital	517,500	517,500
Anläggn. för div. rörelsegrenar	5,800	5,800	Förnyelsefond	31,009	31,009
Aktier i Billingens trafikaktiebolag	20,000	20,000			
Kassa och bankräkningar	16,570	26,655			
Förråd	14,602	12,655			
Övriga rörelsemedel	4,947	2,543			
Förluster	269.988	267,148			
Summa tillgångar	1,409,090	1,411,960	Summa skulder	1,409,090	1,411,960

[1] Inom linjen 16,509 kronor.
[2] » » 18,584 » .

Departementschefen.

Såsom av den lämnade redogörelsen framgår har Skövde—Axvalls järnvägsaktiebolag, oaktat den vid 1927 års riksdag beslutade skuldregleringen icke mäktat erlägga de åren 1932 och 1933 förfallna annuiteterna. Dessa hava i stället inbetalats av Skövde stad, som lämnat garantiförbindelse för lånets återbetalning med rätt till uppsägning av densamma. Då denna garantiförbindelse numera, sedan den av staden uppsagts, saknar giltighet, synas möjligheterna att utfå kommande annuiteter å statslånet vara ringa, särskilt i betraktande av järnvägens trafikförhållanden, den balanserade förlusten och den bristande avsättningen till förnyelsefond.

I detta läge hava i huvudsak två vägar till sanering av järnvägens ekonomi varit föremål för förhandlingar. Enligt det ena alternativet skulle järnvägen fortbestå såsom särskilt företag, statens fordran nedskrivas till 250,000 kronor — varav emellertid endast 113,000 kronor skulle förräntas och amorteras, medan å återstoden annuitet skulle erläggas först när bolagets ekonomiska ställning gjorde det möjligt — samt Skövde stad teckna borgen för lånet å 113,000 kronor jämte ränta. Enligt det andra alternativet skulle järnvägen övergå till Lidköping—Skara—Stenstorps järnvägsaktiebolag, som i samband därmed skulle påtaga sig ett statslån av 142,000 kronor, vartill alltså statens fordran på grund av ifrågavarande statslån skulle nedskrivas. För detta statslån å 142,000 kronor skulle Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag teckna borgen, och lånet skulle i vanlig ordning förräntas och amorteras. I båda fallen skulle staten erhålla ytterligare säkerhet genom inteckning i järnvägen. Beträffande den med det senare alternativet sammanhängande frågan om viss omnibustrafik, vilket spörsmål icke är av beskaffenhet att påkalla beslut från statsmakternas sida, torde jag få hänvisa till den förut lämnade redogörelsen.

Numera föreligger enighet mellan huvudintressenterna om det senare alternativet, vilket jämväl tillstyrkts av järnvägsekonomiutredningen, fullmäktige i riksgäldskontoret samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Redan med hänsyn till angelägenheten av att återfå så stor del som möjligt av det till Skövde—Axvalls järnvägsaktiebolag utlämnade statslånet finner även jag det sist nämnda alternativet vara att föredraga. Även om enligt det förstnämnda alternativet formellt ett totalbelopp av 250,000 kronor skulle kvarstå såsom statslån, synes det icke föreligga skäl till antagande, att staten genom denna anordning skulle kunna återfå mer än det av Skövde stad garanterade beloppet av 113,000 kronor jämte ränta. Enligt det andra alternativet synes däremot ett belopp av 142,000 kronor jämte ränta kunna förväntas bliva återbetalat. Men även från andra synpunkter torde sistnämnda alternativ böra vinna statsmakternas stöd. Det järnvägsgeografiska läget av den smalspåriga, endast 21 kilometer långa järnvägen Skövde—Axvall giver vid handen, att banan utgör ett naturligt komplement till de övriga smalspåriga västgötabanorna och att den, särskilt under nuvarande förhållanden, svårligen torde kunna bestå såsom särskild trafikenhet. De allmänna skälen för senare tiders fusionssträvanden beträffande järnvägar synas i förevarande fall hava sin fulla tillämpning.

För min del vill jag alltså tillstyrka, att ifrågavarande statslån nedskrives till 142,000 kronor, under förutsättning att överenskommelse om Skövde—Axvalls järnvägs överlåtande till Lidköping—Skara—Stenstorps järnvägsaktiebolag kommer till stånd i huvudsaklig överensstämmelse med det i det föregående återgivna, av huvudintressenterna biträdda förslaget. Beträffande statslånet å 142,000 kronor, för vilket nämnda bolag skulle lämna skuldförbindelse med borgen av Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag och säkerhet i övrigt av inteckning med bästa förmånsrätt i den såsom särskild järnvägsfastighet bestående järnvägen Skövde—Axvall, torde utöver de i sagda överenskommelse stadgade vanliga återbetalningsvillkoren — annuitet 5 procent varav ränta 4½ procent — böra fastställas i huvudsak de villkor och bestämmelser, som eljest pläga föreskrivas vid regleringar av järnvägarnas statslån. Skuldregleringen torde böra räknas från och med den 1 januari 1935 och annuitet erläggas varje 31 december, med början innevarande år, till dess lånet blivit slutbetalat.

Under åberopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva,

att statens fordran hos Skövde—Axvalls järnvägsaktiebolag på grund av statslån för anläggning av järnvägen Skövde—Axvall må avskrivas till den del, densamma överstiger 142,000 kronor, samt att sistnämnda belopp må såsom nytt lån övertagas av Lidköping—Skara—Stenstorps järnvägsaktiebolag, allt under förutsättning och villkor, som av mig i det föregående angivits.

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

Ur protokollet:

Nils Hellenius.

Stockholm 1935. K. L. Beckmans Boktr.