

Nr 41.

Ankom till riksdagens kansli den 26 april 1935 kl. 1 e. m.

*Utlåtande, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition
angående nedskrivning av statslån till anläggning
av Skövde—Axvalls järnväg m. m.*

I en till riksdagen avlåten, den 22 februari 1935 dagtecknad proposition nr 128, som hänvisats till bankoutskottets förberedande handläggning, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit 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 departementschefen angivits i propositionen.

Föredragande *departementschefen* har i ärendet anfört följande:

»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 utföra 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 bli 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, svårigen 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 ifrågakvarande statslån nedskrivs 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 $4\frac{1}{2}$ 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.»

Beträffande utredningen i övrigt får utskottet hänvisa till propositionen.

Utskottet.

Den i ärendet förebragta utredningen har givit utskottet den uppfattningen, att den av departementschefen förordade lösningen av frågan om sanering av järnvägen Skövde—Axvalls ekonomi måste under förhandenvarande omständigheter vara den mest lämpliga. Detta gäller särskilt med hänsyn till de fördelar ur allmän kommunikationssynpunkt, som skulle vinnas genom att järnvägen komme att sammanföras med de övriga smalspåriga västgötabanorna. Enligt det föreliggande förslaget skulle nämligen järnvägen överlåtas till Lidköping—Skara—Stenstorps järnvägsaktiebolag, i vilket företag Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag är huvudintressent. Ehuru förslaget genomförande förutsätter en betydande ekonomisk uppoffring från statens sida, finner utskottet sig alltså böra tillstyrka bifall till propositionen.

Därest här ifrågakvarande järnvägsfusion kommer till stånd i huvudsaklig överensstämmelse med därom träffat avtal, kommer Skövde att få ökad betydelse såsom omstigningsstation mellan stambanan och smalspårnätet i Västergötland. I samband härmed komma persontågsförbindelserna å sträckan Lid-

köping—Skövde att förbättras. Å andra sidan vill det synas, som om fusionen skulle komma att medföra försämrade trafikförhållanden å linjen Axvall—Stenstorp. Detta skulle i sin tur bliva till nackdel för samtrafiken mellan nämnda bana och järnvägen Stenstorp—Hjo och därmed även för trafiken över Vättern till och från Hjo. Representanter för kommuner i här ifrågavarande två järnvägars trafikområden hava inför utskottet upplyst, att Lidköping—Skara—Stenstorps järnvägsaktiebolag hade för avsikt att indraga tåglägenheter å linjen Axvall—Stenstorp, samt framhållit de olägenheter, som en sådan åtgärd skulle medföra för de därav berörda orternas samfärds möjligheter. Vad särskilt anginge trafiken mellan Axvall och Stenstorp kunde denna på grund av vägarnas sträckning och beskaffenhet svårigen tillgodoses genom omnibusar. Med hänsyn till den nu berörda frågans nära samband med frågan om järnvägen Skövde—Axvalls överlåtande på nyssnämnda järnvägsaktiebolag, vill utskottet i detta sammanhang uttala den förhoppningen, att bolaget skall kunna träffa anordningar för uppehållande av persontrafiken å linjen Axvall—Stenstorp i oförändrad omfattning. De föreslagna villkoren för denna överlåtelse synas enligt utskottets förmenande innebära sådana fördelar för bolaget, att det synes kunna förväntas, att bolaget icke utan trängande skäl inskränker trafikmöjligheterna för bygdens befolkning.

Aberopande det anförda får utskottet hemställa,

att riksdagen må bifalla Kungl. Maj:ts förevarande proposition.

Stockholm den 26 april 1935.

På bankoutskottets vägnar:

HARALD ÅKERBERG.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:
från första kammaren: herrar Åkerberg, Lindgren, Ehrnberg, Berling,*
Nilsson i Mölndal, Bodin, Bjurström och Swartling;
från andra kammaren: herrar Leffler, Bäcklund, Paulsen,* Svedman,
Hammarlund, Hilding och Gustavson i Västerås.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.