

N:o 200.

*Kungl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen angående
bidrag af statsmedel till åstadkommande af en järnväg
från Trollhättan till Nossebro; gifven Stockholms slott
den 22 april 1910.*

Under åberopande af härvid fogadt utdrag af statsrådsprotokollet öfver civilärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå Riksdagen medgifva,

att vattenfallsstyrelsen må för kronans räkning teckna aktier till ett belopp af högst 60,000 kronor i det bolag, som kan komma att bildas för anläggning af den af Kungl. Maj:t genom resolution den 10 augusti 1907 koncessionerade järnvägen från Trollhättan till Nossebro; samt

att det belopp, som erfordras för inbetalning af aktier, hvilka sålunda kunna komma att för kronans räkning tecknas, må utgå från den af köpeskillingarna för vissa af kronan försålda tomter i Trollhättan med inflytande räntor bildade fond, som i Trollhätte kanal- och vattenverks räkenskaper finnes bokförd under benämningen fonden A.

De till ärendet hörande handlingar skola tillhandahållas Riksdagens vederbörande utskott; och Kungl. Maj:t förblifver Riksdagen med all kungl. nåd och ynnest städse välbevågen.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Hugo Hamilton

*Utdrag af protokollet öfver civilärenden, hållet inför Hans
Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stock-
holms slott den 22 april 1910.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern LINDMAN,
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena greve TAUBE,
Statsråden: PETERSSON,
 HEDERSTIERNA,
 SWARTZ,
 greffe HAMILTON,
 greffe EHRENSVÄRD,
 MALM,
 LINDSTRÖM,
 NYLANDER,
 VON SYDOW.

Departementschefen, statsrådet greve Hamilton anförde:

Redan länge har man inom Trollhättan varit betänkt på att genom anläggande af en ny järnvägsled utåt landsbygden söka åstadkomma ökning af den ojämna och otillräckliga tillförseln af lifsmedel och andra förnödenheter till det i stark utveckling varande samhället och därigenom också nedbringa de höga prisen på förnödenheter. Behovvet häraf har än ytterligare skärpts, sedan, till följd af statens stora arbeten, folk-mängden i betydlig mån ökats. Lämpligaste sättet att vinna ifråga-varande mål har ansetts vara att genom en järnväg sätta Trollhättan i förbindelse med Västergötlands smalspåriga järnvägsnät och därigenom möjliggöra tillförsel af landtmannaprodukter från de rika jordbruks-distrikten inom provinsen.

För att utröna banans ändamålsenligaste sträckning hafva verkstälts undersökningar beträffande de trakter, dit den kan tänkas framdragen. Man har därvid utgått från den förutsättningen, att de områden, hvilka skola sättas i närmare förbindelse med Trollhättan, böra vara mäktiga en omfattande produktion af lifsmedel och andra förnödenheter, samt att de böra själfva besitta så stor ekonomisk bärkraft och hafva sådant intresse af en järnvägs tillkomst, att de kunna och vilja lämna afsevärda bidrag till kostnaderna för den nya förbindelseleden. Den ur sådana synpunkter verkställda utredningen har gifvit vid handen, att det skulle vara fördelaktigast att från Trollhättan framdraga järnvägen till Nossebro station å Västergötland—Göteborgs järnväg.

Sedan plan för en sådan järnväg utarbetats af kaptenen i väg- och vattenbyggnadskåren John Nyström, har Kungl. Maj:t, på gjord ansökan, den 10 augusti 1907 beviljat koncession å järnvägen. Enligt den af Kungl. Maj:t fastställda planen skall järnvägen utgå från Trollhättans station å Bergslagernas järnväg och framdragas förbi Norra Björke till Hallebo uti Trökörna socken samt därefter förbi Främmostad och Bäreberg fram till Nossebro station å Västergötland—Göteborgs järnväg. Spårvidden å järnvägen skall blifva 0,891 meter och järnvägens längd 31,43 kilometer.

Anläggningskostnaden, som af kaptenen Nyström beräknats till 880,000 kronor, ansåg väg- och vattenbyggnadsstyrelsen böra höjas till 1,021,000 kronor. I denna summa ingår icke något belopp för rullande materiel, enär järnvägen är afsedd att trafikeras med materiel från Västergötland—Göteborgs järnväg.

Härefter hafva koncessionshafvarna uti en till civildepartementet den 22 oktober 1907 ingifven skrift i underdånighet anhållit, att Kungl. Maj:t måtte för anläggning af ifrågavarande järnväg bevilja statslån till största möjliga belopp. Låneansökningen har den 23 i nämnda månad remitterats till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för afgifvande af underdånigt utlåtande.

Uti underdånig skrifvelse den 30 juni 1908 har styrelsen för Trollhätte kanal- och vattenverk meddelat, att Trollhättans kommun beslutat att i det aktiebolag, som kan komma att bildas för järnvägens anläggning, teckna aktier till ett belopp af 200,000 kronor.

Trots denna i förhållande till Trollhättans bärkraft betydande teckning och trots det att öfriga kommuner, som af järnvägen beröras, jämväl tecknat afsevärda belopp, torde det dock, anför Trollhättestyrelsen, vara svårt att uppbringa det för anläggningen nödiga kapitalet.

Styrelsen för
Trollhätte
kanal- och
vattenverk.

Emellertid anser styrelsen den ifrågasatta järnvägen böra komma till stånd och har i sådant afseende påpekat, att en dylik järnväg bör blifva till direkt gagn för staten som ägare af kraftstationer och tomter vid Trollhättan och ej minst såsom ägare af Trollhätte kanal, hvilken genom tillkomsten af en ny, med Västergötlands smalspåriga järnvägsnät förbunden järnväg med slutpunkt i Trollhättan bör kunna påräkna ökning i trafiken. Ej heller bör enligt styrelsens mening den omständigheten förbises, att staten genom sina anläggningar vid Trollhättan varit orsaken till ditflyttning af ett stort antal personer, mest arbetare, och sålunda bidragit till ytterligare skärpning af de olägenheter i afseende på lifsmedel tillgången, som äro för handen, och till den förhöjning i priset på alla förnödenheter, som inträdt och särskildt på sista tiden gjort sig synnerligt kännbar. Till sist påpekar styrelsen, att Trollhätte kanal- och vattenverk icke erlägger någon kommunalskatt till kommunen och sålunda icke på sådant sätt bidrager till de ökade utgifter, som genom folkökningen drabba samhället.

Alla dessa omständigheter anser styrelsen motivera ett direkt bidrag från statens sida till den ifrågasatta järnvägsanläggningen utöfver det bidrag i form af statslån, som i allmänhet brukar lämnas, och hvilket enligt styrelsens åsikt bör betingas af den nytta för det allmänna en ändamålsenligt planlagd järnväg städe medför.

Styrelsen har därför i underdånighet hemställt, att Kungl. Maj:t måtte besluta, att staten såsom ägare till Trollhätte kanal- och vattenverk måtte lämna ett direkt bidrag till det ifrågavarande företaget. Bidragets storlek har styrelsen föreslagit till 60,000 kronor eller 30 procent af kommunens aktieteckning. Styrelsen har därvid hänvisat till att Riksdagen såsom bidrag till anläggning af vatten- och afloppsledningar i Trollhättan beviljat ett anslag af 100,000 kronor, motsvarande omkring 30 procent af den på kommunen kommande kostnaden, 350,000 kronor. Det sålunda föreslagna beloppet anser styrelsen lämpligen kunna tagas ur handels- och sjöfartsfonden, dit kanalverkets årliga netto-behållning inbetalas och hvars ändamål väl får anses nära sammanhänga med understödande af företag af liknande art.

Därest denna framställning bifalles, har styrelsen anhållit om bemyndigande att i aktiebolag, som kan komma att bildas för anläggning af järnväg från Trollhättan till Nossebro i enlighet med Kungl. Maj:ts resolution den 10 augusti 1907, teckna aktier för ett belopp af 60,000 kronor, att omhändertaga och förvalta ifrågavarande aktier samt att för lösen af aktierna uppbära motsvarande belopp från handels- och sjöfartsfonden.

Statskontoret har den 26 oktober 1909 afgifvit infordradt under- Statskontoret.
dånigt utlåtande samt däruti till en början erinrat, att kammarkollegium och statskontoret, i anledning af underdånig ansökning af Trollhättans kommun om skattebidrag till kommunen för därinom belägen statsegendom och af staten drifven industriell rörelse, förordat, att kommunen såsom ersättning för mistad kommunalskatt skulle under vissa år få uppbära af kanal- och vattenverkets medel ett årligt bidrag enligt i det underdåniga utlåtandet närmare angifven beräkningsgrund. Därest sådant bidrag varder beviljadt, blifver enligt statskontorets åsikt Trollhättans kommun möjligen satt i tillfälle att något öka sin teckning af aktier i ett blifvande järnvägsaktiebolag, och utsikterna för företagets förverkligande blifva i sådan händelse större.

Då emellertid här tydligen är fråga om ett företag, som är af betydelse icke endast för Trollhättans kommun utan jämväl för hela den bygd, som kommer att af järnvägen beröras, då frågan alltså torde böra betraktas från mera allmän synpunkt, och då slutligen anläggningen af denna järnväg skulle, enligt hvad upplyst blifvit, för statens anläggningar vid Trollhättan och Trollhätte kanal medföra direkta ekonomiska fördelar, har statskontoret ansett, att alla dessa omständigheter tillsammans tala för, att staten — oafsedt huruvida de ofvan omförmälda skattebidragen till Trollhättans kommun varda beviljade eller icke — träder emellan för åstadkommande af den ifrågasatta järnvägsförbindelsen. Statskontoret har därför tillstyrkt, att den underdåniga framställningen måtte vinna nådigt bifall.

Jämväl väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har, till följd af nådig remiss, den 14 april 1910 afgifvit underdånigt yttrande i ärendet. Styrelsen har därvid meddelat, att styrelsen nu beräknat kostnaden för järnvägen till 1,110,000 kronor utan rullande materiel, hvadan 555,000 kronor skulle erfordras i aktieteckning, för den händelse statslån till lika belopp erhålles. Enligt hittills till styrelsen ingifna upplysningar uppgå teckningarna till endast 393,400 kronor, af hvilken anledning och på grund af lånefondens otillräcklighet styrelsen ej hittills ansett sig böra behandla frågan om statslån för järnvägsanläggningen mellan Trollhättan och Nossebro.

Väg- och
vattenbygg-
nadsstyrelsen.

Hvad angår nu ifrågavarande framställning om direkt bidrag från statens sida af 60,000 kronor för järnvägens utförande, har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen på de af Trollhättestyrelsen anförda skäl tillstyrkt bifall till framställningen.

Departements-
chefens
yttrande

I likhet med Trollhättestyrelsen anser jag det vara af stor betydelse för Trollhättans utveckling, att samhället sättes i förbindelse med Västergötlands smalspåriga järnvägsnät. Såsom ägare af den stora kraftanläggningen vid Trollhättan har staten bestämd fördel af industriens och samfärdselns utveckling i orten och måste därför anses vara direkt intresserad af den ifrågavarande järnvägens tillkomst. Staten äger dessutom vid Trollhättan fastigheter med en areal af omkring 1,235 hektar. Liksom andra jordägare och kommuner, hvilka kunna påräkna fördel af järnvägsföretaget, synes staten därför böra direkt understödja detsamma oafsedt den försträckning, som för anläggningen liksom för järnvägar i allmänhet kan erhållas från de af Riksdagen beviljade medlen till låneunderstöd för enskilda järnvägar.

Frågan om lån från dessa medel är ännu icke slutligen pröfvad, hufvudsakligen på den grund att teckningen af aktier hittills icke uppgått till hälften af den för järnvägsanläggningen numera beräknade kostnaden, 1,110,000 kronor. Enligt hvad som meddelats hafva utfästelser om teckning hittills gjorts endast till sammanlagdt belopp af 393,400 kronor, och ringa utsikt lär finnas att kunna uppbringa teckningen eller tillskotten till halfva kostnadssumman eller 555,000 kronor, därest icke staten bidrager med något belopp. Det har äfven uppgifvits vara af vikt, att det snart blifver afgjort, huruvida staten lämnar något bidrag, enär det kan befaras, att, därest icke järnvägsanläggningen snart blifver betryggad, kommuner och enskilda, som nu förklarar sig vara villiga att teckna aktier, eljest draga sig tillbaka.

Det belopp af 60,000 kronor, hvarmed Trollhättestyrelsen föreslagit, att staten skall ingå i företaget, torde icke vara för högt, då man tager hänsyn till den betydande industri och de stora jordegendomar, staten äger vid Trollhättan, och det intresse, staten följaktligen har af samhällets förkofran. Härvid torde äfven böra tagas i betraktande, att staten jämväl såsom ägare af Trollhätte kanal bör få direkt fördel af järnvägen, enär ökning af trafiken å kanalen bör kunna påräknas genom att Västergötlands smalspåriga järnvägsnät medelst en järnväg förbindes med Trollhättan.

De i ärendet hörda myndigheterna hafva äfven tillstyrkt, att det ifrågasatta bidraget måtte beviljas. Statskontoret har därvid påpekat, att, om Trollhättans kommun såsom ersättning för mistad kommunalskatt finge det bidrag af staten, som kammarkollegium och statskontoret uti underdånigt utlåtande af den 17 september 1909 föreslagit, kommunen möjligen blefve satt i tillfälle att något öka sin teckning af aktier i ett blifvande järnvägsaktiebolag, och att utsikterna för företagets

förverkligande i sådan händelse blefve större. Med anledning af hvad statskontoret sålunda yttrat, tillåter jag mig framhålla, att frågan huruvida staten skall för sin affärsverksamhet betala kommunalskatt är af så vidtgående betydelse, att det säkerligen kommer att dröja någon tid, innan den blir afgjord. Det nu föreslagna bidraget till järnvägen mellan Trollhättan och Nossebro torde därför icke böra göras beroende af denna frågas lösning. Statskontoret har också, oafsedt huruvida de omförmälda skattebidragen till Trollhättans kommun blifva beviljade eller icke, förordat bifall till Trollhättestyrelsens förevarande framställning.

Beträffande den form, under hvilken statsbidrag bör utgå, har Trollhättestyrelsen föreslagit, att staten måtte teckna aktier i det bolag, som kan komma att bildas för järnvägsanläggningen. Häremot har jag intet att erinra. Visserligen har Riksdagen år 1904, då Kungl. Maj:t föreslog Riksdagen medgifva, att staten såsom ägare af Böda kronopark tecknade aktier i järnvägsaktiebolaget Borgholm—Böda, uttalat betänklighet mot att staten ingår såsom delägare i ett enskildt företag af ifrågakvarande art. Riksdagen ansåg, att detta vore att slå in på en ny och oförsökt väg, som enligt hvad Riksdagen befarade lätt nog skulle kunna leda därtill, att staten genom omständigheterna droges djupare in i företaget och måste till detsamma lämna större tillskott än från början beräknats. I stället för att medgifva den af Kungl. Maj:t föreslagna aktieteckningen beslöt fördenskull Riksdagen att till järnvägen lämna ett anslag utan återbetalningsskyldighet, hvilket anslag anvisades på extra stat. Uppfattningen torde emellertid, sedan Riksdagen gjorde detta uttalande, undergått en väsentlig förändring. Genom den af Riksdagen år 1907 godkända uppgörelsen med malmbolagen har staten sålunda blifvit ägare af aktier till stora belopp. Jag tillåter mig äfven nämna, att, såsom meddelades i det statsrådsprotokoll, hvilket fanns bifogadt propositionen n:r 139 till 1909 års riksdag angående anslag till inköp af fastigheter, som kunna erfordras för statens nuvarande eller blifvande anläggningar vid Trollhättan m. m., utaf medel från den af Riksdagen för liknande ändamål förut beviljade fonden för statens räkning förvärfvats 168 aktier i Holmens tegelbruksaktiebolag. Detta aktieköp verkställdes, för att staten på billigaste sätt skulle blifva ägare till en fastighet, som erfordras för den nya farleden mellan Vänersborg och Göteborg. De sålunda förvärfvade aktierna förvaltas af Trollhätte kanal- och vattenverk och utdelningen på aktierna ingår till kanal- och vattenverkets kassa.

Jag anser följaktligen, att man icke bör tveka att i förevarande fall fortsätta på den väg, hvilken sålunda redan beträddts, och detta desto hellre som staten genom att teckna aktier och icke i stället lämna anslag

utan återbetalningsskyldighet blifver delaktig i den utdelning, som det blifvande järnvägsaktiebolaget kan komma att lämna.

Stadfästelse å ordning för bolaget har ännu icke sökts, hvaremot stiftelseurkund ingifvits till Kungl. Maj:ts befallningshafvande i Älfsborgs län.

Någon räntabilitetsberäkning har icke gjorts för järnvägen, men, äfven om staten under åtskilliga år icke får utdelning på de tecknade aktierna, torde denna ränteförlust väl ersättas af den fördel staten på annat sätt kan beräkna af företaget. En enskild person, som vore i statens ställning, skulle helt visst icke tveka att teckna det af Trollhättestyrelsen föreslagna beloppet.

Trollhättestyrelsen har hemställt, att de för inbetalning af aktierna erforderliga medlen måtte utanordnas från handels- och sjöfartsfonden. Med hänsyn till att handels- och sjöfartsfondens tillgångar äro hårdt anlitade och att åtskilliga större, redan beslutade utgifter från fonden förestå, torde emellertid, på sätt jämväl chefen för finansdepartementet tillstyrkt, medel ur nämnda fond icke böra tagas i anspråk för ifrågasvarande ändamål.

Vid sådant förhållande ligger det närmast till hands att låta det behöfliga beloppet utgå från den i Trollhätte kanal- och vattenverks räkenskaper med A betecknade fond, som bildats af köpeskillingarna för vissa af kronan försålda tomter i Trollhättan med inflytande räntor. Till denna fond, som vid 1910 års början hade en behållning af 342,200 kronor, ingå alla de inkomster, som inflyta från det till stadsplan indelade området vid Trollhättan jämte öfriga delar af de från Nya Trollhätte kanalbolag inköpta hemmanen Stora och Lilla Hojum, Stafvered och Hjulksvarn. Från berörda fond utbetalades det belopp, som Riksdagen år 1906 beviljade Trollhättans kommun såsom bidrag till anläggning af aflopps- och vattenledningar vid Trollhättan.

Beträffande fondens allmänna användning har Riksdagen enligt skrifvelse den 13 maj 1907, n:r 142, endast medgifvit, att från fonden må utgå vissa ersättningar och räntebelopp äfvensom hvad som erfordras för ordnande, tillgodogörande och underhåll af de från Nya Trollhätte kanalbolag inköpta fastigheterna. Från fonden få äfven utlämnas byggnadslån till köpare af egnahemstomter vid Trollhättan.

Tillstånd att af fondens medel betala de aktier, som kunna för kronans räkning tecknas uti ifrågasvarande järnvägsföretag, måste alltså begäras af Riksdagen. Därest sådant tillstånd meddelas och företaget kommer till stånd, lära statens aktier böra förvaltas på samma sätt som fondens öfriga tillgångar och utdelning å aktierna ingå till fonden. Bemyndi-

gande att teckna aktierna torde böra lämnas vattenfallsstyrelsen, som från ingången af år 1909 trädte i stället för den förutvarande styrelsen för Trollhätte kanal- och vattenverk.

Under åberopande af hvad jag nu anfört får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå Riksdagen medgifva,

att vattenfallsstyrelsen må för kronans räkning teckna aktier till ett belopp af högst 60,000 kronor i det bolag, som kan komma att bildas för anläggning af den af Kungl. Maj:t genom resolution den 10 augusti 1907 koncessionerade järnvägen från Trollhättan till Nossebro; samt

att det belopp, som erfordras för inbetalning af aktier, hvilka sålunda kunna komma att för kronans räkning tecknas, må utgå från den af köpeskillingarna för vissa af kronan försålda tomter i Trollhättan med inflytande räntor bildade fond, som i Trollhätte kanal- och vattenverks räkenskaper finnes bokförd under benämningen fonden A.

Till denna af statsrådets öfriga ledamöter biträdda hemställan behagade Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnade, att proposition i ämnet af den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skulle aflämnas till Riksdagen.

Ur protokollet:

Carl Stålhammar.