

Nr 276.

Av herr **Vrang m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning av Skara—Timmersdala järnväg m. m.

Uti Kungl. Maj:ts proposition nr 177 hemställes bland annat, att den statsverket för närvarande tillhöriga Skara—Timmersdala järnväg måtte försäljas till Västergötland—Göteborgs järnväg för en köpesumma av 125,000 kronor och på villkor i övrigt i huvudsaklig överensstämmelse med upprättat och den kungl. propositionen bifogat förslagskontrakt.

Detta förslag måste, enligt vårt förmenande, ses ur helt annan synpunkt än allenast en önskan att genom järnvägens förenande med det smalspåriga järnvägsnätet i Skaraborgs län befria järnvägsstyrelsen från förvaltningen av järnvägen.

Vi erinra härvid främst om, att frågan om Inlandsbanans sträckning genom Skaraborgs län — från Kristinehamn till västra stambanan — ännu står öppen, och då starka röster inom länet höjts för, att denna sträckning alternativt måtte bli sådan, att Skara—Timmersdalabanan bleve en integrerande del däri, är detta för oss ett det viktigaste skäl för att nu avstyrka köpet.

I en år 1922 i Andra kammaren av herrar Bäcklund och Höglund väckt motion (II. K. nr 183) hemställdes, »att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om skyndsamt utredning angående Inlandsbanans utbyggande från Kristinehamn till lämplig anknätningspunkt vid västra stambanan, samt för riksdagen framlägga det förslag, vartill utredningen kunde föranleda». Andra kammarens tredje tillfälliga utskott yttrade härom följande:

»Utskottet har genom vederbörande ledamot av statsrådet inhämtat kungl. järnvägsstyrelsens utlåtande över motionen. Nämnda styrelse, i vars beslut i ärendet deltagit fullmäktige Strömberg och friherre Adelswärd, har uti till utskottet ställd den 27 februari 1922 dagtecknad skrivelse anfört följande:

I skrivelse till Kungl. Maj:t den 26 mars 1918 framhöll järnvägsstyrelsen att om statsbanan norrifrån över Östersund, Brunflo, Sveg, Orsa och Mora bleve avslutad i Kristinehamn, Inlandsbanan icke kunde anses hava någon lämplig fortsättning till Göteborg, enär banan mellan Kristinehamn och Laxå hade en från huvudriktningen ned mot kusten avsevärt avvikande sträckning. Staten ansågs därför böra i framtiden hava i sin hand en mera direkt förbindelse från Kristinehamn till lämplig anslutningspunkt å västra stambanan. Styrelsen omnämnde även i samma skrivelse, hurusom 1916 års riksdag beviljat visst mindre bidrag till byggandet av den smalspåriga enskilda bandelen Torved—Gullspång såsom ersättning för de ökade kostnader som uppstode därigenom att denna i vissa hänseenden anlades med tanke

på att framdeles till en del ingå såsom länk i en statsbana Kristinehamn—Töreboda.

Styrelsen hemställde i skrivelse om bemyndigande att verkställa undersökningar för en statsbana mellan Kristinehamn och Töreboda, varvid styrelsen sade sig hava för avsikt att jämlikt Kungl. Maj:ts beslut den 18 februari 1916 och den 17 mars samma år taga under övervägande lämpligheten av förenämnda statsbanas eventuella framdragande till Falköping respektive Herrljunga i enlighet med de förslag därtill, som av landshövdingarna de Geer och Husberg m. fl. ordsintressenter ifrågasatts i underlåniga skrivelser den 3 februari 1916 respektive den 7 mars samma år.

Den 19 april 1918 lämnade Kungl. Maj:t styrelsen det begärda bemyndigandet.

På grund härav har också styrelsen låtit under åren 1918 och 1919 dels upprätta plan- och profilritningar samt kostnadsberäkning för en linje Kristinehamn—Töreboda, dels okulärt undersöka vissa linjer avseende banans framdragande från Kristinehamn till Falköping respektive Herrljunga. Likaledes hava under åren 1918 och 1919 verkställts och slutförts ekonomisk-statistiska utredningar för statsbanan Kristinehamn—Töreboda, varjämte vissa förberedande arbeten gjorts för sådana utredningar vidkommande de ifrågasatta sträckningarna till Falköping och Herrljunga.

De hittills gjorda utredningarna hava givit vid handen, att den sträckning, som över huvud syntes komma ifråga vore Kristinehamn—Töreboda, men att även för denna linje den trafik, som vore att påräkna under ett antal år framåt, icke skulle bli tillräcklig för att det kunde anses national-ekonomiskt berättigat att under närmaste tid bygga banan i fråga. Först längre fram, då man kunde påräkna avsevärt större trafik, lokal- eller transitotrafik, borde frågan om banans anläggning tagas upp till förnyad prövning.

Under dessa omständigheter har järnvägsstyrelsen ansett, att tillsviðare borde anstå med ytterligare utredningar i denna fråga, och att styrelsen borde framlägga resultatet av utredningarna för Kungl. Maj:t först längre fram, då förhållandena bli så stadgade, att styrelsen kan göra ett positivt uttalande i frågan i ena eller andra riktningen.

Under nu angivna förhållanden kan styrelsen för sin del icke finna att något ytterligare vore att vinna med den utredning, som ifrågasatts i den ovan omtalade motionen, och kan fördenskull icke tillstyrka bifall till densamma.

Under framhållande av att sedan genom statsinköpet av Mora—Vänerns järnväg den s. k. Inlandsbanan tills vidare erhållit sin slutpunkt i Kristinehamn, det vore en enskild järnväg, som tillfördes fördelarna av den fortsatta trafiken från Inlandsbanan till Göteborg, vår största sjöfartsstad, hava motionärerna framhållit, att, då Inlandsbanan fått en avsevärd längd från Kristinehamn norrut, vilken torde i en nära framtid ytterligare utökas, det syntes vara på tiden att ordna dess sydligare del så, att trafiken till Göteborg kunde ske på sådant sätt, att resande- och godstrafiken förbehölles statsbanan hela vägen.

Riktigheten av denna motionärernas framställning lärer enligt utskottets uppfattning icke kunna bestridas. Med hänsyn härtill måste utskottet i likhet med motionärerna finna det vara en ur järnvägspolitisk synpunkt synnerligen viktig angelägenhet, att frågan om Inlandsbanans anknytning till det övriga statsbanenätet i västra Sverige med det snaraste föres till en lösning.

Det är visserligen uppenbart, att då det gäller att fatta beslut rörande ifrågavarande nybyggnadsfråga, avgörande betydelse icke kan tillmätas det föreliggande behovet och nödvändigheten av att i största möjliga utsträckning skapa produktiva arbetsmöjligheter, och motionens avfattning giver heller icke anledning till antagandet, att en sådan uppfattning varit för motionärerna bestämmande.

Å andra sidan är det tydligt att, om ur järnvägspolitisk synpunkt en utbyggnad av Inlandsbanan i den ena eller andra sträckningen måste, på sätt ovan antytts, betraktas såsom ofrånkomlig, möjligheten att genom ett dylikt järnvägsbyggnadsarbete skapa arbetsmöjligheter bör föranleda därtill, att de förberedande undersökningarna av ekonomisk, ortspolitisk och teknisk natur, som måste föregå ett beslut av ifrågavarande nybyggnad, med allra största skyndsamhet bringas till avslutning och frågan i dess helhet snarast möjligt förelägges riksdagen till prövning och avgörande.

Med avseende å vad järnvägsstyrelsen uti sitt i ärendet avgivna utlåtande anført rörande den däri redan verkställda utredning, har utskottet emellertid icke funnit att för stödjandet av det i motionen framställda önskemålet ytterligare framställning från riksdagen är av omständigheterna påkallad; och får utskottet på grund härav hemställa, att herrar Bäcklunds och Höglunds motion, nr 183, icke måtte till någon andra kammarens åtgärd föranleda.

Stockholm den 7 mars 1922.

På utskottets vägnar:

Ernst Eriksson.»

Vi tillåta oss särskilt fästa uppmärksamheten på utskottets enhälligt uttalade och av andra kammaren icke motsagda motivering, där det heter, att »det synes vara på tiden att ordna dess (Inlandsbanans) sydligare del, så att trafiken till Göteborg kunde ske på sådant sätt, att resande- och godstrafiken förbehölles statsbanan hela vägen.»

Och vidare ur samma utskotts förslag: »— — — måste utskottet — — — finna det vara en ur järnvägspolitisk synpunkt synnerligen viktig angelägenhet, att frågan om Inlandsbanans anknötning till det övriga statsbananätet i västra Sverige med det snaraste föres till en lösning».

Sett mot bakgrunden av kungl. järnvägsstyrelsens meddelande (jfr utskottets betänkande) att kungl. styrelsen låtit okulärt undersöka vissa linjer, som genom Skaraborgs län skulle leda banan fram till Falköping eller Herrljunga, framträder av sig självt förslaget, att för åtminstone det ena men kanske också båda dessa alternativ Skara—Timmersdalabanen skulle behöva tagas i anspråk. Men ur samma synpunkt måste vi ock göra en bestämd invändning mot departementschefens uttalande, att det »ur statens synpunkt torde vara naturligt och lämpligt», att Skara—Timmersdala järnväg övertoges av Göteborgsbolaget.

Gent emot kungl. propositionens erinran, att banan saknar förbindelse med statens järnvägsnät och att järnvägsstyrelsen saknar rullande materiel

för smalspåriga järnvägar tillåta vi oss erinra om ett med detta jämförligt fall (Borgholm—Böda järnväg), i vilket här förevarande även böra inkluderas. Riksgäldsfullmäktige anmodade i februari 1923 kungl. järnvägsstyrelsen att yttra sig om ett eventuellt övertagande av denna järnväg från statens sida. I detta yttrande (som refereras i 1923 års statsrevisorers berättelse om granskning av riksgäldskontorets tillstånd och förvaltning, sid. 139) heter det bl. a.: »Då det syntes, som om *staten komme att tvingas övertaga flera små banor*, vore enligt styrelsens mening lämpligt, att för en ekonomisk skötsel av dessa avskilja en särskild tjänsteman i järnvägsstyrelsen, som skulle inför styrelsen svara för dessa järnvägar. Under denna förutsättning *hyste styrelsen ingen tvekan att övertaga de småbanor*, som staten kunde nödgas förvärva, och skulle detta t. o. m. kunna vara för statsverket förmånligt och ägnat att öka möjligheten för förräntning av det i järnvägarna nedlagda statskapitalet.

Förvisso stod det *då* för järnvägsstyrelsen klart, att Skara—Timmersdala-banan vore en av dessa »flere små banor», och i kungl. styrelsens uttalande, att förvärv åt staten av dessa banor skulle t. o. m. kunna vara förmånligt för statsverket, har icke ens en antydan om undantag gjorts för Skara—Timmersdala järnväg.

Ett ytterligare belägg för vår uppfattning, att Skara—Timmersdalabanan i statens hand ej skulle vara en så dålig affär, att staten därför skulle behöva underkasta sig en förlust av 435,000 kronor, tro vi oss finna i en den 22 mars i år av järnvägsstyrelsen till riksdagens bankoutskott överlämnad skrivelse, i vilken det heter:

På därom av utskottets sekreterare under hand gjord framställning får järnvägsstyrelsen härmed meddela följande uppgifter angående driftresultatet vid Skara—Timmersdala järnväg under den tid statens järnvägar trafikerat banan:

År	Inkomster	Utgifter	Överskott
1921 (fr. o. m. $\frac{1}{3}$)	kr. 136,288: —	130,531: —	5,757: —
1922	» 137,664: —	137,318: —	346: —
1923	» 134,251: —	129,146: —	5,105: —

Det bokförda överskottet har alltså hittills under trafikerings tiden uppgått till 11,208 kronor. Att observera är emellertid, att under perioden ifråga icke gjorts någon avskrivning eller avsättning till förnyelsefond. Statens järnvägar ha vidare haft en del kapitalutlägg för banan under samma tid, för vilka närmare redogjorts i här närslutna skrivelse till riksgäldskontoret.

Stockholm den 22 mars 1924.

Kungl. Järnvägsstyrelsen.

Axel Granholm.

Erik Malmkvist.
Tjfr.

Till riksgäldskontoret.

Angående Skara—Timmersdala järnväg.

Kungl. styrelsen har härigenom äran lämna uppgift å det ekonomiska resultatet av driften vid Skara—Timmersdala järnväg under tiden 1 mars 1921—31 december 1922, under vilken tid statens järnvägar trafikerat ifrågasvarande järnväg.

M å n a d		Inkomster		Utgifter		Överskott		Brist	
Mars	1921	13,757	90	13,260	58	497	32	—	—
April	»	14,754	65	13,000	66	1,753	99	—	—
Maj	»	13,893	23	12,788	57	1,104	66	—	—
Juni	»	12,495	28	12,814	49	—	—	319	21
Juli	»	17,012	90	12,962	71	4,050	19	—	—
Augusti	»	17,299	07	12,959	90	4,339	17	—	—
September	»	13,064	23	13,130	22	—	—	65	99
Oktober	»	12,054	67	12,663	21	—	—	608	54
November	»	9,783	79	13,298	73	—	—	3,514	94
December	»	12,172	09	13,652	40	—	—	1,480	31
Januari	1922	10,195	89	11,846	45	—	—	1,650	56
Februari	»	11,331	30	13,108	70	—	—	1,777	40
Mars	»	12,986	92	10,646	27	2,340	65	—	—
April	»	11,599	45	10,153	79	1,445	66	—	—
Maj	»	10,723	04	10,085	85	637	19	—	—
Juni	»	14,311	41	10,998	47	3,312	94	—	—
Juli	»	13,839	40	11,835	40	2,004	—	—	—
Augusti	»	14,310	04	10,929	18	3,380	86	—	—
September	»	10,994	65	10,990	53	4	12	—	—
Oktober	»	9,448	82	11,522	11	—	—	2,073	29
November	»	9,577	45	12,514	60	—	—	2,937	15
December	»	8,345	74	12,686	57	—	—	4,340	83
Summa		273,951	92	267,849	39	6,102	53	—	—

För att möjliggöra enklaste trafikeringsform har emellertid vid järnvägen måst vidtagas vissa anordningar, såsom anläggande av bantelefon, inmontering av spårspärrar m. m. Kostnaden härför, vilken icke ingår i ovan nämnda driftsutgifter, uppgår till kronor 16,407: 41.

Innan statens järnvägar kunde övertaga trafikeringen av järnvägen, avtalades med Västergötland—Göteborgs järnvägar att upprätthålla driften på samma villkor som dittills. Så ägde rum under tiden $^{14}/_{12}$ 1920— $^{28}/_{2}$ 1921, varunder uppkom en driftförlust av kronor 3,651: 44, vilket belopp utbetalts av kungl. järnvägsstyrelsen.

Mot det ovan nämnda driftöverskottet av kronor 6,102: 53 står sålunda en motfordran å järnvägen på sammanlagt kronor 20,058: 85.

Det ekonomiska resultatet under den tid, som statens järnvägar trafikerat järnvägen, hade kunnat bliva bättre, om järnvägen icke varit i saknad av egen rullande materiell. Dylig har nämligen med avsevärda kostnader måst förhyras av Västergötland—Göteborgs järnvägar.

Styrelsen anser därför, att tiden är inne att frigöra banan från beroende av Västergötland—Göteborgs järnvägar i detta avseende och vill därför föreslå, att medel ställas till förfogande för inköp av behövlig rullande materiell, bestående av

2 lokomotiv,
 2 3-klass länkaxelvagnar,
 5 täckta godsvagnar,
 35 öppna godsvagnar, samt
 för tillbyggnad av lokstallet i Timmersdala, behövlig för erhållande av dels stallplats till ett andra lok, dels ett enklare reparationsrum och erforderliga verktyg.

Styrelsen har ock på hand tvenne lämpliga lokomotiv till ett pris av sammanlagt 40,000 kronor, vilket pris med hänsyn till att lokomotiven äro i gott stånd måste anses förmånligt.

Vad beträffar vagnarna har styrelsen icke införskaffat något anbud, utan har tänkt sig att i öppna marknaden söka åstadkomma erforderliga sådana.

Styrelsen får därför hemställa, att riksgäldskontoret ställer ett belopp av 100,000 kronor till styrelsens förfogande.

Erhåller styrelsen detta belopp, beräknas därigenom kunna erhållas så mycket materiell, att kostnaderna för vagnhyra för främmande godsvagnar komme att nedgå till omkring kr. 3,000: — pr år

härtill kommer:

för underhåll av den inköpta materiellen	»	10,000: —	»	»
för räntor och amortering	»	10,000: —	»	»
		<hr/>		
		eller sammanlagt kr. 23,000: — pr år.		

Mot denna kostnad står utgiften för rullande materiell år 1922 med ett utgiftsbelopp av omkring 40,000 kronor.

Årliga besparingen utgör sålunda omkring 17,000 kronor.

Stockholm den 27 april 1923.

Kungl. Järnvägsstyrelsen.

Axel Granholm.

Gustav Englund.

Så vitt vi av detta kunna finna, skulle sålunda, enligt järnvägsstyrelsens egen kalkyl, banan kunna lämna en god vinst, därest det jämförelsevis blygsamma rörelsekapitalet av begärda 100,000 kronor ställdes till dess förfogande.

Det lär ock kunna antagas, att den nu uppträdande köparen kalkylerat med samma förmånliga siffror som kungl. järnvägsstyrelsen.

Men även om så ej skett, utan t. o. m. om banan skulle bli förlustbringande, så är dock, enligt vårt förmenande, Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolags förvärv av här förevarande järnväg för bolaget av så stor indirekt betydelse, att en ringa förlust skulle av detta med jämmod tolereras. Det är nämligen känt, att Västergötland—Göteborgs järnväg — av lätt insedda skäl — med synnerlig energi motsatt sig varje plan, som kunnat vara ägnad att inom Skaraborgs län bringa Inlandsbanans — d. v. s. statens — intressen i konkurrens med nämnda bolags. Genom att Skara—Timmersdalabanen överginge till nämnda bolag, vore största faran för bolaget av en dylik intressekonflikt undanröjd — på statens bekostnad.

Då vi, med stöd av vad här anförts, förmena, att Skara—Timmersdala-banan i statens ägo skulle giva större intäkt än räntan å det nu bjudna beloppet — vilket staten för övrigt skulle genom lån försträcka;

då vi vidare — särskilt med stöd av det ovan åberopade utskottsbetänkandet — anse det vara en viktig angelägenhet, att staten åtminstone ej förr, än frågan om Inlandsbanans sydliga sträckning blir definitivt avgjord, avhänder sig Skara—Timmersdala järnväg; och

då det slutligen är känt, att jämväl mot försäljningen av Trollhättan—Nossebro järnväg motstånd kommer att motionsledes resas, tillåta vi oss vördsamt hemställa,

att Kungl. Maj:ts förenämnda proposition nr 177 ej måtte av riksdagen bifallas.

Stockholm den 1 april 1924.

Erik P. Vrang.

August W. Johansson.

Joh. Johansson.
Friggeråker.

Torsten Ström.

Ernst Lundell.

Ernst Svenson.
