

Nr 277.

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

I till innevarande års riksdag avlåten kungl. proposition nr 177, har Kungl. Maj:t begärt, att riksdagen måtte besluta försäljning till Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag av bland annat den i likvidation varande järnvägen Trollhättan—Nossebro för ett belopp av omkring 225,000 kronor.

Skulle berörda kungl. proposition av riksdagen bifallas, följer därav, att staten samtidigt avskriver huvuddelen av sina i järnvägen nedlagda kapital: dels ett statslån å 555,000 kronor, dels direkt i Trollhättan—Nossebrobanan tecknade aktier för 60,000 kronor, jämte räntor, tillsammans uppgående till över 800,000 kronor.

I av riksgäldsfullmäktiges sekreterare den 14 mars 1923 dagtecknade utlåtande över verkställd undersökning av Nossebrobanans förutsättningar för statsdrift i dess nuvarande enkelspåriga form heter det: »Staten kan själv ombesörja järnvägsdriften och torde goda utsikter förefinnas, att driftskostnaderna betäckas och något överskott därjämte kommer att uppstå». Och kungl. järnvägsstyrelsen, som genom sakkunnig låtit undersöka samma problem finner järnvägens ställning sådan, att skulle ett överlåtande på enskilt bolag åter böra förekomma mot att statens fordran i Nossebrobanan i någon nämnvärd utsträckning efterskänkes, borde det ske under former, som garanterade att utgifterna voro till nytta.

Det förefaller emellertid, som skulle vid här föreslagna transaktion, avskrivningens storlek på intet sätt stå i proportion till den nytta, som härav skulle uppstå.

Man må ju påminna sig att banan ännu ej är mer än åtta år gammal, och synnerligen väl bibehållen, utfördes före kristiden och var färdigbyggd 1916 för en kostnad av omkring 1,200,000 kronor. Med nuvarande penningvärde torde man komma upp till betydligt högre siffra.

Under sådana omständigheter synes statsintresset genom den föreslagna åtgärden icke blivit tillräckligt tillgodosett.

En undersökning av denna järnvägsfråga i hela dess vidd torde ge vid handen ej blott att statens utlagda kapital ännu kan stå att rädda, utan även att möjligheter till vinst förefinnes. Statens förvärvande av järnvägen torde redan i och för sig vara väl motiverat, men beträffande denna järnväg tillkommer en hel del viktiga förhållanden, som på det angelägnaste beröra andra sidor av statsintresset.

Här torde det vara skäl att först erinra, att då järnvägen Trollhättan—Nossebro år 1910 skulle anläggas, beviljade riksdagen, på framställning av kungl. vattenfallsstyrelsen, rätt för denna styrelse att i banföretaget teckna för 60,000 kronor aktier, på grund av den betydelse banan ansågs äga bland annat för de intressen, som staten genom sina kraftstationsanläggningar och kommunikationsverk därstädes hade att bevaka.

I den av kungl. vattenfallsstyrelsen till Kungl. Maj:t ingivna skrivelsen i ärendet betonade styrelsen, att en järnväg från Trollhättan utåt västgöta-bygden borde bli till direkt gagn för staten som ägare av kraftstationer och tomter i Trollhättan, och ej minst som ägare av Trollhätte kanal, vilken genom tillkomsten av en ny, med Västergötlands järnvägsnät förbunden järnväg, borde kunna påräkna ökning av trafiken.

Statskontoret som den 26 oktober 1909 avgav underdånigt utlåtande i ärendet, erinrade, att här tydligen vore fråga om ett företag av betydelse, icke endast för Trollhättan, utan jämväl hela den bygd, som komme att av järnvägen beröras. Då denna järnväg skulle för statens anläggningar vid Trollhättan medföra direkta ekonomiska fördelar, ansåg statskontoret dessa omständigheter tillsammans tala för att staten borde träda emellan för åstadkommandet av den ifrågasatta järnvägslinjen, och därför tillstyrkte den underdåniga framställningen.

I statsråd, hållet den 22 april 1910 anförde civilministern greve Hamilton bland annat: »Som ägare av den stora kraftstationen vid Trollhättan har staten stora fördelar av industriens utveckling i orten och måste anses vara direkt intresserad av den ifrågavarande järnvägens tillkomst. Staten äger dessutom vid Trollhättan fastigheter med en areal av omkring 1,235 hektar. Staten synes därför böra understödja densamma, oavsett den försträckning, som för anläggningen liksom för järnvägar i allmänhet kan erhållas från de av riksdagen beviljade medlen till låneunderstöd för enskilda järnvägar. Det belopp av 60,000 kronor, varmed Trollhättestyrelsen föreslagit att staten skall ingå i företaget, torde icke vara för högt, då man tar hänsyn till den betydande industri och de stora jordegendomar staten äger vid Trollhättan, och det intresse staten följaktligen har av samhällets förkovran. Härvid torde även tagas i betraktande, att staten jämväl som ägare av Trollhätte kanal, bör få direkt fördel av järnvägen, enär ökning av trafiken på kanalen bör kunna påräknas genom att Västergötlands järnvägsnät förbindes med Trollhättan».

Statsutskottet (i utlåtande nr 94 av år 1910) som inte hade något att erinra mot ifrågavarande framställning, hemställde alltså, att riksdagen måtte medgiva ifrågavarande aktieteckning å 60,000 kronor i järnvägen Trollhättan—Nossebro. Utskottets hemställan blev av riksdagen bifallen, och skrivelse (nr 180 av år 1910) till konungen i ärendet avlåten.

Sedan koncession å ett järnvägsbolag Trollhättan—Nossebro erhållits, byggdes järnvägen och trädde år 1916 i verksamhet. Trafikerandet av banan överlämnades till Västergötland—Göteborgs järnvägars A.-B. på grundvalen av ett ouppsigbart 20-årigt kontrakt. De bestämmelser som i detta kontrakt

stipulerades voro emellertid för järnvägen så ytterst betungande, att banan, som från början hade de bästa förutsättningar att bli räntabel, dock, i synnerhet sedan krigstiden med dess starka trafik upphört, visade sig icke äga inkomster att fullt täcka utgifterna, detta, ehuru järnvägen visade en medelinkomst pr dag och bankilometer, vilken översteg flera, som driftsförmånliga ansedda järnvägar av motsvarande typ i vårt land.

Beträffande denna ofördelaktiga trafiköverenskommelse återfinnes i ett av riksgäldsfullmäktiges sekreterare, herr John Hägglund, den 14 mars 1923 avgivet yttrande: »Enligt uppgift av i järnvägsekonomiska frågor sakkunnig person är denna överenskommelse mycket ofördelaktig för Trollhättan—Nossebrojärnvägen. Av överenskommelsen framgår, att banan själv skall betala alla sina omkostnader utan att det trafikerande bolaget lämnar något bidrag, vilket skulle vara väl motiverat av de betydande inkomster Trollhättan—Nossebrojärnvägen tillför Västergötland—Göteborgs järnvägen. Det kan för övrigt ifrågasättas om ej Trollhättan—Nossebrojärnvägen t. o. m. får betala mera, då dels administrationskostnaderna för denna bana bör vara proportionsvis mycket mindre än för Västergötland—Göteborgs, dels ock de lok, som användas å Trollhättan—Nossebrojärnvägen, äro byggda för Västergötland—Göteborgs större trafik och därför äro dyra i drift för Trollhättan—Nossebro. Vidare är inkomstberäkningen mycket ofördelaktig för Trollhättan—Nossebro genom att banan varken får ordinarie banavgift eller de extra banavgifter, som densamma skulle behöva».

Riksgäldsfullmäktiges sakkunnige anser också, i ovan nämnda yttrande, att orsaken till att banan på några få år bringats i trångmål, oaktat trafiken senast år 1920—1921 varit relativt betydande, vore att förlust i driften genom det synnerligen hårda trafikkontraktet uppstått och banan råkat i skuld till Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag.

Av ovanstående torde framgå, dels att de skäl, som för mer än 10 år sedan föranledde statsmakterna att skänka denna järnvägslinje särskild uppmärksamhet och extra stöd, ännu kvarstå, men i högre och mera trängande grad, dels ock att järnvägens ekonomi råkat på obestånd, icke på grund av felkalkyleringar av vissa förutsättningar för banans drift, utan på grund av det förut nämnda trafikkontraktet med Västergötland—Göteborgs järnvägar och därav uppkommen skuld till ifrågavarande bolag.

Under sådana förhållanden torde skäl icke saknas för att riksdagen, innan den fattar beslut om avskrivandet av sin fordran i järnvägen, undersöker, huruvida sådant är nödvändigt eller ens önskvärt, och om icke det i stället vore anledning till att genom en förlängning av Nossebrojärnvägen ut till statsbanan och utbyggandet av den förstnämnda till normalspårig — vilket lär för en relativt obetydlig merkostnad kunna utföras — och statens övertagande av hela banan, skulle kunna icke blott rädda hela det insatta kapitalet utan även tillföra staten ytterligare värden, på samma gång det realiserar en många gånger uttryckt önskan av direkt bredspårig förbindelse från statsbanan ut till Trollhättan, där staten endast under en tidrymd av cirka 20 år nedlagt omkring 80 miljoner kronor och följaktligen äger de mest

vitale intressen. En dylik bredspårig, staten tillhörig banlinje skulle tydligen öka värdet av statens i Trollhättan tillhörig tomtegendom och anläggningar för främjande av industriell verksamhet, som här nedan kommer att närmare beröras.

Innebörden av Kungl. Maj:ts proposition nr 177 rörande försäljning av Nossebro-banan synes sålunda näppeligen stå i samklang med de synpunkter, vilka såsom framgår av här ovan anförda uttalanden, lågo till grund för statsmakternas intresse och ingripande vid banans anläggning.

Emellertid torde här böra framhållas, att Nossebrojärnvägen, vilken redan från början tänktes efter någon tid fortsatt från Nossebro ut till stambanan, icke med sin nuvarande begränsning kunnat tillfredsställande fylla de önskemål, som gjorde sig gällande vid dess byggande, beträffande godsstrafkförbindelsen mellan Trollhättan och mellersta och östra Sverige. På grund av gällande bestämmelser står nämligen fortfarande den stora industri- och kraftcentralen Trollhättan icke i direkt bredspårig godstrafkförbindelse med huvudstaden eller med östra och mellersta Sverige. Gods, som från dessa trakter transporteras till Trollhättan, måste omlastas från statsbanan vid Gårdsjö till den smalspåriga järnvägsleden och via Nossebro föras till Trollhättan. Vilka svårigheter detta medför, kan ju lätt inses. Då genom Vänerens reglering och ytterligare utbyggnad av kraftstationen i Trollhättan betydligt mera omfattande arbeten återstå liksom förutsättningarna för industriell verksamhet därstädes ytterligare ökas, torde behovet av en dylik bredspårig direkt godstrafkförbindelse bli ännu större. I detta sammanhang bör också framhållas, att en bredspårig förbindelse med stambanan ingalunda torde vara betydelselös för de frågor, som sammanhånga med elektrifieringen av statsbanan Göteborg—Stockholm. Så t. ex. skulle staten genom denna banas förvärv och utbyggnad erhålla egen mark för kraftledningars framdragande.

Som bekant har staten vid Trollhättan anlagt ett omfattande industriområde vid Stallbacka, där hittills icke mindre än tretton bolag, samtliga inriktade på elektrokemisk verksamhet, anlagt fabriker. Stora tomtområden återstå dock att upplåta. I sammanhang härmed har staten under anläggning och delvis fullbordat en dyrbar hamnanläggning.

En av de orsaker, som på denna industri, utom det allmänna affärsläget, för närvarande verkar återhållande, är de ogynnsamma fraktförhållanden, vilka på grund av förut nämnda omlastningsförfarande förefinnas. Då kanalen genom ishinder synes bli stängd 4 à 5 månader om året, blir industrien under motsvarande tid hänvisad att taga allt för verksamheten behövt gods: malm, kol, koks kalksten, kvarts, skrot och allehanda kemiska produkter enbart vägen över Gårdsjö med dess tidsspillan, höjda kostnader och framför allt förluster genom den obligatoriska omlastningen av vagnsodset. Fråga torde också vara, om hela Stallbacka industriområde under dessa förhållanden någonsin kan få den betydelse, statsmakterna vid dess anläggning åsyftade, om ej kanaltrafiken kompletteras med en bredspårig bana från stambanan till Trollhättan.

Till ytterligare belysning av detta förhållande har Stallbacka industriidkareförening i Trollhättan anfört följande:

»Med anledning av föreliggande förslag att Trollhättan—Nossebro järnväg skulle övertagas av staten samt ombyggas till bredspårig i förening med linjens utdragande från Nossebro till lämplig station på västra stambanan. får Stallbacka Industriidkares förening u. p. a., som utgör en sammanslutning av samtliga elektrokemiska industrier i Trollhättan, härmed göra följande uttalande:

Oavsett det gagn, som en sådan järnvägsförbindelse i flera avseenden skulle bringa Trollhättans stad och därigenom även indirekt de industrier, som där ha sin verksamhet, skulle genomförandet av ifrågavarande förslag medföra väsentliga direkta fördelar för dessa industrier.

Sålunda skulle den ganska betydande godstrafik från och till Stallbacka-industrierna, som f. n. förmedlas av Göteborgs—Västergötlands järnväg med omlastning från eller till det smalspåriga nätet i Gårdsjö samt transport av de smalspåriga järnvägsvagnarna på s. k. trallvagnar inom industriernas bangårdsområde, kunna ske med ungefärligen samma transportsträcka på genomgående godsvagnar, framförda i sin helhet på statens järnvägar och med därav följande lägre fraktkostnader. Härtill kommer en otvivelaktig tidsvinst i händelse att godset hela tiden framföres i samma vagn. Vidare skulle omlastningen i Gårdsjö bortfalla, som för gods, lastat i lös vikt på öppna vagnar, t. ex. träkol eller träkolsstybb, visat sig medföra avsevärd materialförlust och därav följande ekonomisk förlust, under det att t. ex. maskiner löpa risk att skadas både vid omlastningen och även under transporten efter omlastningen, enär samma aktsamhet vid godsets stuvning då ej kan förväntas bli iakttagen som vid avsändarens inlastning av godset.

Med hänsyn såväl till nedbringandet av fraktkostnaderna och uppnådd tidsvinst som även till minskad risk för förluster av material och skada å gods skulle därför den ifrågasatta statsbaneförbindelsen medföra väsentliga fördelar för våra industrier.

Av angivna skäl samt även genom övriga fördelar för Trollhättans samhälle, som skulle bli en följd av sagda förbindelseled, skulle säkerligen även i utvecklingen i allmänhet av Trollhättans industriella liv i hög grad främjas.

Trollhättan den 29 mars 1924.

Stallbacka Industriidkares förening u. p. a.

Jacob Forssell».

Att en sådan linje även skulle som förbindelseled mellan Trollhättans hamn och östra delarna av Västergötland bli av större betydelse för kanaltrafiken än den hittills varande smalspåriga delen till Nossebro torde vara självklart.

En annan fråga, som i detta sammanhang förtjänar beaktas, är att staten redan anlagt en järnväg med rangerbangård vid industriområdet å Stallbacka innefattande 5 km. huvudspår och dessutom 6 km. sidospår, allt med normal spårvidd. Kostnaden för denna anläggning inklusive tillsvidare nu färdigställd hamn och tomtområde uppgår till 1,912,000 kronor. För bangårdsdriftens uppehållande förfogar staten över reparationsverkstad, 2 lokomotiv och 30 godsvagnar. Arbetspersonalen för bangårdsdriften utgör 13 man.

En anknäytning från denna lokala järnväg till statens järnvägsnät torde medföra påtagliga fördelar.

Om sålunda den redan befintliga delen av banan ansetts nödvändig och ekonomisk, torde det inte råda minsta tvivel om, att utbyggandet till bredspårig skulle skapa ett företag med verklig god och givande ekonomi.

Icke heller bör förbises, att, om förenämnda bredspåriga järnvägs anläggning kommer till stånd, denna tillför västra stambanan ökad trafik, som nu är hänvisad till andra vägar.

Den plats på västra stambanan, som för Nossebro järnvägens fortsättning synes vara lämplig som slutpunkt, är Vårgårda. Koncession å en fortsättningsbana Nossebro—Vårgårda, 20.5 km., var också under flera år beviljad, liksom även statslån var reserverat för fortsättningsbanan i fråga. På grund av kristidsförhållandena kunde emellertid banan icke komma till utförande. Avståndet från Nossebro till denna ort utgör omkring 20 km. och går genom bördiga bygder, över för järnvägsbygge synnerligen förmånlig terräng.

Alla skäl synas sålunda ge vid handen, att en undersökning bör göras, innan riksdagen fattar beslut om Nossebrobanans försäljning och statens fordrans avskrivande, samt huruvida det ej vore fördelaktigare, att staten övertog Trollhättan—Nossebrobanan samt utbyggde den bredspårig och förlängde den till lämplig punkt å statsbanan. Härmed vunnes följande synnerligen viktiga fördelar:

Det redan i företaget insatta kapitalet, för närvarande omkring 800,000 kronor torde med säkerhet i sin helhet bli räddat. Den vid flera tillfällen framhållna önskvärdheten av direkt bredspårig godstrafikförbindelse mellan Västra stambanan och statens väldiga intresseområde i Trollhättan, vars betydelse vid fortsatt utbyggande av kraftcentralen i Göta Älvdal blir ännu större, kunde genom detta snabbt och för ringa kostnad förverkligas.

Det likaledes tidigare uttalade behovet om en kanaltrafiken kompletterande järnvägsförbindelse österut uppnåddes, en förbindelse, som icke blott vore av stor betydelse för redan befintliga industrier vid Stallbacka, utan även bleve den hävstång, som torde vara behöflig, om staten framdeles skall kunna bli i tillfälle att ytterligare upplåta industritomter å ifrågavarande värdefulla område.

På grund av vad jag sålunda anfört får jag härmed hemställa,

att riksdagen med avslag å Kungl. Maj:ts proposition nr 177 ville i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om utredning rörande möjligheten för staten att övertaga Trollhättan—Nossebro järnväg, och att intill dess denna utredning blivit verkställd driften må genom statens försorg uppehållas.

Stockholm den 1 april 1924.

Knut Heyman.

I motionens yrkande instämma:

Karl Sandegård.

Edv. Björnsson.

Joh. Johansson.
Friggeråker.

Gustaf Strömberg.