

Nr 203.

Godkänd av första kammaren den 27 maj 1924.

Godkänd av andra kammaren den 27 maj 1924.

Riksdagens skrivelse till Konungen, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning av Skara—Timmersdala järnväg m. m. jämte i ämnet väckta motioner.

(Statsutskottets utlåtande nr 66.)

Till Konungen.

Uti en till riksdagen den 19 mars 1924 avlåten proposition, nr 177, har Eders Kungl. Maj:t, under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen medgiva

dels att den statsverket för närvarande tillhöriga Skara—Timmersdala järnväg må försäljas till Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag för en köpesumma av 125,000 kronor och på villkor i övrigt i huvudsaklig överensstämmelse med upprättat förslagskontrakt;

dels ock att, därest försäljning av Trollhättan—Nossebro järnväg för en köpeskillning icke understigande 225,000 kronor kommer till stånd, nämnda järnväg må upphöra att häfta såsom pant för statens fordran på grund av beviljat statslån för nämnda järnvägs anläggning, i den mån samma fordran överstiger köpeskillningen, i följd varav i järnvägen meddelad inteckning för det överstigande beloppet må dödas, att i sammanhang därmed Trollhättan—Nossebro järnvägsaktiebolag i likvidation må befrias från sin ansvarighet för nämnda statslån, samt att köpeskillningens belopp må i järnvägen inestå såsom lån, att jämte ränta betalas på villkor, som ovan angivits.

I sammanhang med Eders Kungl. Maj:ts ovanberörda förslag har riksdagen till behandling förehåft åtskilliga motioner, däri hemställts

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

dels ock att riksdagen med avslag å Eders 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.

Med stöd av 46 § riksdagsordningen har riksdagens vederbörande utskott infordrat järnvägsstyrelsens och vattenfallsstyrelsens yttranden över ifrågavarande motioner (bil. A. och B.)

Förevarande proposition innefattar förslag om godkännande av försäljning till Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag av dels Skara—Timmersdala, dels ock Trollhättan—Nossebro järnvägar. Beträffande den förstnämnda järnvägen, som efter exekutiv auktion övergått i statens ägo, skulle staten, under förutsättning av bifall till det nu föreliggande försäljningsförslaget, uppträda som säljare; i fråga åter om den senare järnvägen, vilken ännu tillhör Trollhättan—Nossebro i likvidation varande järnvägsaktiebolag, fordras för den föreslagna försäljningen statens samtycke med hänsyn till den nedskrivning av det i järnvägen inestående statslånet, som förutsättes för det ifrågasatta köpeavtalets genomförande.

Den för ifrågavarande båda banor erbjudna köpeskillingen uppgår för Skara—Timmersdala järnväg till 125,000 kronor och för Trollhättan—Nossebro järnväg till 225,000 kronor. I jämförelse med det av staten i banorna nedlagda länkapitalet te sig dessa köpesummor mycket låga. Det sålunda nedlagda kapitalet uppgår nämligen till så betydande belopp som i Skara—Timmersdalabanan 352,500 kronor och i Trollhättan—Nossebrobanan 555,000 kronor, vartill komma högst avsevärda ränteförluster och ett i den senare banan av staten tecknat aktiekapital av 60,000 kronor. Redan av denna anledning kan ifrågasättas, huruvida anbuden böra antagas, desto mer som det är bekant, att orsaken till Trollhättan—Nossebrobanans iråkade ekonomiska svårigheter till en icke ringa del härleder sig från dess ofördelaktiga trafikavtal med den ifrågasatta köparen Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag.

Såsom i vattenfallsstyrelsens yttrande belyses, har staten på grund av sina anläggningar i Trollhättan ett direkt intresse av att icke avhända sig dispositionsrätten över Trollhättan—Nossebrobanan. De nu föreliggande trafiksvårigheterna för Trollhättan i form av dyrbara omlastningar för stora partier gods, som skola befordras till landets östligare delar, hava också gjort spörsmålet om Trollhättan—Nossebro järnvägs ombyggnad till bredspårig med anslutning till lämplig station å stambanan Stockholm—Göteborg till en fråga, vars lösning framstår som önskvärd.

Beträffande åter Skara—Timmersdala järnväg kan väl icke liknande skäl anföras för denna banas bibehållande i statens ägo, men då villkoret för inköp av denna bana är att även Trollhättan—Nossebro övergår till samma köpare, och priset måste anses för lågt i förhållande till banans värde, bör staten ej nu avhända sig densamma.

Ingen av banorna synes sålunda behöva medföra någon förlust för staten, om största möjliga förenkling i driften vidtages. Riksdagen anser

således, att ingen försäljning av ifrågavarande banor bör ifrågakomma, åtminstone icke förrän — på sätt motionsvis yrkats och jämväl av vattenfallsstyrelsen ifrågasatts — en utredning hinner åvägabringas rörande de ekonomiska betingelserna för deras bibehållande i statens hand och eventuella ombyggnad till bredspåriga. I avvaktan härpå torde deras trafikerande kunna provisoriskt ombesörjas genom statens järnvägars föranstaltande.

Under återopande av vad riksdagen sålunda anfört får riksdagen *dels* anmäla, att riksdagen avslagit Eders Kungl. Maj:ts förenämnda proposition *dels ock* i anledning av ovanberörda motionsvis gjorda framställningar hos Eders Kungl. Maj:t anhålla om utredning rörande möjligheterna för staten *dels* att övertaga Trollhättan—Nossebro järnväg *dels ock* att i sin ägo fortfarande bibehålla Skara—Timmersdala järnväg.

Stockholm den 27 maj 1924.

Med undersätlig vördnad.

Bilaga A.

Till riksdagens statsutskott.

Genom kungl. brev den 11 april 1924 har järnvägsstyrelsen anbefallts avgiva yttrande över följande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 177, angående försäljning av Skara—Timmersdala järnväg m. m. inom riksdagen väckta motioner, nämligen i första kammaren nr 276 och 277 samt i andra kammaren nr 431 och 432. Till åtlydnad av nämnda kungl. brev får styrelsen anföra följande.

I motion i första kammaren nr 276 av herr Vrang m. fl. — med vilken motion i andra kammaren nr 431 av herr Bäcklund m. fl. är likalydande — göres gällande, dels att Skara—Timmersdala järnväg i statens hand skulle giva större intäkt än räntan å den erbjudna köpesumman av 125,000 kronor, dels att staten ej borde avhända sig Skara—Timmersdala järnväg, förrän frågan om inlandsbanans sydliga sträckning blivit definitivt avgjord.

Beträffande frågan om köpesummans skälighet får erinras, att den samma prövats av en sakkunnig nämnd, och att järnvägsstyrelsen i skrivelse den 9 mars 1924 ansett sig kunna tillstyrka den försäljningssumma, vartill nämnden kommit, varvid styrelsen naturligtvis tagit under noggrant övervägande, huruvida ett större belopp kunde vara berättigat med hänsyn till den sannolikt blivande nettoinkomsten vid järnvägens trafikering som statsbana. I denna del torde nu böra tilläggas, att under senaste året och följaktligen sedan styrelsens i motionen omnämnda till riksgäldskontoret ställda skrivelse av den 27 april 1923 avlätit, förutsättningarna för en lönande drift å banan blivit ej oväsentligt försämrade på grund av redan genomförda eller för kalktrafikens bestånd sannolikt framdeles nödvändiga fraktnedsättningar. Banans trafikinkomster äro nämligen i hög grad avhängiga av kalktransporterna och följaktligen särskilt bestämmelserna angående statsbidrag för transport av jordbrukskalk. — Järnvägsstyrelsen är alltså fortfarande av den uppfattningen, att den för Skara—Timmersdala järnväg erbjudna köpesumman överstiger banans affärsvärde för statens järnvägar.

Av större betydelse kan synas vara motionärernas erinran, att frågan om inlandsbanans sydliga sträckning bör vara definitivt avgjord, innan beslut träffas om försäljning av Skara—Timmersdala järnväg, vilken kan tänkas komma att efter ombyggnad delvis ingå i en till Falköping eller Herrljunga ledande inlandsbana. Bärigheten av detta skäl skall nedan prövas.

Styrelsen vill först erinra, att tanken på inlandsbanans fortsättning söder om Kristinehamn framförts väsentligen med hänsyn till transitotrafiken mellan inlandsbanan och Göteborg. Enligt gällande samtrafiksregler skall denna framföras över enskild järnväg, om ej förkortningsbana bygges. Det är emellertid ingalunda säkert, att detta skäl, vilket tillmätts avgörande vikt — senast av 1922 års riksdags andra kammarers tredje tillfälliga utskott — kommer att bliva bestående.

Med förevarande fråga förhåller det sig på följande sätt. Det från in-

landsbanans stationer norr om Herrhult — föreningsstation mellan inlandsbanan och Bergslagsbanan — avsända, till Göteborg gående godset, inledes för närvarande vid nämnda station å Bergslagsbanan. Vägskillnaden är emellertid icke stor, i det att vägen över Bergslagsbanan är 304 kilometer och över statens järnvägar via Laxå 333 kilometer. Frågan om godssamtrafikens nyordning vid de svenska järnvägarna står på dagordningen, och torde med skäl kunna ifrågasättas, huruvida icke härvid sådana ändrade bestämmelser angående samtrafikvägarna kunna komma att träffas, att godset mellan samtliga inlandsbanans stationer och Göteborg kommer att, om ingen förkortningsbana bygges, få framföras över statens järnvägar via Laxå. Innan beslut i denna fråga träffats, kan i varje fall ingen slutgiltig utredning göras angående de ekonomiska förutsättningarna för inlandsbanans sammanknytning med västra stambanan.

Av det material för bedömning av dessa förutsättningar, som inom styrelsen insamlats, får emellertid anses tydligt framgå, att om en förkortningsbana överhuvudtaget skall byggas, av de tre ifrågasatta huvudsträckningarna för densamma, nämligen Kristinehamn—Töreboda, Kristinehamn—Falköping och Kristinehamn—Herrljunga, den första sträckningen bör givas obetingat företräde.

Vägen över Töreboda blir nämligen kortast, i det att banlängden Herrhult—Göteborg för närvarande är och enligt olika alternativ skulle bli följande:

Över nuvarande järnvägar:

Bergslagens järnväg	km. 304
Statens järnvägar via Laxå	» 333

Efter förkortningsbanans byggande:

Via Kristinehamn—Töreboda	» 300
» » —Falköping (olika alt.)	» 315 resp. 319 » 324
» » —Herrljunga (olika alt.)	» 298 » 302 » 307.

Vägen över Kristinehamn—Töreboda skulle sålunda bli väsentligt kortare än vägen över Falköping och ungefär likvärdig i längd med vägen över Kristinehamn—Herrljunga i dess kortaste alternativ.

Beträffande Herrljunga som anslutningsstation får också erinras, att man genom att välja densamma förlorar den mycket önskvärda anslutningen med linjen Falköping—Jönköping—Nässjö.

Av särdeles stor vikt är givetvis, att för en förkortningsväg Kristinehamn—Töreboda erfordras vida färre nybyggda kilometer än för förkortningsvägen över Falköping eller Herrljunga på sätt nedanstående uppgifter visa.

	Erforderliga nya statsbanelinjer, inkl. ombyggda smalspåriga banor kilometer
Kristinehamn—Töreboda	73
» —Falköping	lägst 158, högst 167
» —Herrljunga	» 175, » 184

En anslutning vid Töreboda ställer sig ock i kostnadshänseende proportionsvis ungefärligen så mycket billigare än en anslutning över Falköping eller Herrljunga som nybyggnadskilometerna bliva färre.

Visserligen har gjorts gällande, att, om inlandsbanan bygges fram till Falköping eller Herrljunga, behov av dubbelspår mellan Töreboda och Falköping eller Herrljunga skulle senare inträda, men detta är icke riktigt, enär den från och till inlandsbanan överförda trafiken bleve relativt så obetydlig i jämförelse med västra stambanans totala trafik, att dess avledande icke kan öva något som helst inflytande på en framtida fråga om dubbelspårsbyggnad.

Beaktas får även, att efter västra stambanans elektrifiering transportkostnaderna på västra stambanan — per kilometer räknat — komma att ställa sig vida lägre än transportkostnaderna på en nyanlagd västligare ånglokomotivbana.

Som förkortningsbana betraktad blir Törebodalinjen alltså väsentligt överlägsen de övriga alternativen. Förespråkarna för dessa ha också i huvudsak framhållit den förbättring, som genom inlandsbanans neddragning över Skara och Mariestad skulle inträda i de berörda bygdernas transportförhållanden. Av inom järnvägsstyrelsen verkställda utredningar har emellertid framgått, att till en inlandsbana genom Västergötland, vilken sträckning den än må få, kommer att från landskapet föras endast en relativt obetydlig trafik. Detta är mycket naturligt, då ju dels inlandsbanans trafikområde blir snävt begränsat av i öster och i väster gående banor, dels det smalspåriga västgötanätets trafik särskilt med Göteborg naturligtvis kommer att allt framgent transporteras å den kortaste vägen, d. v. s. över den smalspåriga Västergötland—Göteborgs järnväg.

Några siffror är styrelsen icke i tillfälle att meddela, det är emellertid uppenbart, att den ifrågasatta banans lokaltrafik icke kommer att stå i någon rimlig proportion till den tekniska utrustningen eller anläggningskostnaden.

Under intrycket från högtrafiksåren 1916—1917 framhölls, på sin tid av intressenter för Falköpingsalternativet, att det smalspåriga järnvägsnätet i Skaraborgs län vore oförmöget att på ett fullt tillfredsställande sätt fylla sitt trafikområdes behov av kommunikationer och att en normalspårig järnväg vore behöflig för möjliggörande av transporter utan omlastning. En inom järnvägsstyrelsen verkställd undersökning gav emellertid vid handen, att enbart en inlandsbana över Mariestad och Skara icke skulle föranleda någon mera betydande minskning av antalet omlastningar.

För närvarande är trafiken ingalunda så stor, att det smalspåriga nätets kapacitet ens fullt utnyttjas, och torde detsamma bli fallet jämväl under den framtid, som man nu kan försöka överblicka. Skulle emellertid inom en sannolikt ganska avlägsen framtid trängande behov uppstå av normalspårig järnväg i västra Västergötland, så torde, enligt vad berörda utredning visat, den enda effektiva åtgärden vara att ombygga Västergötland—Göteborgs järnvägsnät samt därmed sammanhängande linjer till normal spårvidd. De tidigare hysta planerna i sådan riktning torde väl sannolikt komma att framdeles fullföljas, när tiden härför kan anses mogen.

Det torde av anförda skäl få anses som ytterst osannolikt, att inlandsbanan kommer att sammanknytas med västra stambanan vid Falköping eller Herrljunga, varför Skara—Timmersdala järnväg icke kan behöva reserveras för detta ändamål.

Då emellertid frågan om inlandsbanans sträckning ännu icke är definitivt avgjord, synes riksdagen för att för alla eventualiteter säkerställa statens intressen med skäl kunna i försäljningskontraktet fordra inryckande av bestämmelser, innebärande dels ett medgivande från köparens sida, att koncessionsbestämmelserna för Skara—Timmersdala järnväg ändras i så måtto, att staten bliver berättigad inlösa banan för ett belopp, motsvarande densammans bokförda värde — d. v. s. den avtalade köpeskillingen ökad med kostnaderna för de nyanläggningar, utvidgningar och förbättringar, som kunna komma att utföras å banan — dels en förpliktelse stadgas för köparen att föra sina räkenskaper så, att nämnda bokförda värde kommer att separat framgå.

Beträffande järnvägen Trollhättan—Nossebro hemställes i motion i första kammaren nr 277 av herr Heyman — med vilken motion nr 432 i andra kammaren av herrar Hansson i Trollhättan och Billqvist är likalydande — att riksdagen med avslag på Kungl. Maj:ts proposition nr 177, bl. a. gående ut på åtgärder till möjliggörande av Trollhättan—Nossebro järnvägs försäljning till visst enskilt bolag, 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. Av motiveringen framgår, att i motionerna avses byggande av en normalspårig statsbana Vårgårda—Trollhättan, som skulle i sig upptaga den smalspåriga banan Trollhättan—Nossebro.

Vad styrelsen anfört angående skäligheten av det erbjudna försäljningspriset vid Skara—Timmersdala järnväg, äger — med undantag för den del som avser kalktransporterna — full tillämpning även beträffande försäljningspriset för Trollhättan—Nossebro järnväg.

Huvudskälet för motionen om avslag å Kungl. Maj:ts proposition är emellertid, att motionären förmenar, att statens intressen kräva anläggandet av normalspårig bibana till Trollhättan. Styrelsen vill då främst erinra, att enligt den i vårt land följda järnvägsplanen, byggandet av bibanor principiellt är överlåtet åt den enskilda företagsamheten. Detta utsluter naturligtvis dock icke möjligheten att även bibanor i södra Sverige kunna byggas som statsbanor.

Fråga är emellertid, om bärande skäl härför finnas i förevarande fall. Det förhållandet, att staten är ägare av stora anläggningar i Trollhättan och i anledning härav särskilt starkt understött tillkomsten av den enskilda järnvägen Trollhättan—Nossebro, torde icke kunna anföras som avgörande skäl för sagda järnvägs ombyggnad till normalspårig och banans vidare utbyggnad till västra stambanan. Med den förefintliga järnvägen torde nämligen i främsta rummet hava avsetts att erhålla förbindelse mellan Trollhättan och kringliggande jordbruksbygd samt ökad trafik å Trollhätte kanal. I intetdera hänseendet synes någon nämnvärd förbättring vara att ernå genom den ifrågasatta utbyggnaden till västra stambanan. Dessutom är ju stor skillnad mellan vattenfallsstyrelsens av motionärerna åberopade aktieteckning på 60,000 kronor och en helt ny statsbana, dragande en kostnad av ett flertal miljoner. — Det torde böra erinras, att kostnaden för den ifrågasatta ombyggnaden av järnvägen Trollhättan—Nossebro ej kan förväntas bli särdeles mycket lägre än nybyggnadskostnaden för en normalspårig bana av samma sträckning.

Att visst intresse för den stora trollhätteindustrien föreligger att erhålla normalspårig förbindelse även österut till västra stambanan, är där-

emot tydligt och framgår jämväl av det gjorda uttalandet från Stallbacka industriidkares förening. För närvarande gäller, att samtrafiksvägen österut går över Nossebro och Gårdsjö, vid vilken senare station godset omlastas. Önskar trafikant få godset befordrat över normalspårig järnväg, har han att först destinera godset till Öxnared eller annan lämplig station och där föranstalta om godsets omexpediering. Vid dylikt befordringssätt uppstå emellertid ökade kostnader, som det är naturligt, att industrien vill komma ifrån. Härför kräves emellertid icke, att direkt normalspårig järnväg bygges mellan Trollhättan och västra stambanan, utan kan det åsyftade målet i det väsentliga nås genom en omändring av de nuvarande reglerna för samtrafiksvägarnas bestämmande.

I själva verket har ock 1907 års järnvägstaxekommitté, med beaktande av angelägenheten att i dylika fall underlätta för trafikanten att få godset befordrat utan omlastning, föreslagit, att gods kan befordras på direkt fraktsedel även å den normalspåriga vägen, om trafikanten så önskar. Styrelsen har anledning tro, att en dylik bestämmelse inom få år kommer att fastställas. Vid sådant förhållande förfaller enligt styrelsens uppfattning i huvudsak det av motionären anförda huvudskälet för en utredning rörande möjligheten för staten att övertaga Trollhättan—Nossebro järnväg, varmed ju enligt motiveringen förstås möjligheten att bygga en normalspårig järnväg mellan västra stambanan och Trollhättan.

Ytterligare vill styrelsen i detta sammanhang nämna, att Trollhättans trafik till alldeles övervägande del är inriktad på Göteborg, och att den trafik, som går mellan Trollhättan och västra stambanan över Gårdsjö, är relativt obetydlig. År 1923, som för järnvägarna i allmänhet icke var något särskilt ogynnsamt år, uppgick densamma enligt föreliggande uppgifter till cirka 8,000 ton, lågtrafiksåret 1922 däremot till 4 å 5,000 ton. Banans hela godstrafik var under vart och ett av dessa år cirka 22,000 ton. Till jämförelse må nämnas, att å sträckan Alingsås—Falköping Ranten, där den ifrågasatta järnvägen skulle tillstötta, under år 1922 — vilket, som nämnt, var ogynnsamt — antalet godstonkilometer per bankilometer uppgick till cirka 585,000. Det torde följaktligen vara uppenbart, att omskrivna samtrafik ingalunda kan motivera byggandet av en ny normalspårig utfartsväg till västra stambanan.

Av anförda skäl anser sig styrelsen böra avstyrka den gjorda motionen om utredning. Vill man mellertid för framtiden hålla alla möjligheter öppna, torde detta lämpligast kunna vinnas genom ett fullständigande av köpeavtalet med bestämmelser av det innehåll, som ovan angivits för Skara—Timmersdala järnväg.

Järnvägsstyrelsen får alltså för sin del bestämt tillstyrka, att riksdagen måtte bifalla Kungl. Maj:ts proposition nr 177, eventuellt med villkor, att ovan angivna tillägg till köpekontraktet godkännas av Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag.

Stockholm den 28 april 1924.

Kungl. Järnvägsstyrelsen.

IVAR VIRGIN.

ERIK MALMKVIST.

Tjt.

Bilaga B.

Till riksdagens statsutskott.

Sedan Kungl. Maj:t anbefallt vattenfallsstyrelsen att till riksdagens statsutskott skyndsamt avgiva yttrande över följande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 177, angående försäljning av Skara—Timmersdala järnväg m. m., inom riksdagen väckta motioner, nämligen i första kammaren nr 276 och 277, samt i andra kammaren nr 431 och 432, får vattenfallsstyrelsen härmed i ärendet anföra följande.

Beträffande Skara—Timmersdala järnväg har vattenfallsstyrelsen ej direkt några intressen att bevaka, varför frågan om denna banas försäljning för vattenfallsstyrelsen i detta sammanhang endast har betydelse, på grund av att i föreliggande anbud från Västergötland — Göteborgs järnvägsaktiebolag förutsatts, att såväl Trollhätte—Nossebro järnväg som Skara—Timmersdala järnväg skulle samtidigt förvärvas av nämnda bolag. Vattenfallsstyrelsen saknar därför anledning att särskilt yttra sig närmare om Skara—Timmersdala järnväg, men vill dock framhålla, att enligt de i motionen upptagna kalkylerna någon större ekonomisk fördel ej skulle beredas staten genom föreliggande anbuds antagande.

I avseende på Trollhätte—Nossebro järnväg — vars tillkomst vattenfallsstyrelsen på sin tid befordrade, bland annat, genom att i företaget, efter begärt medgivande, teckna aktier för statens räkning till ett belopp av 60,000 kronor — har däremot vattenfallsstyrelsen rätt avsevärda intressen att bevaka.

Banan byggdes ursprungligen i huvudsak för att bereda Trollhättan ökad tillförsel av lantmannaprodukter m. m., men å densamma hava även — särskilt under vissa tider — framförts ganska betydande gods-kvantiteter till och från statens industriområde vid Stallbacka i Trollhättan. Det i två av här ifrågavarande motioner framställda förslaget om utredning rörande möjligheten för staten att övertaga Trollhätte—Nossebro järnväg har vattenfallsstyrelsen därför all anledning att understödja, så mycket mer som redan förebragta utredningar giva vid handen att, under förutsättning av ett lämpligt ordnande av trafiken, driften å denna bana bör kunna väl förränta ett kapital ej obetydligt större, än den nu erbjudna försäljningssumman.

Ett utsträckande av utredningen till att omfatta även Trollhättan—Nossebro järnvägs ombyggande till normal spårvidd och fortsättande av densamma till lämplig anslutningsstation å västra stambanan skulle enligt vattenfallsstyrelsens mening vara synnerligen önskvärt, då genom ett sådant projekts genomförande en ny breddspärig förbindelse skulle erhållas för Trollhättan, fränsett de ökade utvecklingsmöjligheter, som härmed skulle beredas för en ganska vidsträckt del av Västergötlands landsbygd. Av särskild betydelse skulle denna direkta förbindelse mellan statsbanenätet och Trollhättan bliva för industriföretagen vid Trollhättan, såsom även betonats uti skrivelse från Stallbacka industriidkares förening u. p. a., återgiven i ifrågavarande motioner, varjämte ej böra förbises de fördelar, som kunna följa av, att statsbanenätet härigenom skulle erhålla direkt anslutning till hamnanläggningen vid Stallbacka.

Vattenfallsstyrelsen får med hänsyn till vad nu anförts, tillstyrka att utredning verkställas, dels om möjligheten för staten att övertaga Trollhättan—Nossebro järnväg dels även om de ekonomiska förutsättningarna för samma järnvägs ombyggande till normalspårvidd och fortsättande till lämplig station å västra stambanan, allt givetvis under förutsättning att banans drift kan på nöjaktigt sätt ordnas under den tid utredningen pågår.

Stockholm den 19 april 1924.

F. V. HANSEN.

K. A. FRÖMAN.
