

**Nr 199.**

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

Med anledning av den av Kungl. Maj:t vid 1924 års riksdag framlagda propositionen nr 177 angående försäljning av den staten tillhöriga järnvägen Skara—Timmersdala samt nedskrivning av ett för anläggning av Trollhättan—Nossebro järnväg beviljat statslån m. m. väcktes med avseende på sistnämnda järnväg vid 1924 års riksdag i bägge kamrarna tvenne lika lydande motioner, nr 277 i första och nr 432 i andra kammaren, om avslag på Kungl. Maj:ts proposition och hemställan om

dels utredning rörande möjligheter för staten att övertaga Trollhättan—Nossebro järnväg,

dels att intill dess denna utredning blivit verkställd driften å nyssnämnda järnväg måtte genom statens försorg upprätthållas.

Beträffande denna fråga må i korthet följande omständigheter framhållas:

För anläggning av de smalspåriga järnvägarna Skara—Timmersdala och Trollhättan—Nossebro hava statslån å resp. 352,500 och 555,000 kronor tidigare beviljats, varå dock räntor och amorteringar hittills icke kunnat gäldas.

Den förra banan inropades av statsverket vid exekutiv auktion i november 1920, varefter järnvägen förvaltats av järnvägsstyrelsen. Järnvägen Trollhättan—Nossebro har ägts av järnvägsaktiebolaget med samma namn. I sept. 1923 beslöt bolaget, vars skulder då uppgingo till 785,000 kronor, att träda i likvidation, som ännu ej är avslutad. Järnvägen har från dess färdigställande 1916 trafikerats av Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag i enlighet med en redan 1913 träffad överenskommelse (Bil. 1).

Vid behandlingen av ärendet vid 1924 års riksdag biföll riksdagen på hemställan av statsutskottet så tillvida motionerna, att riksdagen avskog Kungl. Maj:ts proposition och begärde utredning rörande möjligheterna för staten att övertaga Trollhättan—Nossebro järnväg. Kungl. Maj:t uppdrog med anledning härav åt järnvägsstyrelsen och fullmäktige i riksgäldskontoret att verkställa den begärda utredningen, vilken omhänderhafts av en delegation av fyra personer, tvenne utsedda av järnvägsstyrelsen och tvenne av riksgäldskontoret.

Av riksgäldsfullmäktige utsedda delegerade hava före avlämnandet av den begärda utredningen upptagit förhandlingar med Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag angående försäljning till bolaget av såväl Skara—Timmersdala

som Trollhättan—Nossebro järnvägar. Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag har såsom följd härav inkommit med nytt anbud å nämnda järnvägar till samma pris och i övrigt på huvudsakligen samma villkor, som tidigare erbjudits, dock med tillägg, att staten skulle äga rätt att framdeles inlösa järnvägarna i fråga för belopp, motsvarande deras enligt vederbörande räkenskaper bokförda värde.

Tvenne av likvidatorerna för Trollhättan—Nossebro järnvägsaktiebolag, kanaldirektören och chefen för vattenfallsstyrelsens fastighetsförvaltning i Trollhättan A. Strömberg samt riksdagsmannen Anders Hansson, Trollhättan, ha av skäl, som nedan framgå, avstyrkt detta anbuds antagande, medan den tredje likvidatorn, sekreteraren hos riksgäldsfullmäktige, J. Hägglund, för sin del tillstyrkt detsamma.

Med stöd av delegationens utredning har departementschefen ansett sig böra tillråda Kungl. Maj:t att föreslå riksdagen medgiva, "dels att den statsverket f. n. 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 ett av nämnda bolag den 20 december 1924 avgivet anbud, dels ock att, därest Trollhättan—Nossebro järnväg försäljes till nämnda bolag för en köpeskillning av 225,000 kronor och på villkor i övrigt i huvudsaklig överensstämmelse med berörda anbud, järnvägen må upphöra att häfta såsom pant för statens fordran på grund av beviljat statslån för järnvägens anläggning i den mån samma fordran överstiger köpeskillningen, i följd varav järnvägen meddelad inteckning för det överstigande 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".

Kungl. Maj:t har till årets riksdag avgivit proposition nr 47 i enlighet med denna hemställan.

Enär, såsom nedan visats, den utredning, som delegationen framlagt, synes oss vara i vissa avseenden ofullständig och ensidig eller grundad på oriktiga förutsättningar, och då densamma sålunda icke synes oss på ett tillfredsställande sätt motsvara den av riksdagen begärda utredningen, bl. a. av möjligheterna för staten att övertaga Trollhättan—Nossebro järnväg, hava vi tillåtit oss att till närmare granskning upptaga sagda utredning i vad den samma beträffar Trollhättan—Nossebro järnväg.

Såsom ovan relaterats, har Trollhättan—Nossebro järnväg, som vi i det följande beteckna med nossebrobanan, trafikerats av Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag, i det följande kallad västgötabanan. Trafiköverenskommelsen (Bil. 1), som varit i kraft ända sedan nossebrobanans öppnande för allmän trafik, har för denna bana varit synnerligen ofördelaktig. Redan i föregående års motion har denna omständighet framhållits av oss, och vi funno härvid stöd för vårt omdöme i en berättelse angående banans ekonomiska ställning, avgiven

den 14 mars 1923 av riksgäldssekreterare J. Hägglund efter på riksgäldsfullmäktiges uppdrag verkställd undersökning av banans ställning. Däri yttrar sekreterare Hägglund bl. a.: "Enligt uppgift av en i järnvägstekniska frågor sakkunnig person är trafiköverenskommelsen mellan Trollhättan—Nossebro järnväg och Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag mycket oförmånlig för Trollhättan—Nossebro järnväg" (kurs. av oss) samt: "Vid samtal med Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolags verkställande direktör, major Nyström, medgav denne, att bolaget Trollhättan—Nossebro själv kunnat driva trafiken billigare, (kurs. av oss) om bolagen haft egen, för järnvägen lämpad, rullande materiel". Bland de olika möjligheter för åstadkommande av förbättrade förhållanden, som sekreterare Hägglund angiver, nämnes, att "staten kan själv ombesörja driften och torde goda utsikter förefinnas för dess ordnande på sådant sätt, att driftkostnaderna betäckas och något överskott därjämte kommer att uppstå" (kurs. av oss).

Riksgäldskontorets och järnvägsstyrelsens delegation, av vilken riksgäldssekreterare Hägglund även varit medlem, säger nu om ifrågavarande avtal: "Betraktas uppgörelsen såsom en vanlig affär, synes man knappast ha anledning säga, att den ena parten gynnas på den andras bekostnad. Att den trafikerande banan, Västergötland—Göteborgs järnväg, tillskyndades fördelar är visserligen uppenbart. Av förestående beräkningar torde emellertid få anses framgå, att avtalet jämväl var fördelaktigt för Trollhättan—Nossebro järnväg, vilken bana såsom självständig skulle haft ännu större utgifter."

Sekreterare Hägglunds uppfattning av år 1923, då han avgav ovan citerade omdöme, att överenskommelsen varit för nossebrobanan mycket oförmånlig, står i märklig motsats till hans uttalande såsom medlem av delegationen, att man knappast synes ha anledning säga, att den ena parten gynnas på den andras bekostnad. En granskning av uppgörelsen, vilken träffades under ett tvångsläge för nossebrobanan på grund av brist på medel för inköp av egen rullande materiel, ådagalägger uppenbarligen, att avtalet i hög grad gynnat västgötabanans intressen och att detsamma pålagt nossebrobanan räntor, annuiteter och avgifter, som varit överdrivet betungande. Så har t. ex. västgötabanan enligt avtalet krediterats med ett tillägg av 5 % å driftkostnaderna, vilket givetvis ej inbjudit till sparsamhet från det trafikerande bolagets sida. Till ytterligare belysning av dessa förhållanden närslutes en utredning, som verkställdes av kaptenen vid väg- och vattenbyggnadskåren Hj. Unander (bil. 2).

En annan omständighet, som ökat det ogynnsamma driftresultatet för de tvenne senaste åren, är den olämpliga tågtidtabell, som varit gällande. Utom under sommarmånaderna kunde år 1923 en resande ej under 4 veckodagar företaga en färd från Trollhättan till Nossebro och åter på dagen utan nödgades övernatta på sistnämnda ort, vilket självfallet resulterat uti, att persontrafiken sökt sig andra vägar eller undertryckts. År 1924 insattes däremot tre tågpar, vilken motsatta ytterlighet självfallet även skadat banans ekonomi. Vi kunna i detta sammanhang icke underlåta påpeka, hurusom delegerade (Kungl. Maj:ts pro-

position, sid. 28) *varna* för att nedsätta tågantalet under det antal av fyra tåg per dag, som enligt deras påstående förefunnits 1923. Huru det i verkligheten förhållit sig framgår av ovanstående. Delegerades på nämnda påstående grundade försvar för västgötabanans trafikeringsåtgärder förlorar härigenom något av sin styrka.

Delegationen har såsom möjliga åtgärder för förbättring av ekonomin för nossebrobanan satt i fråga, att järnvägsstyrelsen skulle inköpa nödig rullande materiel och själv trafikera banan. Den av delegationens sakkunniga verkställda utredningen, i vilken föreslås inköp av tre st. lok med nödiga person- och godsvagnar för ett sammanlagt pris av 326,400 kronor, i vilken summa även inkluderas tillbyggnad för lokstallar, har ej tagit sikte på några moderna anordningar, speciellt för persontrafiken, såsom användande av motorvagnar, varigenom driftkostnaderna skulle kunna minskas samtidigt, som tågfrekvensen skulle kunna ökas med påföljd av ökade inkomster.

För att klargöra vilka möjligheter, som stå till buds i detta hänseende, hava vi såsom sakkunnig anlitat civilingenjör A. J. Körner, som verkställt en jämförelse mellan kostnaderna för persontrafikens ombesörjande med ånglok och blandade tåg, samt dess särskiljande uti endast *ett* blandat tåg i vardera riktningen jämte motorvagnar av olika typer (jfr bil. 3). Resultatet visar, att man kan påräkna ett förbilligande av driften oaktat ökad tågfrekvens och att man kan förvänta, att den persontrafik, som tidigare frekventerat banan, skall återvinnas och utökas samt banan därigenom tillföras ökade inkomster. I och för minskande av utgifter föreslås därjämte en del förenklingar i driften, som närmare framgå av bilaga 3. På dessa förutsättningar äro nedanstående driftkalkyler upprättade. Härvid förutsättes inköp av en del rullande materiel för 200,000 kronor och driftens ombesörjande av järnvägsstyrelsen. Önskligt vore i sådant fall, att den befintliga personalen å banan övertoges av järnvägsstyrelsen.

#### Inkomster.

Persontrafik .....	70,000:—	
Posttrafik .....	4,000:—	
Godstrafik .....	80,000:—	
Extra trafikinkomster .....	2,000:—	
Diverse med järnvägen sammanhängande inkomster ..	8,000:—	164,000:—
		<hr/>
	Summa inkomster kr.	164,000:—

#### Utgifter.

Administrativa avdelningen .....	11,000:—	
Banavdelningen .....	37,500:—	
Trafikavdelningen .....	36,000:—	
Maskinavdelningen .....	48,000:—	132,500:—
Ränta å kostnader för anskaffning av rullande materiel (5 % å 200,000 kr.) .....	10,000:—	
		<hr/>
	Summa utgifter kr.	142,500:—
		<hr/>
Överskott .....		21,500:—
	Summa kr.	164,000:—

Av förestående driftkalkyl framgår, att sedan ränta å 5 % betalats å anskaffningskostnaden för rullande materiel återstår ett överskott av 21,500 kronor, motsvarande 4 % ränta å 537,500 kronor. Under angivna förutsättningar skulle alltså nossebrobanan kunna förränta sistnämnda kapital, som med endast 17,500 kronor understiger hela det tidigare erhållna statslånet 555,000 kronor. Härvid är att märka, att på inkomstsidan summan av alla inkomster *utom* persontrafiken upptagits något lägre (900 kronor) än motsvarande verkliga inkomster under 1923.

Förklaringen till detta gynnsamma resultat ligger, som ovan nämnts, i möjligheten att med motorvagntrafik erhålla ökade inkomster genom ökad tågfrekvens och snabbare tåg men trots detta minskade driftkostnader.

Det här ovan beräknade driftresultatet är baserat på nuvarande förhållanden.

Önskligt vore, att banan kunde utsträckas till Vårgårda station å statsbanan, varigenom direkt förbindelse skulle erhållas mellan Trollhättan och västra stambanan samt en avsevärt ökad trafik framkallas. Tanken att ombygga nossebrobanan till normalspårig torde f. n. ej kunna realiseras. Emellertid synes den av delegationen angivna kostnadssumman för en normalspårig bana Nossebro—Vårgårda med en längd av 20 1/2 km. väl högt tilltagen, då det näppeligen torde vara nödigt att utföra den med så dyrbara lutningar som 11 : 1000 och med 400 m. radie. Största lutningen 16 : 1000 och 300 m. radie torde för en dylik bana vara tillfyllest. Kostnaden skulle i så fall icke överskrida 2,200,000 kronor exklusive rullande materiel i stället för av delegerade uppgiven kostnad av 3,200,000 kronor. En besparing i samma proportion torde minst kunna genomföras i motsvarande ombyggnadskostnader för Trollhättan—Nossebro, som av delegerade beräknas till 2,350,000 kronor.

Delegerade hava anställt omfattande utredningar angående godstrafiken. Det har icke varit oss möjligt att på den korta tid, som stått oss till buds, genomföra en allsidig granskning av förekommande uppgifter. Vi vilja dock rikta uppmärksamheten på ett betydelsefullt misstag, som delegerade begå, när de såsom stöd för sin åsikt, att den elektrokemiska industrien i Trollhättan "förefaller att vara en relativt dålig kund för järnvägarna", anföra, att "år 1923 avsändes från Trollhättan (Bergslagernas järnvägar) endast 3,200 ton kemikalier". En verklig utredning skulle ha visat, att de elektrokemiska industrierna i Trollhättan mottog och avsände under 1923 via bergslagernas och nossebrobanans stationer sammanlagt 48,000 ton gods.

De påpekanden, som här lämnats om förevarande utredning, synas oss knappast förläna åt densamma en högre grad av tillitlighet.

Delegerade hava även angivit (kungl. prop. sid. 20), "att det icke kunnat bliva fråga om någon verklig teknisk eller ekonomiskt-statistisk järnvägsutredning av sådan art, som verkställets beträffande nya statsbanelinjer".

Emellertid vilja vi framhålla, att den kompletterande utredning, som vi varit i stånd att lämna angående möjligheterna för staten att övertaga nossebrobanan, har visat, att denna bana i statens hand äger utsikter att förränta nästan hela det i banan nedlagda statslånet av 555,000 kronor.

Med anledning därav, att en köpeskilling av 225,000 kronor ifrågasatts vid den i den kungl. propositionen avsedda försäljningen av nossebrobanan till västgötabanan, vilja vi även framhålla, att banans realisationsvärde, i händelse trafiken skulle nedläggas och banan tillhörig egendom realiserades, ej oväsentligt skulle komma att överstiga angivna köpeskilling (jfr bil. 4). Vi påpeka särskilt, att synnerligen värdefulla och välbelägna markområden inom Trollhättans stads område på sin tid överlämnades av staten utan ersättning till Trollhättan—Nossebro järnvägs a.-b. Dessa områden ha enligt utlåtande av stadskamrern i Trollhättan, Rhodin, ett nutida saluvärde av 151,000 kronor (jfr bil. 5). Detta område hade tilltagits av så stor utsträckning, att cirka 15,000 kvm. därav med ett saluvärde av cirka 55,000 kronor i varje fall icke kunna anses erforderliga för järnvägens eget behov.

Av delegationens utredning framgår, att densamma icke upptagit till behandling de intressen, som andra statsinstitutioner äga i Trollhättan—Nossebro järnväg vid sidan av riksgäldskontorets och järnvägsstyrelsens. Det är härvid de intressen, som kungl. vattenfallsstyrelsen har att bevaka i Trollhättan, som närmast komma i åtanke. I infordrat yttrande med anledning av vår motion vid 1924 års riksdag hade vattenfallsstyrelsen dock förklarat, att en ny bredspårig förbindelse mellan Trollhättan och västra stambanan skulle bliva av särskild betydelse för industriföretagen vid Trollhättan och för hamnanläggningen vid Stallbacka. Vattenfallsstyrelsens intresse för nossebrobanan har även tidigare tagit sig uttryck i en aktieteckning å 60,000 kronor i Trollhättan—Nossebro järnvägsaktiebolag samt i upplåtande av fri mark i Trollhättan för järnvägen till ett nuvarande värde av cirka 150,000 kronor.

Vattenfallsstyrelsens strävan har varit inriktad därpå att i Trollhättan söka skapa betingelser, för att den utveckling av vår industri, som inträder tack vare det fortsatta exploaterandet av vattenkraften i Göta älvdal, skall kunna till väsentlig del få sitt säte i Trollhättan.

Enligt kungl. elektrifieringskommitténs utredning (dess meddelande nr 8) förutsattes, att under perioden 1920—1940 eller något senare skall *kraftbehovet för städer*, som äro belägna inom Göta älv—Gullspångs kraftområde, inklusive inom resp. städer befintliga industrier, stegras från cirka 120 millioner kwt. per år till cirka 270 millioner kwt. motsvarande en ökning av den erforderliga effekten från cirka 33,000 kwt till cirka 75,000 kwt. Den sålunda förutsatta ökningen av städernas kraftbehov inom ifrågavarande område uppgår alltså till 125 %.

Den stora ökning, som förutses enligt elektrifieringskommitténs beräkningar i städernas kraftkonsumtion, skulle till sin väsentligaste del bero på en ökning av industriens kraftbehov. De industrier, som härvid avses, innefatta exempelvis mekanisk verkstadsindustri, textilindustri och annan industri, som sysselsätter ett relativt stort antal arbetare i förhållande till den förbrukade kraftmängden.

En livlig utveckling av industrien skulle sålunda vara att förutse inom här ifrågavarande kraftdistrikt under närmaste årtionden. Det gäller härvid givetvis, att en sådan utveckling eller ett nyskapande av industri kommer att ske huvud-

sakligen på de orter inom distriktet, som erbjuda industrien de bästa existens- och utvecklingsmöjligheterna.

Genom innehav av välbelägna kronoegendomar och sedan staten år 1905 övertog förutvarande kanalbolagets egendomar äger staten vidsträckta områden i och omkring Trollhättan, som äro lämpliga till industritomter och till bostadsområden. Dessutom har staten genom nya markförvärv alljämt utvidgat sina för industriell utveckling lämpade markområden utmed Göta älv. Trollhättans stadsområde utgör 2,626 hektar, varav staten äger 1,350 hektar eller mer än hälften. Dessutom äger staten, huvudsakligen utmed Göta älv, norr om stadsområdet och anslutande sig till detta, cirka 250 hektar. Sammanlagda arealen av statens markområden i och invid Trollhättans stad är sålunda 1,600 hektar.

De uppgifter, som i detta sammanhang lämnas, äro hämtade ur offentliga handlingar, tillgängliga hos vattenfallsstyrelsens fastighetsförvaltning i Trollhättan.

Belägenheten av statens ifrågavarande jordområden framgår av karta, som skall tillhandahållas utskottet och på vilken staten tillhöriga jordområden äro utmärkta genom streckning (jfr bil. 5).

Av detta vidsträckta område kunna endast 200 hektar anses böra för all framtid bibehållas i statens ägo med hänsyn till kraftverkets och kanalverkets egna behov. Utnyttjandet av den återstående delen, 1,400 hektar, kan — fränsett dess relativt obetydliga värde som jordbruksegendom — endast ske genom områdets exploatering för bostads- och industriändamål.

Bokföringsvärdet av dessa egendomar utgör f. n. cirka 3,100,000 kronor och taxeringsvärdet 3,859,800 kronor, motsvarande ett bokföringsvärde per hektar av cirka 1,940 kronor och ett taxeringsvärde per hektar av 2,412 kronor.

Till belysande av det verkliga värdet av dessa egendomar må anföras, att vattenfallsstyrelsen avgivit anbud att till Trollhättans stad försälja ett markområde om cirka 60 hektar, beläget närmast öster om Nydqvist & Holms järnväg intill stadens centralare delar, för en köpesumma av 900,000 kronor, motsvarande 15,000 kronor per hektar.

Vidare må nämnas, att staten sedan år 1910 försålt tomter inom Stallbacka industriområde, uppgående till en sammanlagd areal av 30 hektar och betingande ett pris av 962,000 kronor, motsvarande i medeltal 32,100 kronor per hektar eller 3:21 kronor per kvm. Detta medelpris neddrages därav, att priset hölls relativt lågt under tomtförsäljningens första tid. För närvarande torde priset för industritomter vid Stallbacka utgöra i medeltal cirka 4 kronor per kvm. eller 40,000 kronor per hektar. Detta relativt höga pris är delvis betingat därav, att statens exploateringskostnader för industriområdena till viss del falla på stallbackaområdet.

Utmed Göta älvs östra strand norr om bergslagernas järnväg och sträckande sig utmed älven cirka 6 km. äro av statens områden cirka 450 hektar till sin väsentliga del avsedda för industriella anläggningar och härför utmärkt lämpliga. Det förtjänar att erinras därom, att hittills exploaterad areal inom Stallbacka och Malöga industriområden, belägna inom ifrågavarande område, endast upptager

cirka 34,3 hektar, varav 30 hektar äro — såsom ovan nämndes — försålda och 4,3 hektar på annat sätt upptagna.

För möjliggörande av exploatering av statens till industritomter avsedda områden i Trollhättan äro av staten anläggningar utförda för en sammanlagd kostnad av 1,912,000 kronor. De väsentligaste delarna av dessa kostnader äro nedlagda på en industrihamn bassäng (cirka 700,000 kronor) samt på järnvägs- och bangårdsanläggningar. Ifrågavarande anläggningar äro med tanke på exploaterandet av statens hela industriområde tilltagna vida utöver vad som kräves för tillgodoseende av den hittillsvarande elektrotermiska och elektrokemiska industriens ("Stallbackaindustrien") behov.

På grund av omständigheter, som framläggas i elektrifieringskommitténs ovan nämnda meddelande nr 8, synes det kunna befaras, att någon väsentlig utökning av kraftupplåtelsen åt stallbackaindustrien hädanefter icke skall komma att ske. Särskilda åtgärder måste då vidtagas, för att statens värdefulla egendomar i Trollhättan skola kunna göras fruktbarande samt till undvikande av att de nedlagda betydande kostnaderna för tomtområdenas exploatering skola vara till väsentlig del bortkastade. Härvid kräves, att annan industri än den elektrokemiska skall dragas till Trollhättan genom förmånliga betingelser, som där skulle kunna bjudas.

Dessa betingelser innefatta — förutom redan existerande goda kraft- och tomtförhållanden — såsom väsentlig förutsättning även goda transportmöjligheter, avseende transporter såväl för företagens råmaterial och produkter som också för livsmedelsförsörjningen i samhället.

Med hänsyn till nu föreliggande spörsmål angående Trollhättan—Nossebro järnväg hänvisas i detta sammanhang till yttrandet av riksgäldskontorets och järnvägsstyrelsens delegerade (kungl. prop. nr 47 sid. 35), att "alla förhoppningar (beträffande banans räntabilitet) måste följaktligen grundas på de utvecklingsmöjligheter, trollhätteindustrien ovedersägligen besitter". Delegerade äro sålunda övertygade om att trollhätteindustrien ovedersägligen besitter utvecklingsmöjligheter. Det torde emellertid vara lika ovedersägligt, att dessa utvecklingsmöjligheter till väsentlig del just äro betingade av att till övriga fördelar, som Trollhättan redan erbjuder, komma förbättrade kommunikationer.

Den nuvarande stallbackaindustriens transporter gå — såsom även av delegerade framhållits — till största delen i nordlig eller sydlig led. Sådana industrier, som enligt vattenfallsstyrelsens program kunna komma att i framtiden få sitt säte i Trollhättan, skulle otvivelaktigt i vida högre grad anlita transportvägen österut. Det kan därför förutses, att existensen av en sådan transportväg, särskilt såsom bredspårig bana, skulle bliva ett mycket betydelsefullt motiv till Trollhättans förmån, när det gäller att dit bestämma lokaliseringen av nya industrier. Man torde i själva verket kunna med visshet förutse, att utan en förbättring av Trollhättans järnvägsförbindelser österut äger en fortsatt exploatering av statens vidsträckt industriområden i Trollhättan endast ringa utsikt att i nämnvärd grad kunna förverkligas. Å andra sidan skulle statens stora intressen i Trollhättan i hög grad främjas genom kommunikationernas förbättring. Vi tillåta oss att särskilt



rikta uppmärksamheten på denna betydelse för staten av ifrågavarande järnvägsangelägenhet.

Det må framhållas, att föreliggande fråga även äger en avgörande betydelse för Trollhättans stad och dess utveckling. Men detta är icke ett vanligt lokalintresse. Genom det dominerande inflytande, som staten tack vare sina markbesittningar (se kartan) och genom sin kraftpolitik äger över stadens utvecklingsmöjligheter, ligga dessa så gott som helt i statens händer. Vi våga tro, att intet stadssamhälle i Sverige är till samma grad som Trollhättan beroende för sin framtid på statens åtgärder. Detta synes oss medföra särskilda förpliktelser från statens sida mot detta samhälle — förpliktelser, vilkas fyllande samtidigt på bästa sätt främjar statens egna intressen.

Här förebragt utredning har visat, att banan i statens ägo är ägnad att tillföra staten större vinst och fördelar direkt och indirekt än genom banans försäljning på föreslaget sätt. En framtida ombyggnad till bredspårig och dess utsträckning till västra stambanan underlättas även härigenom i väsentlig grad. Järnvägen torde lämpligen böra trafikeras genom statens försorg. Därest trafikens upprätthållande genom utarrenderandet av banan till annan trafikant skulle tillsvidare anses vara mera fördelaktig, kan sådan åtgärd givetvis tillgripas.

Visserligen har i den preliminära överenskommelsen med Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag angående försäljning av Trollhättan—Nossebro järnväg intagits den bestämmelsen, att staten skulle tillförsäkras rätt att återköpa banan, om så skulle visa sig önskligt. Tvivel torde likväl föreligga, huruvida en dylik återköpsrätt är juridiskt bindande, och i varje fall skulle ett sådant återköp otvivelaktigt komma att i övrigt vålla betydande svårigheter.

Med stöd av det ovan anförda få vi därför hemställa,

att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 47, samt att driften å järnvägen Trollhättan—Nossebro må genom statens försorg uppehållas.

Stockholm den 24 februari 1925.

*Knut Heyman.*

*Gustaf Strömberg.*

Avskrift.

Bilaga 1.

### Överenskommelse

mellan Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag (V. G. J.) och Trollhättan—Nossebro järnvägsaktiebolag (T. N. J.) angående trafikering av Trollhättan—Nossebrobanan.

#### § 1.

V. G. J. arrenderar från och med den dag, då T. N. J. i sin helhet öppnas för allmän trafik, T. N. J. och åtager sig sålunda att med sin rullande materiel trafikera och i fullgott skick underhålla T. N. J., bestrida alla därmed förenade kostnader samt tillhandahålla för trafikens skötsel erforderlig transportmateriel och inventarier, även under järnvägsbyggnadstiden, på de villkor, som uti denna överenskommelse bestämmes.

#### § 2.

*Mom. 1.* V. G. J. erlägger den 1 april som arrendeavgift för näst föregående kalenderår skillnaden mellan T. N. J. bruttotrafikinkomst samt summan av driftkostnaden, den senare dock ökad med 5 %. För den händelse den sålunda ökade driftkostnaden något år skulle överstiga bruttoinkomsten, skall skillnaden med påförd ränta efter 5 % om året gottskrivas V. G. J. och kontant gäldas, så snart trafikinkomsten det medgiver.

*Mom. 2.* Till driftkostnaden är att hänföra:

a) alla direkta kostnader för själva trafikens skötande, vari inbegripas kostnaderna för nödiga materialier jämte frakter för desamma, underhåll av bana, husbyggnader och inventarier samt förändringar, som icke öka kapitalvärdet, jämte årliga avgifter till förmedlingsstationerna Nossebro och Trollhättan;

b) administrationskostnader, underhållskostnader av transportmaterielen, ränta å förråd och transportmateriel samt amortering av transportmaterielen, vilka kostnader fördelas sålunda:

1) för administrationskostnaden påföres den procent av V. G. J. hela kostnad för huvudkontoret, ban-, maskin- och trafikchefernas expeditioner, förråd- och kontrollkontoret, som bruttoinkomst å T. N. J. utgör av sammanlagda bruttoinkomsten å av V. G. J. trafikerade banor. Denna procent, som för varje år uträknas, sedan årsresultatet i fråga om de olika banornas bruttotrafikinkomst är känd, och som avrundas till helt tal, tillämpas sedermera under ett års tid från april och till mars månad. För tiden av det år, under vilket T. N. J. öppnas för allmän trafik, intill den 1 januari påföljande år erlägger T. N. J. en i förhållande till hela längden av V. G. J. beräknad kostnad för administrationen under samma tid.

2) Kostnaden för transportmaterielens underhåll fördelas:

för lokomotiv i det förhållande, vari antalet lokomotivtågkilometer å T. N. J. står till sammanlagda antalet tillryggalagda lokomotivtågkilometer å av V. G. J. trafikerade banor;

för person-, pack- och godsvagnar så att T. N. J. deltagar i underhållskostnaden med samma bråkdel, som denna materiels å T. N. J. tillryggalagda vagnaxelkilometer utgör av samtliga av samma slags materiel å av V. G. J. trafikerade banor samt å främmande banor tillryggalagda vagnaxelkilometer;

3) ränta å förråd och transportmateriel samt amortering av transportmateriel fördelas sålunda, att T. N. J. erlägger:

fem (5) procents årlig ränta å T. N. J. andel i förråd och transportmateriel;  
fyra (4) procents årlig amortering å T. N. J. andel i transportmaterielen, därvid T. N. J. andel i förrådets (inklusive inventarierna) och transportmaterielens konton beräknas å medeltal mellan in- och utgående behållningen å samma konton och anses utgöra så stor del, som bruttotrafikinkomsten å T. N. J. utgör av sammanlagda bruttotrafikinkomsten av V. G. J. trafikerade banor, dock att ränta och amortering beräknas å ett värdebelopp å transportmaterielen av minst 175,000 kronor.

### § 3.

Uppkommer, sedan denna överenskommelse blivit gällande, behov å T. N. J. av nya byggnader, utvidgning av spåranordningar, förstärkning av överbyggnader och broar eller andra arbeten, vilka ej kunna hänföras till underhåll i vanlig mening, utan är att anse såsom ökning i kapitalvärdet och om vilka båda bolagens styrelser besluta, skall det därför erforderliga arbetet utföras av V. G. J., men av T. N. J., som till sådan nyanläggning har äganderätt, bekostas och likvideras inom 30 dagar efter räkningens emottagande.

Kostnadsförslaget skall för sådant arbete uppgöras av V. G. J. och är T. N. J. icke skyldigt att likvidera arbetet med högre belopp än kostnadsförslaget upptager, dock ej mer än den verkliga kostnaden.

Skulle båda bolagens styrelser icke kunna enas om dylikt arbetes utförande, skall tvisten avgöras av skiljemän enligt lag om skiljemän, valda på sätt § 14 bestämmer.

Visar det sig, sedan V. G. J. övertagit trafikerandet av T. N. J. att vattenavlopp ej äro tillräckliga eller uppstå ras eller sättningar i järnvägsbanken, broar eller dylikt, skall T. N. J. vidkännas kostnaderna för med anledning härav nödiga arbeten.

Om en järnväg från Tun över Grästorps till Hallebo kommer till stånd medgiver T. N. J. densammans anslutning till Hallebo station utan annan kostnad än som erfordras för behövlig utvidgning av stationsbyggnader och bangård därstädes.

### § 4.

Vartdera bolaget skall vara berättigat att efter tillsägelse få taga kännedom om det andra bolagets räkenskaper och övriga handlingar, vilka hava avseende å denna överenskommelse.

### § 5.

T. N. J. uppför och tillhandahåller bostäder för stationsföreståndare, banmästare och banbevakningen, ävensom behövliga överliggningsrum för tågpersonalen, 2 rum i Trollhättan och 2 rum i Nossebro.

### § 6.

*Mom. 1.* V. G. J. till- och avsätter den personal, som erfordras för T. N. J. trafikering och vilken personal skall ingå i enskilda järnvägarnas pensionskassa.

V. G. J. bestämmer i förekommande fall om den vid vilka stationer personalen skall handhava post- och telegraföromål.

*Mom. 2.* Om V. G. J. upphör att trafikera banan, är T. N. J. skyldig att övertaga den vid banan anställda ordinarie tjänstepersonalen, och skall en och var av

denna personal bibehållas vid sin befattning utan minskning i förutvarande löneförmåner, såvida han behörigen fullgör sina tjänsteåligganden.

### § 7.

*Mom. 1.* V. G. J. och T. N. J. skola, så länge denna överenskommelse är gällande, i trafikhänseende anses såsom *en bana*.

*Mom. 2.* Förslag till ordinarie tågtidtabeller uppgöras av V. G. J. i samråd med T. N. J., varvid V. G. J. dock har bestämmanderätten.

*Mom. 3.* Fördelningen av inkomsterna för den för båda banorna gemensamma trafiken skall ske enligt de grunder, som tillämpas vid samtrafik, dock med den skillnad, att den gemensamma s. k. banavgiften fördelas lika mellan de båda banorna.

*Mom. 4.* Inkomsten av T. N. J. lokala trafik ävensom banans s. k. extra trafikinkomster såsom telegramporto, upplags- och magasinshyror och dylikt föras denna bana T. N. J. till godo.

*Mom. 5.* V. G. J. förbehålles rättighet att efter T. N. J. hörande fastställa förslag till taxa för transporter och reglemente för trafiken å järnvägen, vilka förslag av T. N. J. skola ingivas till Konungen för nådigt fastställande.

V. G. J. berättigas att, ifråga om tillfälliga fraktnedsättningar å T. N. J., göra medgivande i likhet med vad för V. G. J. tillåtes; dylika tillfälliga fraktnedsättningar skola meddelas styrelsen för T. N. J.

Permanenta fraktnedsättningar å T. N. J. få icke medgivas utan att T. N. J. styrelse därtill lämnat tillstånd.

### § 8.

*Mom. 1.* Till utrönande av banans tillstånd vid övertagandet och för bestämmandet av vilka kompletteringsarbeten å T. N. J. återstå skall besiktning verkställas av besiktningsmän valde på sätt § 14 bestämmer.

Alla kompletteringsarbeten, vare sig desamma föreskrivas av besiktningsmännen eller av statens myndigheter, som åläggas T. N. J. för järnvägens färdigställande för avsyning, skola av T. N. J. bekostas.

*Mom. 2.* T. N. J. skall under arrendetiden besiktigas så ofta T. N. J. så önskar, dock ej mer än en gång varje år. Denna besiktning verkställas av ett ombud från vardera bolaget, vilka båda utse ett tredje att i besiktningen deltaga.

*Mom. 3.* Kostnaden härför delas lika mellan båda bolagen.

*Mom. 4.* Möjligen förekommande anmärkningar skola av arrenderande bolaget skyndsamt rättas.

### § 9.

V. G. J. tillhandahåller T. N. J. under dess byggnadstid 2 st. lokomotiv och minst 30 och högst 45 vagnar mot en avgift av 20 kr. per lokomotiv och kronor 1: 25 per vagn allt per dag; dessa avgifter skola av T. N. J. månatligen erläggas.

Stenkol, oljor m. m. ävensom avlöning till lokpersonalen under byggnadstiden bekostas av T. N. J., som även ansvarar för den skada å lokomotiv och vagnar, som möjligen kan uppstå under samma tid, och betalar revidering av lokomotiv och vagnar efter grusningens slut.

### § 10.

V. G. J. förbinder sig att vid arrendetidens slut till T. N. J. återlämna järnvägen i fullgott skick, såvida förnyad överenskommelse förut ej träffats. Före återlämnandet skall T. N. J. järnväg besiktigas på sätt i § 8 sägs.

## § 11.

Så länge denna överenskommelse är gällande, må T. N. J. icke genom frivillig försäljning på annan överlåtas utan V. G. J. medgivande.

## § 12.

Skulle staten begagna sig av sin i koncessionen angivna inlösningsrätt, så förfaller detta kontrakt, och skall T. N. J. för sådant fall vara skyldig att om V. G. J. så påfordrar efter värdering inlösa den för T. N. J. anskaffade transportmaterielen.

## § 13.

Detta kontrakt upphör att gälla tidigast ett år efter från någondera sidan skedd uppsägning, dock må sådan uppsägning icke ske förrän tjugu år efter det T. N. J. järnväg i sin helhet öppnats för allmän trafik.

Uppsägning får icke avse annan tidpunkt än årsskifte.

Då V. G. J. åtager sig trafikeringen av T. N. J. för att därigenom underlätta tillkomsten av järnväg Tun—Grästorp—Hallebo, så berättigas V. G. J. att oberoende av ovanstående bestämmelse om att uppsägning icke må ske förrän efter 20 år, att när som helst uppsäga detta kontrakt för den händelse Lidköping—Tuns järnväg fortsätter från Tun åt annat håll än via Grästorp till Hallebo.

V. G. J. berättigas jämväl att 10 år efter det T. N. J. öppnats för allmän trafik uppsäga detta avtal för så vitt de fordringar, som V. G. J. efter § 2 moment 1 av avtalet eventuellt då har, av T. N. J. icke äro guldna.

## § 14.

Skulle tvist uppstå i anledning av denna överenskommelse, skall tvistefrågan hänskjutas till avgörande av gode män på sätt gällande lag om skiljemän stadgar. Den i lagen omnämnda överexekutor skall vara överexekutorn i Göteborg.

Kostnaderna för skiljemän bestridas till hälften av vardera bolaget.

Av denna överenskommelse äro tvenne lika lydande exemplar upprättade och utväxlade.

## § 15.

Denna överenskommelse är för de kontraherade bolagen bindande endast under förutsättning att densamma före den 1:ste nästkommande oktober godkännes av de resp. bolagens bolagsstämmor.

Göteborg den 5 maj 1913.

För Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag:

*Philip Aqvist.*

För Järnvägsaktiebolaget Trollhättan—Nossebro:

*Herman Nydqvist.*

*Per Hierta.*

Egenhändiga namnteckningarna bevitna:

*John Nyström.*

*Oscar Akesson.*

Rätt avskrivet intyga:

*I. Taflin.*

*W. Boren.*

Anmodad att avgiva yttrande om den utredning, som av järnvägsstyrelsen och riksgäldsfullmäktige på uppdrag av Kungl. Maj:t verkställtts angående Skara—Timmersdala och Trollhättan—Nossebro järnvägar, vilken utredning lagts till grund för Kungl. Maj:ts proposition nr 177 till årets riksdag angående försäljning av Skara—Timmersdala järnväg m. m., får jag härmed äran anföra följande.

*Data angående Trollhättan—Nossebro järnväg.*

Trollhättan—Nossebro järnväg har en längd av 32,4 km. och 0,891 m. spårvidd. Järnvägen äges av Trollhättan—Nossebro järnvägsaktiebolag i likvidation med ett inbetalt aktiekapital av 580,000 kronor, som tidigare beviljats ett statslån uppgående till 555,000 kronor. Byggnadskostnaderna utgjorde vid 1923 års slut 1,212,000 kronor. Järnvägen saknar egen rullande materiel och har från den 17 februari 1916 trafikerats av Västergötland—Göteborgs järnväg, som del i nämnda bolag.

Bolaget har ej kunnat betala annuiteter till staten, till vilken skulden vid 1922 års slut utgjorde 764,000 kronor.

*Data angående Skara—Timmersdala järnväg.*

Skara—Timmersdala järnväg har en längd av 26 km. och 0,891 m. spårvidd. Järnvägen har tidigare ägts av Skara—Timmersdala järnvägsaktiebolag med ett inbetalt aktiekapital av 353,840 kronor. Bolaget har beviljats ett statslån av 352,500 kronor, men som bolaget ej kunnat gälda räntor utgjorde skulden till staten vid 1920 års början av 540,000 kronor.

Den 5 januari 1924 försattes bolaget i konkurs och vid exekutiv auktion den 2 nov. 1920 inropades järnvägen, vars bokförda anläggningskostnad översteg 760,000 kronor, av staten för en köpesumma av 408,000 kronor. Någon rullande materiel ingick ej i köpesumman, enär bolaget ej ägt någon sådan, utan har järnvägen trafikerats av Lidköping—Skara järnväg, som i sin tur äges av Västergötland—Göteborgs järnväg.

Trollhättan—Nossebro järnväg och Skara—Timmersdala järnvägs sammanlagda bokförda värden utgöra sålunda resp. 1,212,000 och 760,000 kronor eller sammanlagt 1,972,000 kronor och statslånen med oguldna räntor för Trollhättan—Nossebro järnväg vid 1920 års slut 764,000 kronor och för Skara—Timmersdala järnväg vid 1920 års början 540,000 kronor eller sammanlagt 1,304,000 kronor.

Delegationen, som omhänderhaft den ovan omnämnda utredningen, har i samband därmed upptagit förhandlingar med Västergötland—Göteborgs järnväg angående försäljning av banorna ifråga, och har från Västergötland—Göteborgs järnväg under vissa villkor inkommit anbud å Trollhättan—Nossebro järnväg och Skara—Timmersdala järnväg för resp. 225,000 och 125,000 kronor och har säljaren — staten — förbehållit sig rätt att inlösa förutom järnvägarne "till deras enligt vederbörande räkenskaper bokförda värden" även den rullande materiel, som Västergötland—Göteborgs järnväg vid inlösningstillfället hade förvärvat i och för trafikeringsen av järnvägen ifråga.

Den förlust, som staten skulle åsamkas genom den föreslagna transaktionen, skulle sålunda uppgå till c:a 1 million kronor, inkl. upplupna räntor, under det att köparen för ett pris av 350,000 kronor, som i verkligheten endast består av en räntegaranti till ett belopp understigande 20,000 kronor per år, förvärvar tvenne järnvägar med ett bokfört värde av 1,972,000 kronor, varvid är att märka, att detta värde är ett förkrigsvärde, som för erhållande av nutidsvärde borde multipliceras med faktorn 1,5.

Vid studium av delegationens utredning kan man icke undgå att bibringas den uppfattningen, att de sakkunniga sett väl mörkt på de för handen varande förhållandena.

Som belägg härå må anföras, att beträffande järnvägen Skara—Timmersdala hava de sakkunniga för år 1924 kalkylerat med att driftkostnaderna skulle överstiga utgifterna med omkring 15,000 kronor.

Enligt till Kungl. järnvägsstyrelsen inkomna rapporter uppgår emellertid förlusten för år 1924 endast till 1,486 kronor, vilken förlust väl täckes av ett från 1923 överfört överskott av 5,700 kronor.

Någon ränta å det av staten i järnvägen nedlagda kapitalet har visserligen ej erhållits, men torde detta förhållande ej vara tillräckligt skäl för en förhastad försäljning av banan.

Ur statsfinansiell synpunkt synes räntan å de 125,000 kronor, som bjudits för järnvägen, eller c:a 7,000 kronor per år icke spela någon avsevärdare roll.

Beträffande järnvägen Trollhättan—Nossebro har delegationen räknat med att inkomsterna skola understiga utgifterna såväl för år 1924 som 1925 med c:a 60,000 kronor per år.

Även detta kalkylerade belopp är för högt och överstiger förlusten i verkligheten enligt erhållna rapporter icke 45,000 kronor och sammanhänger med en del förhållanden, varom mera här nedan.

Som förut omnämnts har Trollhättan—Nossebro järnväg ej vid fördigställandet haft ekonomiska resurser att anskaffa nödig rullande materiel för banans trafikerande utan träffades för detta ändamål redan i maj 1913 en överenskommelse med Västergötland—Göteborgs järnväg om trafikerande av Trollhättan—Nossebro järnväg.

Vid granskning av denna överenskommelse framgår, att det trafikerande bolaget erhållit synnerligen gynnsamma villkor.

I 2:dra paragrafen mom. 1 har bolaget icke blott fritagits från alla risker, vilket ju kan vara riktigt, utan även tillförsäkrats en liten extra biförtjänst av 5 % på driftkostnaderna.

Det torde med skäl kunna ifrågasättas, huruvida detta varit lämpligt, då därigenom trafikbolaget ej uppmuntrats till sparsamhet beträffande driftkostnaderna.

Västergötland—Göteborgs järnväg har genom de efterföljande momentens bestämmelser tillförsäkrat sig full ersättning för alla sina omkostnader och mer än så, ty det är självfallet, att denna lilla banas medtagande i förvaltningen för Västergötland—Göteborgs järnväg icke motiverat någon utökning av vare sig byråbefäl eller byråpersonal. Lika fullt har enligt den utredning, som verkställets av herr E. Rhodin i nov. 1922, Västergötland—Göteborgs järnväg debiterat Trollhättan—Nossebro järnväg 56,370 kronor under åren 1916—1922 eller c:a 8,000 kronor per år för rent byråarbete.

Beträffande transportmaterielens underhåll bestämmes i mom. 2 b § 2, att kostnaden härför skall debiteras efter loktågkilometer och vagnaxelkm., vilket är rimligt, om även kostnaden härvid såsom 1918 uppgår till 34 öre per loktågkm. mot ordinärt 15 å 16 öre. Då nödiga primärsiffror saknas, har ej kunnat kontrolleras, huru dessa siffror ställa sig till de övriga år, som banan trafikerats. I mom. 3 bestämmes emellertid, att utöver denna kostnad skall debiteras icke mindre än 9 % ränta och amortering å transportmaterielen till ett minsta värdebelopp av 175,000 kronor. Detta förefaller högt. Därest Trollhättan—Nossebro järnväg år 1916 kunnat inköpa behövlig materiel för 175,000 kronor, så vore vid slutet av 1924 36 % av beloppet amorterat med 63,000 kronor och ränteavgifterna hade minskats med c:a 14,000 kronor under samma tid.

Av förestående framgår sålunda, att trafiköverenskommelsen med Västergötland—Göteborgs järnväg har varit betungande för Trollhättan—Nossebro järnväg, och vidare torde det ogynnsamma driftresultatet för de sista åren i viss

mån böra tillskrivas det sätt, varpå trafiken ombesörjts av Västergötland—Göteborgs järnväg.

Under år 1923 kunde t. ex. en i Trollhättan boende ej på dagen göra en resa fram och åter till Nossebro, vilket resulterade i att persontrafiken minskade. Vidare insattes å andra sidan under år 1924 3 dylika tåg, vilket var olämpligt och åsamkade ägarna onödiga utgifter.

Som möjliga åtgärder för förbättring av ekonomien för banan har dryftats att järnvägsstyrelsen skulle inköpa nödig rullande materiel och själv trafikera banan. I den av delegationen verkställda utredningen, i vilken föreslås inköp av 3 st. lok med nödiga person- och godsvagnar för ett pris av 326,400 kronor, i vilken summa även inkluderades tillbyggnad för lokstallar, har ej tagits sikte på sådana anordningar, spec. för persontrafiken, som insättande av motorvagnar, varigenom driftkostnaderna skulle eventuellt kunna minskas samtidigt som tågfrekvensen ökas, varav följa ökade inkomster.

För att klargöra vilka möjligheter, som stå till buds i detta hänseende, har jag samarbetat med civilingenjör A. J. Körner, som verkställt en jämförelse mellan kostnaderna för persontrafikens ombesörjande med ånglok och blandade tåg och deras särskiljande uti endast ett blandat tåg och motorvagnar av olika typer (bil. 3). Resultatet visar, att man med motorvagn eventuellt kan påräkna ett förbilligande av driften oaktat ökad tågfrekvens. Härigenom kan man förvänta, att den persontrafik, som tidigare frekventerat banan, skall återvinnas och banan tillföras ökade inkomster.

I och för förminskande av utgifterna och ökande av inkomsterna föreslås därjämte en del förenklingar i huvudsaklig överensstämmelse med de av järnvägsstyrelsens sakkunnige herr Axel Paulsson i skrivelse av den 20 januari 1923 lämnade direktiven, som återfinnas här nedan.

#### I. Utgifter.

- 1) Bokföringsformen och godsbehandlingssättet i lokaltrafik förenklas i likhet med vad som med gott resultat tillämpats vid Skara—Timmersdala.
- 2) Signaler och telegraf slopas och införes i stället kontrollås, spårspärrar och telefon vid samtliga stationer.
- 3) Underhållskostnaderna på själva banan torde nedgå, då man hädanefter hoppas på normalt underhåll av slipers, vilket under de senaste åren dragit betydande kostnader, beroende på att de vid byggnaden inlagda syllarna då hållit på att förnyas.
- 4) Banan anskaffar egen rullande materiel (lok-, person- och godsvagnar samt bensinmotorvagn).
- 5) Andraklassutrymmen slopas.
- 6) Bränslekostnaderna nedbringas dels genom trafikens uppdelning å bensin-drivna event. motorgasdrivna persontåg och godståg, dels genom omsorgsfullt aktgivande på vagnarnas utnyttjande.
- 7) Fordringarna på lokputsen sänkas.
- 8) Förenklat expeditionssätt införes för all lokaltrafik, så att befälspersonal och arbete på mellanstationerna inskränkes.
- 9) Stationsföreståndaren i Trollhättan blir samtidigt banförvaltare.
- 10) Tariffpunkterna Nossebro, Främmestad, Norra Björke, Åsaka och Trollhättan bibehållas tillsvidare i godssamtrafik. Redovisningsarbetet flyttas till Trollhättan.
- 11) Minskad bemanning av tågen med konduktörspersonal genomföres och motorvagnstågen enbemannas.



- 12) Personalkostnaden kan enligt ovanstående förenklingar sänkas vid banavdelningen, trafikavdelningen och vid maskinavdelningen.
- 13) Underhållskostnaderna för husbyggnader och stationsplanen torde för närvarande vara för högt debiterade och böra kunna reduceras.
- 14) Underhållskostnaderna å lok och vagnar kunna reduceras.
- 15) Livslängden å rullande materiel ökas, så att den motsvarar en årlig amortering av 2 1/2 % på anskaffningskostnaderna.

II. *Inkomster.*

- 16) Tågantalet ökas, så att 1 blandat tåg och 3 persontåg (motorvagn) per dag i vardera riktningen trafikera banan.
- 17) Tidtabellen omlägges, så att den bättre anpassas efter trafikens behov.
- 18) Persontrafiken *till* och *över* banan bibehålles, under det att personsamtrafiken *från* banans mellanstationer bortfalla.
- 19) Biljettpriserna, som äro låga och i flera fall ligga under S. J:s, fastställas i enlighet med S. J:s zontaxa, dock att dubbelbiljetter införas med 25 öres rabatt för zon 1—2 och 50 öre för zon 2 1/2—4.
- 20) Personbiljetterna tryckas som linjebiljetter och försäljas till största delen på tågen.
- 21) Nuvarande avgifter för resgodsövertikt bibehållas.
- 22) Samtliga nedsättningar i person- och godstrafik utom för skolungdom under lärarens ledning upphöra.

Under ovanstående förutsättningar hava följande driftkalkyler upprättats, varvid förutsättes inköp av egen rullande materiel för 200,000 kronor och driftens ombesörjande av järnvägsstyrelsen.

*Inkomster.*

Persontrafik .....	70,000: —	
Posttrafik .....	4,000: —	
Godstrafik .....	80,000: —	
Extra trafikinkomster .....	2,000: —	
Diverse med järnvägen sammanhängande inkomster ..	8,000: —	164,000: —
		Summa inkomster kr. 164,000: —
Underskott .....		700: —
		Totalt kr. 164,700: —

*Utgifter.*

Administrativa avdelningen .....	11,000: —	
Banavdelningen .....	37,500: —	
Trafikavdelningen .....	36,000: —	
Maskinavdelningen .....	48,000: —	132,500: —
Ränta på statslånet å 4 % 555,000 kr. ....		22,200: —
„ å kostnader för anskaffning av rullande materiel (5 % å 200,000 kr.) .....		10,000: —
		Summa kr. 164,700: —

Av förestående driftkalkyl framgår, att ett mindre underskott visserligen skulle uppstå å trafikeringen av banan, men bör bemärkas, att ränta därvid erlagts å det tidigare statslånet, å 555,000 kronor samt såväl ränta som amortering å de 200,000 kronor, som använts för inköp av den rullande materielen,

som skulle bestå av tvenne lok, en motorvagn (ackumulator eller bensin med motorgasgeneratorer), en länkaxelvagn med postavdelning, 4 täckta godsvagnar, 8 öppna godsvagnar.

Förklaringen till detta resultat ligger, som ovan nämnts, i möjligheten att med motorvagnstrafik, varvid lämplig storlek i vagnarna bör väljas, erhålla ökade inkomster genom ökad tågfrekvens och snabbare tåg, men trots detta eventuellt minskade driftkostnader.

Det driftresultat, vartill man kommer under ovanstående förutsättningar, är baserat på nuvarande förhållande så tillvida, att för persontrafiken räknats 85,000 resor per år med ett medelpris av 83 öre. Detta antal resor utgör ungefär medeltalet av antalet personresor under åren 1916—1923.

För en framtida ökning av trafiken å Trollhättan—Nossebrobanan vore önskligt, att banan kunde utsträckas till Vårgårda station å statsbanan, varigenom direkt förbindelse skulle erhållas med Trollhättan och västra stambanan. Tanken att ombygga Trollhättan—Nossebro järnväg normalspårig torde för närvarande ej kunna realiseras. Emellertid synes den av delegationen angivna kostnadssumman för fortsättningsbanan Nossebro—Vårgårda med en längd av 21 km. väl rikligt tilltagen, då det näppeligen torde vara nödigt att utföra den med så dyrbara lutningar som 11 : 1000 och med 400 m. radie.

Största lutningen 16 : 1000 och 300 m. radie bör för en dylik bana vara tillfyllest, och skulle kostnaden i sådant fall icke överskrida 2,200,000 kronor exkl. rullande materiel, räknat efter ett pris av 105,000 kronor och med en rälsvikt av 27 kg. per meter.

Med tanke på de utvecklingsmöjligheter, som stå till buds för Trollhättan—Nossebro järnväg särskilt med hänsyn till att Trollhättan utgör banans ena ändpunkt, synes det välbetänkt, att banan bibehålles i statsmakternas ägo, då en ombyggnad av banan till normalspårig därigenom väsentligen underlättas och möjliggör dess framtida förlängning till västra stambanan.

Med anledning av det anförda synes mig icke tillräckligt bärande skäl hava förebragts för en försäljning vare sig av Skara—Timmersdala eller Trollhättan—Nossebro järnvägar, vilka enligt mitt förmenande under här ovan angivna förutsättningar böra och kunna med ekonomisk vinst drivas av staten, varigenom de till järnvägarna utlånade kapitalbeloppen jämte räntor kunna bevaras åt statsverket.

Stockholm den 24 februari 1925.

Hj. Unander.

Bilaga 3.

### Utlåtande.

Av kapten Hj. Unander anmodad yttra mig över möjligheten att genom event. förändring av driftsystemet vid *Trollhättan—Nossebro järnväg* ernå förbättrad driftsekonomi, får jag härmed anföra följande.

Av de uppgifter över banans trafik och övriga förhållanden som kunnat hämtas dels ur den allmänna järnvägsstatistiken, dels ur mig tillställda handlingar, framgår, att trafikarbetet efter banans öppnande år 1916 raskt utvecklats mot ett maximum 1918, varefter detsamma kontinuerligt avtagit. Förloppet för såväl gods- som persontrafik åskådliggöres av vidfogade diagram. Godstrafikens tillväxt under

krigsåren följer i stort sett genomsnittsutvecklingen hos övriga svenska järnvägar, dock med en viss försening; i allmänhet — och så även för det angränsande Västergötaland—Göteborgs järnvägars system — uppnåddes trafikmaximum år 1916, här först 1918. Förklaringen torde väsentligen ligga däri, att trafikens uppärbetande på den nyöppnade banan krävde sin tid, ungefär motsvarande denna förskjutning. Under åren 1921—23 har godstrafiken legat praktiskt taget konstant på 1916 års nivå. I betraktande av den industriella depressionens inverkan på våra järnvägars godstrafik i allmänhet, ligger häri intet anmärkningsvärt.

Något annorlunda ter sig utvecklingen av persontrafiken. Denna ligger för 1923 väsentligt *lägre* än för öppningsåret 1916 (63,000 resor mot 90,000). Detta lörhållande tyder på ogynnsamma betingelser, sannolikt konkurrerande biltrafik eller otillfredsställande tågfrekvens eller båda i förening. En granskning av tidtabellen för vinterhalvåret 1924—25 visar normalt tvenne blandade tågpar dagligen, för vissa dagar trenne. 1923 års tågplan vid samma tid visar ett tågpar mindre. Tåglägenheterna äro följaktligen med hänsyn till resefrekvensens befordrande rätt så glesa.

För en bana med den ringa trafikintensitet, som Trollhättan—Nossebro uppvisar, måste en ökning av tågfrekvensen alltid erbjuda vissa ekonomiska vanskligheter. Tågenheternas storlek är redan dessförinnan jämförelsevis begränsad. Antal axlar i tågen var i medeltal för åren 1916, 1917, 1919 och 1922 resp. 14, 18, 21 och 15. Ångdriftens ekonomi kräver största möjliga tågvikter, som lokomotiven över huvud taget kunna befordra. En granskning av tillgängliga statistiska uppgifter å kolförbrukningen pr vagnaxelkilometer för olika år visar genomgående ogynnsammare värden för Trollhättan—Nossebro än t. ex. för V. G. J. system, ett förhållande, som sannolikt till huvudsaklig del är att tillskriva den försämrade ångekonomien vid lägre tågvikter. Härtill komma ökade personalkostnader. En fortsatt uppdelning av den blandade trafiken i ändamål att härigenom stimulera resandefrekvensen synes därför med hänsyn till utsikten att få täckning för härigenom ökade driftkostnader tvevelaktig, så länge ej godstillgången visat tendens till mera avsevärd ökning.

Det synes under sådana förhållanden endast återstå att undersöka, i vad mån ett särskiljande av person- och godstrafik och den förras ombesörjande med motorvagnar kan erbjuda möjligheter för mer ekonomisk drift. Godstrafiken skulle härvid inskränkas till ett tågpar dagligen — som även kan medföra personvagnar — medan all övrig persontrafik omhändertages av motorvagnståg. I förbigående må påpekas, att elektrisk drift med kontaktledning för en bana med här förevarande klena trafik givetvis är ekonomiskt helt utesluten.

Av motorvagnar finnes f. n. ett flertal system, dieselektriska, benzin- och ackumulatorvagnar m. fl. Med hänsyn till befordringskapaciteten synes lämpligt lägga till grund ett årligt antal resor av c:a 100,000, motsvarande 370 per dag. Räknas med en vagnbesättning av 35 %, svarar häremot ett utrymme av c:a 1,000 resplatser per dag. Så vitt kan bedömas av uppgifter i den allmänna järnvägsstatistiken böra dessa, med hänsyn till att resorna endast delvis sträcka sig över hela banan, motsvara cirka hälften så många verkliga platsutrymmen i tåget. Antages en motorvagn med plats för 50 resande, kräves sålunda  $500 : 50 = 10$  enkla eller 5 dubbelturer per dag. En av dessa dubbelturer ombesörjes av det ordinarie godståget, återstår sålunda för motorvagnsdriften 4 tågpar vid en trafik, som närmast motsvarar 1919 års. Nuvarande trafik skulle på enahanda villkor kunna ombesörjas av 3 st. dylika tågpar. I stället för nuvarande ordinarie 2 st. reselägenheter i vardera riktningen skulle med motorvagnsdriften 4 st. dylika kunna beredas, vilka i mån av trafikens fortgående tillväxt, om så visar

sig lämpligt eller erforderligt, skulle ytterligare utökas. För motorvagnstågen torde därjämte en förkortning av körtiden kunna påräknas genom befrielsen från gods- trafikken med härav orsakad tidsspillan, och synes rimligt räkna med omkring 1 timmes gångtid eller föga därtöver i stället för nuvarande cirka 1 tim. 20 min.

Med avseende på de olika motorvagnssystem, som kunna ifrågasättas, har tiden ej medgivit mera ingående jämförande beräkningar. Tills vidare kan denna fråga bedömas med ledning av följande överläggningar och preliminära beräkningar.

På motorvagnen bör ställas den allmänna fordran, att den skall kunna betjänas av en man, som därjämte skall kunna tjänstgöra som konduktör vid stationerna för biljettkontroll, åtminstone då ej släpvagn medföres. Det är vidare önskvärt, att vagnen får sådan kapacitet, att en vanlig tvåaxlig personvagn eller godsinka kan vid behov medföras som släpvagn.

Vid *diesel-elektrisk drift* skulle närmast ifrågakomma D. E. V. A:s normaltyp för 75 hkr. och 891 mm. spårvidd. Dess vikt är c:a 26,5 ton och den rymmer 36 sittplatser. En släpvagn skulle följaktligen här normalt erfordras, varvid tåg- vikten skulle uppgå till c:a 40 ton inkl. passagerare. Priset för motorvagn torde belöpa sig på c:a 90,000 kr.

Vid *bensindrif* (altern. träkolgas) kommer närmast i åtanke den av Elektriska aktiebolaget A. E. G. och Kalmar Verkstadsaktiebolag utarbetade typen. Den har en effekt på 75 hkr. och rymmer c:a 40 personer, samt kan i händelse av behov även medföra släpvagn. Kostnaden för en dylik vagn belöper sig på c:a 50,000 kronor. Även andra fabrikat av liknande typer finnas att tillgå.

För *ackumulatordrift* finnes ingen för här ifrågavarande spårvidd och behov särskilt utarbetad vagnstyp i drift, men man kan utgå från, att konstruktionen kommer att kräva åtminstone en 4-axlig vagn på boggiar, med tvenne motorer å ena boggien och batteriet anbragt vid vagnens motsatta ände. Alternativt kan även räknas med — vilket ger en konstruktivt mer tilltalande, om ock något dyrare lösning — samma anordning som praktiseras vid de kända tyska bredspå- riga ackumulatorvagnarna: en dubbelvagn på 6 axlar, med batteriet anbragt i två hälften vid vagnens ändar utanför den egentliga vagnskorgen. I detta senare fall behöver normalt ej räknas med släpvagn, medan det i första alternativet på grund av vagnens begränsning genom tillättna axeltrycket och batteriets vikt är mera osäkert hur härmed kommer att förhålla sig.

Vagnens maskineffekt kan beräknas till c:a 100 hkr. och batteriets kapacitet sådan, att minst en tur Trollhättan—Nossebro och tillbaka kan ombesörjas utan omladdning. Vikten av dubbelvagnen kan uppskattas till 35 ton inkl. batteri, befordringsutrymme cirka 65 personer och pris cirka 75,000 kronor. Då tillfälle till infordrande av anbud ej medgivits, har detta pris beräknats med ledning av äldre anbud å vagnar av bredspårig typ och får behandlas med reservation.

Beträffande *driftkostnaderna* må följande nämnas.

De diesel-elektriska vagnarnas väsentligaste fördel är den låga bränslekost- naden. Vagnens maskineri kräver emellertid särskilt sakkunnig skötsel, som för banor med mer begränsade personalresurser kräver beaktande. Då detta alter- nativ ger tämligen hög anskaffningskostnad, hava t. v. de övriga förslagen ställts framför, härvid dock underförstått, att vid en eventuell anskaffning detta för- slag underkastas närmare prövning, då de slutsatser, som baserats på undersök- ning av de andra alternativen, sannolikt i stort sett även äro tillämpliga på detta.

Bensinvagnarna hava jämförelsevis kort tid prövats i vårt land. Hittills kunna erfarenheter synas hava bekräftat deras utvecklingsduglighet. Ett nytt uppslag, vars prövning på några svenska banor upptagits under föregående år, är drift av sådana vagnar med träkolgas från en å vagnen anbragt gasgenerator. Visar

sig i fortsättningen detta system tillförlitligt, synes härav kunna väntas en väsentligt ökad konkurrenskraft för denna vagnstyp, då bränslekostnaden vid kolgasdrift visat sig nedgå till en bråkdel (20—25 %) av kostnaden vid benzindrift.

Akkumulatorvagnarnas driftkostnader äro väsentligen beroende av tillgång till billig elektrisk energi. Möjligheten att i Trollhättan erhålla sådan inbjuder till närmare undersökning av detta alternativ. Enligt under hand erhållna uppgifter skulle nattkraft (trefas) kunna påräknas till ett pris av 1 à 1,5 öre per kwh. Pris för dagkraft har visserligen ej meddelats, men torde ej böra överskrida tredubbla priset för nattkraften, eller max. 4,5 öre per kwh. Med hänsyn till förluster i laddningsmaskineri och batteri kommer kostnaden för den av motorvagnens motorer förbrukade likströmmen att uppgå till c:a 5 öre per kwh. om det förutsättes att batteriladdningen sker till hälften med nattkraft och till hälften med dagkraft. Om man utgår ifrån att motorvagnen skall normalt göra tre dubbelturer per dag motsv. ung. 200 km. torde enbart nattladdning vara olämpligt, då batteriet härvid skulle bliva onödigt tungt och dyrbart. Enär även dagkraften vid Trollhättan är jämförelsevis billig, är det helt säkert icke ekonomiskt att nedlägga kapital på ett överstarkt batteri, som ökar tågvikten och underhållskostnaden.

Den preliminära ekonomiska undersökningen har nu lagts på följande sätt.

I anslutning till vad förut anförts, räknas med ett ordinarie ångdrivet godstågspar, som även är personförande. Därjämte insätts trenne motortågpar dagligen på sådant sätt, att de samtliga kunna ombesörjas av en motorvagn med släpvagn vid behov. Genom denna ökning av tåglägenheterna beräknas den förlorade persontrafiken så småningom kunna återvinnas och banans inkomster höjas. Det återstår att undersöka, huruvida en sådan omläggning kan genomföras utan höjning av nuvarande kostnader för trafiken.

Antalet tågkilometer för motorvagnstågen per år kommer att utgöra cirka 70,000. Tågtjänsten kan skötas av två man, varav kostnad per km. cirka 8 öre, vilken siffra med hänsyn till partiell användning av konduktör höjes till 10 öre.

Driftkostnader per tågkilometer sammansättes ungefärligen sålunda:

a) <i>Akkumulatordrift:</i>	Kostnad per km.
Ränta å vagnkostnad, 5 % å kr. 75,000 = kr. 3,750	
Amortering, exkl. batteri .....	„ 1,400
Summa kr. 5,150 .....	motsv. 7,4 öre
Personal .....	10 „
Batteriunderhåll (inkl. avskrivning), max. ....	10 „
Strömkostnad i genomsnitt 1,1 kwh. å 5 öre .....	5,5 „
Underhåll av vagn och elektr. utrustning i övrigt, värme och belysning samt årskostnader för laddningsmaskineri och diverse .....	8,1 „
Summa	41,0 „
Totalkostnad för 70,000 tågkilometer $70,000 \times 41,0 =$ kr. 28,700.	
b) <i>Benzindrift:</i>	
Ränta, 5 % å 50,000 = .....	kr. 2,500
Avskrivning, 3,6 % i genomsnitt för vagn och motorutrustning .....	„ 1,800
Summa kr. 4,300 .....	motsv. 6,1 öre
Personal .....	10 „
Underhåll, uppvärmning och belysning m. m. ....	11 „
Bränslekostnad i medeltal 0,45 l. per km. å 32 öre .....	14,5 „
Summa	41,6 öre

Användes träkolgas minskas bränslekostnaden till cirka 3 öre per km. Med hänsyn till kostnaden för gasgeneratorns amortering och underhåll samt eventuellt användning av bensin räknas dock med ett pålägg på cirka 2,5 öre per km. varigenom resulterande kostnaden skulle bli cirka 32,5 öre. Årskostnaderna skulle i de båda fallen belöpa sig till resp. 29,000 och 22,700 kronor.

*Ångdriften* minskas med följande kostnader:

- 1) Bränslekostnad för persontrafik med undantag för den del av densamma, som ingår i det kvarstående ångtåget.
- 2) Övriga maskinkostnader (personal, underhåll, putsning och smörjning) för av motorvagndriften övertagna tågkilometer.
- 3) Viss del av kostnad för kol och vattentagning.
- 4) Viss del av ränta och amortering å ånglok, vilkas antal kan minskas.

Bränslekostnaden för persontrafiken enbart är svårt att något så när exakt uppskatta, då all trafik f. n. är blandad. Räknas med halva antalet vagnaxelkilometer på vardera trafikslaget, vilket för högtrafikåren synas tämligen nära motsvara verkliga förhållandet, och räknas vidare med 1916 års kolförbrukning för den totala trafik, som man genom trafikomläggning hoppas uppnå (år 1916 c:a 90 000 resande), skulle halva kolförbrukningen, eller c:a 425 ton, falla på persontrafiken i direkt proportion till vagnaxelkilometerantalen. Räknas åter efter bruttokilometerantalen, skulle på persontrafiken falla något mer. För säkerhets skull och med hänsyn till nu rådande lägre trafik räknas endast med 400 ton, varav dock c:a 100 ton ingå i det återstående ångtågsparet. Besparingen i kol skulle följaktligen utgöra 300 ton efter 25 kr. per ton å loken, motsvarande 7,500 kronor.

Övriga maskinkostnader beräknas för ett slopat ångtågsspar per dag (23,500 tågkilometer per år) samt ett tågpar lördagar och helgdagar samt ytterligare ett onsdagar, lördagar och helgdagar (c:a 1,800 tågkm.). Totalt motsvara dessa tåg c:a 41,000 tågkm. per år.

Härför räknas per kilometer lokunderhåll till 15 öre, personal (förare, eldare, konduktör) 25 öre, putsning och smörjning 5 öre. Besparingen i kol- och vattentagning är omöjligt att beräkna, spelar f. ö. mindre roll och utelämnas därför.

Totalsumman av besparingarna genom den reducerade ångdriften sammanställer sig sålunda:

Kol .....	kr. 7,500
Personal, 41,000 km. å 25 öre .....	„ 10,300
Underhåll, 41,000 km. å 15 öre .....	„ 6,200
Putsning och smörjning, 41,000 km. å 5 öre ..	„ 2,100
	Summa kr. 26,100

Här är dock ej upptagen posten för amortering och förräntning av det eller de ånglok, som bli öfverflödiga, ej heller underhåll av de personvagnar, som delvis ersättas av motorvagnen. Posten är vanskelig att insätta exakt. Räknas med ett förkrigspris av 30,000 kr. för ett 25—30 tons lok, fås med en sammanlagd kvot av 8 % ett årsbelopp av 2,400 kr. för en maskin, som alltid bör kunna inbesparas. Vagnunderhållet jämte amortering torde representera minst ett 1,000-tal kronor.

Det är av det framkomna resultatet — även om det med något fog kan anmärkas, att personalbesparingen vid en så liten rörelse som denna järnväg ej kan med krav på större noggrannhet behandlas så pass schematiskt,

som här skett — dock tydligt, i anseende till den säkerhet, som i övrigt inlagts i kalkylen, att den ifrågasatta omläggningen av driften med ökat antal turer ej skall i kostnadshänseende nämnvärt skilja sig från den nuvarande och sannolikt ej överskrida samma.

Vilken motorvagnstyp, som bör föredragas, bör underkastas mer ingående prövning på basis av infordrade anbud, då denna fråga blir aktuell.

Stockholm den 21 februari 1925.

J. Körner.

Bilaga 4.

Realisationsvärde i Trollhättan—Nossebro järnväg.

Följande realisationsbara inventarier ha upptagits:

1) Räls å 17 kg. per lm. ....	c:a 1,258 ton
Skarvjärn .....	„ 225 „
	<u>Summa 1,483 ton</u>

För ifrågavarande räls, som äro i gott skick, kan beräknas ett försäljningspris, fritt upptagna, av 75 kr./ton. Räknas upptagningskostnaderna incl. frakt till banans ändstation till 20 kr./ton, vilket torde vara högt, blir rälsens värde i befintligt skick och plats 55 kr./ton.

- 2) Växlar, 30 st. med en anskaffningskostnad av tillsammans 9,000 kronor. Realisationsvärdet räknas till 50 % härav eller 4,500 kronor.
- 3) Vändskivor, 2 st. Anskaffningskostnad 4,000 kronor. Realisationsvärde 50 % härå eller 2,000 kronor.
- 4) Vagnvåg. Anskaffningskostnad 3,000 kronor. Realisationsvärde 1,500 kronor.
- 5) Stationshus vid 6 st. hållplatser. Byggnaderna äro väl utförda och belägna i tätt befolkade trakter och torde därför otvivelaktigt besitta värde även för andra ändamål. Anskaffningskostnad per hus, excl. tomt, lastkaj och inventarier 9,000 kronor. Realisationsvärde, incl. tomtområde och inventarier beräknas till minst 8,000 kronor.
- 6) Banvaktstugor, 3 st. Om dessa gälla samma som för stationshusen. Byggnandskostnad incl. uthus och trädgårdsland c:a 6,000 kronor. Realisationsvärde minst 4,000 kronor.
- 7) Tomtområden i Trollhättan. Nutida saluvärde å markområdena, som tidigare överlämnats till järnvägen av staten utan ersättning, uppskattas till följande belopp:

29,000 m <sup>2</sup> å kr. 4:— .....	kr. 116,000:—
6,500 „ „ „ 3:— .....	„ 19,500:—
6,500 „ „ „ 1:— .....	„ 6,500:—
18,000 „ „ „ 0:50 .....	„ 9,000:—
	<u>Summa kronor 151,000:—</u>

Vid försäljning på en gång av detta synnerligen välbelägna tomtområde beräknas ett realisationsvärde av 100,000 kronor, eller c:a 65 % av ovan beräknade värde.

Med stöd av ovanstående kan totala realisationsvärdet beräknas enligt följande:

Begagnad räls 1,483 t. à kr. 55:—	.... c:a kr.	82,000:—
Växlar 30 st. à kr. 150:—	..... ” ”	4,500:—
Vändskivor 2 st. à kr. 1,000:—	..... ” ”	2,000:—
Vagnvåg 1 st. à kr. 1,500:—	..... ” ”	1,500:—
Husbyggnader:		
6 hållplatser à kr. 8,000:—	..... ” ”	48,000:—
3 banvaktstugor à kr. 4,000:—	..... ” ”	12,000:—
Tomtområden i Trollhättan	..... ” ”	100,000:—
		Summa kr. 250,000:—

*Hj. Unander.*

*Bilaga 5.*

**P. M.**

angående värdet av Trollhättan—Nossebro järnväg tillhörig mark inom  
Trollhättans stadsområde.

Järnvägens markområde inom staden utgör c:a 60,000 m<sup>2</sup>, fördelat på:  
stationsområde c:a 35,500 m<sup>2</sup>,  
linje ..... ” 24,500 ”

Markområdena hava tidigare tillhört staten och överlämnades på sin tid  
utan ersättning till järnvägsbolaget.

Nutida saluvärde uppskattas till:

29,000 m <sup>2</sup> à kr. 4:—	..... kr.	116,000:—
6,500 ” ” ” 3:—	..... ”	19,500:—
6,500 ” ” ” 1:—	..... ”	6,500:—
18,000 ” ” ” 0:50	..... ”	9,000:—
		Summa kr. 151,000:—

Trollhättan den 18 februari 1925.

*Emil Rhodin.*

*Erik Ingemarson.*