

Nr 47.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående försäljning av Skara—Timmersdala järnväg m. m.; given Stockholms slott den 6 februari 1925.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF.

Viktor Larsson.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 6 februari 1925.

Närvarande:

Statsministern SANDLER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden OLSSON, NOTHIN, HANSSON, LINDERS, LARSSON, WIGFORSS, MÖLLER, LEVINSON.

Departementschefen, statsrådet Larsson anför:

I proposition, nr 177, framlade Kungl. Maj:t för nästlidet års riksdag förslag angående försäljning av den staten tillhöriga Skara—Timmersdala järnväg samt nedskrivning av ett för anläggning av Trollhättan—Nossebro järnväg beviljat statslån.

Beträffande denna fråga må här i korthet erinras följande:

För anläggning av de smalspåriga järnvägarna Skara—Timmersdala och Trollhättan—Nossebro hava tidigare beviljats statslån å respektive 352,500 och 555,000 kronor, men hava härå icke kunnat gäldas vare sig räntor eller amorteringar. Den förra järnvägen, för vilken skuldsumman i slutet av år

Bihang till riksdagens protokoll 1925. 1 saml. 41 häft. (Nr 47.) 232 25 1

Frågans behandling år 1924.

1920 vuxit till över 560,000 kronor, inropades vid exekutiv auktion i november samma år för statsverkets räkning för en köpesumma av 408,000 kronor, varefter järnvägen förvaltats av och driften därå ombestyrts av järnvägsstyrelsen, som för ändamålet förhyrt rullande materiel från Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag. Järnvägen Trollhättan—Nossebro äges av järnvägsaktiebolaget med samma namn. I september 1923, då bolagets skuld till staten uppgick till 785,000 kronor, beslöt bolaget att träda i likvidation, som ännu ej är avslutad. Järnvägen har hela tiden trafikerats av Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag.

Ovanberörda proposition innefattade förslag om godkännande av försäljning till Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag av berörda två järnvägar, beträffande vilka nämnda bolag avgivit anbud å respektive 125,000 och 225,000 kronor, motsvarande de värden, vartill en av fullmäktige i riksgäldskontoret och nämnda bolag gemensamt tillsammans värderingsnämnd uppskattat banorna, varjämte bolaget förband sig ersätta den förlust, statens järnvägar fått vidkännas för Skara—Timmersdala järnväg intill 1923 års utgång, med tillhoppa 8,850 kronor 58 öre. Beträffande sistnämnda järnväg skulle staten, under förutsättning av bifall till försäljningsförslaget, uppträda som säljare; i fråga åter om Trollhättan—Nossebro järnväg fordrades för den föreslagna försäljningen statens samtycke med hänsyn till den nedskrivning av det i järnvägen inestående statslånet, som förutsattes för det ifrågasatta köpeavtalets genomförande.

I med anledning av berörda proposition väckta motioner (nr 276 och 277 i första kammaren och nr 431 och 432 i andra kammaren) yrkades avslag å samma proposition, och anfördes till stöd för dessa yrkanden huvudsakligen följande:

Skara—Timmersdala järnväg ansågs i statens ägo skola giva större intäkt än räntan å den erbjudna köpesumman, 125,000 kronor. Det vore en viktig angelägenhet, att staten icke avhände sig nämnda järnväg, innan avgörande skett i den ännu olösta frågan om inlandsbanans fortsatta sträckning från Kristinehamn till någon punkt på västra stambanan, i vilken sträckning Skara—Timmersdalabanan enligt vissa undersökta alternativ kunde komma att ingå. — Vidkommande Trollhättan—Nossebro järnväg syntes orsaken till driftförlusterna å densamma vara ett synnerligen oförmånligt kontrakt med Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag angående banans trafikerande och därav uppkommen skuld till sistnämnda bolag. Det ifrågasattes vidare, huruvida icke staten borde övertaga banan samt ombygga den till bredspårig och förlänga den till lämplig punkt på västra stambanan. Härigenom skulle hela det av staten i banan insatta kapitalet — då belöpande sig till omkring 800,000 kronor och bestående av dels statslånet med räntor och dels ett av vattenfallsstyrelsen jämlikt medgivande av statsmakterna tecknat belopp av 60,000 kronor i aktier i Trollhättan—Nossebro järnvägsaktiebolag — med säkerhet bliva i sin helhet räddat samt vidare erhållas en direkt bredspårig förbindelse mellan västra stambanan och Trollhättan, där staten nedlagt betydliga kapital och hade stora intressen att tillgodose.

Riksdagen anmälde i skrivelse den 27 maj 1924, nr 203, att riksdagen avslagit ovanberörda proposition, varjämte riksdagen i anledning av ovan omnämnda motioner anhöll om utredning rörande möjligheterna för staten

dels att övertaga Trollhättan—Nossebro järnväg, dels ock att i sin ägo fortfarande bibehålla Skara—Timmersdala järnväg. Såsom skäl för sitt beslut anförde riksdagen följande:

I jämförelse med det av staten i banorna nedlagda lånekapitalet tedde sig de erbjudna köpesummorna mycket låga. Redan av denna anledning kunde ifrågasättas, huruvida anbuden borde antagas, desto mer som det vore bekant, att orsaken till Trollhättan—Nossebrobanans iråkade ekonomiska svårigheter till en icke ringa del härledde sig från dess ofördelaktiga trafikavtal med den ifrågasatta köparen, Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag.

På grund av sina anläggningar i Trollhättan hade staten 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 skulle befordras till landets östligare delar, hade också gjort spörsmålet om Trollhättan—Nossebro järnvägs ombyggnad till bredspårig med anslutning till lämplig station å stambanan Stockholm—Göteborg till en fråga, vars lösning framstode som önskvärd.

Beträffande åter Skara—Timmersdala järnväg kunde väl icke liknande skäl anföras för denna banas bibehållande i statens ägo, men då villkoret för inköp av denna bana vore, att även Trollhättan—Nossebrobanan överginge till samma köpare, och priset måste anses för lågt i förhållande till banans värde, borde staten ej för det dåvarande avhända sig densamma.

Ingen av banorna syntes sålunda behöva medföra någon förlust för staten, om största möjliga förenkling i driften vidtoges. Riksdagen ansåge således, att ingen försäljning av ifrågavarande banor borde ifrågakomma, åtminstone icke förrän en utredning hunne åvägbringas 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.

I skilda skrivelser av den 8 januari 1925 hava järnvägsstyrelsen och fullmäktige i riksgäldskontoret, vilka erhållit uppdrag att verkställa den av riksdagen begärda utredningen, meddelat, att denna omhänderhafts av en delegation av fyra personer, nämligen byråchefen i järnvägsstyrelsen G. Englund, förste aktuarien därstädes E. Malmkvist, riksgäldsfullmäktigen, professorn G. Kobb och riksgäldssekreteraren J. Hägglund, och hava fullmäktige med sin skrivelse överlämnat nämnda av de delegerade verkställda utredning. Fullmäktige meddela vidare, att, innan berörda utredning avlämnades, förhandlingar ägt rum mellan av fullmäktige utsedda delegerade samt representanter för Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag angående försäljning till bolaget av Skara—Timmersdala och Trollhättan—Nossebro järnvägar, att bolaget i anledning härav inkommit med nytt anbud å inköp av nämnda järnvägar till samma pris och på i övrigt huvudsakligen samma villkor, som tidigare erbjudits, dock med tillägg att staten skulle äga framdeles inlösa järnvägarna för belopp, motsvarande deras bokförda värde, samt att av likvidatorerna för Trollhättan—Nossebro järnvägsaktiebolag två ej ansett sig kunna tillstyrka anbudets antagande, varemot den tredje för sin del tillstyrkt detsamma. Ifrågavarande utredning med bilagor samt berörda anbud torde få såsom bilagor fogas till protokollet.

Den nya utredningen i frågan.

Efter att hava meddelat en historik i frågan anföra förenämnda utredningsdelegerade till en början, att de ansett det dem givna uppdraget omfattas dels i första hand en utredning rörande de ekonomiska konsekvenserna av att Skara—Timmersdala och Trollhättan—Nossebro järnvägar i sitt nuvarande skick bibehölles respektive överfördes i statens ägo, dels ock en undersökning beträffande kostnaderna för och fördelarna av banornas ombyggnad till normalspåriga. Vad sistnämnda punkt anginge, syntes det uppenbart, att det icke kunnat bliva fråga om någon verklig teknisk eller ekonomiskt-statistisk järnvägsutredning av sådan art, som verkställts beträffande nya statsbanelinjer. Den korta tid, som stått till delegerades förfogande, hade ensam uteslutit tanken på en utredning av nämnda omfattning.

Vad angår det ekonomiska resultatet av banorna, beräkna de delegerade det sannolika driftresultatet för år 1924 — därvid å utgiftssidan en förut ej upptagen post för värdeminskning införts — till för Skara—Timmersdala järnväg: inkomster 117,200 kronor och utgifter 132,800 kronor och för Trollhättan—Nossebro järnväg: inkomster 131,000 kronor och utgifter 190,000 kronor, d. v. s. ett underskott skulle komma att uppstå av respektive omkring 15,000 och 60,000 kronor.

Beträffande Skara—Timmersdala järnväg syntes det de delegerade mycket ovisst, vilka ändringar till det bättre eller det sämre den närmare framtiden under förutsättning av oförändrat trafikeringsätt kunde komma att föra med sig. Å ena sidan kunde man av vissa tecken att döma hava rätt hoppas å en uppgång i näringslivet, vilket skulle föranleda ökade inkomster. Då emellertid 1924 för järnvägarna i allmänhet icke varit något särdeles ogynnsamt år, vore jämväl en nedgång möjlig. Härtill komme, att vissa omständigheter lätt kunde göra en väsentlig nedsättning av fraktsatserna för banans huvudtransportartikel, kalken, nödvändig.

Vidkommande Trollhättan—Nossebro järnväg syntes den beräknade utgiftssiffran antaglig även för kommande år, för den händelse banan allt fortfarande komme att trafikeras av Västergötland—Göteborgs järnväg enligt nu gällande kontrakt. Det mötte givetvis stora svårigheter att bestämt avgöra, vilka förändringar som komme att inträda, för den händelse banans trafikering övertoges av statens järnvägar. Å vissa håll uppkomme sannolikt besparingar, å andra ökade utgifter. Om banan med oförändrad trafikstandard skulle trafikeras av statens järnvägar med av Västergötland—Göteborgs järnväg förhyrd materiel, gäve en beräkning av kostnaderna för banans drift under sådan förutsättning vid handen, att utgifterna komme att bliva omkring 20,000 kronor större och det ekonomiska resultatet sålunda avsevärt oförmånligare än om banan trafikerades av Västergötland—Göteborgs järnväg på sätt nu vore fallet.

De delegerade behandla därefter den inverkan på ifrågavarande järnvägars ekonomi, som anskaffande av egen rullande materiel skulle medföra, samt komma därvid till det resultat, att årskostnaderna för dylik materiel skulle uppgå till respektive 48,400 och 62,800 kronor mot med nuvarande trafikeringssätt respektive 34,300 och 67,400 kronor. För Skara—Timmersdala järnväg skulle sålunda anskaffande av egen rullande materiel avsevärt försämra banans ekonomi, varför en dylik åtgärd åtminstone för närvarande måste på det bestämdaste avstyrkas. Den obetydliga vinst, 4,600 kronor, som skulle vinnas för Trollhättan—Nossebro järnväg, anse de delegerade dels mycket liten i förhållande till de risker, som löptes genom den betyd-

liga kapitalinsatsen av cirka 350,000 kronor för materielens anskaffning, dels ock icke tillräcklig att täcka mer än en ringa del av de förluster, som beräknats uppstå genom övergång till självständig trafikering.

Med anledning av det utav riksdagen gjorda uttalandet, att Trollhättan—Nossebrobanans iråkade ekonomiska svårigheter till en ej ringa del härledde sig från dess ofördelaktiga trafikavtal med Västergötland—Göteborgs järnväg, hava de delegerade närmare behandlat denna fråga och därvid uttalat, att om uppgörelsen betraktades som en vanlig affär, man knappast syntes ha anledning säga, att den ena parten gynnats på den andras bekostnad. Med självständig trafik skulle Trollhättan—Nossebro järnväg haft ännu större utgifter än med tillämpning av det nu gällande trafikavtalet. Även med gynnsammast tänkbara avtal skulle för övrigt sannolikt intet överskott erhållits för bestridande av räntekostnaderna, utan hade bolaget i varje fall gått mot likvidation, fastän densamma givetvis dröjt ännu i åtskilliga år. Då en gång den erforderliga ackumulerade förlusten uppnåtts, hade ställningen ingalunda varit bättre än nu utan med hänsyn till egendomens värdeminskning sämre. Den direkta vinst, Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag gjort, vore för övrigt nominell, då den aldrig kunnat utbetalas och nu givetvis ginge förlorad, och, enligt vad meddelats de delegerade, hade sistnämnda järnvägsaktiebolag redan beslutat helt avskryva sin fordran av Trollhättan—Nossebro järnväg.

De delegerade ingå härefter på en undersökning i vad mån banornas dåliga ekonomi kunde bero på alltför låga taxor. Beträffande Skara—Timmersdala järnväg framhålla de delegerade, att persontaxorna fortfarande vore höga och dyrare än vid angränsande banor. Då resefrekvensen sedan år 1914 avsevärt nedgått, kunde det ej bli va tal om någon höjning av dessa taxor. En sänkning till angränsande järnvägars persontaxenivå och insättande av ytterligare ett tågpar skulle knappast medföra någon ökning av nettoinkomsten. Godstaxan vore numera sänkt till samma nivå som vid angränsande banor med undantag därav, att banan i samtrafik erhöle, utöver den ordinarie banavgiften, 8 öre, tre extra banavgifter à 5 öre. Därest det av riksdagen för ett år i sänder för transport av banans viktigaste godsslag, kalken, beviljade statsbidraget skulle bortfalla, bleve det nödvändigt att för denna vara borttagna de extra banavgifterna och möjligen helt eller delvis den ordinarie banavgiften, vilket skulle betyda en förlust av minst 12,000 kronor för år. Det vore därför uppenbart, att genom taxeändringar någon väsentlig förbättring i banans ekonomi ej kunde förväntas, men däremot ingalunda osannolikt, att banan genom nödtvungna taxesänkningar i samtrafik komme att få sina inkomster avsevärt minska. — Vad angår Trollhättan—Nossebro järnväg, anse de delegerade den omständigheten, att järnvägen enligt trafikavtalet med Västergötland—Göteborgs järnväg i taxehänseende inginge såsom del i sistnämnda järnväg, icke hava medfört olägenheter i avseende å taxorna för persontrafiken och den lokala godstrafiken. I fråga om godssamtrafiken beräknades banan, om den trafikerats såsom självständig, hava av nämnda trafik erhållit en årlig inkomstökning av 4,500 kronor. Att berörda trafikavtal det oaktat ingåtts, torde hava berott därpå, att de kontraherande banorna, därest de trafikerats var för sig, med gällande regler angående godsets befordran olika vägar i samtrafik icke utan nedsättning av taxan skulle hava erhållit godssamtrafiken med statens järnvägar över Gårdsjö, vilken trafik utgjorde övervägande delen av Trollhättan—Nossebrobanans godssamtrafik. Gynnsamt räknat skulle till följd av berörda inkomstökning och vissa förefintliga besparingsmöjligheter förut angivna underskott å omkring 60,000 kronor kunna efter banans utbrytning nedbringas till 50,000 kronor med nuvarande trafikomfattning. Även om bättre

tider inom Trollhätteindustrien skulle inträda, så att exempelvis 1919 års rekordtrafik uppnåddes, skulle en sådan trafikstorlek medföra en nettoinkomstökning av endast 18,000 kronor eller sålunda minska nyssnämnda förlust till 32,000 kronor.

Av vad sålunda anförts anse de delegerade tydligt framgå icke blott att Skara—Timmersdala och Trollhättan—Nossebro järnvägar saknade varje affärsvärde utan jämväl, att för uppehållande av desammas drift komme att — åtminstone under den tid, som man nu kunde söka överskåda — erfordras årligt betydligt bidrag av statsmedel. Kunde försäljning till annat bolag ej ske, måste det erlagda statskapitalet följaktligen betraktas såsom i sin helhet förlorat.

De delegerade övergå slutligen att undersöka, vilka ekonomiska fördelar skulle kunna vinnas genom banornas ombyggnad till normal spårvidd, och behandla de delegerade därvid även det i förberörda motioner anförda förslaget att låta Skara—Timmersdala järnväg ingå såsom en del i inlandsbanans fortsättning från Kristinehamn söderut. De delegerade anför, att av en utav överingenjören vid statens järnvägar Hj. Fogelmark verkställd överslagsberäkning framginge, att kostnaden för en ombyggnad av enbart Skara—Timmersdala järnväg till bana av inlandsbanetyp uppginge, oberäknat utgiften för ny station i Skara, till 2,500,000 kronor, vadan endast härigenom det för nämnda bana investerade statskapitalet, omkring 400,000 kronor, skulle komma att sjufaldigas. Enbart en bredspårig linje Skara—Timmersdala—Mariestad beräknades, fränsett stationerna i städerna, draga en kostnad av omkring 5,000,000 kronor, och syntes merkostnaden för en linje Kristinehamn—Falköping i förhållande till alternativet Kristinehamn—Töreboda icke kunna uppskattas till lägre än 16,000,000 kronor. Den nedskrivning av nu investerat statskapital med omkring 275,000 kronor, som det av nästlidet års riksdag förkastade köpeavtalet innebure, utgjorde sålunda endast omkring 4 månaders ränta å berörda merkostnad. Att förräntning å ett anläggningskapital av sådan storlek skulle kunna inom överskådlig framtid erhållas vore med säkerhet alldeles uteslutet. Då trafiken å inlandsbanans sydliga fortsättning syntes bliva av ungefär samma storlek som å dess nordligare delar, varå under senare år betydliga driftförluster uppstått, torde man få å en linje Kristinehamn—Falköping, jämfört med Törebodaalternativet, räkna med, förutom oräntabel investering av ovanberörda 16,000,000 kronor, ett årligt driftunderskott av 200,000 kronor eller alltså, inberäknat räntan å 16,000,000 kronor, en årlig merkostnad för staten av 1,000,000 kronor. Då linjen Kristinehamn—Töreboda såsom förkortningsbana till Göteborg vore överlägsen, syntes, därest ekonomiska synpunkter skulle vara avgörande, en utsträckning av inlandsbanan till Falköping eller Herrljunga fullkomligt utesluten. Under sådana förhållanden anse de delegerade det vara föga mening att bibehålla Skara—Timmersdala järnväg i statens hand med hänsyn till inlandsbanans eventuella fortsättning söder om Kristinehamn. — En bredspårig järnväg från Trollhättan över Nossebro till Vårgårda eller Herrljunga anse de delegerade ligga mycket mera inom möjligheternas område än nyssberörda sydliga fortsättning av inlandsbanan, men finna de delegerade det tvivelaktigt, huruvida, därest en dylik järnväg byggdes såsom enskild bana, koncession å densamma med hänsyn till konkurrensen till Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnväg i fråga om samtrafiken skulle erhållas. Man torde i allt fall ha skäl förutsätta, att banan ej skulle av staten framföras till Herrljunga. Byggnadskostnaden för en bredspårig järnväg Trollhättan—Vårgårda beräknades till 5,550,000 kronor, varav 2,350,000 kronor för ombyggnad av delen Trollhättan—Nossebro till bredspårig. Detta vore alltså ett avsevärt belopp i förhållande till de 600,000 kronor, som av nu investerat

statskapital genom försäljningen till Västergötland—Göteborgs järnväg skulle avskrivas. Med en beräknad godstrafik av omkring 30,000 tonkilometer per bankilometer skulle en normalspårig, i statsbanenätet ingående bana Trollhättan—Värgårda, trafikerad efter statsbanestandard, icke bli ekonomiskt bärig, utan syntes man med nuvarande förhållanden få räkna med en årlig driftförlust av 150,000 kronor, vadan jämte räntan å förenämnda byggnadskostnad, 5,550,000 kronor, statens årliga merkostnad för en dylik bana skulle bli omkring 430,000 kronor. Den ifrågasatta banan vore sålunda åtminstone för närvarande järnvägsekonomiskt mycket illa motiverad. Alla förhoppningar måste följaktligen grundas på Trollhätteindustriens utvecklingsmöjligheter. Det vore mycket svårt att nu förutsäga något därom, varjämte det torde beaktas, att på grund av det geografiska läget huvudtransporterna från Trollhättan alltid måste gå i nord-sydlig riktning. Även om godssamtrafiken skulle ökas med 20,000 ton, skulle detta endast medföra en minskning av förut beräknat underskott med 20,000 kronor. Beträffande det viktigaste skälet för en bredspårig bana Trollhättan—Värgårda, nämligen omlastningen i Gårdsjö, framhålla de delegerade, att för undvikande av en dylik omlastning icke erfordrades någon ny statsbana utan endast en omändring av samtrafikbestämmelserna, vilken omändring för övrigt inom kort torde komma att genomföras. Vägförkortningen över Värgårda, 10 å 15 kilometer, jämförd med transport över Öxnered—Herrljunga, inverkade endast föga å fraktsatsen. Vidkommande slutligen det statsintresse, som skulle vara förbundet med Trollhättan—Nossebro järnväg därigenom att staten tecknat aktier i banan, framhålla de delegerade, att här ej vore fråga om staten såsom innehavare av höghetsrätt utan staten såsom fastighetsägare, jämställd med varje annan sådan, vilket förhållande också markerades därav, att aktierna icke tecknats av statsverket utan av ett statens affärsverk och därtill av ett sådant, som icke representerade något statligt järnvägsintresse.

Betraktas de föreliggande frågorna uteslutande från ekonomisk synpunkt, anse de delegerade sig icke kunna komma till andra slutsatser än följande:

1. Såväl Skara—Timmersdala järnvägs användande såsom länk i inlandsbanan som Trollhättan—Nossebro järnvägs fortsättning till statsbanestationen Värgårda (eller Herrljunga) samt ombyggnad till normalspårig kan icke undgå att leda till mycket stora förluster för statens del, förluster av helt annan storleksordning än de relativt små summor, som hittills nedlagts i banorna. Vida förmånligare är alltså att bibehålla desamma i sitt nuvarande skick.

2. Även i sitt nuvarande skick kunna banorna inom överskådlig framtid icke beräknas få något som helst affärsvärde i statens ägo utan fastmer kräva årliga tillskott av medel från andra inkomstkällor. En försäljning till Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag på tidigare erbjudna villkor skulle följaktligen för statsverket vara ekonomiskt fördelaktigt, trots att staten därmed gör en bokföringsmässig förlust. Den ifrågasatta nedskrivningen innebär nämligen intet annat än en sådan avskrivning av för högt upptagna tillgångar, vilken allmänt förekommer inom affärsverksamheten. Genom försäljning till vederhäftig köpare erhåller staten i allt fall ränta å en del av det nedlagda kapitalet.

3. Skulle ett avtal med Västergötland—Göteborgs järnväg icke kunna träffas, vore för staten den ekonomiskt fördelaktigaste lösningen, att driften nedlades och realiserbara tillgångar försålades. Då väl något sådant icke låter sig göra, föreslås — under förutsättning att något anbud om köp icke kan erhållas — att för Skara—Timmersdala järnvägs räkning nuvarande driftförhållanden alltfört bibehållas och egen rullande materiel alltså icke an-

skaffas. För Trollhättan—Nossebro järnvägs räkning däremot torde — för den händelse försäljning icke kan komma till stånd — den statsfinansiellt fördelaktigaste lösningen uppnås genom ett trafikavtal med Västergötland—Göteborgs järnväg, vilket bolag möjligen skulle åtaga sig en sådan trafikering. Eventuellt skulle man också kunna tänka få till stånd något arrende på längre tid mot en skälig, låg arrendesumma.

4. För av banorna berörda bygders befolkningar kan en övergång i Västergötland—Göteborgs järnvägs ägo icke betyda annat än en förbättring. Endast på det sättet synas trafikanterna kunna hoppas erhålla såväl sänkta eller åtminstone icke höjda avgifter som så småningom förbättrade förbindelser. — Att — med banorna i statens ägo — statsverket för uppnående av ett sådant ändamål skulle ikläda sig högre förluster än nödvändigt, synes däremot uteslutet.

Orsaken till de bättre förhållanden, som kunna förväntas under Västergötland—Göteborgs järnvägs trafikering, är givetvis icke, att detta bolag skulle vara mera berett än statsverket att taga förluster för banans del, utan beror nämnda förhållande på dels de väsentligt minskade kostnader, som kunna inträda för en järnväg, som får trafikeras i direkt förbindelse med ett större nät, dels den indirekta nytta Västergötland—Göteborgs järnväg har av att trafiken å anslutande bana hålles uppe.

För egen del förklara sig såväl järnvägsstyrelsen som fullmäktige i riksgäldskontoret tillstyrka antagande av det föreliggande köpeanbudet. Fullmäktige framhålla därvid särskilt, hurusom staten nu tillförsäkrats rätt att framdeles inlösa järnvägarna till deras bokförda värde, d. v. s. högst inköpssumman med tillägg av kostnaderna för nedlagda förbättringar samt för i och för järnvägarnas trafikering anskaffad rullande materiel.

Beträffande sättet för köpeskillingarnas gäldande hava fullmäktige ej heller nu något att erinra mot, att dessa såsom lån inestå hos Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag, och syntes ränta och amortering å lånen böra utgå i enlighet med av 1923 års riksdag meddelade bestämmelser angående låneunderstöd från allmänna järnvägslänefonden. Annuiteterna för lånens återbetalande skulle sålunda utgöra 5,4 procent och räntesatsen 5 procent, och borde annuiteterna första gången erläggas ett år efter den dag, då bolaget övertagit järnvägarna, vilket torde böra ske senast den 1 juli 1925.

Såsom skäl för försäljning till Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag av Skara—Timmersdala och Trollhättan—Nossebro järnvägar framhölls i förberörda proposition, nr 177, till nästlidet års riksdag huvudsakligen olämpligheten av att staten skulle äga dessa smalspåriga banor, vilka saknade förbindelse med statens järnvägsnät och för vilkas trafikerande järnvägsstyrelsen, som saknade smalspårig rullande materiel, antingen måste förhyra eller ock för avsevärd kostnad anskaffa dylik materiel. Ur statens synpunkt syntes det därför naturligt och lämpligt, att järnvägarna övertoges av Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag, med vars järnvägsnät banorna ock organiskt hörde samman. De avgivna anbuden å järnvägarna vore visserligen i förhållande till de tidigare gjorda kapitalinsatserna låga men syntes i betraktande av den förlustbringande driften å banorna kunna godtagas.

Den utredning rörande ifrågavarande järnvägar, som nu verkställets, synes mig oförtydligt giva vid handen, att såväl Skara—Timmersdala järnvägs

Järnvägs-
styrelsen och
fullmäktige i
riks-
gäldskontoret.

Departements-
chefen.

införande såsom en del av en framtida sydlig fortsättning av inlandsbanan som Trollhättan—Nossebro järnvägs förlängning till en punkt på västra stambanan samt ombyggnad till normalspårig komme att medföra mycket stora förluster för staten samt att banorna även i sitt nuvarande skick icke inom överskådlig framtid torde få något som helst affärsvärde i statens ägo utan fastmer komma att kräva årliga tillskott av andra statsmedel. För banornas trafikerande av Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag föreligga åter bättre villkor, vilket är att tillskriva dels de väsentligt minskade kostnader, som uppkomma för en järnväg, då den kan trafikeras i direkt förbindelse med ett större nät, dels den indirekta nytta, Västergötland—Göteborgs järnväg har av att trafiken å anslutande banor uppehålls. Det synes därför ur statens synpunkt fördelaktigare, att genom banornas försäljning till Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag staten nu gör en jämförelsevis mindre förlust genom nedskrivning av en del av det i banorna investerade statskapitalet än att i banorna av staten ytterligare nedläggas avsevärda kapital, å vilka förräntning synes utesluten. Beträffande frågan, huruvida det av Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag avgivna nya köpeanbudet är tillräckligt gynnsamt för att kunna av staten accepteras, är, såsom förut framhållits, detta anbud såtillvida för staten förmånligare än det nästlidet är föreliggande, att staten tillförsäkrats rätt att inlösa järnvägarna till deras bokförda värde. Därest stadgande om denna rättighet vid en försäljning av järnvägarna jämväl intages i koncessionerna, synes tillräcklig trygghet vunnit för att, därest det i en framtid så skulle befinnas lämpligt, staten skall kunna övertaga banorna. Det förtjänar jämväl framhållas, att vid statsutskottets behandling av denna fråga nästlidet är ej mindre än 8 ledamöter av utskottet, däribland ordföranden och vice ordföranden, i en avgiven reservation tillstyrkte förslaget om järnvägarnas försäljning med det tillägg om statens rätt till inlösen av banorna, som intagits i föreliggande anbud.

Med hänsyn till vad sålunda förekommit och anförts anser jag mig böra tillstyrka, att det nu föreliggande avvecklingsförslaget antages. Vid bifall härtill skulle köpeskillingarna få mot in-teckningar i respektive järnvägar innestå hos köparen såsom lån att förräntas och amorteras enligt de av 1923 års riksdag beslutade villkor för lån ur allmänna järnväglånefonden.

På grund av vad sålunda anförts hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå 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 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 köpeskillingen, i följd varav i järnvägen meddelad in-teckning 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 köpeskillingens belopp må i järnvägen in-estå såsom lån, att jämte ränta betalas på villkor, som ovan angivits.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemstäl-lan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition i ämnet av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skall av-lätas till riksdagen.

Ur protokollet:
Fredric Hawerman.

Bilaga 1.

Utredning angående Skara—Timmersdala och Trollhättan—Nossebro järnvägar.

Inledning.

Genom kungl. brev den 20 juni 1924 hava fullmäktige i riksgäldskontoret samt järnvägsstyrelsen anbefallts gemensamt verkställa utredning rörande möjligheterna för staten dels att övertaga Trollhättan—Nossebro järnväg, dels ock att i sin ägo fortfarande bibehålla Skara—Timmersdala järnväg. Utarbetandet av nämnda utredning har uppdragits åt en delegation, bestående av undertecknade Kobb och Hägglund såsom delegerade från riksgäldskontoret samt undertecknade Englund och Malmkvist såsom delegerade från järnvägsstyrelsen.

Historik.

Skara—Timmersdala järnväg (S. T. J.) tillhör det smalspåriga järnvägs-nätet i norra Västergötland. Den utgår från Skara, smalspårnätets för-nämsta järnvägsknut, och har sin slutpunkt i Timmersdala, en lantstation utan annan järnvägsförbindelse. Järnvägens längd utgör 26 km. och spår-vidd 0.891 meter. Koncessionen å banan, vilken beviljades den 29 novem-ber 1906, överläts år 1907 på Skara—Timmersdala järnvägsaktiebolag, vars inbetalta aktiekapital under senare år utgjort 353,840 kronor. För järnvägs-anläggningen har statslån beviljats, ursprungligen å ett kapitalbelopp av 352,500 kronor, men som bolaget varit urständ-satt att gälda räntorna, hade skuldsumman vid utgången av år 1919 vuxit till nära 540,000 kronor.

Sedan långt tillbaka, på den tid det smalspåriga Västgötanätet var upp-delat å ett flertal självständiga småbanor, varav två — Skara—Kinnekulle — Vänerns och Mariestad—Kinnekulle — mellan Skara och Mariestad, hava planer varit uppe på en genare och bättre förbindelse mellan nämnda städer. Fortsatt norrut mot statsbanestation skulle järnvägen Skara—Timmersdala—Mariestad jämväl erhålla en betydlig andel av Skara m. fl. stationers sam-trafik med statsbanorna. Då den första och hittills enda delen av nya järn-vägsleden, den mellan Skara och Timmersdala var färdig — den öppnades för allmän trafik den 24 oktober 1909 — hade emellertid förhållandena i grund förändrats, i det att det relativt nya storföretaget Västergötland—

Göteborgs järnväg (V. G. J.) icke blott förvärvat förenämnda båda Kinnekulle-banor utan jämväl erhållit koncession å — samt i det närmaste fullbordat — en järnväg från Mariestad till Gårdsjö statsbanestation. Härmed var linjen Skara—Timmersdala—Mariestad utesluten från nyssberörda samtrafik, och banans möjligheter till konkurrens överhuvud med Kinnekullelinjen högst avsevärt reducerade, trots den senares större längd — 54 mot 46 km. —. Detta förhållande har givetvis också påverkat möjligheterna att erhålla medel till banans fortsättning mot Mariestad, å vilken planerna som bekant ännu ej kunnat realiseras.

Att järnvägen Skara—Timmersdala, i förefintligt skick, d. v. s. med »blind» slutpunkt i Timmersdala skulle bli ett bärkraftigt företag torde knappast hava förväntats; densamma har också alltifrån sitt första räkenskapsår (1910) oavbrutet gått med betydlig förlust.

Trafikrörelsen och det ekonomiska resultatet av densamma framgår av följande översikt:

Å r	Vagnaxel- km	Inkomster av järn- vägsdriften	Drift- kostnad	Netto- inkomst
1910	688	56 409	58 982	— 2 573
1911	787	64 669	60 401	4 268
1912	833	65 838	65 225	613
1913	818	63 700	71 400	— 7 700
1914	847	70 320	70 482	— 162
1915	843	77 223	92 371	— 15 148
1916	704	78 958	97 877	— 18 919
1917	508	100 932	98 997	1 935
1918	432	171 019	161 506	9 513
1919	479	213 844	236 772	— 22 928
1920	412	215 124	229 129	— 14 005
1921	285	164 490	163 887	603
1922	354	137 664	135 648	2 016
1923	376	134 251	128 521	5 730

Frekvensen i person- och godstrafik och inkomsterna därav utgjorde:

Å r	Antal resor	Inkomst av person- trafik	Ton avgifts- pliktigt gods	Inkomst av godstrafik
1910	41.58	21 301	21.63	29 892
1911	41.96	21 972	29.29	37 593
1912	44.43	22 890	30.91	37 934
1913	47.40	23 800	29.40	37 300
1914	47.70	24 012	32.84	39 969
1915	51.11	26 309	32.86	43 825
1916	43.37	27 603	27.84	46 304
1917	31.09	25 070	26.64	68 060
1918	32.81	34 022	27.07	130 656
1919	47.29	47 625	36.63	156 395
1920	33.00	40 223	30.70	161 681
1921	21.56	36 714	17.90	116 837
1922	22.53	29 216	19.42	95 428
1923	20.76	24 249	24.75	100 201

Att förestående siffror angiva en även för en smalspårig järnväg föga betydlig trafikrörelse torde tydligt framgå av följande jämförelse mellan Skara—Timmersdala järnväg och de två banor, till vilka den står i omedelbar anslutning.

Inkomst per bankm. år 1923.

	Person- trafik kronor	Gods- trafik kronor	Till- sammans kronor
Skara—Timmersdala järnväg	930	3 850	4 780
Västergötland—Göteborgs järnväg	4 870	10 140	15 010
Lidköping—Skara—Stenstorps järnväg	5 220	6 960	12 180

Under de bättre åren hava banans inkomster varit tillräckliga för täckning av driftkostnaderna samt lämnat något överskott, vilket dock ej varit närmelsevis tillräckligt balansera de ogynnsammare årens driftunderskott, långt mindre för bestridande av räntekostnader och dylikt. Den ackumulerade förlusten visade följaktligen ständig ökning, såsom framgår av följande sammanställning.

Å r	Förlust under året	Förlust överförd till efter- följande år	Å r	Förlust under året	Förlust överförd till efter- följande år
	kronor			kronor	
1910	19 800	¹⁾ 17 306	1916	43 004	180 982
1911	14 199	31 505	1917	24 064	205 046
1912	19 497	51 002	1918	17 513	222 559
1913	28 243	79 245	1919	50 853	273 412
1914	21 162	100 407	1920	42 801	316 213
1915	37 571	137 978			

Såsom av de anförda siffrorna framgår, hade alltså vid slutet av år 1919 mer än $\frac{2}{3}$ av aktiekapitalet — 353 840 kronor — gått förlorat, varför bolaget försattes i konkurs (den 5 januari 1920). Vid exekutiv auktion den 2 november 1920 inropades järnvägen, vars bokförda anläggningskostnad översteg 760,000 kronor, för statsverkets räkning mot en köpesumma av 408,000 kronor. Någon rullande materiell erhöles därvid icke, enär banan aldrig ägt någon sådan utan alltifrån början trafikerats av annan järnväg, nämligen den av Västergötland—Göteborgs järnväg helt avhängiga Lidköping—Skara—Stenstorps järnväg (L. S. S. J.).

Skara—Timmersdala järnväg har jämlikt kungl. brev den 12 november 1920 fr. o. m. den 14 december samma år förvaltats av järnvägsstyrelsen, vilken samtidigt erhållit i uppdrag att söka införskaffa anbud på arrende eller köp av järnvägen. Den köpare eller arrendator, som därvid i första hand borde ifrågakomma, var enligt styrelsens mening Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag, vilket bolag äger eller behärskar övriga i Skara sammanlöpande järnvägslinjer (från Göteborg, Lidköping, Mariestad och Stenstorp). Efter anmodan av järnvägsstyrelsen inkom också bolaget år 1921 med ett anbud å köp av järnvägen för en köpeskilling av 100,000 kronor. Då detta belopp emellertid syntes styrelsen alltför lågt för att kunna utan

¹⁾ Vid årets början balanserades ett överskott av 2 494 kronor.

vidare undersökning tillstyrkas hos Kungl. Maj:t, vidtoges i stället anordningar för förenklad trafikering i syfte att erhålla bästa möjliga avkastning å i banan nedlagda statsmedel.

För att ernå ett rimligare förhållande mellan inkomster och utgifter infördes därvid diverse förenklingar i driften och minskades tågantalet. Härigenom nedpressades, som av förestående tablå framgår, utgifterna avsevärt. Då emellertid jämväl trafiken nedgick — godstrafiken på grund av de försämrade konjunkturerna och persontrafiken dels av samma anledning, dels på grund av minskningen i tågantalet — erhöles i allt fall icke, såsom man hoppats, skälig förräntning å det disponerade statskapitalet. Under den tid, statens järnvägar trafikerat banan — fr. o. m. 1 mars 1921 — har visserligen uppnåtts ett obetydligt bokfört överskott; vid slutet av år 1923 utgjorde detsamma 8,489 kronor. Det är emellertid att märka, dels att de bokförda utgifterna icke inkludera någon avskrivning eller avsättning till förnyelsefond, dels att bland inkomsterna ingå vissa ej så små belopp, vilka erhållits genom försäljning av grus, hämtat från banans grustäcker.

Sistnämnda inkomst kan givetvis icke beräknas erhållen under någon längre framtid. Att en faktisk värdeminskning ägt rum, är också självfallet. För järnvägens bana och byggnader — rullande materiell har förlyrts av Lidköping—Skara—Stenstorps järnväg — torde densamma icke kunna skattas lägre än till cirka 7,000 kronor per år — vilket är mindre än 1 procent av den bokförda byggnadskostnaden — d. v. s. cirka 20,000 kronor under anförda tidsperiod (2 år och 10 månader). Härtill kommer att på grund av nyssberörda grusförsäljning någon extra avskrivning utöver förenämnda normala givetvis bort äga rum. Med mera affärsässig bokföring skulle således banan, även sedan järnvägsstyrelsen övertagit dess förvaltning, alltfört hava för varje år uppvisat driftunderskott.

Å Trollhättan—Nossebro järnväg (T. N. J.), vilken har en längd av 32.4 km. och liksom Skara—Timmersdala järnväg en spårvidd av 0.891 m., beviljades koncession den 10 augusti 1907, men öppnades järnvägen för allmän trafik först den 17 februari 1916. Koncessionen har sedan 1913 innehafts av Trollhättan—Nossebro järnvägsaktiebolag med ett inbetalt aktiekapital av 580,000 kronor. För järnvägsanläggningarnas utförande har bolaget uppburit lån ur allmänna järnvägslånefonden, uppgående till 555,000 kronor.

Byggnadskostnaden utgjorde vid 1923 års slut 1,212,000 kronor. Järnvägen saknar egen rullande materiell och har hela tiden trafikerats av Västergötland—Göteborgs järnväg. I olikhet mot Skara—Timmersdala järnväg har banan i samtrafikshänseende ej varit självständigt företag utan ingått som del i Västergötland—Göteborgs järnväg.

Trafikrörelsen och det ekonomiska resultatet av densamma framgår av följande tablå:

Å r	Vagnaxel- km tusental	Inkomster av järn- vägsdriften	Drift- kostnad	Netto- inkomster
1916	908	94 961	132 921	— 37 960
1917	939	169 736	197 470	— 27 734
1918	957	321 722	290 716	+ 31 006
1919	1 002	334 516	326 850	+ 7 666
1920	833	291 271	352 527	— 61 256
1921	636	237 842	263 867	— 26 025
1922	703	188 667	195 531	— 6 864
1923	732	149 660	186 445	— 36 795

Trafikinkomsterna hava alltså varje år utom 1918 och 1919 understigit driftkostnaderna. Bolaget har också varit urståndsatt att betala ränta och annuiteter å statslånet, varför skulden till staten t. o. m. år 1922 vuxit från förutnämnda 555,000 och till 764,000 kronor.

Frekvensen i person- och godstrafik och inkomsterna därav hava utgjort:

Å r	Antal resor tusental	Inkomst av person- trafik kronor	Ton avgifts- pliktigt gods tusental	Inkomst av godstrafik kronor
1916	93.73	48 371	21.94	41 113
1917	92.74	58 965	34.88	99 165
1918	106.10	88 781	42.46	208 522
1919	104.59	95 148	38.43	221 377
1920	82.71	89 202	28.53	183 499
1921	72.96	82 128	20.70	189 287
1922	69.06	65 275	21.87	104 082
1923	63.08	54 782	22.91	79 889

För år 1923 har alltså inkomsten per bankm. utgjort (banans längd i tariffhänseende 32 km.).

i persontrafik	1 710 kronor
i godstrafik	2 500 »

Tillsammans 4 210 kronor

vilket är ännu något sämre än för Skara—Timmersdala järnväg.

Den ackumulerade förlustens ökning visas av följande sammanställning:

Å r.	Vinst (+) eller förlust (-) under året.	Förlust överförd till efterföljande år.
1916	— 37 960	37 960
1917	— 62 583	100 543
1918	+ 706	99 837
1919	— 23 647	123 484
1920	— 93 773	217 257
1921	— 63 148	280 405
1922	— 65 983	346 388

Sedan det i september 1923 konstaterats, att $\frac{2}{3}$ av aktiekapitalet gått förlorat, beslöt bolaget att träda i likvidation, vilken ännu icke blivit avslutad.

I och med likvidationen blev frågan om statsförvärv i och för skydd av statsverkets fordran, vilken den 1 september 1923 stigit till 785,000 kronor, aktuell. Då emellertid dels förfoganderätten över banan i och för sig icke syntes vara av större intresse för staten, dels på grund av banans från statsjärnvägarna isolerade läge och olika spårvidd en förvaltning genom järnvägsstyrelsens försorg måste bliva relativt dyrbar och därmed samhällsekonomiskt ofördelaktig, inleddes efter nyåret 1924 undersökningar beträffande möjligheten att — å för staten godtagbara villkor — försälja järnvägen till annat bolag. Såsom köpare kunde därvid tänkas antingen ett för ändamålet nybildat järnvägsaktiebolag eller ock det trafikerande bolaget, Västergötland—

Göteborgs järnvägsaktiebolag, till vars linje banan ansluter i Nossebro. En försäljning till nämnda bolag skulle för övrigt kunna medföra fördelen, att statsverket samtidigt kunde avyttra Skara—Timmersdala järnväg. Anslutningen i Trollhättan beredde däremot inga ökade möjligheter bl. a. på grund av Bergslagerernas järnvägars normala spårvidd.

Förarbeten i och för bildande av nytt bolag hava ägt rum, men veterligen ej lett till något resultat. Såsom förhållandena ligga till, är det också mycket svårt att se, huru ett sådant bolag skulle kunna säkerställa statsverkets fordran eller ens någon större del därav.

Inledda underhandlingar med Västergötland—Göteborgs järnväg ledde däremot nästan omedelbart till utseende av en nämnd, med uppdrag att verkställa värdering av såväl Trollhättan—Nossebro som Skara—Timmersdala järnväg, bestående av såsom representanter för riksgäldskontoret överingenjören i järnvägsstyrelsen Hj. Fogelmarck, byrådirektören därstädes S. Norrman ävensom undertecknad Hägglund, såsom representanter för järnvägsbolaget majoren J. Nyström och advokaten E. Leman.

Nämnden framhåller i sitt den 20 februari 1924 avgivna utlåtande inledningsvis, att vid en affärsuppgörelse som den ifrågasatta någon större hänsyn icke kunde tagas till banornas *sakvärde* i den mån detsamma överstege realisationsvärdet, utan blott till affärsvärdet. Beträffande det senare vore nämndens uppfattning, att detsamma skulle bliva mycket olika för Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag och för annan ägare, vilken hade att driva banorna som självständiga företag. I senare fallet kunde intet driftöverskott av betydelse beräknas, medan däremot i förenämnda bolags ägo banorna skulle kunna väntas erhålla ett affärsvärde, vilket av nämnden uppskattades till 350,000 kronor, varav 125,000 kronor på Skara—Timmersdala och 225,000 kronor på Trollhättan—Nossebro järnväg.

Vid prövningen av banornas affärsvärde för Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag hade hänsyn tagits till att bolaget genom belägenheten av dess järnvägar dels hade förutsättningar att begränsa kapitalinsatser och driftkostnader till de lägsta möjliga — bolaget äger redan den förvaltning, den rullande materiell och de verkstäder, som fordras för banornas trafikering — dels ock hade synnerligen stort intresse, att trafikeringssätt och taxor å berörda järnvägar så ordnades, att största möjliga trafiktillskott till bolagets övriga linjer erhöles.

I anslutning till värderingsnämndens utlåtande fullföljdes förhandlingarna på så sätt, att dels mellan järnvägsstyrelsen och Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag träffades preliminärt avtal och upprättades kontrakt angående försäljning av Skara—Timmersdala järnväg, dels ock av nyssnämnda bolag till likvidatorerna i Trollhättan—Nossebro järnvägsaktiebolag ingavs ett köpeanbud. För försäljningsavtalets giltighet skulle enligt kontraktet fordras, *dels* att detsamma skulle stadfästas av Kungl. Maj:t och godkännas av Västergötland—Göteborgs järnvägs bolagsstämma, *dels* att anbudet å Trollhättan—Nossebro järnväg skulle antagas, *dels* slutligen att bolaget skulle för köpeskillingarna för bägge järnvägarna — tillhoppa 350,000 kronor — erhålla statslån på vanliga villkor.

I skrivelse till Kungl. Maj:t den 9 mars 1924 hemställde järnvägsstyrelsen om stadfästelse av förenämnda försäljningsavtal och godkännande av det för Trollhättan—Nossebro järnväg gjorda anbudet. De erbjudna köpesummorna vore vissestigen låga, om hänsyn toges till storleken av de kapitalinsatser, som statsverket gjort för möjliggörande av banornas tillkomst. Då emellertid värderingsnämnden kommit till den uppfattningen, att de erbjudna köpesummorna överstege banornas förutsebara affärsvärde för varje annan ägare än Västergötland—Göteborgs järnväg, ansåg sig styrelsen böra tillstyrka an-

buden. Järnvägsstyrelsen instämde för övrigt i vad nämnden yttrat angående Västergötland—Göteborgs järnvägs förutsättningar att åstadkomma ekonomiskt resultat samt erinrade, att om anbudet avsloges, statsverket skulle nödgas nedlägga ett avsevärt kapital för anskaffning av rullande materiell, vilket kapitalutlägg, då Västergötland—Göteborgs järnväg redan förfogade över tillräcklig materiell, måste från nationalekonomisk synpunkt anses innebära en viss misshushållning. Det påpekades därjämte, att en åtgärd ledande till inkorporering av banorna i Västergötland—Göteborgs järnvägs relativt stora nät stode i överensstämmelse med styrelsens tidigare uttalade allmänna uppfattning angående önskvärdheten av ett enhetliggörande i möjligaste mån av ländets splittrade järnvägssystem. Försäljningen av Skara—Timmersdala järnväg tillstyrktes jämväl av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt riksgäldsfullmäktige.

Beträffande försäljningen av Trollhättan—Nossebro järnväg och i samband därmed stående nedskrivning av statens fordran ingavs framställning av riksgäldsfullmäktige, vilka i förväg inhämtat järnvägsstyrelsens samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tillstyrkande. Fullmäktiges bestämda mening, vilken även delades av järnvägsstyrelsen, vore, att det icke kunde anses önskvärt, att staten övertog och för framtiden trafikerade Trollhättan—Nossebro järnväg. I likhet med värderingsnämnden funne fullmäktige däremot naturligt och lämpligt, att denna bana liksom järnvägen Skara—Timmersdala övertoges av Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag, med vars järnvägsnät banorna organiskt hörde samman. Köpeskillingen vore låg i förhållande till statens kapitalinsats i banan men dock antaglig med hänsyn till de ekonomiska resultat trafiken å banan dittills lämnat.

Kungl. proposition (nr 177) angående järnvägarnas försäljning avlätts till riksdagen den 19 mars 1924. I sitt yttrande till statsrådsprotokollet ansluter sig kommunikationsministern helt till de synpunkter, som anförts av verkstyrelserna och fullmäktige.

Innan nämnda proposition avgavs, hade Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag för sin del godkänt förenämnda köpekontrakt.

Försäljningsförslaget framkallade i de av banorna berörda bygderna en stark opposition, vilken bl. a. tog sig uttryck i protestmöten.

Av västgötarepresentanter i riksdagen väcktes i båda kamrarna motioner om avslag å Kungl. Maj:ts förenämnda proposition (första kammaren nr 276 och 277, andra kammaren nr 431 och 432). Att så skedde var mycket förklarligt. Västergötland har liksom andra landskap en del järnvägsfrågor, vilkas lösning måst skjutas på framtiden. Genom den föreslagna försäljningen sågo sig nu vissa trakter hotade i sina förhoppningar om fortsättningsbanor, för Nossebrobanan till Vårgårda, för Timmersdalabanan åtminstone till Mariestad. Mariestad—Timmersdala järnvägsaktiebolag hade så sent som i november 1923 i en framställning till Kungl. Maj:t ifrågasatt dels statens arrendering av bolagets planerade järnväg, dels statslån för densamma utöver vanliga normer, bådadera med motiveringen, att Skara—Timmersdala järnväg vore i statens ägo. I den allmänna diskussionen framfördes emellertid — åtminstone i första hand — ej nämnda relativt närliggande projekt utan i stället den gamla aldrig helt övergivna tanken på en stambana *väster* om Billingen. I motion i första kammaren nr 276 av herr E. P. Vrang m. fl. — med vilken motion i andra kammaren nr 431 av herr H. Bäcklund m. fl. var likalydande — gjordes gällande,

dels att Skara—Timmersdalabanan sannolikt skulle i statens ägo giva större intäkt än räntan å den erbjudna köpesumman av 125,000 kronor,

dels att staten åtminstone ej förr än frågan om inlandsbanans sydliga

sträckning bleve definitivt avgjord borde avhända sig Skara—Timmersdala järnväg.

I motiveringen för den första av nämnda punkter anfördes i första hand ett yttrande av järnvägsstyrelsen, vari bl. a. uttalats:

»att styrelsen icke hyste någon tvekan övertaga de småbanor, som staten kunde förvärva, och att detta t. o. m. skulle kunna vara för statsverket förmånligt och ägnat att öka möjligheten för förräntning av det i järnvägarna nedlagda statskapitalet»;

och vidare vissa av samma styrelse vid olika tillfällen och åt skilda håll meddelade uppgifter, vilka förde motionärerna till slutsatsen, att banan med lämplig skötsel borde kunna lämna god vinst. Slutligen framhölls, att Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag med hänsyn till de indirekta fördelarna borde kunna gå med på att taga någon förlust å köpet.

Beträffande Inlandsbanans sydliga sträckning anfördes som motivering ett utlåtande av 1922 års andra kammars tredje tillfälliga utskott med anledning av viss motion om utredning i frågan, vilket bl. a. innehöll dels en uppgift från järnvägsstyrelsen om undersökning av vissa linjer genom Skaraborgs län, ledande från Kristinehamn alternativt till Töreboda, Falköping eller Herrljunga, dels ett uttalande

»att det syntes vara på tiden att ordna dess (Inlandsbanans) sydligare del, så att trafiken till Göteborg kunde ske på sådant sätt, att resande- och godstrafiken förbehölls statsbanan hela vägen.»

Motionärerna framhålla, att för såväl Falköpings- som Herrljunga-alternativet Timmersdalabanen kan behöva tagas i anspråk, och protestera mot departementschefens uttalande, »att det ur statens synpunkt vore naturligt och lämpligt», att Skara—Timmersdala järnväg övertoges av Göteborgsbolaget.

Beträffande Trollhättan—Nossebro järnväg hemställdes i tvenne likalydande motioner i första kammaren av herr K. Heyman (nr 277), i andra kammaren av herrar A. Hansson i Trollhättan och J. V. Billqvist (nr 432).

att riksdagen med avslag å förenämnda 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 måtte genom statens försorg uppehållas.

Såsom skäl för sin framställning anförde motionärerna bl. a. banans relativt höga byggnadskostnad 1,200,000 kronor, statens direkta aktieteckning å 60,000 kronor — vilken visade, att staten hade vissa direkta intressen i banans tillkomst — samt statslänets betydliga belopp nämligen 555,000 kronor kapital, 230,000 kronor räntor eller tillsammans 785,000 kronor. Nämnda omständigheter ansågo motionärerna visa, att med den föreslagna köpeskillingen, 225,000 kronor, statens intressen icke blivit tillräckligt tillgodosedda.

Att banans ekonomi under de gångna åren varit mycket dålig, kunde motionärerna visserligen icke bestrida, men gjordes gällande, att detta icke berott på felkalkylering av vissa förutsättningar för banans drift utan på ett oförmånligt trafikkontrakt med Västergötland—Göteborgs järnväg och därav uppkommen skuld till ifrågasvarande bolag. Beträffande nämnda trafiköverenskommelse anfördes, att banan enligt densamma skulle betala alla sina omkostnader utan att det trafikerande bolaget lämnade något bidrag, vilket eljest skulle vara väl motiverat av de betydande inkomster Trollhättan—Nossebro järnväg tillförde Västergötland—Göteborgs järnväg. Det kunde vidare ifrågasättas, om ej Trollhättan—Nossebro järnväg till och med finge betala mera, då dels administrationskostnaderna för denna bana borde

vara proportionellt mycket mindre än för Västergötland—Göteborgs järnväg, dels ock de lokomotiv, som användes av Trollhättan—Nossebro järnväg, voro byggda för Västergötland—Göteborgs järnvägs större trafik och därför för dyra i drift för Trollhättan—Nossebro järnväg. Vidare voro inkomstberäkningarna mycket ofördelaktiga för Trollhättan—Nossebro järnväg genom att banan varken finge ordinarie banavgifter eller de extra banavgifter, som den samma skulle behöva.

Motionärerna uttala sig icke direkt beträffande frågan, huruvida en trafikering av banan i dess nuvarande skick genom järnvägsstyrelsens försorg kan väntas giva ett ekonomiskt tillfredsställande resultat, det säges endast, »att den befintliga delen av banan ansetts nödvändig och ekonomisk». Ett sådant resultat ansåges emellertid med säkerhet bliva uppnått för den händelse banan fortsattes från Nossebro till Vårgårda — eventuellt annan statsbanestation — och i samband därmed ombyggdes till normalspårig, vilket skulle kunna ske för en relativt obetydlig merkostnad. En sådan åtgärd ansåges icke blott kunna rädda hela det insatta kapitalet utan jämväl tillföra staten ytterligare vinst.

Det framhölls vidare, att en normalspårig statsbanelinje skulle öka värdet av statens egendom i Trollhättan, att nuvarande förbindelsen mellan västra stambanan och Trollhättan, vilken går över Gårdsjö—Nossebro, på grund av omlastningen i Gårdsjö m. m. vore mycket oförmånlig för Trollhätteindustrin samt slutligen att staten redan förfogade över en järnväg med rangerbangård vid industriområdet å Stallbacka, innefattande 5 km. huvudspår och 6 km. sidospår, allt med normal spårvidd, vilken lokala järnväg lämpligen borde sammanknytas med statens järnvägsnät.

Utlåtande över motionerna infordrades från järnvägsstyrelsen och vattenfallsstyrelsen. Vattenfallsstyrelsen förklarade sig sakna anledning att närmare yttra sig om Skara—Timmersdala järnväg, beträffande vilken bana därför endast framhölls, att enligt de i motionen upptagna kalkylerna någon större ekonomisk fördel ej skulle beredas staten genom föreliggande anbudsantagande. Vad Trollhättan—Nossebro järnväg angick underströk styrelsen däremot motionärernas synpunkter. Beträffande banans ekonomi ger styrelsen ett mera bestämt uttalande än motionärerna. Det säges nämligen, att »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». (Vilka utredningar, som avses, säges dock icke.) Skapande av en ny bredspårig förbindelse mellan Trollhättan och västra stambanan förklarades bliva av särskild betydelse för industriföretagen vid Trollhättan och för hamnanläggningen vid Stallbacka. Vattenfallsstyrelsen tillstyrkte alltså motionerna.

Järnvägsstyrelsen vidhöll däremot sin i skrivelse den 9 mars uttalade mening, att Västergötland—Göteborgs järnvägs anbud borde antagas. Beträffande av motionärerna anförda ekonomiska kalkyler erinrades, att samtliga berörda omständigheter varit styrelsen väl bekanta, då nyssnämnda skrivelse avläts. Järnvägsstyrelsen vore allt fortfarande av den uppfattningen, att de för järnvägarna erbjudna köpesummorna *överstige* banornas affärsvärde för statens järnvägar.

Beträffande Skara—Timmersdala järnväg såsom länk i Inlandsbanan erinrade styrelsen, att planerna för nämnda banas fortsättning söder om Kristinehamn framförts väsentligen med hänsyn till transitotrafiken mellan Inlandsbanan och Göteborg. Enligt gällande samtrafiksregler skulle denna framföras över enskild järnväg, om ej förkortningsbana bygges. Det vore emellertid ingalunda säkert, att detta skäl, vilket tillmätts avgörande vikt

senast av 1922 års riksdags andra kammars tredje tillfälliga utskott, komme att bliva bestående. I denna punkt meddelade styrelsen följande:

»Det från Inlandsbanans 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 samtrafiksvägarna 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.»

Styrelsen meddelar emellertid, att materiel insamlats, som medger ett preliminärt bedömande av nämnda förutsättningar, samt att av detsamma tydligt framginge, att om en fortsättningsbana överhuvud skulle byggas, av de tre ifrågasatta sträckningarna för densamma, nämligen Kristinehamn—Töreboda, Kristinehamn—Falköping och Kristinehamn—Herrljunga, den förstnämnda borde givas obetingat företräde. Skälen härtill vore flera. Först och främst skulle banlängden Herrhult—Göteborg över Kristinehamn—Töreboda bliva ej oväsentligt kortare än över Falköping och ungefär likvärdig med vägen över Herrljunga i dess kortaste alternativ. Följande siffror anfördes.

	Väglängd Herrhult—Göteborg.
Över nuvarande järnvägar:	
Bergslagernas 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 resp. 302 » 307

Vidare skulle antalet nybyggda kilometer för en förkortningsbana Kristinehamn—Töreboda bliva väsentligt mindre än för övriga alternativ nämligen:

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

Styrelsen bemötte ett tidigare framkastat påstående, att man genom Inlandsbanans byggande till Falköping eller Herrljunga skulle kunna tills vidare undvika dubbelspårsbyggnaderna mellan Töreboda och Falköping resp. Herrljunga, samt påpekade, att västra stambanans elektrifiering komme att medföra ändrade driftförhållanden till Törebodalinjens fövör.

Beträffande Trollhättan—Nossebro järnväg erkändes, att nuvarande befordringsväg mellan vissa av västra stambanans stationer och Trollhättan över Gårdsjö—Nossebro erbjöde olägenheter, vilka det vore naturligt industrien ville komma ifrån. Styrelsen framhöll emellertid, att för uppnående av detta mål icke krävdes någon ny järnväg mellan Trollhättan och västra stambanan utan endast en omändring av de nuvarande reglerna för samtrafiksvägarnas bestämmande. I själva verket hade ock 1907 års järnvägstaxekommitté med beaktande av angelägenheten att i dylika fall underlätta en befordran utan omlastning föreslagit bestämmelser i sådant syfte. — Järnvägsstyrelsen fann sig alltså böra tillstyrka bifall till Kungl. Maj:ts proposition och avstyrka den gjorda motionen om utredning. Ville man emellertid för framtiden hålla alla möjligheter öppna, ansågs detta lämpligast böra ske genom ett fullständigt av köpeavtalen med bestämmelser, att staten skulle vara berättigad inlösa resp. banor med ett belopp, motsvarande desammas bokförda värden, d. v. s. de avtalade köpeskillningarna ökade med kostnaderna för de nyanläggningar, utvidgningar och förbättringar, som kunde komma att utföras å resp. banor — varjämte borde inryckas en förpliktelse för köparen att föra sina räkenskaper så, att nämnda bokförda värden komme att separat framgå.

I riksdagens statsutskott, under vars handläggning förenämnda proposition och motioner lågo, uppnåddes icke enighet, i det att majoriteten anslöt sig till motionärernas mening, under det att en minoritet, bestående av åtta ledamöter, följde propositionen med den ändringen, att till kontraktet skulle fogas nyss anförda villkor om statsinlösen.

Vid behandling i riksdagens kamrar segrade motionärernas mening, vilket anmäldes för Kungl. Maj:t genom skrivelse nr 203 den 27 maj 1924, vilken utnynnade i en anhållan om utredning rörande möjligheterna för staten dels att övertaga Trollhättan—Nossebro järnväg, dels ock att i sin ägo fortfarande bibehålla Skara—Timmersdala järnväg.

*Delegerades
uppdrag.*

Enligt vad ovan anförts torde det åt undertecknade delegerade givna uppdraget få anses omfatta dels i första hand en utredning rörande de ekonomiska konsekvenserna av att Skara—Timmersdala järnväg och Trollhättan—Nossebro järnväg i sitt nuvarande skick bibehålles respektive överföres i statens ägo, dels ock en undersökning beträffande kostnaderna för och fördelarna av banornas ombyggnad till normalspåriga. Vad sistnämnda punkt angår torde vara uppenbart, att det icke kunnat bliva fråga om någon verklig teknisk eller ekonomiskt-statistisk järnvägsutredning av sådan art, som verkstälts beträffande nya statsbanelinjer. Den korta tid, som stått till vårt förfogande, har ensam uteslutit tanken på en utredning av nämnda omfattning.

Det har synts oss lämpligt här påpeka, att undertecknade Kobb och Hägglund, delegerade från riksgäldskontoret, icke varit i tillfälle i detalj granska och kontrollera i det följande anförda siffror, vilka hämtats från inom järnvägsstyrelsen förefintligt material. För desammas riktighet svara alltså i första rummet undertecknade Englund och Malmkvist.

*Ekonomiskt
resultat för
Skara—
Timmersdala
järnväg.*

Beträffande Skara—Timmersdala järnvägs inkomster och utgifter under förlutnen tid ha diverse uppgifter anförts i det föregående. Angående framtiden är givetvis här som för järnvägar i allmänhet för närvarande mer än vanligt svårt ställa någon tillförlitlig prognos, då ju driftsresultatet framför allt beror på de allmänna ekonomiska konjunkturerna, vilka ju allfort variera mera hastigt och oregelbundet än före 1914 var vanligt. De mest antagbara siffrorna torde erhållas, om man utgår från uppgifterna för senast avslutat räkenskapsår, vilket ju är det första sedan banans övergång i statens ägo, som uppvisat någorlunda stabila förhållanden, och däri gör de för-

ändringar, som hittills kända månadsresultat för år 1924 kunna motivera.

Skara—Timmersdala järnvägs redovisning för år 1923 visar följande huvudsiffror för inkomster och utgifter (med avrundning till jämna 100-tal kronor).

<i>Inkomster.</i>		<i>Utgifter.</i>	
Persontrafik	kr. 24 300	Administrativa avdelningen	kr. 7 400
Posttrafik	» 900	Banavdelningen	» 31 100
Godstrafik	» 100 200	Trafikavdelningen	» 23 900
Extra trafikinkomster	» 800	Maskinavdelningen och förrådet	» 26 600
Diverse med järnvägsdriften sam-		Lok- och vagnhyror	» 37 000
manhängande inkomster	» 7 900	Diverse med järnvägsdriften sam-	
Till järnvägsdriften ej hörande		manhängande kostnader	» 2 500
inkomster	» 100		
	<u>Summa inkomster kr. 134 200</u>		<u>Summa utgifter kr. 128 500</u>
			<u>Överskott 5 700</u>
			<u>Totalt 134 200</u>

Statens järnvägars månadsstatistik, vari även ingå uppgifter för Skara—Timmersdala järnväg, visar för denna bana följande inkomster i person- respektive godstrafik under årets sju första månader:

	Inkomster januari—juli		Ökning (+) eller minskning (—)
	1924	1923	
	kronor	kronor	kronor
Persontrafik	13 611	14 730	— 1 119
Godstrafik	53 469	65 327	— 11 858

Vad persontrafiken beträffar torde den procentiska nedgången 7 à 8 %, som observerats för de gångna månaderna, kunna beräknas jämväl för hela året, vilket ger en inkomst av c:a 22,500 kronor. För godset torde man däremot möjligen ej behöva frukta en proportionsvis fullt så stor nedgång som för de gångna månaderna. Här skall antagas en sänkning med cirka 15,000 kronor, d. v. s. till 85,000 kronor, vilket måhända är något optimistiskt, då för uppnående av nämnda inkomst fordras, att inkomstminskningen för återstående 5 månader icke skall uppgå till mer än något över 3,000 kronor, ett belopp, som är litet, då juli ensamt visar en nedgång på 3,400 kronor. Beträffande övriga inkomstposter synes ingen erinran vara att göra, utan kunna desamma antagas oförändrade.

Vad utgifterna angår synes månadsstatistiken visa, att 1923 års siffror — för såvitt man bortser från en konstaterad förskjutning mellan olika avdelningar, vilken i detta sammanhang är utan större intresse — äro användbara även för år 1924 utom beträffande lok- och vagnhyror, vilka fr. o. m. 1 oktober 1923 sänkts med 300 kronor per månad, vilket kommer att medföra en besparing (för månaderna januari—september) av 2,700 kronor. Utgiftsposten lok- och vagnhyror bör alltså minskas från 37,000 kronor till 34,300 kronor.

Det har redan påpekats, att bland banans bokförda utgifter icke ingår någon avskrivning eller avsättning till förnyelsefond, och har jämväl angivits, att värdeminskningen å banans egendom icke torde kunna sättas lägre än till 7,000 kronor. I en tablå, avsedd att visa järnvägens verkliga driftsresultat, bör givetvis en sådan utgiftspost ingå.

Vidtagas nu anförda ändringar (ävensom en något starkare avrundning av beloppen) får man som sannolikt resultat för år 1924 följande:

<i>Inkomster.</i>		<i>Utgifter.</i>	
Persontrafik	kr. 22 500	Administrativa avdelningen	kr. 7 500
Posttrafik	» 900	Banavdelningen	» 31 000
Godstrafik	» 85 000	Trafikavdelningen	» 24 000
Extra trafikinkomster	» 800	Maskinavdelningen och förrådet	» 26 500
Diverse med järnvägsdriften sam-		Lok- och vagnhyror	» 34 300
manhängande inkomster	» 7 900	Diverse med järnvägsdriften sam-	
Till järnvägsdriften ej hörande		manhängande kostnader	» 2 500
inkomster	» 100		
<u>Summa inkomster</u> kr. 117 200		<u>Summa bokförda utgifter</u> kr. 125 800	
Underskott » 15 600		<u>Värdeminskning</u> » 7 000	
<u>Totalt</u> kr. 132 800		<u>Summa driftkostnader</u> kr. 132 800	

Driftskostnaderna synas alltså för innevarande år komma att överstiga utgifterna med omkring 15,000 kronor. Vilka ändringar till det sämre eller till det bättre den närmare framtiden kan komma att föra med sig är givetvis mycket ovisst. Å ena sidan kan man av vissa tecken att döma hava rätt hoppas å en uppgång i näringslivet, vilket skulle föranleda ökade inkomster. Då emellertid 1924 för järnvägarna i allmänhet icke varit något särdeles ogynnsamt år, är jämväl en nedgång möjlig. Härtill kommer att vissa omständigheter lätt kunna göra en väsentlig nedsättning av fraktsatserna för banans huvudtransportartikel kalken nödvändig. Denna fråga skall närmare beröras i det följande i samband med övriga ifrågasatta åtgärder, vilka kunna påverka driftsresultatet.

För Trollhättan—Nossebro järnväg äro förhållandena på grund av pågående likvidation och eventuellt förestående förändringar i driftförhållandena väsentligt mera svåröverskådliga. För 1923 redovisades följande inkomster och utgifter, exklusive (beräknade) räntor å disponerat kapital.

<i>Inkomster.</i>		<i>Utgifter.</i>	
Persontrafik	kr. 54 800	Administrativa avdelningen	kr. 10 400
Posttrafik	» 4 200	Banavdelningen	» 44 900
Godstrafik	» 79 900	Trafikavdelningen	» 47 800
Extra trafikinkomster	» 2 500	Maskinavdelningen och förrådet	» 83 300
Diverse med järnvägsdriften sam-		<u>Summa utgifter</u> kr. 186 400	
manhängande inkomster	» 8 300		
<u>Summa inkomster</u> kr. 149 700			
Underskott » 36 700			
<u>Totalt</u> kr. 186 400			

Föreliggande statistiska uppgifter för innevarande år tyda på att situationen ändrats på motsvarande sätt som för Skara—Timmersdala järnväg. Ur driftrapporterna för juni månad 1923 och 1924 hämtas följande siffror, avseende hela 1:a halvåret:

Trollhättan—
Nossebro
järnvägs
inkomster och
utgifter.

	1:a halvåret		Ökning (+) eller minskning (-)
	1924	1923	
	K r o n o r		Kronor
<i>Inkomster.</i>			
Persontrafik	25 874	27 721	— 1 847
Posttrafik	2 097	2 085	+ 12
Godstrafik	35 191	41 090	— 8 889
Extra trafikinkomster	1 027	1 593	— 566
Postarvoden	3 000	2 160	+ 840
Övriga med järnvägsdriften sammanhängande inkomster	600	120	+ 480
Summa inkomster	67 789	77 769	— 9 980
<i>Utgifter.</i>			
Administrativa avdelningen	3 088	4 761	— 1 673
Banavdelningen	24 547	18 362	+ 6 185
Trafikavdelningen	23 158	22 647	+ 511
Maskinavdelningen och förrådet	26 097	30 860	— 4 763
Summa egentliga driftkostnader	76 890	76 630	+ 260
Tillkommer:			
Avskrivningar	4 500	4 500	—
Övriga med järnvägsdriften sammanhängande utgifter	8 268	7 872	+ 396
Summa utgifter	89 658	89 002	+ 656

Trafikinkomsterna visa alltså en avgjord nedgång. För persontrafiken utgjorde denna 7 procent, för godstrafiken 20 procent. För hela år 1924 synes man följaktligen kunna räkna med en inkomst av persontrafiken av 51,000 kronor, inkomst av godstrafiken av 65,000 kronor. Övriga inkomstsummor torde däremot böra användas oförändrade; uppgången ifråga om postarvodena beror endast på, att dessa influtit tidigare i år — summan för år 1923 utgjorde nämligen 6,600 kronor. Beträffande utgifterna skulle ej heller på grund av statistiken vara skäl företaga någon ändring, enär ju förbättringar å ett konto motvägas av försämringar å ett annat. Då emellertid enligt gällande fördelningsregler mellan Västergötland—Göteborgs järnväg och Skara—Timmersdala järnväg vissa för båda banorna gemensamma utgifter, vilka fördelas efter årets slut, knappast kunna undgå att sänkas i och med trafikens nedgång, skall här räknas med en utgiftsumma av 180,000 kronor.

Liksom för Skara—Timmersdala järnväg är emellertid å andra sidan att erinra, att bland de bokförda utgifterna icke ingår någon kostnad för värdeminskning å banans egendom. Den bokförda avsättningen till förnyelsefond avser nämligen endast rullande materiell, tillhandahållen av Västergötland—Göteborgs järnväg. Egendomens faktiska värdeminskning torde icke kunna sättas lägre än till 10,000 kronor (motsvarande mindre än 1 procent av den bokförda byggnadskostnaden). Införas nu anförda ändringar i kalkylerna, får man för Trollhättan—Nossebro järnväg följande motsebara inkomster och utgifter under år 1924.

<i>Inkomster.</i>		<i>Utgifter.</i>	
Persontrafik	kr. 51 000	Bokförda utgifter	kr. 180 000
Posttrafik	» 4 200	Värdeminskning	» 10 000
Godstrafik	» 65 000		
Extra trafikinkomster	» 2 500	Tillsammans	kr. 190 000
Diverse med järnvägsdriften sammanhängande kostnader	» 8 300		
	Sunma inkomster		
	kr. 131 000		
	Underskott »		
	59 000		
	Totalt		
	kr. 190 000		

Underskottet för innevarande år synes alltså komma att uppgå till 60,000 kronor, d. v. s. resultatet blir sämre än något föregående år, 1920 undantaget.

Nyss angivna utgiftssiffror, beräknade för år 1924, synas oss antagliga även för kommande år, för den händelse banan allt fortfarande kommer att trafikeras enligt gällande kontrakt. Det möter givetvis stora svårigheter bestämt avgöra, vilka förändringar, som komma att inträda, för den händelse banans trafikering övertages av statens järnvägar. Å vissa håll uppkomma sannolikt besparingar, å andra ökade utgifter. Till förenkling av frågeställningen synes man i första hand böra räkna med att nuvarande trafikstandard m. m. bibehållas, samt att banan trafikeras med av Västergötland—Göteborgs järnväg förhyrd materiell. De besparingar, som kunna erhållas genom en sänkning av nämnda standard, torde väl vara ungefärligen lika stora, vilket trafikeringensalternativ som väljes, och alltså icke böra inverka vid jämförelsen mellan dessa alternativ. Frågan om egen rullande materiell behandlas i ett sammanhang för båda banorna.

(Vad som å de närmast följande sidorna säges, berör till större delen järnvägsekonomiska frågor, delvis ganska speciella; för de uttalanden, som göras, svara följaktligen i första rummet undertecknade Englund och Malmkvist, delegerade från järnvägsstyrelsen.)

I och med att statens järnvägar övertaga trafikeringen av Trollhättan—Nossebro järnväg, tillkommer alltså först och främst hyra för lokomotiv och vagnar. Ett anbud på uthyrning av sådana föreligger från Västergötland—Göteborgs järnväg. Den begärda hyran utgör 4,000 kronor per månad eller 48,000 kronor per år. Härtill komma emellertid kostnader för reservlok, extra personvagnar, spolning av lok m. m., varför den totala ersättningen beräknats stiga till 67,400 kronor. Å andra sidan bortfalla (för maskinavdelningen) bidraget till Västergötland—Göteborgs järnväg: maskiningenjör (inklusive resekostnader) 1,100 kronor, andel i underhåll av samt ränta och amortering å Västergötland—Göteborgs järnvägs materiell, 36,700 kronor, andel i reservlokomotiv i Nossebro — avlöningar m. m. — 1,800 kronor samt det kontrakterade 5-procentstillägget å övriga kostnader, uppgående till 2,200 kronor, d. v. s. tillsammans 41,800 kronor. För maskinavdelningen och förrådet exklusive lok- och vagnhyror återstå följaktligen 41,500 kronor.

Administrativa avdelningens kostnader kunna beräknas nedgå till samma storlek som för Skara—Timmersdala järnväg, d. v. s. till 7,500 kronor.

För banavdelningen bortfalla bidraget till baningenjör, 600 kronor (ej resekostnaden), samt nyssnämnda 5-procentstillägg, 2,100 kronor, eller tillsammans 2,700 kronor. Resterande kostnad blir alltså 42,200 kronor.

Från trafikavdelningens utgifter kunna på samma sätt borttagas 2,000 kronor allmänna omkostnader samt 2,200 kronor procenttillägg, tillhoppa 4,200 kronor. Dessutom kan lämpligen föreningsstationsbidraget i Nossebro — av Västergötland—Göteborgs järnväg beräknat till 8,600 kronor — fränkiljas. Återstå följaktligen 35,000 kronor.

Nu anförda siffror giva följande sammanställning:

Administrativa avdelningen	kr.	7 500
Banavdelningen	»	42 200
Trafikavdelningen (exklusive Nossebro station)	»	35 000
Maskinavdelningen och förrådet	»	41 500
Lok- och vagnhyror	»	67 400
Föreningsstationsbidrag (i Nossebro)	»	8 600
Avskrivningar	»	10 000

Summa driftkostnader kr. 212 200

Denna summa är att jämställa med förestående 190,000 kronor. Visserligen kan det vara möjligt, att något större besparingar kunna vidtagas för trafikavdelningen, om banan trafikeras av statens järnvägar än om densamma trafikeras av Västergötland—Göteborgs järnväg. Dessa skillnader torde emellertid icke röra sig om mer än något 1,000-tal kronor, under det att förestående skillnad utgör 20,000 kronor. Det torde alltså vara uppenbart, att under för övrigt lika förhållanden en trafikering genom statens järnvägars försorg på enahanda sätt som nu sker beträffande Skara—Timmersdala järnväg, fränsett de övriga fördelar densamma kan hava, skulle ställa sig avsevärt oförmånligare än trafikering enligt kontraktet.

I det förestående har räknats med att Skara—Timmersdala järnväg fortfarande trafikeras på sätt hittills skett med av Västergötland—Göteborgs järnväg (Lidköping—Skara—Stenstorps järnväg) förlyrd materiell samt att samma förfaringssätt skulle komma till tillämpning för Trollhättan—Nossebro järnväg. Det har emellertid ifrågasatts, huruvida icke för Skara—Timmersdala järnväg i och för erhållandet av bättre ekonomi borde anskaffas egen rullande materiell. Samma fråga uppkommer givetvis beträffande Trollhättan—Nossebro järnväg, så mycket mer som för densamma den beräknade kostnaden för lok- och vagnhyror är mycket större än för Skara—Timmersdala järnväg.

Ifrågavarande möjlighet till utgiftsminskning spelade en väsentlig roll i riksdagens behandling av försäljningsfrågan. Riksdagens uttalande, att barnorna icke skulle behöva medföra någon förlust för staten, kunde, vad Skara—Timmersdala järnväg angår — faktiskt, efter vad järnvägsstyrelsen anført — knappast grundas på något annat än förhoppningen om förbättrade resultat genom förvärf av egen materiell. För Trollhättan—Nossebro järnväg torde man däremot ha räknat med samtliga de förbättringar, som man hoppades skola inträda i och med statens järnvägars övertagande av trafikeringen. I det föregående har visats, att i stället för den utgiftsminskning, varå man hoppats, i stället inträder en betydlig utgiftsökning, för såvitt materiell skall förhyras. Vi ha av detta skäl ansett oss böra underkasta berörda anskaffningsfråga en något mera detaljerad utredning än hittills ägnats densamma.

Uppgifter om behöflig transportmateriell och anskaffningskostnader därfor hava begärts av olika sakkunniga personer. Resultatet framgår av bilagda P. M., utarbetad av förste byråingenjören å järnvägsstyrelsens maskinbyrå C. O. G. Wallander. Det torde böra erinras, att antalet vagnar beräknats i samråd med trafikmän. Sammanläggas de i ingenjör Wallanders P. M. angivna summorna, kommer man för båda banorna tillhopa till en kostnad av 100,000 kronor för lokomotiv, 505,800 kronor för vagnar samt 28,000 kronor för tillbyggnad av lokomotivstallar m. m., tillsammans alltså 633,800 kronor. Den ovanliga proportionen mellan kostnaden för lokomotiven och för vagnarna beror på, att beträffande de förra man räknat med inköp av gamla lokomotiv, vilka under årtionden använts vid annan järnväg.

Möjliga
åtgärder för
förbättring av
ekonomin.

Räknas med en räntefot av 5 procent och en amortering för loken, vilka äro av hög ålder, av 6 procent samt för vagnarna av 2 procent samt användes vidare ingenjör Wallanders siffra 2,400 kronor för underhåll och amortering av lokomotivstalltillbyggnader, kommer man till följande kostnader:

Ränta för lokomotiv	kr. 5 000
» » vagnar	» 25 300
» » tillbyggnader	» 1 400
Avsättning till förnyelsefond för lokomotiv	» 6 000
» » » » vagnar	» 10 100
Underhåll m. m. av lokomotivstalltillbyggnader	» 2 400
	Tillsammans kr. 50 200

Delas nämnda belopp lika å båda banorna, blir kostnaden för vardera alltså 25,100 kronor. Rättare torde dock vara att låta Skara—Timmersdala järnväg bära kostnaderna för allenast två lokomotiv (skillnaden blir 1,100 kronor). Man erhåller då för Skara—Timmersdala järnväg 24,000 kronor, för Trollhättan—Nossebro järnväg 26,200 kronor.

Anskaffas egen rullande materiell, erfordras även verkstäder för densammans underhåll. Beräkningen av nämnda underhållskostnader erbjuder givetvis stora vanskligheter. De siffror, som angivits i bilagda P. M.¹⁾ av ingenjör Söderström, ha dock synts oss sannolika. Som synes sluta beräkningarna på ett belopp av för Skara—Timmersdala järnväg 22,175 kronor, för Trollhättan—Nossebro järnväg 28,050 kronor per år (avrundade till 22,000 och 28,000 kronor). Av ingenjör Söderström har påpekats, att de tidigare föreslagna lokomotiven ej äro lämpliga, varför anskaffningskostnaden torde bära höjas med 50,000 kronor, d. v. s. räntan med 2,500 kronor. De anförda skälen hava synts oss vägande, varför uppgiften godtagits, utan att vi kunnat göra något försök till närmare undersökning av föreliggande rent tekniska fråga, vilken för övrigt, såsom av det följande framgår, är av tämligen ringa ekonomisk betydelse.

Med relativt nya lokomotiv kan avskrivningen minskas något, och man torde sålunda kunna räkna med 3 procent eller 4,500 kronor. Totalökningen blir då 1,000 kronor, varav 400 kronor på Skara—Timmersdala järnväg och 600 kronor på Trollhättan—Nossebro järnväg. Den rullande materiell, som ifrågasatts till anskaffning, torde icke vara fullt tillräcklig för naturautjämnning ifråga om vagnhyror. Ett vagnhyresaldo av 2,000 kronor har därför i varje fall beräknats kvarstå för vardera av järnvägarna.

För Trollhättan—Nossebro järnväg tillkomma ännu två kostnadsposter. Skall den antagna standarden uppehållas, måste Trollhättan—Nossebro järnväg bestrida halva kostnaden för ett reservlokomotiv i Nossebro. Antages naturautjämnning ifråga om själva lokhyran, blir utgiftsökningen cirka 450 kronor per månad eller 5,400 kronor per år. Anskaffning av rullande materiell för denna banas räkning möter emellertid en förut ej nämnd svårighet. För närvarande taga de lokomotiv, som trafikera Trollhättan—Nossebro järnväg, vatten i Nossan vid ett vattentagningsställe, beläget å Västergötland—Göteborgs järnvägs linje. Anskaffas egen materiell, kan man tydligen icke göra anspråk utan särskild kostnad få anlita nämnda linje. Avgiften för denna vattentagning är givetvis oviss. Några uppgifter ha vi icke införskaffat men räkna med 50 kronor per månad eller 600 kronor per år. Det har ifrågasatts, att Trollhättan—Nossebro järnväg skulle skaffa sig egen ledning ned till Nossan. Då emellertid nämnda ledning skulle hava en längd av över 1 kilometer, ha vi ansett ifrågavarande lösning utesluten.

¹⁾ Här ej intagen.

Nu anförda belopp giva följande sammanställning:

Kostnader för egen materiell.

	Skara— Timmersdala järnväg	Trollhättan— Nossebro järnväg
	Kronor	
Ränta, förnyelse m. m. enligt Wallanders P. M.	24 000	26 200
Tillägg enligt Söderströms P. M.	400	600
Underhåll	22 000	28 000
Aterstående vagnhyror.....	2 000	2 000
Reservlokomotiv.....	—	5 400
Vattentagning.....	—	600
Summa	48 400	62 800

Utgående lokomotiv- och vagnhyror för Skara—Timmersdala järnväg utgöra för närvarande, som nämnt, 34,300 kronor, för Trollhättan—Nossebro järnväg hava beräknats 67,400 kronor. Även om förestående siffror givetvis äro osäkra torde emellertid av desamma få anses otvetydigt framgå, att anskaffning av egen rullande materiell för Skara—Timmersdala järnvägs räkning — vilka fördelar den i övrigt kan ha — måste komma att avsevärt *för-sämra* banans ekonomi, varför en sådan åtminstone för närvarande måste på det bestämdaste avstyrkas. För Trollhättan—Nossebro järnvägs räkning skulle däremot enligt kalkylerna någon vinst erhållas. Det funna beloppet, 4,600 kronor, är emellertid mycket litet i förhållande till de risker, som löpas genom den betydliga kapitalinsatsen av cirka 350,000 kronor, dels icke tillräcklig att täcka mer än en ringa del av de *förluster*, som ovan beräknats uppstå genom övergång till självständig trafikering.

Det torde böra framhållas, att förestående relativt höga kostnadssummor erhållits trots att man räknat med användning av gamla lokomotiv, stor sparsamhet ifråga om vagnar samt underhållet ombesörjt på billigaste sätt, Ett överskridande av det beräknade beloppet på en eller flera punkter skulle alltså ingalunda vara uteslutet, då det gällde att praktiskt utföra planerna.

Det funna resultatet — att trafikering av Trollhättan—Nossebro järnväg genom statens järnvägars försorg, huru man än förfar, kommer att bli oförmånligare än enligt hittills gällande kontrakt — måste betecknas såsom förvånande efter vad i riksdagen anförts. Såsom redan nämnts, angävos ju de hårda kontraktsbestämmelserna såsom huvudorsak till banans svåra ställning. Det har under sådana förhållanden ansetts nödvändigt något närmare ingå på bestämmelserna i nämnda kontrakt, varvid dock tills vidare endast utgiftssidan skall beröras.

Innebörden var, att Trollhättan—Nossebro järnväg skulle bära dels sina direkta driftkostnader, dels efter vissa kalkylationsregler beräknad andel i — för hela det av Västergötland—Göteborgs järnväg trafikerade nätet — gemensamma kostnader, allt ökat med 5 procent. Kalkylationsreglerna, vilka äro för vidlyftiga att här återgiva, kunna icke sägas hava varit alltför oförmånliga för Trollhättan—Nossebro järnväg, ehuru det säkerligen varit för-månligare, om samarbete kunnat erhållas med en bana av lägre typ än Västergötland—Göteborgs järnväg. Vad som särskilt stött torde ha varit 5-procenttillägget. Någon förklaring, varför detta tillagts, lämnas icke. Desamma torde dock icke kunna sägas vara obefogat, åtminstone i sin helhet, det inkluderar säkerligen bl. a. andel i räntekostnader m. m. för administra-

tionsbyggnader och verkstäder, vilka kostnader med den bokföring, som användes vid järnvägarna — statens och enskilda — icke kommer till synes bland respektive avdelningars utgifter.

Betraktas uppgörelsen såsom en vanlig affär, synes man knappast ha anledning säga, att den ena parten gynnats 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. Att avtalet verkligen ingicks torde alltså icke blott hava berott på svårigheterna för Trollhättan—Nossebro järnväg att skaffa medel till rullande materiell.

Att kontraktet 1913 betraktades såsom förmånligt för Trollhättan—Nossebro järnväg bestyrkes jämväl av en punkt i § 13 med lydelse, »att Västergötland—Göteborgs järnväg åtagit sig trafikeringen av Trollhättan—Nossebro järnväg för att därigenom underlätta tillkomsten av järnvägen Grästorp—Hallebo, varför Västergötland—Göteborgs järnväg berättigats att när som helst uppsäga kontraktet, för den händelse Lidköping—Tuns järnväg skulle fortsättas från Tun åt annat håll än via Grästorp till Hallebo.»

De ogynnsamma omdömena torde i huvudsak få tillskrivas omständigheten, att man icke velat betrakta avtalet såsom en affär för sig utan ansett Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag pliktigt att med hänsyn till de indirekta fördelar banans tillkomst medförde för bolagets egna linjer åtaga sig den nya banans trafikering utan att räkna vinst jämväl å denna. Sannolikt är också, att om ett trafikeringsavtal träffats tillräckligt tidigt och tillämpande av verklig självkostnadstariff varit ett nödvändigt villkor för banans tillkomst, en sådan skulle hava erhållits, vilket i sin tur sannolikt skulle hava medfört, att inkomsterna åtminstone i det närmaste täckt driftkostnaderna. — Vare härmed huru som helst, då det nu gäller att eventuellt träffa nytt avtal, kan man med säkerhet icke påräkna självkostnadstarifiering utan blott »affärsmissiga» villkor.

Det av riksdagen gjorda uttalandet, »att Trollhättan—Nossebrobanans iråkade ekonomiska svårigheter till en ej ringa del härleda sig från dess ofördelaktiga trafikavtal» är, om också ej oriktigt, åtminstone missvisande. Såsom nämnt skulle även med gynnsammast tänkbara avtal sannolikt intet överskott erhållits för bestridande av räntekostnaderna och hade bolaget alltså i varje fall gått mot likvidation, fastän densamma givetvis dröjt ännu i åtskilliga år. Då en gång den erforderliga ackumulerade förlusten uppnåtts, hade ställningen ingalunda varit bättre än nu utan, med hänsyn till egendomens värdeminskning, sämre. Trafikeringskontraktet har alltså påskyndat katastrofen men ej ensamt framkallat densamma. Den direkta vinst, Västergötland—Göteborgs järnväg gjort, är för övrigt nominell, då den aldrig kunnat utbetalas och nu givetvis går förlorad. Enligt vad meddelats, har Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag redan beslutat helt avskryva sin fordran å Trollhättan—Nossebro järnväg.

Vilket trafikeringssätt, som än väljes, kunna givetvis en del besparingar erhållas. Av anförda siffror att döma synes emellertid det endast kunna bli fråga om relativt små belopp — åtskilliga förenklingar hava nämligen redan tidigare vidtagits — för såvitt icke tidtabellen skall försämras. En nedgång under 1923 års tågantal — 4 per dag — kan emellertid icke gärna tillrådas, då den erhållna utgiftsminskningen lätt kan kompenseras genom en nedgång i persontrafiken; Skara—Timmersdala järnvägs exempel manar icke till efterföljd. — För bedömande av förevarande spörsmål är tydligen en utgiftssänkning på ett eller annat 1,000-tal kronor ej av nämnvärd betydelse, varför förestående utgiftssummor ansetts lika gärna kunna användas oförändrade.

Vi hava hittills endast behandlat banornas utgifter. Det återstår nu att undersöka i vad mån den dåliga ekonomien eventuellt kan bero på att taxorna hållits för låga.

Vad beträffar Skara—Timmersdala järnväg, vilken under flera år drivits som självständig järnväg och där intet underlåtits för att förbättra resultatet, kan man emellertid icke gärna förutsätta, att ett så nära till hands liggande medel som taxehöjning lämnats oförsökt. En undersökning av nuvarande och tidigare bestämmelser visar också, att banan under första tiden av järnvägsstyrelsens förvaltning arbetade med mycket höga tariffer — avgiften per personkilometer uppgick t. ex. till cirka 10 öre — och att de sänkningar, som sedermera företagits, motiverats av järnvägsekonomiska skäl, framför allt med hänsyn till konkurrensen.

Persontaxan är emellertid fortfarande hög — närmast jämförlig med statens järnvägars taxa under allra dyraste tiden — ehuru mera ojämn. Angränsande banor hava däremot en zontaxa av samma höjd som statens järnvägars nuvarande och därtill dagbiljetter för resa fram och åter, föga dyrare än Skara—Timmersdala järnvägs enkla. — Såsom av ovan anförda tablåer framgår, har resultatet blivit en katastrofartad nedgång av Skara—Timmersdala järnvägs persontrafik; resefrekvensen var 1923 endast cirka 45 procent av 1914 års, inkomsterna ungefär desamma. Enskilda järnvägarna i genomsnitt hava däremot sedan 1914 uppnått en fördubbling av sin persontrafiksinkomst. Det är givetvis ej möjligt avgöra i vad mån det ogynnsamma resultatet beror på taxans höjd; en huvudpart av skulden torde sannolikt vila å tidtabellen.

Om någon persontaxehöjning kan följaktligen ej bliva tal. Det skulle däremot kunna starkt ifrågasättas, huruvida ej vore skäl göra ett försök med sänkning till övriga järnvägars nivå samt insättning av ännu ett tågpar.

Härigenom skulle sannolikt bruttoinkomsten ökas ej oväsentligt. Då emellertid en samtidig utgiftsökning ej kunde undvikas, är det tvivelaktigt, om någon förbättring av nettoinkomsten skulle erhållas — stor torde densamma i varje fall icke kunna bliva.

Skara—Timmersdala järnvägs godstaxa har numera sänkts ned till samma nivå som övriga angränsande järnvägars med ett undantag; banan har i samtrafik icke mindre än tre extra banavgifter. Med dessa förhåller sig på följande sätt. Skara—Timmersdala järnväg utgick i och med statens järnvägars övertagande ur den allmänna samtrafiksöverenskommelsen utom för sin huvudartikel, kalken. För transport av nämnda vara utgår, som bekant, statsbidrag, beräknat så, att nettofrakten icke överstiger ett fixt belopp, cirka 60 öre per 100 kilogram. Vid sådant förhållande är det tydligen likgiltigt för köparen, hur hög frakten blir, och kalkproducenterna i Timmersdala skadas faktiskt icke av skillnaden i frakt mellan en Skara—Timmersdala järnvägs station och t. ex. en lika avlägset liggande Västergötland—Göteborgs järnvägs station.

Nämnda bidrags betydelse är en av de mest ovissa punkterna i Timmersdalabanans ekonomi, då detsamma, som bekant, beviljas av riksdagen endast för ett år i sänder och ofta varit hotat, senast vid 1924 års riksdag. Skulle bidraget i fråga bortfalla, blir det nödvändigt borttaga de tre extra banavgifterna à 5 öre och möjligen jämväl den ordinarie banavgiften à 8 öre eller åtminstone bevilja någon sänkning på densamma. Det kan nämligen knappast tänkas, att kalkproducenterna i Timmersdala skulle kunna pressa ned sina tillverkningskostnader särdeles mycket under konkurrenterna vid Västergötland—Göteborgs järnvägs stationer.

Då ifrågavarande kalktransporter, för vilka bidrag erhålles, under nuvarande förhållanden uppgå till cirka 6,500 ton om året, betyda de extra ban-

avgifterna en inkomst på 10,000 kronor och den ordinarie banavgiften en inkomst på 5,000 kronor, tillsammans 15,000 kronor. Bidragets bortfallande synes alltså få räknas betyda en förlust av minst 12,000 kronor. Det torde följaktligen vara uppenbart, att man icke kan förvänta genom taxeändringar erhålla någon väsentlig förbättring i Skara—Timmersdala järnvägs ekonomi, men att det däremot ingalunda är osannolikt, att banan genom nödtvungna taxesänkningar i samtrafik kommer att se sina inkomster avsevärt minskade.

Väsentligt annorlunda ligga taxeförhållandena till vid Trollhättan—Nossebro järnväg. Enligt meromnämnda trafikeringskontrakt har densamma nämligen i taxehänseende ingått såsom del i Västergötlands—Göteborgs järnväg. Beträffande persontrafiken torde detta förhållande icke ha medfört några olägenheter, då den låga taxan ökat trafiken och dessutom i förevarande fall torde vara särskilt önskvärd med hänsyn till automobilkonkurrensen. Trollhättan—Nossebro järnvägs persontrafik är också betydligt mera tillfredsställande än Skara—Timmersdala järnvägs.

Aven i fråga om banans lokala godstrafik torde ingen erinran vara att göra mot den tillämpade taxan, vilken för övrigt är försedd med något tillägg å Västergötland—Göteborgs järnvägs tariffer och tillämpas såväl å Lidköping—Skara—Stenstorps som Skara—Timmersdala järnväg. I fråga om samtrafiken har emellertid kontraktet medfört en väsentlig reducering av Trollhättan—Nossebro järnvägs inkomster. Till en början har den ordinarie banavgiften å 8 öre per 100 kilogram fått delas med Västergötland—Göteborgs järnväg (hälften å vardera banan). Med en trafikrörelse av cirka 9,500 ton, varav 8,000 ton samtrafik med statens järnvägar över Gårdsjö och 1,500 ton övrig samtrafik, betyder detta en inkomstminskning med 3,800 kronor. Härtill kommer, att den tillämpade fördelningsregeln, fränsett banavgiften, ger banan något lägre inkomst än som skulle erhållits av en självständig järnväg. Förestående 3,800 kronor torde böra ökas till 4,500 kronor. Tänker man sig därtill två extra banavgifter å 5 öre, erhålles en ytterligare inkomstökning av 9,500 kronor.

Ifrågavarande kontraktsbestämmelse om trafikgemenskap med Västergötland—Göteborgs järnväg kan alltså synas ha varit för banan mycket ofördelaktig, och har jämväl, såsom under riksdagens förhandlingar anförts, från flera håll klander riktats mot densamma. Innan man faller något definitivt omdöme, torde emellertid böra beaktas, att nämnda bestämmelse frivilligt antagits av Trollhättan—Nossebro järnvägsaktiebolag, och att detta väl icke kan hava skett för att minska trafikanternas fraktkostnader. En annan förklaring måste alltså sökas. En sådan ligger också nära till hands. Före banans tillkomst gick samtrafiksvägen mellan Trollhättan å ena sidan samt statsbanestationerna norr om Gårdsjö å den andra över Herrljunga—Öxnered. Avståndet Gårdsjö—Trollhättan denna väg var 205 kilometer, antalet banor tre. Avståndet den nya vägen över Nossebro är 176 kilometer, alltså 29 kilometer kortare. Med Trollhättan—Nossebro järnväg som självständig blir antalet banor även denna väg tre, vid trafikgemenskap med Västergötland—Göteborgs järnväg däremot två. Enligt gällande samtrafiksöverenskommelse åtnjuter emellertid äldre väg ett betydligt skydd mot den nytillkommande. Här kan icke närmare ingås på förfaringssättet vid bestämmande av nya samtrafiksvägar. Dock torde vara nog anföras, att bortfallande av en banavgift i många fall kan vara avgörande.

Här har man alltså att söka orsaken till överenskommelsen. De kontraktsslutande banorna torde ha ansett sig icke kunna erhålla trafiken ifråga, för såvitt man icke till vägförkortningen lade bortfallande av en banavgift.

Då nämnda trafik som sagt utgör övervägande delen av banans totala samtrafik — 8,000 ton av 9,500 — fanns tydligen intet val.

Sedan samtrafiksvägen en gång bestämts, är man emellertid oförhindrad verkställa en utbrytning av Trollhättan—Nossebro järnväg och jämväl införa extra banavgifter, utan att detta medför någon ändring i samtrafiksvägen. Det måste dock erinras, att sådan åtgärd betyder, att trafiken å Trollhättan berövas hela vinsten av den kortare väglängden, under det att olägenheten av omlastningen kvarstår.

Vad de extra banavgifterna angår, kan deras införande för övrigt vara endast temporärt. Enligt den nya samtrafikstaxan, vartill förslag förelagat under ett flertal år och vilken torde komma att relativt snart träda i kraft, kommer nämligen i den mån en samtrafiksväg blir dyrare än en annan, överflyttning automatiskt att äga rum till den senare, och torde detta just bli förhållandet i förevarande fall, för såvitt icke tillägget för Trollhättan—Nossebro järnväg göres mycket litet.

Härtill kommer emellertid, att den nya taxan innehåller en bestämmelse om vad man kallar alternativ transportväg, av innebörd att i de fall, då samtrafiksvägen mellan två orter går över järnvägar av olika spårvidd, trots att mellan nämnda orter genomgående väg med obruten spårvidd förefinnes, godset på trafikants begäran kan sändas den senare vägen. Mot ifrågavarande bestämmelse har veterligen icke gjorts erinran från något håll, varför densamma otvivelaktigt kommer att fastställas. Det är under sådana förhållanden av vikt, att skillnaden i transportavgifter icke blir alltför liten; eljest kommer av diverse orsaker, bland annat med hänsyn till tidsvinsten, den normalspåriga vägen att användas för allt gods, även det som utan olägenhet tål omlastning.

Man torde följaktligen icke för framtiden kunna räkna med något tillägg utöver ordinarie banavgifter, d. v. s. få begränsa sig till en inkomstökning av 4,500 kronor. Då det beräknade underskottet med oförändrad taxa i bästa fall kalkylerats uppgå till cirka 59,000 kronor, kvarstå följaktligen efter banans utbrytning 54,500 kronor. Avrundas med hänsyn till redan berörda besparingsmöjligheter detta belopp nedåt till 50,000 kronor, torde man åtminstone icke ha räknat för ogynnsamt — allt givetvis med nuvarande trafikomfattning.

Detta mycket ogynnsamma resultat beror givetvis i hög grad på de svårigheter, varmed Trollhätteindustrien har att kämpa. I den mån gynnsammare förhållanden inträda, kommer naturligtvis godstrafiken att ökas. Att denna ökning skulle bli tillräcklig för att hela förlusten inom överskådlig framtid skulle försvinna, torde emellertid vara uteslutet. Den maximala inkomst i godstrafik, som uppnåddes under krisåren, var nämligen cirka 220,000 kronor, erhållen 1919. Omräknat till nuvarande taxa torde detta motsvara högst cirka 110,000 kronor. Ovan har räknats med 65,000 kronor, skillnad alltså 45,000 kronor brutto. Vid ökad trafik stiga emellertid jämväl kostnaderna, sannolikt med cirka 60 procent av inkomsten. Nämnda topptrafik ger följaktligen en nettoinkomstökning av 18,000 kronor, d. v. s. minskar nu beräknad förlust från 50,000 till 32,000 kronor.

Persontrafiken å Trollhättan—Nossebro järnväg har, som nämnt, varit väsentligt bättre än å Skara—Timmersdala järnväg. Helt tillfredsställande kan densamma dock ingalunda sägas hava varit; orsaken härtill är uppenbarligen tidtabellsförhållandena. Sistförflutna sommars resultat visar, att man genom bättre tågförbindelser kan erhålla en väsentlig ökning av banans persontrafiksinkomst. Medlet ifråga är emellertid här som vid andra järnvägar så dyrbart, att detsamma näppeligen kan leda till någon väsentlig förbättring av ekonomien.

Av vad i det föregående anförts torde få anses tydligt framgå, icke blott att Skara—Timmersdala järnväg och Trollhättan—Nossebro järnväg i statens ägo sakna varje affärsvärde utan jämväl, att för uppehållande av desamma drift kommer att — åtminstone under den tid, som man nu kan söka överskåda — erfordras icke betydligt bidrag av statsmedel. Kan försäljning till annat bolag ej ske, måste det erlagda statskapitalet följaktligen betraktas såsom i sin helhet förlorat.

Ombyggnad
till normal
spårvidd.

Det återstår alltså att undersöka, vilka ekonomiska fördelar, som kunna vinnas genom banornas ombyggnad till normal spårvidd. Vad Skara—Timmersdala järnväg beträffar, synes riksdagen icke lyst några större förhoppningar på sådana vinster. Då emellertid ej heller från riksdagens sida gjorts något direkt uttalande mot av motionärerna anförda projekt, ha vi ansett oss böra jämväl ingå på frågan om förslaget att låta Skara—Timmersdala järnväg ingå som del i inlandsbanans sydliga fortsättning.

Av flera orsaker, såväl tids- som kostnadsskäl, hava några tekniska undersökningar eller några ingående ekonomisk-statistiska utredningar, liknande den som företagits beträffande nya statsbanebyggnader i allmänhet, icke kunnat komma ifråga för någon av banorna utan ha vi i huvudsak fått inskränka oss till att använda det material, som förefunnits. Ifråga om själva byggnadskostnaderna har emellertid en särskild överslagsberäkning verkställts av överingenjören i järnvägsstyrelsen Hj. Fogelmarck. Resultaten återfinnas i bil. C.

Huvudparten av de siffror, som i det följande anföras, kunna följaktligen icke göra anspråk på någon större precision utan avse endast att giva en ungefärlig föreställning om vilka belopp det i de olika fallen kan röra sig. Siffrorna kunna alltså närmast sägas illustrera och förtydliga framställningen. Nämda brist på precision har, som nämnt, varit oundviklig. Några nämnvärda olägenheter torde densamma ej behöva medföra; det funna utslaget är nämligen så överväldigande starkt, att även en betydlig variation i de anförda argumentens vikt icke kan medföra någon ändring.

Kostnaden för ombyggnad av enbart Skara—Timmersdala järnväg till inlandsbanetyp och med räler av 34 kilograms vikt per meter m. m. har, såsom i nyssberörda bilaga angivits, beräknats till 2,500,000 kronor, varav följer, att enbart genom denna åtgärd det investerade statskapitalet, vilket för närvarande uppgår till cirka 400,000 kronor, skulle komma att sjufaldigas. En av orsakerna till den relativt höga kostnaden är, att, såsom överingenjör Fogelmarck påpekar, den nuvarande banan endast delvis kan ingå såsom del i inlandsbanan; 10 kilometer måste helt och återstående 16 partiellt nybyggas. I förestående 2,500,000 kronor ingår ingen kostnad för ny station i Skara och hava ej heller verkställts några kalkyler beträffande kostnaderna för en sådan, enär, såsom i ifrågavarande P. M. angivits, ombyggnaden icke förutsattes komma till stånd förrän i samband med inlandsbanans byggande genom berörda trakter och det ej ansetts, att kostnaden för station i Skara bör belasta bandelen Skara—Timmersdala ensam. Klart är emellertid, att å nuvarande stationsområde ingen plats finnes för även den bredspåriga banans anordningar samt att den nödvändiga anknytningen mellan normalspår och smalspår måste kräva en del dyrbara anordningar, varför stationen i Skara torde komma att draga mycket betydande kostnader.

Förenämnda kostnad 2,500,000 kronor för nybyggnad av 10 kilometer och partiell ombyggnad av 16 kilometer bana exkl. större bangårdar, husbyggnader m. m. ger en föreställning vilka värden inlandsbaneförslaget rör sig om. Enbart en linje Skara—Timmersdala—Mariestad skulle exkl. stadsstationerna följaktligen komma att draga en kostnad av omkring 5,000,000 kronor, och synes merkostnaden för Falköpingslinjen jämförd med Törebodalinjen icke kunna uppskattas lägre än till 13,000,000 kronor.

Härtill kommer kostnaden för en i förra fallet (för såvitt de eftersträfvade fördelarna med Falköpingsalternativet skola helt vinnas) nödvändig förbindelselinje Torved—Gårdsjö, vilken med hänsyn till den svåra terrängen synes kunna uppskattas till 3,000,000 kronor. Summa kostnadsdifferens blir alltså 16,000,000 kronor.

Anförda utan några anspråk på precision giva dessa siffror en föreställning om med vilka värden man har att räkna. Den nedskrivning å cirka 275,000 kronor, vartill det av riksdagen förkastade köpeavtalet belöper sig, utgör ju endast omkring 4 månaders ränta å nämnda merkostnad.

Att förräntning å ett anläggningskapital av sådan storleksordning skall kunna inom överskådlig framtid erhållas är med säkerhet alldeles uteslutet. Av föreliggande uppgifter att döma synes tvärtom trafiken å nämnda sydliga inlandsbana bliva av ungefärligen samma storleksordning som å den nordligare, varå under senare åren betydliga driftförluster — år 1923 omkring 3,200 kronor per kilometer — uppstått.

Man får alltså vara beredd, att en utsträckning av inlandsbanan till Falköping kommer att — jämförd med Törebodaalternativet — icke blott förorsaka oräntabel investering av nämnda 16,000,000 kronor utan jämväl belasta statsbanekonomen med väsentliga driftunderskott. Räknas dessa till 2,000 kronor per kilometer, vilket är lågt jämfört med förenämnda 3,200 kronor, kommer man för cirka 100 kilometer bana till en ökning av nämnda underskott med 200,000 kronor, d. v. s. tillsammans med räntan (efter 5 procent) å förestående 16 miljoner kronor, 1,000,000 kronor, vilket belopp således uttrycker statens årliga merkostnad relativt Törebodalinjens.

Då den senare enligt förut anförda siffror såsom *förkortningsbana är överlägsen*, torde utan risk kunna påstås, att, för såvitt ekonomiska synpunkter skola vara avgörande, en utsträckning av inlandsbanan till Falköping eller Herrljunga är fullkomligt utesluten.

Det synes oss under sådana förhållanden vara föga mening bibehålla Skara—Timmersdala järnväg i statens hand med hänsyn till inlandsbanans eventuella fortsättning söder om Kristinehamn.

En järnväg Trollhättan—Nossebro—Värgårda eller Herrljunga ligger givetvis mycket närmare möjligheternas område än nyssberörda sydliga fortsättning av inlandsbanan. För det första är ju Trollhättan en betydlig och — åtminstone tills för något år sedan — raskt framåtgående industristad, i vilken staten har stora fastighetsintressen att bevaka. Framkomna önskemål om en ny normalspårig förbindelse från Trollhättan österut äro därför mycket förklarliga. Dessutom är ju denna byggnadsplan väsentligt mindre vittutseende än den nyssbehandlade.

Att banan skulle kunna medföra viss samhällsekonomisk nytta är också uppenbart. Fråga är blott, i vilken relation nämnda nytta kan komma att stå till det kapitalutlägg och de ökade driftkostnader, som uppkomma i och med banans utsträckning och ombyggnad. Järnvägens naturliga anknypningspunkt till västra stambanan är utan tvivel Herrljunga. Dels måste det nämligen vara önskvärt erhålla direkt anslutning med Borås-linjen dels bli driftkostnaderna onödigt höga, om man skall ha två knutpunkter så nära varandra som Herrljunga och Värgårda. Å andra sidan torde det emellertid vara ytterst osannolikt, att en *enskild järnvägslinje* Nossebro—Herrljunga skulle kunna erhålla Kungl. Maj:ts koncession, med hänsyn till densammas intrång å Uddevalla—Herrljunga-banans trafikområde. Gemensam utgångspunkt, 17 kilometers största avstånd (vid Nossebro) och 10 kilometers distans vid skärningen med Bergslagsbanan — detta är data, som om några motivera avslag på grund av äldre järnvägs rätt. Statsmakterna äro visserligen icke direkt bundna av några regler. Man torde emellertid ha skäl förutsätta,

att staten i förevarande fall icke skall göra något, som ej skulle tillåtas enskilt bolag.

Vi hava följaktligen ansett oss uteslutande böra räkna med den av motionärerna föreslagna anknäpningspunkten Vårgårda, varvid vi emellertid icke kunnat underlåta att uttala tvivelsmål, huruvida ens en normalspårig järnväg Trollhättan—Vårgårda skulle erhålla koncession. Att en smalspårig järnväg, såsom motionärerna anföra, beviljats sådan, visar enligt vår mening intet i detta hänseende. En sådan smalspårig järnväg måste nämligen alltid få karaktären av lokalbana och tillförselled till Västergötland—Göteborgs järnväg under det att en normalspårig under vissa förutsättningar jämväl kan bli en allvarlig konkurrent till Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnväg om samtrafiken.

Anläggningskostnaden för en normalspårig järnväg Trollhättan—Vårgårda anges i överingenjör Fogelmarcks meromnämnda skrivelse till 5,550,000 kronor, varav 2,350,000 kronor för ombyggnad av nuvarande linje. Det är alltså icke, som motionärerna uttrycka sig, fråga om någon relativt obetydlig kostnad för ombyggnad, särskilt icke relativt det belopp å 600,000 kronor, vars avskrivning skulle nödvändiggjorts, om Västergötland—Göteborgs järnvägs köpeanbud antagits.

Något fullt tillfredsställande material för en trafikberäkning beträffande den ifrågasatta banan föreligger icke. Vad lokaltrafiken angår torde man emellertid kunna utgå från att densamma blir av ungefärligen samma storleksordning som å nuvarande smalspåriga järnväg, då det ju för många transporter — lantmannaprodukter m. m. — icke är av någon betydelse, vilken spårvidd banan har. — Totala godstrafiken å Trollhättan—Nossebro järnväg uppgick, som redan anförts, år 1923 till nära 23,000 ton. Härav var 9,500 ton samtrafik, återstående 13,500 ton alltså lokaltrafik.

I och med banans utbyggnad till Vårgårda ökas givetvis den senare. Räknas de nytillkomna bankilometerna jämförliga med de förutvarande, kommer man till en lokaltrafik av högt räknat 25,000 ton. Av den nya banans samtrafik är den som för närvarande framgår över Gårdsjö den viktigaste, i all synnerhet som omlastningen av densamma anförts som huvudmotiv för ombyggnaden. Denna trafik uppgår till 8,000 ton. Till densamma har man att lägga dels förenämnda 1,500 ton, som redan framföras å banan, dels trafik, som för närvarande framgår över Herrljunga—Öxnered. Den senare är emellertid icke särdeles stor. Totala trafiken från statens järnvägars stationer (inkl. anslutande banor) till Bergslagernas järnvägar över Herrljunga—Öxnered utgjorde nämligen år 1923 icke mer än cirka 8,000 ton. Den del av denna, som kommer från stationer norr om Herrljunga och skall gå till Bergslagernas järnvägars stationer norr om Öxnered eller vice versa, torde emellertid icke komma att överföras. Man torde alltså räkna mycket högt, om man sätter den vunna godsmängden till 5,000 ton. Tillsammans med förestående 9,500 ton får man på detta sätt en summa av 14,500 ton. Avrundas denna med hänsyn till trafikstegring m. m. uppåt till 20,000 ton, har man med säkerhet räknat i överkant.

Räknas samtrafiken framgå över hela banan, lokaltrafiken däremot i genomsnitt över halva, blir antalet tonkm pr bankm $20,000 + 12,500 = 32,500$. För att så stor samtrafik skall erhållas, fordras för övrigt, att de nya samtrafiksreglerna komma att väsentligt sämre skydda äldre banas rätt än vad som nu sker. Enligt nuvarande regler skulle nämligen den *totala samtrafiken* över Vårgårda komma att uppgå till endast cirka 3,500 ton per år; förenämnda 8,000 ton gå nämligen fortfarande den på samma gång äldre och kortare vägen över Gårdsjö.

Att en normalspårig järnväg ingående såsom del i Sveriges statsbanor

och trafikerad efter statsbanestandard skulle med så låg godstrafik som cirka 30,000 tonkilometer per bankilometer bliva ekonomiskt bärig, är uteslutet. Icke ens driftkostnaderna kunna närmelsevis tickas. Hur stort underskottet kan komma att bliva är givetvis här som i andra fall svårt att förutsäga. Skall emellertid nägorlunda tillfredsställande tidtabell hållas, synes man med nuvarande prisförhållanden knappast kunna räkna under 3,000 kronor per kilometer eller för hela banan 150,000 kronor per år. Räknan å ombyggnadskostnaden, 5,550,000 kronor, utgör efter 5 procent 277,500 kronor, tillsammans med föregående alltså cirka 430,000 kronor per år.

Även om förestående beräkningar äro osäkra, torde desamma vara tillräckliga för att visa, att den ifrågasatta banan åtminstone för närvarande järnvägsekonomiskt är mycket illa motiverad. Alla förhoppningar måste följaktligen grundas på de utvecklingsmöjligheter, Trollhätteindustrien ovedersägligen besitter. Att förutsäga någonting om en sådan utveckling är tydligen mer än vanligt svårt just för närvarande, då Trollhättans ur transportsynpunkt, efter vad det vill synas, viktigaste företag, Nydqvist och Hölms verkstäder, successivt minskar rörelsen. För att en järnväg Trollhättan—Nossebro skall få någon större trafik fordras nämligen icke blott, att den industriella verksamheten blir mycket större än hittills utan jämväl att densammas transporter till någon större del komma att gå österut. Huru därmed kan bliva förhållandet, är givetvis alldeles omöjligt uttala sig om. Det må endast konstateras, dels att den industri, för vilken Trollhättan synes hava de största förutsättningarna — den elektrokemiska — förefaller att vara en relativt dålig kund för järnvägarna — år 1923 avsåndes från Trollhättan (Bergslagernas järnvägar) endast 3,200 ton kemikalier — dels att på grund av det geografiska läget m. m. Trollhättans huvudtransporter alltid måste gå i nordsydlig riktning.

Redan förenämnda antagande av 20,000 ton samtrafiksgods innebär icke blott bortseende från nyssberörda driftsvårigheter utan därutöver diskontering av en kommande ökning av den industriella verksamheten. Även ytterligare 20,000 ton samtrafiksgods skulle emellertid endast i ringa mån förbättra läget för en statsbana Trollhättan—Värgårda. På grund av att flertalet transporter gå på långdistans — minst 300 kilometer — torde nämligen bandelens fraktandel icke komma att uppgå till mera än 2 kronor 50 öre per ton, alltså 50,000 kronor för 20,000 ton. Räknas som vanligt med en kostnadsprocent av 60, får man således en nettoinkomstökning av endast 20,000 kronor, d. v. s. 10 procent av förut beräknade underskott.

För enskild järnväg bli siffrorna givetvis mycket gynnsammare, då en sådan erhåller dels sin banavgift, dels större del i den övriga frakten än vad som motsvarar faktiska kilometertalet. Det dåliga resultatet för en statsbanelinje kan synas egendomligt med hänsyn till våra stora statsbanelinjers mycket goda ekonomi. Denna beror emellertid på, att trafiken där är av en helt annan storleksordning än å förevarande bana. Så uppvisade linjen Falköping Ranten—Göteborg, till vilken anslutning skulle sökas, år 1923 en total godstrafik av 589,000 tonkilometer per bankilometer (tjänstegods undantaget). Härtill kommer, dels att å huvudlinjerna fördelningen å tariffer i allmänhet är väsentligt gynnsammare än å sidolinjerna, dels den å samma linje mycket inkomstgivande persontrafiken. Där dessa villkor icke äro uppfyllda, blir resultatet dåligt, även om tontalet är stort. Så lämnade linjen Krylbo—Mjölby med en godstrafik av 341,000 tonkilometer per bankilometer för år 1923 ett driftöverskott av blott 3,200 kronor per bankilometer, vilket giver endast 2 procents ränta å byggnadskostnaden. Man torde härav kunna sluta, att så länge en enhetlig statsbanetaxa, lämpad efter de stora linjernas förhållanden, bibehålles, praktiskt taget inga utsikter förefinnas erhålla förräntning å någon till statsbanenätet hörande bilinje.

Inga tvivel synas alltså kunna råda om, att båda de ifrågasatta statsbanorna Kristinehamn—Falköping och Trollhättan—Nossebro skulle komma att bli i hög grad förlustbringande företag.

Den uppoffring, staten skulle underkasta sig, måste också sägas stå i allt utom rimlig proportion till de fördelar näringarna i av banorna berörda bygder skulle nå. Att så är fallet med Kristinehamn—Falköping torde utan vidare utredningar vara uppenbart. Densamma berör ju — söder om förgreningspunkten med Törebodalinjen — faktiskt icke en enda ort, vars transportbehov icke kan någorlunda tillfredsställande tillgodoses av nuvarande smalspåriga nät; någon statsegendom av större värde finnes ej heller å nämnda linje.

För linjen Trollhättan—Värgårda kunna givetvis starkare skäl anföras. Desamma synas oss emellertid icke närmelsevis tillräckliga för att motivera banans byggande. De huvudskäl, vilka på sin tid föranledde statens medverkan till Trollhättan—Nossebro järnväg, gälla nämligen, såsom strax skall visas, endast i ringa grad för fortsättningen.

Såsom vattenfallsstyrelsen anført, byggdes Trollhättan—Nossebro järnväg i huvudsak för att erhålla ökad införsel av lantmannaprodukter m. m. till Trollhättan. I detta hänseende torde en utsträckning till Värgårda icke medföra någon avsevärd förändring. Då frågan om statens aktieteckning var uppe, anfördes jämväl, att banan kunde väntas medföra ökad trafik i Trollhätte kanal. Denna förhoppning torde, av banans trafiksiffror att döma, icke ha infriats. I varje fall kunna transporterna från Värgårda eller norr därom liggande statsbanestationer icke tänkas medföra någon ökning av kanaltrafiken. Värgårda ligger nämligen endast på 67 kilometers avstånd från Göteborg, varför frakten dit är ungefär densamma som till Trollhättan — under förutsättning att Trollhättan—Värgårda järnväg är statsbana. Vattenfallsstyrelsen har ej heller i meromnämnda yttrande berört nämnda fördel, vilken dock, om den förefunnits, måste hava i hög grad intresserat styrelsen.

De huvudskäl för banans byggnad, som anförts av riksdagens motionärer, voro också helt andra. Det viktigaste, vilket angavs i skrivelse från Stallbacka industriidkares förening, är omlastningen i Gårdsjö. För undvikande av denna fordras emellertid, såsom järnvägsstyrelsen påpekat, icke att någon ny statsbana bygges, utan blott en omändring av samtrafiksbestämmelserna, vilka för övrigt torde komma att inom kort genomföras. Den vägförkortning, som erhålles vid transport över Värgårda, jämförd med transport över Herrljunga—Öxnered, är endast 10 à 15 kilometer och inverkar följaktligen endast föga på fraktsatsen. Viktigare är att hela vägen kommer att tillhöra en bana i stället för tre, varigenom tvenne s. k. banavgifter bortfalla. Totala vinsten av nämnda banavgifters bortfallande jämte vägförkortningen torde komma att utgöra cirka 2 kronor per ton, d. v. s. 16,000 kronor för den godskvantitet, som för närvarande går över Gårdsjö—Nossebro. Läggas härtill 10,000 kronor för transporter, som för närvarande framföras över Herrljunga—Öxnered, och avrundas uppåt till 30,000 kronor, har man ett mått på den fraktvinst Trollhätteindustrien under nuvarande förhållanden kan väntas göra.

Värdet av de fördelar, som uppnås därigenom, att Stallbackaområdet sättes i direkt spårförbindelse med statsbanan, ha vi ej kunnat i siffror ange. Då statsbanan väl i allt fall måste ingå på Bergslagernas järnvägars station i Trollhättan, synas nämnda fördelar icke kunna vara särdeles betydande. Det må erinras, att Stallbackaindustrien redan nu icke är i sämre ställning än andra större industriföretag, som ligga vid enskilda järnvägar.

Vi måste slutligen med några ord beröra den statens aktieteckning i Trollhättan—Nossebro järnväg, vilken anförts såsom bevis på de stora stats-

intressen, som äro förbundna med nämnda bana. Först och främst må då påpekas, att nämnda aktieteckning gällde en enskild järnväg, över vilken staten icke hade något nämnvärt inflytande. Aktieteckningen kan alltså icke bevisa något intresse att banan behålles i statens ägo. Vidare måste framhållas, att en sådan aktieteckning icke kan anföras såsom bevis för något extraordinärt riksintresse eller mera allmänt samhällsintresse överhuvud taget; här är med andra ord ej fråga om staten såsom innehavare av höghetsrätt utan om staten såsom fastighetsägare, jämställd med varje annan sådan. Detta förhållande markeras också därav, att aktierna icke tecknades av statsverket utan av ett affärsverk och därtill av ett sådant, som icke representerar något statligt järnvägsintresse. Här föreligger alltså ett av de fall, då det flertydiga uttrycket statsintresse lätt framkallar missförstånd, vad slags intresse som avses.

Att aktierna i Trollhättan—Nossebro järnväg — liksom i andra småbanor — redan från början voro värdelösa torde hava varit uppenbart för vederbörande och torde alltså ej behöva här närmare beröras.

Ses de föreliggande frågorna uteslutande från ekonomisk synpunkt, kan man enligt vår uppfattning icke komma till andra slutsatser än följande:

Slutsatser.

1. Såväl Skara—Timmersdala järnvägs användande såsom länk i Inlandsbanan som Trollhättan—Nossebro järnvägs fortsättning till statsbanestationen Vårgårda (eller Herrljunga) samt ombyggnad till normalspårig kan icke undgå att leda till mycket stora förluster för statens del, förluster av helt annan storleksordning än de relativt små summor, som hittills nedlagts i banorna. Vida förmånligare är alltså att bibehålla desamma i sitt nuvarande skick.

2. Även i sitt nuvarande skick kunna banorna inom överskådlig framtid icke beräknas få något som helst affärsvärde i statens ägo utan fastmer kräva årliga tillskott av medel från andra inkomstkällor. En försäljning till Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag på tidigare erbjudna villkor skulle följaktligen för statsverket vara ekonomiskt fördelaktigt trots att staten därmed gör en bokföringsmässig förlust. Den ifrågasatta nedskrivningen innebär nämligen intet annat än en sådan avskrivning av för högt upptagna tillgångar, vilken allmänt förekommer inom affärsverksamheten. Genom försäljning till vederhäftig köpare erhåller staten i allt fall ränta å en del av det nedlagda kapitalet.

3. Skulle ett avtal med Västergötland—Göteborgs järnväg icke kunna träffas, vore för staten den ekonomiskt fördelaktigaste lösningen, att driften nedlades och realiserbara tillgångar försålles. Då väl något sådant icke låter sig göra, föreslås — under förutsättning att något anbud om köp icke kan erhållas — att för Skara—Timmersdala järnvägs räkning nuvarande driftförhållanden alltfört bibehållas och egen rullande materiell alltså icke anskaffas. För Trollhättan—Nossebro järnvägs räkning däremot torde — för den händelse försäljning icke kan komma till stånd — den statsfinansiellt fördelaktigaste lösningen uppnås genom ett trafikavtal med Västergötland—Göteborgs järnväg, vilket bolag möjligen skulle åtaga sig en sådan trafikering. Eventuellt skulle man också kunna tänka få till stånd något arrende på längre tid mot en skälig, låg arrendesumma.

4. För av banorna berörda bygders befolkningar kan en övergång i Västergötland—Göteborgs järnvägs ägo icke betyda annat än en förbättring. Endast på det sättet synas trafikanterna kunna hoppas erhålla såväl sänkta eller åtminstone icke höjda avgifter som så småningom förbättrade förbindelser. — Att — med banorna i statens ägo — statsverket för uppnående av ett sådant ändamål, skulle ikläda sig högre förluster än nödvändigt synes däremot uteslutet.

Orsaken till de bättre förhållanden, som kunna förväntas under Västergötland—Göteborgs järnvägs trafikering, är givetvis icke, att detta bolag skulle vara mera berett än statsverket att taga förluster för banans del, utan beror nämnda förhållande på dels de väsentligt minskade kostnader, som kunna inträda för en järnväg, som får trafikeras i direkt förbindelse med ett större nät, dels den indirekta nytta, Västergötland—Göteborgs järnväg har av att trafiken å anslutande bana hålles uppe.

Stockholm den 29 september 1924.

G. Kobb.

John Hägglund.

Gustav Englund.

Erik Malmkvist.

Bilaga A.

P. M.

angående rullande materiell m. m. för Skara—Timmersdala och Trollhättan—Nossebro järnvägar.

Lokomotiv.	Till inköp äro föreslagna Nordmark—Klarälvens järnvägs 5 st. ånglokomotiv nr:is 3—5, 7 och 8. Det begärda priset uppgår till 83 000 kronor. Med hänsyn till de eventuella kompletteringar och förändringar, som utan tvivel måste företagas å desamma, jämte fraktkostnader m. m. torde ett pris av 100 000 kronor böra beräknas. Det bör beaktas, att dessa lokomotiv äro av hög ålder, så att desamma efter ett jämförelsevis ringa antal år troligen måste slopas eller undergå en genomgripande ombyggnad.		
Vagnar.	C och CD länkaxelvagnar med 44 sittplatser, Dalénbelysning, toalett, varmvattenvärmeledning kosta pr styck c:a kronor	21 000	
	sålunda sammanlagt för 8 st. »	168 000	
	G-vagnar utan broms med 10 tons lastförmåga kosta c:a 4 800 kronor pr styck och med broms 1 400 kronor mera		
	6 st. vagnar med broms kosta sålunda inalles	»	37 200
	4 » » utan » » » »	»	19 200
	I-vagnar med 10 tons lastförmåga och Nn med 12 tons lastförmåga kosta utan broms 3 700 kronor och med broms 1 400 kronor mera		
	16 st. vagnar med broms kosta sålunda inalles	»	81 600
	54 » » utan » » » »	»	199 800
Tillbyggnad av lokomotivstall m. m.	Lokomotivstall 8 000 kronor pr styck — revisionskjul med verktyg 6 000 kronor pr styck inalles sålunda	»	28 000
Underhåll.	Underhåll av rullande materiel torde kunna beräknas till för lokomotiv 15 öre pr lokkm » personvagnar 2 » » vagnaxelkm och » godsvagnar 1·2 » » »		
	Underhåll och amortering av lokomotivstallstillbyggnader och revisionskjul m. m. torde kunna beräknas till c:a 1 200 kronor pr bana eller inalles	»	2 400
	Mibr den 26 augusti 1924.		

Wallander.

Bilaga C.

Till Byråchefen m. m. L. G. Englund.

C st.

Under hand har Ni av mig begärt att få en approximativ uppgift på *dels* kostnaden för att ombygga den smalspåriga banan Trollhättan—Nossebro till normalspår samt fortsätta den med en normalspårig bana till Herrljunga eller Vårgårda — *dels ock* kostnaden för att bygga om den smalspåriga banan Skara—Timmersdala till normalspår.

Med anledning härav får jag här nedan lämna de begärda uppgifterna dock under uttryckligt framhållande av summornas mycket approximativa karaktär. Kostnaderna hava nämligen enligt Eder begäran uppskattats endast med ledning av kartmaterial, plan- och profilritningar å de smalspåriga banorna samt diverse uppgifter om tekniska bestämmelser m. m. men utan besök å platsen eller tillgång — annat än undantagsvis — till stationsplaner och dylikt.

Trollhättan—Nossebro.

Det har förutsatts, att banan omlägges i de kurvor, där radien understiger 400 meter, samt att banvallen erforderligt förstärkes, där banan framgår över lös undergrund.

Rälsvikten är antagen till endast 27.5 kg pr meter, då det väl ej kan bliva fråga om att å banan framföra någon tung trafik. Vid Trollhättan är räknat med ny vändskiva samt två stallrum för lok, ävensom att bangården omlägges och ansluter till B. j. bredspåriga station.

Vid Nossebro har man tänkt sig att bredspåren skulle läggas öster om V. G. j. nuvarande station. För ändamålet måste nuvarande banan omläggas i annat läge på en sträcka av omkring 1.5 km väster om Nossebro.

Kostnaderna för banans ombyggnad mellan Trollhättan och Nossebro uppskattas approximativt till 2,350,000 kronor.

Nossebro—Herrljunga.

Av kartan att döma borde en linje från Nossebro till Herrljunga dragas förbi Essunga, Lekåsa och Fölene. Längden skulle bliva omkring 25 kilometer. Byggt med en största stigning i rakspår av 11 på 1,000 och med en minsta krökningsradie av 400 meter samt belagd med räler av 27.5 kg vikt pr meter, skulle banan kosta approximativt 3,300,000 kronor inklusive anslutningskostnader vid Herrljunga, där även erforderliga lokstallar skulle uppföras.

Nossebro—Vårgårda.

Ehuru det, så vitt jag kan se, icke finnes något som helst skäl för att banan skulle ansluta till stambanan vid Vårgårda obetydliga station i stället för vid Herrljunga järnvägsknut, har jag även låtit uppskatta kostnaden för en bana Nossebro—Vårgårda.

Denna bana synes få en längd av omkring 22 kilometer. Då emellertid Vårgårda station är trång och kringbyggd med privata hus, skulle banans anslutning vid denna station bliva betydligt dyrare än om anslutningen skedde vid Herrljunga.

Kostnaderna för Nossebro—Vårgårda kunna uppskattas till 3,200,000 kronor.

Skara—Timmersdala.

Enär en ombyggnad av denna bana till normalspår icke torde kunna tänkas under annan förutsättning än att Inlandsbanan skulle framdragas därstädes — en synnerligen osannolik förutsättning — har det räknats med att vid ombyggnaden skulle tillämpas samma tekniska bestämmelser, som man tänkt sig för inlandsbanan, t. ex. mellan Kristinehamn och Töreboda, d. v. s. en största stigning av 11 på 1,000 i rakspår, en minsta krökningsradie av 400 meter och en rälsvikt av 34 kg pr meter.

Banans längd är nu 26 kilometer, vilken längd efter ombyggnaden skulle bli ökad till 26.5 kilometer.

Av nämnda 26 kilometer måste 10 kilometer helt omläggas för att nedbringa stigningsförhållandena till dem, som skulle gälla för inlandsbanan. På de återstående 16 kilometerna måste betydande förstärkningsarbeten företagas i form av omläggningar till fastare mark eller utfyllningar till fastare botten.

I Skara måste man tänka sig en helt ny station på annan plats, om inlandsbanan skall framdragas genom staden, enär nuvarande stationen icke kan utvidgas på bredden. Någon andel i kostnaderna för denna nya station har jag emellertid icke påfört ombyggnaden av Skara—Timmersdala.

Av vad ovan sagts torde framgå, att den nuvarande banan endast i ringa mån kommer att ingå såsom del av inlandsbanan. Kostnaderna för ombyggnaden kunna uppskattas till 2,500,000 kronor. I denna summa ingår, såsom ovan nämnts, icke något belopp för Skara station och ej heller kostnad för lokstallar eller dylikt vid Timmersdala, enär denna station ju endast skulle bli en mellanstation på inlandsbanan.

Stockholm den 16 september 1924.

Hj. Fogelmarck.

Bilaga 2.

Till Riksgäldskontoret,
Stockholm.

Åberopande förda förhandlingar genom av Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag utsedda förhandlingsdelegerade få vi härmed meddela, att Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag härmed erbjuder sig att inköpa Trollhättan—Nossebro och Skara—Timmersdala järnvägar på villkor:

För Trollhättan—Nossebro järnväg.

att köpeskillingen bestämmes till 225,000 (tvåhundra-tjugofemtusen) kronor, att bolaget för köpeskillingens hela belopp erhåller statslån på vanliga villkor mot säkerhet av första in-teckning i järnvägen,

att bolaget äger rätt trafikera järnvägen såsom särskild järnväg med för-enklad drift,

att staten skall äga rätt att framdeles inlösa järnvägen för belopp mot-svarande dess enligt vederbörande räkenskaper bokförda värde,

att Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag skall äga rätt överlåta järnvägen och concessionen på särskilt nytt bolag till deras enligt veder-börande räkenskaper bokförda värden, vilket skall äga övertaga betalnings-ansvaret för då oguldet belopp av statslån mot skyldighet för Västergötland —Göteborgs järnvägsaktiebolag att garantera detsamma riktiga inlösen och

med skyldighet för det nya bolaget att på förenämnda villkor överlåta järnvägen till staten, om så påfordras

samt att därest inlösen av järnvägen framdeles skulle komma till stånd staten skall vara skyldig inlösa förutom järnvägen jämväl den rullande materiell, som Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag vid inlösningstillfället hade förvärvat i och för trafikeringen av järnvägen, till pris och myckenhet, som, därest enighet därom ej skulle uppnås, skall av skiljemän bestämmas.

För Skara—Timmersdala järnväg.

att köpeskillingen bestämmas till 125,000 (etthundratjugofemtusen) kronor,

att bolaget för köpeskillingens hela belopp erhåller statslån på vanliga villkor mot säkerhet av första inteckning i järnvägen,

att bolaget äger rätt trafikera järnvägen såsom särskild järnväg med för-
enklad drift,

att staten skall äga rätt att framdeles inlösa järnvägen för belopp motsvarande dess enligt vederbörande räkenskaper bokförda värde,

att Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag skall äga rätt överlåta järnvägen och koncessionen på särskilt nytt bolag till deras enligt vederbörande räkenskaper bokförda värden, vilket skall äga övertaga betalningsansvaret för då oguldet belopp av statslån mot skyldighet för Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag att garantera detsamma riktiga inlösen och mot skyldighet för det nya bolaget att på förenämnda villkor överlåta järnvägen till staten, om så påfordras

samt att därest inlösen av järnvägen framdeles skulle komma till stånd, staten skall vara skyldig inlösa förutom järnvägen jämväl den rullande materiell, som Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag vid inlösningstillfället hade förvärvat i och för trafikeringen av järnvägen, till pris och myckenhet, som, därest enighet därom ej kan uppnås, skall av skiljemän bestämmas; samt

att Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag ersätter statens järnvägar vad under förvaltningen av Skara—Timmersdala järnväg desamma fått vidkännas i kapitalutlägg eller nettoförlust för denna järnväg intill 1923 års utgång eller tillhoppa 8,850 kronor 58 öre.

Detta anbud är bindande för Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag under förutsättning att detsamma med avseende å bägge järnvägarne antages före slutet av lagtima riksdagen 1925.

Göteborg den 20 december 1924.

för Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag

Justus Waller.

John Nyström.

Erik Leman.