

Nr 172.

Godkänd av första kammaren den 15 maj 1925.

Godkänd av andra kammaren den 15 maj 1925.

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

(Statsutskottets utlåtande nr 70.)

Till Konungen,

I en till riksdagen avlåten, den 6 februari 1925 dagtecknad proposition, nr 47, har Eders Kungl. Maj:t, under återopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för sagda dag, föreslagit riksdagen medgiva, *dels* att den statsverket för närvarande tillhöriga Skara—Timmersdala järnväg må försälas 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 inteckning för det överstigande beloppet må dödas; att i sammanhang därmed Trollhättan—Nossebro järnvägsaktiebolag i likvidation må befrias från sin ansvarighet för nämnda statslån samt att köpeskillingens belopp må i järnvägen inestå såsom lån, att jämte ränta betalas på villkor, som ovan angivits.

I samband med Eders Kungl. Maj:ts förevarande proposition har utskottet förehaft till behandling följande inom riksdagen motionsvis gjorda framställningar, nämligen *dels* två likalydande motioner (I: 199 och II: 277) vari hemstälts, att riksdagen måtte avslå Eders Kungl. Maj:ts proposition nr 47 samt att driften å järnvägen Trollhättan—Nossebro må genom statens försorg uppehållas, *dels* två likalydande motioner (I: 200 och II: 276) vari yrkats, att förevarande proposition ej må av riksdagen bifallas, i vad densamma berör Skara—Timmersdala järnväg, *dels ock* en motion (II: 278),

vari hemställt, att försäljningsvillkoren måtte kompletteras med bestämmelser, varigenom rätt till anslutning vid Timmersdala järnvägsstation av järnväg till Mariestad säkerställdes på billiga och skäligen villkor.

Eders Kungl. Maj:ts förevarande framställning, vilken till sin huvudsakliga innebörd sammanfaller med den vid sistlidne riksdag i ämnet avlåtna propositionen, innefattar förslag om försäljning av Skara—Timmersdala järnväg och Trollhättan—Nossebrobanan till Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag i egenskap av ägare av angränsande smalspåriga järnvägsnät.

I avseende å de närmare omständigheter, som påkallat statens ingripande i denna angelägenhet, bör uppmärksammas, hurusom ifrågavarande båda företag alltifrån sin tillkomst i stort sett gått med förlust och aldrig förmått gälda räntor å lyftade statslån. Såsom fordringsägare i Skara—Timmersdalabanan nödgades staten år 1920 inropa denna på exekutiv auktion. Trollhättan—Nossebro järnvägsaktiebolag trädde år 1923 i likvidation, vilken ännu icke avslutats. De beviljade statslånen uppgå till respektive 352,500 och 555,000 kronor. År 1920 hade enligt tillgängliga uppgifter skuldsumman för den förra järnvägen, oguldna räntor å statslån inberäknat, vuxit till över 560,000 kronor, och år 1923 uppgick det senare företagens skuld till staten till 785,000 kronor. Av dessa belopp skulle nu genom den föreslagna försäljningen stå att återvinna allenast cirka 350,000 kronor.

Att staten för dessa båda lokala banföretag måst vidkännas förluster av så avsevärd omfattning, framstår såsom ett anmärkningsvärt förhållande, och föranleder riksdagen att, i anslutning till ett i annat sammanhang vid innevarande riksdag gjort uttalande, framhålla vikten av att statens medverkan icke lämnas enskilda järnvägsföretag med alltför svaga ekonomiska betingelser.

Resultaten av den utredning, som nu på föranledande av 1924 års riksdag av utsedda delegerade verkställt, hava till sin riktighet i vissa avseenden bestritts i väckta motioner, vari påyrkats, att de inkomna köpeanbudena å banorna måtte förkastas samt att åt statens järnvägar måtte anförtros uppgiften att ombesörja den framtida driften å banorna.

De skäl härför, som av motionärerna anförts, hava synts riksdagen icke kunna fränkännas ett visst berättigande, då det nu gäller för staten att avstå från så stora kapitalbelopp, som försäljningen innebär. Riksdagen vill dock för egen del framhålla de betänkligheter, som måste möta mot att i strid mot de sakkunnigas och de i ärendet hörda myndigheternas mening bibehålla banorna i statens hand, desto mer som ett dylikt alternativ förutsätter ytterligare kapitalutlägg från statens sida, dels för anskaffning av rullande materiel — vilken hittills tillhandahållits av Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag — dels ock för täckning av eventuellt uppkommande driftunderskott. Att märka är ock, hurusom omsorgen och ansvaret för denna plans genomförande helt avsetts att läggas på staten.

Mest vägande för riksdagen har dock varit olämpligheten för statens järnvägar att sköta driften av två så från varandra och statsbanenätet i övrigt

skilda bandelar, vilka ju organiskt höra samman med det smalspåriga järnvägsnätet i Västergötland. Genom ett inordnande i detta järnvägsnät bör driften lättare kunna handhavas till gagn för de orter, bandelarna genomlöpa.

Riksdagen har därför ansett sig inför järnvägsstyrelsens förnyade framställning om försäljning av ifrågakvarande banor böra bifalla Eders Kungl. Maj:ts proposition.

Om än riksdagen sålunda i betraktande av nu anförda omständigheter ansett den i propositionen framlagda avvecklingsplanen böra i huvudsak godtagas, har dock riksdagen funnit vissa i motionerna gjorda erinringar vara av beskaffenhet att föranleda mindre jämkningar i de blivande köpevillkoren.

Sålunda torde, i enlighet med vad i en av de väckta motionerna hemställt, försäljningsvillkoren böra kompletteras med bestämmelser, varigenom rätt till anslutning vid Timmersdala järnvägsstation av en blivande eventuell järnväg till Mariestad säkerställes på billiga och skäliga villkor. Enligt vad från järnvägsstyrelsen upplysts, torde detta önskemål kunna uppnås genom att i blivande köpekontrakt förbehåll göres om rätt till dylik anslutning enligt de bestämmelser, vilka vid ny enskild järnvägs anslutning till statens järnvägars station för närvarande tillämpas och som anses för den anslutande banan vara väsentligt förmånligare än vad som plägar erhållas vid liknande uppgörelser mellan två enskilda järnvägar. Västergötlands—Göteborgs järnvägsaktiebolag har ock under hand förklarat sig villigt godtaga ett dylikt ytterligare köpevillkor. Likaledes har medgivande av bolaget lämnats, att i blivande köpekontraktet må — med tanke på en eventuell framtida bana från Nossebro till Vårgårda eller annan punkt på stambanan Stockholm—Göteborg — intagas villkor om rätt för en dylik bana till anslutning vid Nossebro enligt nyssnämnda bestämmelser, dock att den nya banan bör förpliktas gälda ränta jämväl på skälig del av de äldre anläggningskostnaderna för stationen vid Nossebro.

Det vidare motionsvis gjorda påpekanudet om behovet av att anställningsförhållandena för den nuvarande personalen vid Skara—Timmersdala järnväg säkerställas torde likaledes förtjäna beaktande. Åt nämnda personal liksom ock den vid Trollhättan—Nossebrobanan anställda personalen torde dock erforderlig trygghet kunna beredas genom att i blivande köpekontrakt intages den vid liknande överlåtelser sedvanliga personalklausulen av innebörd, att köparen gentemot befintlig personal ikläder sig de förpliktelser, som vid överlåtelsern åvila säljaren.

I Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolags anbud den 20 december 1924, vilket, såsom ovan nämnts, legat till grund för den i ämnet avlätna propositionen, finnes beträffande båda järnvägarna intaget såsom villkor, att staten skall äga rätt att framdeles inlösa järnvägen för belopp, motsvarande dess enligt »vederbörande räkenskaper bokförda värde». Av departementschefen har förutsatts, att detta villkor jämväl skulle intagas i järnvägsbolagets blivande koncessioner å järnvägarna.

I anslutning till vad motionsvis i detta hänseende anförts, vill riksdagen

framhålla angelägenheten av att denna statens rätt till återförvärv erhåller möjligast betryggande utformning. Den av motionärerna antydda formella svårigheten att enligt gällande lag köpehandling rörande fast egendom icke må innefatta villkor om rätt att framdeles vinna egendomen åter, vid risk att dylikt villkor skall vara lagligen utan verkan, torde kunna undvikas genom att stadgandet om statens rätt att återköpa banorna icke inflyter i de blivande köpekontrakten, utan — på sätt eljest plägar ske — ersättes av en bland koncessionsvillkoren intagen inlösningsbestämmelse. Denna bestämmelse bör innefatta rättighet för staten att framdeles, när staten så påfordrar, inlösa järnvägarna för belopp, motsvarande deras enligt vederbörliga räkenskaper bokförda värde, eller bör genom annan formulering givas sådan innebörd, att därav tydligt framgår, att den framtida återlösningssumman icke må överstiga av bolaget erlagd köpeskillning för banorna jämte därå sedermera nedlagda kostnader för behövliga utvidgnings- och förbättringsarbeten, allt dock med behöriga avdrag på grund av slitning och annan teknisk värdeminskning.

Under åberopande av vad sålunda anförts får riksdagen anmäla, att riksdagen medgivit *dels* att den statsverket för närvarande tillhöriga Skara—Timmersdala järnväg må försäljas till Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag för en köpesumma av 125,000 kronor, *dels ock* att, därest Trollhättan—Nossebro järnväg försäljes till nämnda bolag för en köpeskillning av 225,000 kronor, järnvägen må upphöra att häfta såsom pant för statens fordran på grund av beviljat statslån för järnvägens anläggning, i den mån samma fordran överstiger köpeskillningen, i följd varav i järnvägen meddelad inteckning för det överstigande beloppet må dödas; att i sammanhang därmed Trollhättan—Nossebro järnvägsaktiebolag i likvidation må befrias från sin ansvarighet för nämnda statslån samt att köpeskillningens belopp må i järnvägen inestå såsom lån, att jämte ränta betalas;

allt på villkor i övrigt i huvudsaklig överensstämmelse med ett av Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag den 20 december 1924 avgivet anbud, dock med iakttagande av här ovan angivna tillägg och ändringar.

Stockholm den 15 maj 1925.

Med undersåtlig vördnad.
