

Nr 208.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående försäljning av järnvägen från Lidköping till Tun; given Stockholms slott den 16 mars 1928.

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

Under Hans Maj:ts
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Sigurd Ribbing.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 16 mars 1928.

Närvarande:

Statsministern EKMAN, ministern för utrikes ärendena LÖFGREN, statsråden THYRÉN, RIBBING, GÄRDE, PETTERSSON, ROSÉN, HAMRIN, ALMKVIST, LYBERG, VON STOCKENSTRÖM.

Tillförordnade departementschefen, statsrådet Ribbing anför:

I en till Kungl. Maj:t ställd, av fullmäktige i riksgäldskontoret med eget yttrande den 8 mars 1928 överlämnad skrift har W. Lundmarker, under åberopande av honom givet uppdrag, såsom representant för delegerade för Lidköpings stad gjort framställning i fråga om inköp av den staten tillhöriga järnvägen från Lidköping till Tun.

Genom resolution den 20 oktober 1905 beviljade Kungl. Maj:t J. M. Kjellberg, L. Westberg, Frans Bergqvist och N. A. Lundgren koncession å en järnväg av 0.891 meters spårvidd från Lidköping till Tun; och blev nämnda

Bihang till riksdagens protokoll 1928. 1 saml. 176 häft. (Nr 208-209.) 692 28 1

koncession sedermera med Kungl. Maj:ts samtycke överlåten å Lidköping—Kållands järnvägsaktiebolag.

Genom resolution den 19 april 1907 beviljade Kungl. Maj:t Lidköping—Kållands järnvägsaktiebolag för utförande av järnvägen Lidköping—Tun ett lån ur allmänna järnvägslånefonden å 367,500 kronor.

Sedan Lidköping—Kållands järnvägsaktiebolag den 28 december 1923 trätt i likvidation, nödgades riksgäldskontoret den 13 april 1927 å exekutiv auktion för statens räkning inropa ifrågavarande järnväg för en köpeskilling av 406,700 kronor, motsvarande statens kapitalfordran jämte förmånsberättigad ränta. Från den 1 juli 1927 har trafiken uppehållits av Lidköping—Håkan-
torps järnväg enligt avtal, som med Kungl. Maj:ts begivande gäller till den 1 juli 1928.

Nu förevarande framställning av W. Lundmarker såsom representant för delegerade för Lidköpings stad innefattar köpeanbud dels av Lidköpings stads järnvägar å Lidköping—Tuns järnväg tillhörande rullande materiel till ett pris av 45,900 kronor, dels ock å banan med husbyggnader och inventarier till ett pris av 50,000 kronor, allt kontant. För inköp av banan med husbyggnader och inventarier skulle bildas ett enkelt bolag, förening eller aktiebolag under Lidköpings stads och Lidköpings järnvägars kontroll. Nyssnämnda sammanslutning skulle enligt anbudet förbinda sig att under tio år uppehålla driften å järnvägen under förutsättning att ej öppen konflikt inträdde vid banan, i vilket fall åtagandet omedelbart upphörde, varjämte den blivande sammanslutningen skulle förete ett åtagande av Lidköpings järnvägar att under tio år svara för järnvägens trafikdrift och förvaltning, jämväl under förutsättning att icke öppen konflikt inträdde vid järnvägen, i vilket fall åtagandet omedelbart upphörde. Därest Lidköpings stad så skulle fordra, skulle äganderätten till järnvägen överlämnas till staden mot kontant ersättning för gjorda kontanta utlägg. Vid tioårsperiodens utgång skulle nya förhandlingar äga rum angående järnvägens drift och ekonomi samt huruvida behov av järnvägen ansåges föreligga.

Enligt en av överingenjören i järnvägsstyrelsen Hj. Fogelmark den 9 december 1926, efter uppdrag av fullmäktige i riksgäldskontoret verkställd värdering av järnvägen Lidköping—Tun med dess tillhörigheter uppgår järnvägens realisationsvärde till 165,000 kronor, därav för spårmateriel m. m. 72,000 kronor, för husbyggnader och markområden 37,000 kronor och för den rullande materielen 56,000 kronor. Enligt ett i ärendet företett, av baningenjören J. Elliot och maskiningenjören P. von Bahr den 6 juli 1927 upprättat instrument över besiktning av järnvägen samt inventering och värdering av till järnvägen hörande materiel m. m. skulle värdet å den rullande materielen för järnvägen vid fortsatt drift vara 45,900 kronor.

Av värderingsinstrumenten framgår, att såväl banan som husbyggnader, inventarier och rullande materiel befinna sig i föga tillfredsställande skick.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava i ovannämnda utlåtande den 8 mars 1928 meddelat, att enligt uppgift kostnaden för en erforderlig genomgripande

reparation av de två lokomotiv, som tillhörde järnvägen Lidköping—Tun, kunde beräknas uppgå till omkring 20,000 kronor och att denna reparation måste verkställas snarast möjligt, om driften å järnvägen skulle kunna uppehållas, ävensom att husbyggnaderna snart krävde omfattande reparationer samt, vad banans överbyggnad anginge, nya skarvjärn till rälsen måste anbringas. Fullmäktige anföra därefter, bland annat, följande:

»Då intresse för uppehållande av driften å järnvägen uppenbarligen förefinnes inom orten, särskilt i Lidköpings stad, synes staten böra visa skäligen tillmötesgående för möjliggörande av järnvägens återförvärvande till orten. Det tillstånd, vari såväl järnvägen som dess tillhörigheter befinna sig, gör det angeläget, att en försäljning ju förr dess hellre kommer till stånd. Mot det erbjudna priset för den rullande materielen, som är lika med värderingssumman vid den senaste värderingen och med 18 procent understiger det belopp, vartill materielens saluvärde uppskattats av överingenjör Fogelmarck, torde ej vara något att erinra. Den erbjudna köpeskillingen för banan med övriga tillhörigheter understiger visserligen hälften av det beräknade realisationsvärdet, men synes fullmäktige dock kunna godtagas. Hän-syn bör därvid tagas till, att, då resultatet av järnvägsdriften, såsom förut nämnts, alltid varit ogynnsamt, trafiken för framtiden sannolikt ej kan uppehållas utan ekonomiska uppoffringar av Lidköpings stad, helst som omfattande reparationsarbeten förestå. För anbudets antagande talar även, att kontant likviditet erbjudes.

Såsom ovan nämnts, skulle den rullande materielen inköpas av Lidköpings järnvägar, d. v. s. Lidköpings stad, varemot för förvärv av banan skulle bildas ett bolag eller en förening. Det synes fullmäktige, att anledning ej förefinnes att motsätta sig den mera formella än reella uppdelning av äganderätten till banan och den rullande materielen, som man i orten uppenbarligen funnit önskvärd.

Såsom villkor för försäljningen torde böra föreskrivas, att tillfredsställande garanti ställes för trafikens uppehållande under en tid av tio år, räknat från den dag, då köpeskillingen erlägges, samt att köpeskillningarna, tillhoppa 95,900 kronor, erläggas kontant den 30 juni 1928, då nu gällande arrendeavtal utgår, eller i varje fall senast den 31 december 1928.»

Under återopande av vad sålunda anförts hemställa fullmäktige i riksgäldskontoret, att järnvägen mellan Lidköping och Tun med därtill hörande husbyggnader, inventarier och rullande materiel må försälas för en köpeskillning av sammanlagt 95,900 kronor på av fullmäktige föreslagna villkor.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i avgivet utlåtande den 12 mars 1928 tillstyrkt vad fullmäktige i riksgäldskontoret sålunda hemställt.

Järnvägen Lidköping—Tun har en längd av 27.3 kilometer. Alltsedan järnvägen öppnades för allmän trafik har resultatet av järnvägsdriften varit mycket otillfredsställande och någon inbetalning av det Lidköping—Kållands järnvägsaktiebolag år 1907 från allmänna järnvägslånefonden beviljade lånet å 367,500 kronor har icke ägt rum. Som ovan nämnts trädde berörda bolag i likvidation år 1923, varefter riksgäldskontoret för statens räkning inropade järnvägen å exekutiv auktion.

Järnvägen Lidköping—Tun har således övergått i statens ägo endast till

följd av järnvägsbolagets dåliga ekonomiska ställning. Några skäl att bibehålla järnvägen i statens ägo synas icke föreligga, så mycket mindre som betydande reparations- och förbättringskostnader inom den närmaste framtiden äro oundvikliga, därest driften skall upprätthållas. Att nu uppriva banan synes med hänsyn till det intresse för dess fortsatta trafikerande, som uppenbarligen förefinnes inom orten, icke böra ifrågakomma. Det av Lidköpings järnvägar avgivna anbudet å den rullande materielen, 45,900 kronor, vilket sammanfaller med det värde 1927 års värderingsmän åsatt densamma och icke alltför mycket understiger 1926 års värdering, anser jag mig böra förorda. Anbudet å banan med husbyggnader och inventarier, 50,000 kronor, understiger visserligen hälften av det beräknade realisationsvärdet, därest banan upprives, men synes i förevarande fall, då garanti för driftens upprätthållande kräves, kunna godtagas.

Såsom villkor för försäljningen torde, såsom fullmäktige i riksgäldskontoret föreslagit, böra föreskrivas, att garanti, som kan av fullmäktige anses tillfredsställande, lämnas för trafikens uppehållande under en tid av tio år, räknat från den dag, då köpeskillingen erlägges, samt att köpeskillingarna, tillhoppa 95,900 kronor, erläggas kontant den 30 juni 1928, då nu gällande arrendeavtal utgår, eller i varje fall senast den 31 december 1928.

Då Skara—Timmersdala och Trollhättan—Nossebro järnvägar år 1925 försåldes till Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag, stadgades såsom villkor för försäljningarna rätt för staten att inlösa järnvägarna för de betingade köpeskillingsbeloppen med tillägg av kostnader för behövliga utvidgnings- och förbättringsarbeten men med avdrag för den värdeminskning, järnvägarna kunde hava undergått genom slitning, annan yttre inverkan, ålder eller uraktlåtet underhåll. Såsom fullmäktige i riksgäldskontoret ock anfört synes med hänsyn till nu förevarande järnvägs avskilda läge och övriga omständigheter ett liknande villkor för försäljningen icke erforderligt.

Det torde böra uppdragas åt fullmäktige i riksgäldskontoret att för statens räkning ombesörja försäljningen av järnvägen. De inflytande köpeskillingarna komma att avräknas å riksgäldkontorets kapitalfordran för statslånet och insättas å statsverkets giroräkning i riksbanken för att sedermera redovisas i riksstaten under titeln »Lånemedel, återbetalningar».

Den föreslagna försäljningssumman, 95,900 kronor, jämförd med det Lidköping—Kållands järnvägsaktiebolag beviljade lånet till belopp av 367,500 kronor motsvarar en kapitalförlust för allmänna järnvägslånefonden å 271,600 kronor. På sätt chefen för finansdepartementet erinrat i årets statsverksproposition lärer frågan om de åtgärder, som till följd av dylika förluster bliva erforderliga, upptagas till behandling i annat sammanhang.

På grund av vad sålunda anförts hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva

att den statsverket för närvarande tillhöriga järnvägen från Lidköping till Tun med därtill hörande husbyggnader, inventarier

och rullande materiel må, på i statsrådsprotokollet föreslagna villkor, försäljas för en köpesumma av 95,900 kronor.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställen behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall och förordnar, att proposition i ämnet av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlåtast till riksdagen.

Ur protokollet:

F. Wessberg.
