

Nr 203.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående viss lindring i betalningsskyldigheten för statslån till Skara—Timmersdala nya järnvägsaktiebolag; given Stockholms slott den 11 mars 1932.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande 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.

Ola Jeppsson.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 11 mars 1932.

Närvarande:

Statsministern EKMAN, statsråden GÄRDE, HAMRIN, VON STOCKENSTRÖM, STADENER, GYLLENSWÄRD, LARSSON, HOLMBÄCK, JEPPSSON, HANSÉN, RUNDQVIST.

Departementschefen, statsrådet Jeppsson anför:

Till Kungl. Maj:ts prövning föreligga framställningar om inskränkande av trafiken å den Skara—Timmersdala nya järnvägsaktiebolag tillhöriga järnvägen från Skara till Timmersdala samt om viss lindring i betalningsskyldigheten för bolagets statslån m. m.

Bihang till riksdagens protokoll 1932. 1 saml. 171 häft. (Nr 203.)

1

Innan jag ingår härpå, torde jag få erinra om följande.

Järnvägen Skara—Timmersdala har en längd av 26 kilometer och en spårvidd av 0·891 meter. I sin slutpunkt i Timmersdala äger järnvägen icke förbindelse med annan järnväg. Å järnvägen beviljades den 29 november 1906 koncession, vilken den 14 juni 1907 överläts å Skara—Timmersdala järnvägsaktiebolag. För järnvägsanläggningen beviljades den 28 september 1907 ett statslån å 352 500 kronor. Då varken räntor eller amorteringar å lånet kunde gäldas, växte bolagets skuld efter hand, så att skuldsumman i slutet av år 1920 uppgick till över 560 000 kronor. Sedan bolaget försatts i konkurs, inropades järnvägen vid exekutiv auktion i november 1920 för statsverkets räkning för en köpesumma av 408 000 kronor, varefter järnvägen förvaltades och driften därå ombestyrdes av järnvägsstyrelsen, som för ändamålet förhyrde rullande materiel från Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag.

I proposition nr 177 framlade Kungl. Maj:t för 1924 års riksdag förslag om försäljning till Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag av Skara—Timmersdala järnväg för ett belopp av 125 000 kronor samt på vissa villkor i övrigt, däribland det att bolaget för köpeskillingen skulle erhålla statslån mot säkerhet av in-teckning i järnvägen. Köpeskillingen motsvarade det värde, var-till en av fullmäktige i riksgäldskontoret och nämnda bolag gemensamt till-satt värderingsnämnd uppskattat banan. Propositionen avslogs av riksdagen (skrivelse nr 203). Med anledning av väckta motioner anhöll emellertid riksdagen om utredning rörande möjligheterna för staten att i sin ägo fortfarande bibehålla järnvägen.

Sedan den av riksdagen begärda utredningen verkställets, framlades för 1925 års riksdag åter proposition, nr 47, i ämnet. I propositionen framhölls med anledning av i förenämnda motioner gjorda uttalanden, hurusom berörda utredning oförtydligt givit vid handen, att Skara—Timmersdala järnvägs införande såsom en del av en framtida sydlig fortsättning av inlandsbanan samt ombyggnad till normalspårig komme att medföra mycket stora förluster för staten samt att banan även i sitt dåvarande skick icke inom överskådlig framtid syn-tes få något som helst affärsvärde i statens ägo utan fastmer komme att kräva årliga tillskott av andra statsmedel. I propositionen föreslogs därför ånyo försäljning av banan till Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag till samma pris och på i övrigt huvudsakligen samma villkor som år 1924, dock med tillägg, att staten skulle äga framdeles inlösa järnvägen till dess bokförda värde.

Propositionen blev av riksdagen bifallen (skrivelse nr 172).

Genom brev den 18 juni 1925 godkände Kungl. Maj:t ett i enlighet med riksdagens berörda beslut upprättat avtal angående försäljning av Skara—Timmersdala järnväg till Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag samt beviljade bolaget rättighet att till allmänt begagnande mot avgift upplåta ifrå-gavarande järnväg under i tillämpliga delar de villkor och förbehåll, som stad-gats i den år 1906 beviljade koncessionen, dock att beträffande statens inlös-ningsrätt skulle gälla följande:

»Svenska statsverket är berättigat att, närhelst statsverket så påfordrar, inlösa järnvägen för ett belopp, motsvarande dess enligt vederbörliga räkenskaper bokförda värde. Detta värde må dock icke överstiga den köpeskillning, som enligt av Kungl. Maj:t den 18 juni 1925 godkänt avtal skall utgå för järnvägen, jämte å järnvägen efter den 1 juli 1925 nedlagda kostnader för behövliga utvidgnings- och förbättringsarbeten med behöriga avdrag för den värdeminskning, järnvägen kan hava undergått genom slitning, annan yttre inverkan, ålder eller uraktlåtet underhåll. Tvist rörande den närmare tillämpningen av vad sålunda stadgats skall hänskjutas till fem gode män, av vilka Kungl. Maj:t utser två och koncessionshavaren två, varefter de fyra sålunda valda tillkalla den femte.»

Därefter avlämnade bolaget till riksgäldskontoret en den 1 juli 1925 dagtecknad skuldförbindelse å köpeskillingsbeloppet, 125 000 kronor, vilken förbindelse samma år intecknades i järnvägen Skara—Timmersdala med bästa förmånsrätt.

Genom köpekontrakt den 20 december 1926 försålde Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag järnvägen för en köpesumma av 125 000 kronor till ett nytt bolag, Skara—Timmersdala nya järnvägsaktiebolag, och i samband därmed utarrenderades järnvägen genom kontrakt samma dag till förstnämnda bolag från och med den 1 januari 1927. Enligt detta arrendekontrakt skulle Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag såsom arrendeavgift för nästföregående kalenderår erlagga skillnaden mellan järnvägens bruttoinkomster och driftkostnader för samma år; därest driftkostnaden något år överstege bruttoinkomsterna, skulle skillnaden bäras av Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag. Överenskommelsen skulle upphöra att gälla tidigast tre månader efter från någondera sidan skedd uppsägning. Uppsägning finge ej avse annan tidpunkt än årsskifte.

Jämlikt Kungl. Maj:ts resolution den 22 februari 1929 har den för järnvägen meddelade koncessionen med däri gjord ändring överlåtit å Skara—Timmersdala nya järnvägsaktiebolag, varjämte på grund av föreskrifter i sagda resolution sistnämnda bolag övertagit betalningsansvaret för det i järnvägen intecknade statslånet å 125 000 kronor med ränta samt Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag ingått borgen för sagda statslåns behöriga förräntande och återgäldande.

Enligt vad som meddelats från riksgäldskontoret hava de föreskrivna annuiteterna å lånet behörigen inbetalts, så att av lånebeloppet återstår oguldet ett belopp av 121 599 kronor 5 öre jämte från och med den 1 juli 1931 upplupen ränta.

I en till Kungl. Maj:t ingiven skrift den 25 januari 1932 har *Skara—Timmersdala nya järnvägsaktiebolag* anfört följande:

Alltsedan Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag från och med den 1 juli 1925 övertagit trafikeringen av Skara—Timmersdala järnväg hade förlust å driften av järnvägen ifråga uppstått, vilken driftförlust framginge av följande uppställning:

| År | Kronor |
|--|------------|
| 1925 ¹ / ₇ — ³¹ / ₁₂ | 22 120: 09 |
| 1926 | 19 151: 05 |
| 1927 | 5 035: 31 |
| 1928 | 13 725: 50 |
| 1929 | 6 845: 81 |
| 1930 | 11 347: 61 |
| Summa för åren 1925—1930 | 78 225: 37 |

Häri inginge icke räntor och avskrivningar.

Enligt drift rapporten för Skara—Timmersdala järnväg för tiden januari—oktober 1931 föreläge å rörelsen en förlust å cirka 30 000 kronor, och förlusten beräknades vid årets slut hava ytterligare så ökat, att den komme att uppgå till cirka 40 000 kronor. Ej heller i dessa belopp vore medräknade räntor eller avskrivningar, vilka för året belöpte sig till cirka 14 000 kronor; den verkliga förlusten måste sålunda beräknas till cirka 54 000 kronor. På grund av dessa stora förluster vid drivandet av Skara—Timmersdala järnväg hade Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag uppsagt förenämnda trafikeringsavtal av den 20 december 1926.

Bolaget hade full anledning antaga, att den trafikminskning, som föranlett den katastrofartade nedgången i bolagets inkomster, icke kunde väntas bliva hävd och att trafiken icke skulle återkomma i sådan utsträckning, att inkomsterna ej allt för mycket understeg utgifterna. Då redan alla hittills möjliga åtgärder till utgifternas begränsning vidtagits, syntes man icke heller kunna beräkna, att på dylikt sätt ett bättre resultat skulle kunna uppnås. Det återstode då för bolaget intet annat än bandelens slopande som allmän trafikled.

För att emellertid icke de trafikanter, vilka haft och fortfarande, ehuru nu i synnerligen begränsad omfattning, hade det lämpligast att utlasta sina massgodssändningar, kalk, direkt järnvägsledes från lastplatserna utefter Skara—Timmersdala järnväg, omedelbart skulle bliva berövade denna möjlighet, hade bolaget för avsikt att, sedan banan efter erhållet tillstånd av Kungl. Maj:t upphört att trafikeras i allmän trafik, där tillsvidare driva s. k. bispårstrafik. Det vore jämväl bolagets avsikt att till komplettering av denna bispårstrafik och för att tillgodose orternas behov av kommunikationsmedel inrätta automobiltrafik för såväl person- som godsbefordran å sträckan Skara—Åxevallahed—Skärv—Remningstorp—Flämslätt—Lerdala—Karlsfors—Melldala—Timmersdala samt eventuellt å de till järnvägens nuvarande trafikplatser vid Bråneke, Istrum, Remningstorp och Lerdala från stora landsvägen ledande sidovägarna, å dessa sistnämnda under förutsättning att det av bolaget befunnas lämpligt att vid nyssnämnda platser anställa agenter för allmänhetens betjärande vid expediering av godsfräsändelser å bispåret eller bolagets automobillinje. Beträffande denna automobiltrafik hänvisades till bilagd avskrift av därutinnan till länsstyrelsen i Skaraborgs län ingiven framställning.

Då den ifrågasatta bispårstrafiken icke komme att få sådan omfattning, att inkomsterna av densamma komme att täcka kostnaderna för spårets underhåll samt övriga driftkostnader, måste bolaget för spårets bibehållande och drivandet av bispårstrafiken förutsätta bifall till nyssnämnda ansökan om tillstånd till automobiltrafik. Bolaget ifrågasatte jämväl till möjliggörande av spårets bevarande efterskänkande av de räntor, som under tiden för bispårets trafikering belöpte sig å av staten i samband med banans övertagande beviljade län. Härom hade bolaget tillsammans med Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag i skrivelse till riksgäldskontoret gjort särskild framställning.

Under förutsättning att bolaget bleve i tillfälle att för bispårstrafik tills-

vidare behålla spåret komme denna trafik att, till driftkostnadernas begränsning, utföras endast vissa dagar och att även i övrigt helt anpassas efter trafikens omfattning. Lastplatserna utefter spåret bleve icke bemannade i annan mån än som av bolaget funnes lämpligt, och all expedition komme att ske genom Skara station. För att icke utefter banan boende kalkproducenter i avseende på fraktberäkningarna skulle bli sämre ställda än övriga, borde för kalksändningar, som från lastplatserna försändes via Skara, direkta samtrafikstariffer dock fortfarande få tillämpas.

Förslag till instruktion för trafikens besörjande komme att avgivas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Bolaget hade uppsagt alla i bolagets tjänst anställda befattningshavare till den 1 september 1932.

På grund av det anförda har bolaget anhållit att bli befriat från skyldigheten att tills vidare fullgöra koncessionsvillkoren beträffande Skara—Timmersdala järnväg med undantag av de åligganden, som kunde anses erforderliga för drivande av bispårstrafik med bibehållande av direkta samtrafikstariffer för vagnslastsändningar av kalk.

I den i bolagets skrift omförmälda framställningen till länsstyrelsen i Skaraborgs län om tillstånd till drivande av automobiltrafik har bolaget ytterligare anfört:

Att den redan förut så begränsade trafiken undergått en så katastrofartad nedgång berodde framför allt därpå, att den allt mer tilltagande automobiltrafiken berövat järnvägen en mycket väsentlig del av person- och godstrafiken. Därjämte berodde nedgången också på att det godsslag, kalk, som förr i jämförelsevis stor omfattning transporterats å järnvägen och utgjorde dess största inkomstkälla, under år 1931 förekommit endast i ringa omfattning. Förklaringen till att kalktransporterna så avtagit vore att söka dels däri, att den nya samtrafiksförordning, som trätt i kraft, försvärat eller omöjliggjort kalkens leverans från vid smalspåriga banor belägna kalkbruk, dels ock i den allmänna depressionens inverkan på efterfrågan å kalk. Det vore järnvägsförvaltningens uppgift att, även om med depressionens upphörande någon bättring i angivna förhållande kunde förväntas, kalkleveranserna från de vid Skara—Timmersdala järnväg belägna kalkbruken dock icke kunde beräknas få någon betydande omfattning.

Den ifrågasatta bispårstrafiken skulle bedrivas så, att med växellokomotiv från Skara godsvagnar skulle allt efter förevarande behov utföras till och afhämtas från lastplatser utefter banlinjen. All expediering av dessa vagnslaster skulle ske genom Skara station, då eventuellt icke några bemannade trafikplatser utefter linjen skulle finnas. På så vis kvarstode dock en möjlighet för befolkningen att få sina sändningar i vagnslaster direkt expedierade från och till de gamla trafikplatserna utan annan olägenhet än den något mindre bekväma expedieringen genom Skara station, varförutom försändning icke dagligen kunde påräknas.

Den av bolaget ifrågasatta automobiltrafiken å stora landsvägen, som löpte närmast järnvägen och längs med densamma, skulle bestå i, förutom vanlig omnibustrafik, befordran av post samt annat förekommande gods, som ej transporterades å bispåret. Det skulle då bli för allmänheten möjligt att mera reguljärt få sina såväl vagnslast- som styckegodssändningar expedierade i direkt samtrafik med järnvägen över Skara. Med dylik anordning hölle bolaget före, att allmänheten skulle kunna bli på bästa sätt betjänad, enär vid tider, då gods rörelsen vore ringa och i följd därav transporter å bispåret icke anord-

nades, allmänheten kunde få sina godstransporter ombesörjda medelst bolagets automobillinjer.

Ett bibehållande av banan som bispår vore förenat med icke ringa kostnader för underhållet, även om detta underhåll bleve mycket mindre än om banan trafikerades såsom hittills. Bolaget tvivlade på att den inkomst, som med transporterna å spåret kunde uppstå, bleve tillräcklig för täckandet av dessa utgifter. Det vore därför avsikten att medelst automobiltrafiken söka få rörelsen i dess helhet så pass omfattande, att den kunde löna sig. Att behålla banan som bispår utan den ifrågasatta automobiltrafiken syntes uteslutet. Bolaget kunde givetvis icke med ett eventuellt tillstånd till automobiltrafik förbinda sig att för framtiden eller ens för viss tid framåt behålla banan som bispår, utan detta måste bliva helt beroende av den blivande trafikens omfattning.

I bolagets likaledes omnämnda framställning till riksgäldskontoret om efterskänkande av vissa räntor å ifrågavarande statslån har meddelats att, då Skara—Timmersdala nya järnvägsaktiebolag saknade medel till inköp av för automobiltrafiken erforderlig materiel och icke kunde påtaga sig risken vare sig för bispårtrafiken eller automobiltrafiken, Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag, som stode i borgen för sagda statslån, förklarade sig villigt tillhandahålla förstnämnda bolag materiel och medel för denna trafiks igångsättande och uppehållande tills vidare, därest det allmänna hade intresse av bispårtrafikens uppehållande.

Över bolagets framställning om järnvägstrafikens inskränkande har *länsstyrelsen i Skaraborgs län* den 23 februari 1932 avgivit utlåtande. Länsstyrelsen har därvid överlämnat utdrag av protokoll, hållet vid allmänt sammanträde inför länsstyrelsen den 22 i samma månad, ävensom vid detta sammanträde avgivna skriftliga yttranden i ärendet från Skara stad samt Bergs, Lerdala, Låstads och Timmersdala kommuner. Enligt vad handlingarna utvisa gjorde sig vid sammanträdet den meningen enhälligt gällande, att uppehållande av järnvägsdriften med dagliga tågförbindelser vore av behovet påkallat.

Länsstyrelsen har meddelat, att av de kommuner, som beröras av järnvägen, Timmersdala, Lerdala, Berg och Istrum ännu icke inbetalt de lån, dessa kommuner nödgats upptaga för betalning av de aktier, kommunerna tecknat i det ursprungligen bildade aktiebolaget för anläggandet och drivandet av ifrågavarande järnväg. Å dessa lån återstode sålunda enligt länsstyrelsen meddelad uppgift ännu oguldna för Timmersdala kommun ett belopp av 12 724 kronor 33 öre att slutamorteras år 1950, för Lerdala kommun 19 887 kronor 79 öre att slutamorteras år 1949, för Bergs kommun 18 533 kronor att slutamorteras 1948 och för Istrums kommun 11 219 kronor att slutbetalas 1948. Vidare har upplysts, att av det lån, som Skara stad upptagit för tecknande av aktier för 90 000 kronor i det tidigare järnvägsbolaget, återstode 60 222 kronor att slutamorteras år 1950.

För egen del har länsstyrelsen anført, att det icke kunde anses med rättvisa och billighet överensstämmande, att kommunerna redan innan de guldit nyssberörda lån skulle gå miste om förmånen av daglig järnvägsförbindelse, som de avsett att förskaffa sig genom upptagandet av omförmälda lån. På grund därav och med hänsyn jämväl därtill, att bolaget icke iklätt sig någon som helst ga-

ranti för fortsatt uppehållande för framtiden av vare sig den ifrågasatta bispårstrafiken å järnvägen eller den tilltänkta linjetrafiken med automobil, avstyrkte länsstyrelsen för det närvarande bifall till ansökningen.

Sedermera hava infortrade yttranden avgivits av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 27 februari 1932, av fullmäktige i riksgäldskontoret den 3 mars 1932 och av järnvägsstyrelsen den 11 mars 1932.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har anfört följande:

Då, såsom bolagets framställning visar och allmän järnvägsstatistik bekräftar, järnvägen under en följd av år gått med ren driftförlust, lär den regelbundna trafikens upphörande icke kunna förhindras.

Vid den förenklade trafik för allmänhetens räkning, varom nu är fråga, torde den ursprungliga koncessionen böra upphävas och för järnvägen endast bibehållas sådana bestämmelser, som beröra säkerheten, varjämte bestämmelser måste utfärdas i sådana saker, till vilka det är nödvändigt att taga ställning, såsom angående taxa och trafikstadga. I dylikt avseende får styrelsen erinra om Kungl. Maj:ts resolution den 9 november 1922, varigenom en ytterst förenklad koncession meddelades för järnvägen Lindfors—Bosjön; och får väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i anslutning därtill hemställa om upphävande av den för järnvägen Skara—Timmersdala den 29 november 1906 meddelade koncessionen och föreslå följande föreskrifter:

1) Järnvägsanläggningen med därtill hörande telegraf- och telefoninrättningar skall åtnjuta samma skydd, som enligt 19 kapitlet 11, 12, 13 och 22 §§ strafflagen tillkommer dylika av staten utförda anläggningar. Det åligger länsstyrelsen i Skaraborgs län att behörigen inom länet kungöra detta beslut angående fridlysning av järnvägsanläggningen.

2) Järnvägen skall vara underkastad uppsikt av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

3) Kungl. Maj:t förbehåller Sig att, därest Kungl. Maj:t därtill finner skäl, meddela bestämmelser med avseende å järnvägens taxa.

4) Järnvägstrafikstadgan den 12 juni 1925 skall icke vara för järnvägen gällande.

5) Kungörelsen den 23 maj 1924 angående varningsmärken och säkerhetsanordningar m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg skall vara för järnvägen gällande, så framt icke tågen vid i denna kungörelse avsedda korsningar stanna omedelbart före korsningen.

6) Järnvägen får ej utgöra hinder för framdragande av andra kommunikationsleder, som kunna komma att anläggas, eller andra allmännyttiga inrättningar, utan skall järnvägens ägare härutinnan vara underkastad de bestämmelser, som Kungl. Maj:t kan finna nödigt av sådan anledning meddela.

7) Svenska staten äger, därest så erfordras, att utefter järnvägen, utan ersättning till dennas ägare, anlägga och begagna telegraf- och telefonledning med därtill hörande inrättningar.

8) Det åligger koncessionshavaren att lämna väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och järnvägsstyrelsen alla de upplysningar angående järnvägen och dess trafikerande, som kunna äskas av bemälda styrelser.

9) Det åligger koncessionshavaren föranstalta, att ett efter järnvägens förhållanden lämpat förslag till tjänstgöringsreglemente inlämnas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som efter prövning av förslaget har att fastställa dylikt reglemente med iakttagande, att däri inflyta alla sådana bestämmelser i fråga om säkerhets- och försiktighetsmått vid handhavandet av bantågens gång, som kunna finnas erforderliga för trafikens betryggande.

10) Förevarande koncession må icke överlätas på annan utan Kungl. Maj:ts samtycke.

11) I fråga om tolkningen av denna koncession är koncessionshavaren underkastad Kungl. Maj:ts avgörande.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava anfört:

Med instämmande i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uttalande rörande den regelbundna trafikens upphörande vilja fullmäktige framhålla att, därest den föreliggande framställningen från Skara—Timmersdala nya järnvägsaktiebolag ej skulle vinna Kungl. Maj:ts bifall, det torde kunna antagas, att driften å järnvägen i fråga efter bolagets konkurs och exekutiv försäljning av järnvägen inom kort kommer att helt nedläggas och järnvägens tillhörigheter försälgas. Vid sådant förhållande synes den ifrågasatta omläggningen av trafiken till s. k. bispårstrafik jämte automobiltrafik för såväl person- som godsbefordran böra vara godtagbar för ortsbefolkningen.

Framställningen om befrielse från skyldigheten att erlægga ränta å det Skara—Timmersdala nya järnvägsaktiebolag beviljade statslånet under hela den tid bispårstrafiken kunde komma att utövas kunna fullmäktige ej tillstyrka. Då emellertid en del kostnader torde föranledas av berörda trafikomläggning, därest densamma skulle komma till stånd, synes det skäligt, att någon lättnad i betalningsskyldigheten för lånet medgives, och vilja fullmäktige i sådant avseende föreslå befrielse från skyldighet att erlægga de räntor å lånet, som förfalla under åren 1932—1934, varemot de under samma år förfallande amorteringsbeloppen böra i vanlig ordning erläggas, så att någon rubbning ej sker i amorteringsplanen för lånet.

I de nya föreskrifter, som i stället för den år 1906 meddelade koncessionen å Skara—Timmersdala järnväg jämlikt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag skulle utfärdas för järnvägen i händelse av bifall till den till Kungl. Maj:t ingivna framställningen, torde böra intagas det stadgande om statens rätt att inlösa järnvägen, som meddelades av Kungl. Maj:t den 18 juni 1925 i brev till fullmäktige angående försäljning av Skara—Timmersdala järnväg m. m.

Järnvägsstyrelsen har yttrat i huvudsak följande:

Under den tid, 1 mars 1921—30 juni 1925, då banan Skara—Timmersdala förvaltades av järnvägsstyrelsen, erhöles tack vare kraftig nedpressning av utgifterna samt vissa gynnsamma omständigheter ett bokfört driftöverskott å cirka 7 000 kronor. Utgifterna innefattade emellertid ingen avsättning till förnyelsefond, och förenämnda bokförda driftöverskott motsvarade i själva verket endast en mindre del av den värdeminskning — beräknad till cirka 30 000 kronor — som banans anläggningar under samma tid undergått.

För övrigt förelågo redan vid denna tid mycket starka tecken på, att utvecklingen inom transportväsendet skulle få ogynnsamma följder för järnvägarna. Som orsak till de bättre förhållanden, som ansågos kunna förväntas under Västergötland—Göteborgs järnvägs trafikering, angavs i första hand de väsentligt minskade kostnader, som kunde inträda för en järnväg, vilken finge trafikeras med Västergötlands—Göteborgs järnvägs egen rullande materiel i direkt förbindelse med dess större järnvägsnät.

Förväntningarna på minskning genom samförvaltning av järnvägens driftkostnader synas hava till fullo infriats. Enligt uppgifter i publikationen allmän järnvägsstatistik hava nämligen sagda kostnader nedgått från cirka 127 000 kronor år 1924 till 79 000 kronor år 1930. Under samma tid har emellertid

ställningen för de smärre enskilda järnvägarna i allmänhet blivit avsevärt svårare, i det att under trycket från bilkonkurrensen trafik och trafikinkomster snabbt minskats, och förevarande järnväg bildar i det hänseendet intet undantag i gynnsam riktning, såsom följande siffror visa.

| | År 1924 | År 1930 |
|---------------------------------|-----------------|---------|
| Antal resande | 1 000 tal 21 72 | 15 56 |
| Personkilometer | miljoner 348 2 | 316 6 |
| Persontrafik: inkomst | kronor 22 528 | 15 576 |
| Ton gods | 1 000 tal 26 21 | 14 16 |
| Tonkilometer | miljoner 556 5 | 333 0 |
| Godstrafik: inkomst | kronor 92 066 | 46 149 |
| Summa trafikinkomster | kronor 116 221 | 63 465 |

Järnvägen har också under hela den tid densamma varit i bolagets ägo år för år gått med ren driftförlust, för åren 1926—1930 i medeltal uppgående till omkring 10 000 kronor årligen. För år 1931 är av naturliga skäl inkomstgivningen ännu mycket ogynnsammare. Att resultatet för den närmare framtiden skulle bli bättre än för sistnämnda 5-årsperiod synes ej finnas något skäl antaga.

Föreliggande uppgifter visa alltså enligt järnvägsstyrelsens mening otvetydigt, att, sedan numera gällande arrendeavtal blivit av Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag uppsagt, någon möjlighet att med rimliga uppoffringar förhindra den regelbundna trafikens upphörande icke lär förefinnas. En trafikering såsom självständig järnväg skulle nämligen enligt tidigare erfarenheter med säkerhet bli ännu mycket dyrbarare. Skulle den föreliggande framställningen ej vinna Kungl. Maj:ts bifall, torde följaktligen det sannolika vara, att driften å järnvägen efter bolagets konkurs kommer att helt nedläggas samt järnvägens tillhörigheter försäljas.

Vid sådant förhållande torde banans nedrustning till ett bispår, på sätt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen närmare angivit, få anses konstituera det för såväl ortsbefolkningen som anslutande järnvägar minst ogynnsamma av nu möjliga alternativ. Järnvägsstyrelsen får följaktligen för sin del tillstyrka, att förevarande järnvägs koncessionsbestämmelser omvandlas jämlikt föreliggande förslag av nämnda styrelse med av fullmäktige i riksgäldskontoret begärt tillägg.

Driften av Skara—Timmersdala järnväg medförde alltifrån första räkenskapsåret (1910) förlust, och redan år 1920 nödgades staten övertaga banan. Under den tid, 1 mars 1921—30 juni 1925, då banan förvaltades av järnvägsstyrelsen, erhöles ett obetydligt driftöverskott. Utgifterna omfattade emellertid ingen avsättning till förnyelsefond, vadan rörelsen också under dessa år i verkligheten var förlustbringande. Även sedan staten år 1925 försålt banan, har rörelsen gått med förlust, under nästlidet år till avsevärt ökat belopp. Orsakerna härtill hava uppgivits vara att finna främst i konkurrensen från den alltmer växande motorfordonstrafiken men även däri, att de för järnvägens ekonomi viktiga kalktransporterna på senaste tiden av skilda orsaker i betydande grad minskats. Att det oaktat räntor och amorteringar å det från och med den 1 juli 1925 till 125 000 kronor nedskrivna statslånet hittills i behörig ordning erlagts beror på att Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag, som

Departementschefen.

arrenderar Skara—Timmersdala järnväg, iklätt sig borgen för berörda skyldigheters fullgörande. På grund av de stora driftsförlusterna har bolaget nu uppsagt arrendeavtalet. Då järnvägens ägare, Skara—Timmersdala nya järnvägsaktiebolag, icke har egen rullande materiel och ej heller har möjlighet att skaffa sådan samt ett förståtligande, såsom redan vid tidigare behandling av denna järnvägs angelägenheter klarlagts, ej torde ifrågakomma, lärers banans bestånd och utnyttjande vara beroende av samverkan från Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolags sida. Sedan sistnämnda bolag, på sätt av det föregående framgår, förklarat sig villigt att tillhandahålla erforderlig materiel samt penningmedel, har Skara—Timmersdalabolaget framlagt en plan att för trafikbehovets tillgodoseende åtminstone försöksvis omlägga rörelsen så, att järnvägen endast skulle användas såsom bispår för transport i mån av behov av tyngre massgods, under det att för befordran av personer och lättare gods skulle anordnas automobiltrafik, vilket enligt bolagets uppgift tillika vore en nödvändig förutsättning för att erhålla inkomster till mötande av den förlust, som antoges komma att uppstå även vid en på angivet sätt begränsad järnvägs- trafik. Ytterligare en förutsättning för att planen skulle bli ekonomiskt genomförbar vore, enligt vad bolaget anförde, att ränta å statslånet för ifrågavarande järnväg icke skulle behöva erläggas.

Frågan om tillstånd att inrätta automobiltrafik till ersättande av järnvägsbefordran av personer och lättare gods är ännu beroende på länsstyrelsens prövning. Vidkommande förslaget att på angivet sätt införa en förenklad trafik å banan synes i det uppkomna läget någon befogad erinran mot detsamma knappast kunna göras. Jag är därför beredd att, därest den uppgjorda planen visar sig kunna genomföras, tillstyrka Kungl. Maj:t att besluta om sådan förenkling av sagda trafik. Ehuru väl förutsättningarna i övrigt för genomförandet av ifrågavarande plan alltså ännu icke föreligga fullt klara, anser jag dock lämpligt att till underlättande av en lösning av detta trafikspörsmål frågan om befrielse från skyldighet att erlägga ränta å statslånet för järnvägen nu upptages till behandling. Jag ansluter mig till riksgäldskontorets uppfattning härutinnan och vill således tillstyrka att, därest berörda trafikomläggning kommer till stånd, lindring i betalningsskyldigheten för statslånet beredes i form av befrielse från skyldighet att erlägga de räntor å lånet, som förfalla under åren 1932—1934. Amorteringen av statslånets kapitalbelopp skulle däremot planenligt fortgå.

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

att lindring i betalningsskyldigheten för Skara—Timmersdala nya järnvägsaktiebolags statslån må beviljas på sätt och under förutsättning, som i statsrådsprotokollet förordats.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställen behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-

Regenten lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

Nils Hellenius.
