

Nr 58.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående försäljning av järnvägen Vimmerby—Hällefors m. m.; given Stockholms slott den 22 januari 1937.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande 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.

Albert Forslund.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 22 januari 1937.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, LEVINSON, SKÖLD, NILSSON, QUENSEL, FORSLUND.

Departementschefen, statsrådet Forslund anför:

I skrivelse den 26 november 1936 hava fullmäktige i riksgäldskontoret framlagt förslag om försäljning av järnvägen Vimmerby—Hällefors till Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolag.

Till anläggning av järnväg från Vimmerby till Hällefors — även benämnd Vimmerby—Ydre järnväg — beviljade Kungl. Maj:t den 18 november 1921 Vimmerby—Ydre järnvägsaktiebolag ett statslån ur allmänna järnvägslånefonden, vilket lån utanordnades åren 1923 och 1926 med sammanlagt 825,000 kronor. För lånebeloppet erhöll riksgäldskontoret inteckning i järnvägen med bästa förmånsrätt. Järnvägen, som har en längd av 30 kilometer och en spår-

vidd av 0.891 meter, öppnades för allmän trafik den 11 oktober 1924. Trafiken å järnvägen har alltifrån början ombesörjts av Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolag. Genom beslut den 5 maj 1933 har Kungl. Maj:t medgivit begränsning av trafiken till vagnslastgodstrafik vid de tillfällen, då trafikledningen så finner lämpligt, dock under iakttagande att denna vagnslastgodstrafik ej må inskränkas till enbart trafik med Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägar. Sedan bolaget i april månad 1935 trätt i likvidation, förrättades efter av riksgäldskontoret gjord framställning exekutiv auktion å järnvägen den 17 juni 1935, varvid riksgäldskontoret för bevakande av sin fordran hos bolaget inköpte järnvägen för en köpeskilling av 120,000 kronor, till vilket belopp järnvägen bokförts hos riksgäldskontoret. I samband därmed har statens återstående kapital- och räntefordran, 1,130,154 kronor 52 öre, avskrivits. Trafikeringen av järnvägen fortsattes sedermera från och med den 30 juli 1935 av Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolag enligt ett den 17 och 22 juli 1935 träffat och den 6 september samma år av Kungl. Maj:t godkänt arrendeavtal. Detta avtal har i behörig ordning uppsagts av bolaget till upphörande den 31 december 1936, men bolaget upprätthåller alltjämt trafiken å banan.

Enligt det nu föreliggande förslaget skall sistnämnda bolag inköpa järnvägen med inventarier för en köpeskilling av 70,000 kronor att kontant erläggas vid tillträdet, som skall äga rum senast en månad efter det Kungl. Maj:t godkänt försäljningsavtalet. Bolaget förbinder sig i detta avtal att införliva järnvägen som del av bolagets järnvägsnät, under villkor *dels* att trafiken å järnvägen efter beprövande av trafikledningen alltjämt må inskränkas att omfatta transport av gods i vagnslaster, *dels ock* att bolaget skall vara befriat från skyldighet att för järnvägen i fråga avsätta medel till förnyelsefond.

Vid riksgäldsfullmäktiges förevarande framställning finnes i bestyrkt avskrift fogad en den 4 november 1936 dagteknad promemoria, innefattande redogörelse för av *riksgäldssekreteraren J. Hägglund* och *byråchefen S. Norrman* enligt fullmäktiges uppdrag förda förhandlingar angående ifrågasvarande försäljning. Ur nämnda promemoria torde här få återgivas följande:

Järnvägen hade ej försetts med egen rullande materiel, enär banan redan från början avsetts skola trafikeras av Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnväg, vars spårvidd liksom Ydrebanans vore 0.891 meter.

Järnvägens trafikområde vore bevuxet med synnerligen vackra skogar, vilka till stor del ägdes av kronan, men saknade bygd och vore mycket glest befolkad. Industrien vore begränsad till några smärre sågar.

Under järnvägens första trafikeringstid hade banan och härmed även Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnväg tillförts avsevärda virkesmängder, vilka skeppats över Verkeback eller Västervik. Dessa transporter hade dock starkt minskat redan efter ett par år, sedan upplagrade virkesförråd utförts, propsexporten från Sverige avstannat i anledning av skärpt konkurrens från Ryssland och Finland samt slutligen lastbilskonkurrensen tilltagit.

Sedan koncessionsinnehavaren i anledning av trafikens obetydlighet sökt befrielse från skyldigheten att upprätthålla allmän trafik å järnvägen, hade Kungl. Maj:t genom resolution den 5 maj 1933 medgivit, att trafiken å Vim-

merby—Ydre järnväg finge, tills vidare intill dess Kungl. Maj:ts annorlunda förordnade, efter beprövande av järnvägens trafikledning inskränkas att omfatta transporter av gods i vagnslaster vid de tillfällen, då trafikledningen så funne lämpligt, dock under iakttagande att denna vagnslasttrafik ej finge, på sätt koncessionsinnehavaren begärt, inskränkas till enbart trafik med Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägar.

I det den 17 och 22 juli 1935 med Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolag träffade trafikeringsavtalet hade bestämts, bland annat, att arrendavgift skulle, dock först från och med 1937 års ingång, erläggas med ett belopp, motsvarande $4\frac{1}{2}$ procent å järnvägens realisationsvärde, vilket beräknats till 118,000 kronor. Avtalet skulle gälla till 1936 års slut samt därefter för ett år i sänder, därest icke från någondera parten uppsägning gjorts senast den 30 föregående juni. Järnvägsbolaget hade sedermera i vederbörlig tid uppsagt avtalet till upphörande med 1936 års utgång.

Den 29 juli 1935, vilken dag äganderätten till järnvägen övergått till staten, hade statens fordran på grund av uteblivna räntelikvider stigit till 1,253,317 kronor 70 öre. Sedan banan inköpts av staten, hade den i riksgäldskontorets räkenskaper uppförts såsom tillgång med ett belopp av 120,000 kronor, och hade av statens fordran, efter det i slutredovisning för likvidationen influtit 3,163 kronor 18 öre, avskrivits ett belopp av 1,130,154 kronor 52 öre.

Vid de förhandlingar, som förts angående järnvägens försäljning, hade, fortsätta förhandlingsmännen, inledningsvis diskuterats möjligheterna att trygga järnvägens fortbestånd icke blott tills vidare utan även för en längre framtid. En förutsättning härför vore, att årliga avsättningar till förnyelsefond kunde göras, vilket hittills icke skett. Med hänsyn till järnvägens anläggningskostnad kunde behovet av årlig avsättning till förnyelsefond uppskattas till cirka 15,000 kronor. Vidare anföra förhandlingsmännen:

Då ett sådant belopp vida överstiger den bruttoinkomst, med vilken man även under gynnsammare konjunkturen än de nuvarande har att räkna, torde det vara tydligt, att förutsättningar för järnvägens fortbestånd icke finnas för längre tid än den, under vilken järnvägen kan trafikeras utan att för dess vidmakthållande i trafikdugligt skick större kapital behöves investeras.

Å andra sidan befanns önskvärt, att järnvägsdriften icke nedlågges tidigare än som kan bli nödigt. Sedan trafiken begränsats till vagnslastgod, är järnvägen sakligt sett jämförbar med ett industrispår men har som sådant viss betydelse, med hänsyn till lastbilstrafikens storlek kanske främst som prisreglerande faktor. Beaktas må ock, att icke blott staten medverkat till banans åstadkommande utan att även landsting, kommuner och enskilda gjort betydande kapitalinsatser. Aktiekapitalet uppgick till 771,200 kronor, och härav har exempelvis Rumsulla socken tecknat 100,000 kronor. Ett fullständigt nedläggande av järnvägsdriften, som förr eller senare torde bli ofrånkomligt, synes härvid icke böra ske tidigare än då antingen trafiken så nedgått i betydelse, att ett fortsatt nödortfigt underhåll av järnvägen framstår som direkt förlustbringande och meningslöst, eller ock för järnvägens vidmakthållande i trafikdugligt skick krävas ersättningskostnader, för vilkas bestriidande medel icke kunnat avsättas.

Garanti vinnes för att järnvägen efter en försäljning icke skall kunna till trafikområdets förfång nedläggas tidigare än nödigt blir, därest banans karaktär av för allmän vagnslastgodstrafik upplåten järnväg bibehålles enligt Kungl. Maj:ts resolution av den 5 maj 1933. I sådant fall måste nämligen eventuellt uppkommande fråga om järnvägsdriftens upphörande underställas Kungl. Maj:ts prövning.

Sedan parterna enats om, att banan efter försäljning till Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolag skulle ingå i Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnväg som en för allmän vagnslastgodstrafik upplåten bandel, diskuterades köpeskillingens storlek.

Järnvägens inkomster av sådan trafik, som numera upprätthålles, d. v. s. av vagnslastgods, hava utgjort:

Å r	Inkomster i avrundade tal	Å r	Inkomster i avrundade tal
	Kronor		Kronor
1928	47,700	1933	10,400
1929	43,800	1934	11,500
1930	27,200	1935	3,100
1931	16,400	1936 (jan.—juli)	4,100
1932	6,500		

Med hänsyn till propstrafikens upphörande ävensom biltrafikens utveckling kan man icke för framtiden räkna med inkomster av sådan storlek, som uppnåddes under tiden till år 1930, och det synes icke ens sannolikt, att man skall uppnå en genomsnittsinkomst, motsvarande den för åren 1933—1934 uppnådda, d. v. s. cirka 11,000 kronor för år. Å andra sidan har man att räkna med kostnader för järnvägens nödortftiga underhåll, vilka med inräkning av kostnader för slipersutbyte icke synas kunna upptagas till lägre genomsnittligt belopp än 400 kronor per kilometer eller 12,000 kronor per år, samt härutöver kostnader för trafikeringen.

De till Ydrebanan hänförliga inkomsterna av banans trafikering synas sålunda genomsnittligt sett icke kunna väntas komma att motsvara mer än i bästa fall kostnaderna för banans nödortftiga underhåll. Under år sådana som de närmast förflutna måste medel tillskjutas för underhållet. Emellertid tillföres Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnväg från Ydrebanan trafikinkomster, vilka brutto uppgå till ungefär dubbla beloppet av Ydrebanans fraktandelar. Det kan då ligga i Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägs intresse, att Ydrebanans trafik upprätthålles, även om viss direkt förlust härav uppstår. Tydligt är emellertid, att Ydrebanan för Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnväg har ett så obetydligt och osäkert affärsvärde, att någon mera avsevärd köpeskillning för banan icke kan ifrågasättas. I betraktande av anförda omständigheter hava parterna enats om lämpligheten, att järnvägens realisationsvärde lägges till grund för köpeskillingens beräkning.

I en den 13 maj 1935 dagtecknad, på riksgäldsfullmäktiges begäran verkställd värdering har översten H. J. Fogelmarck beräknat Ydrebanans realisationsvärde till 118,000 kronor, under förutsättning att en realisation får ske utan forcering under en ej allt för kort tid. Då järnvägen är relativt nybyggd, avser det sålunda beräknade värdet husbyggnader och räler i gott stånd och utan sådan värdeminskning, som föranledes av ålder och nyttjande.

Om, såsom torde kunna förväntas, järnvägen under en längre tid kommer att ligga kvar och användas, utan att avsättning av medel för förnyelse blir möjlig, så kommer emellertid järnvägen att år för år undergå värdeminskning. Anförda realisationsvärde synes sålunda böra reduceras för att kunna anses skäligen som köpeskillning för ifrågavarande järnväg, beträffande vilken trafikeringsskyldighet avses skola föreligga. Vissa omständigheter hava härvid av förhandlingsmännen för Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnväg anförts som motiv för en relativt långt gående reducering. Man har sålunda hänvisat till svårigheterna att i det glest befolkade trafikområdet försälja förefintliga byggnader eller vid deras uthyrning erhålla mera avsevärda hyresbelopp samt

erinrat, att större mängder räler med ifrågavarande rälsvikt av endast 17 kg icke torde kunna finna köpare, som äro villiga att betala mer än skrotvärdet. Med hänsyn till anförda omständigheter ävensom till storleken av den skuldbörda, som Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolag i enlighet med 1936 års uppgörelse angående dess statslån redan förut äger, enades parterna om att föreslå köpeskillingen till ett belopp av 70,000 kronor att erläggas kontant.

I enlighet med vad sålunda överenskommits mellan riksgäldskontorets och bolagets förhandlingsmän hade efterföljande förslag till köpeavtal upprättats i samband med utarbetandet av förevarande promemoria:

Mellan riksgäldskontoret och Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolag träffas härmed under förutsättning av Kungl. Maj:ts godkännande följande köpeavtal.

1. Till Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolag försäljer riksgäldskontoret å svenska statens vägnar på nedan angivna villkor Vimmerby—Ydre järnväg med till densamma hörande inventarier.

2. Köpeskillingen för järnvägen med inventarier skall utgöra 70,000 kronor att erläggas vid tillträdet, som skall äga rum senast en månad efter det Kungl. Maj:t godkänt detta avtal.

3. Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolag förbinder sig att införliva Vimmerby—Ydre järnväg som del av bolagets järnvägsnät, under villkor *dels* att trafiken å järnvägen efter beprövande av trafikledningen alltjämt må inskränkas att omfatta transport av gods i vagnslaster vid de tillfällena, då trafikledningen så finner lämpligt, *dels* att bolaget skall vara befriad från skyldighet att för järnvägen i fråga avsätta medel till förnyelsefond.

4. Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolag förbinder sig att intill tillträdesdagen trafikera Vimmerby—Ydre järnväg i enlighet med gällande trafikeringsavtal av den 17 juli 1935.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava i sin förevarande framställning anført, att de med hänsyn till vad förhandlingsmännen i sin promemoria framhållit i fråga om köpeskillingens storlek ansett sig kunna godtaga det föreslagna beloppet, 70,000 kronor.

Med avseende å det av förhandlingsmännen föreslagna köpeavtalet anför *fullmäktige*:

Mot villkoret angående driftens inskränkning att omfatta endast vagnslastgods torde ej vara något att erinra, då Kungl. Maj:t lämnat medgivande härtill genom resolution den 5 maj 1933.

Villkoret att köparen skall vara befriad från skyldighet att för järnvägen avsätta medel till förnyelsefond synes ej heller böra föranleda någon erinran i betraktande av den ytterst ringa trafiken å järnvägen. Såsom i promemorian framhålles, torde förutsättningar för järnvägens fortbestånd icke finnas för längre tid än den, under vilken järnvägen kan trafikeras utan att för dess vidmakthållande i trafikdugligt skick större kapital behöver investeras.

Sedan såväl *fullmäktige* som Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolags styrelse för sin del godkänt förslaget till köpeavtal, vilket för att bliva giltigt förutsätter Kungl. Maj:ts godkännande, har avtalet undertecknats av kontrahenterna.

Vimmerby—Ydre järnväg är i riksgäldskontorets räkenskaper upptagen såsom tillgång till ett värde av 120,000 kronor, och statens fordran för lån till järnvägens anläggning har avskrivits, i vad den översteg nämnda belopp. Järnvägens försäljning för 70,000 kronor skulle sålunda nödvändiggöra av-

skrivning av ytterligare ett belopp av 50,000 kronor. Något särskilt anslag härför erfordras ej, utan beloppet överföres till riksgäldskontorets avskrivningskonto för att i sinom tid fäckas med andra statsinkomster än lånemedel.

Riksgäldsfullmäktige hemställa, att Kungl. Maj:t ville för 1937 års riksdag framlägga förslag om försäljning av Vimmerby—Ydre järnväg till Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolag för en köpeskillning av 70,000 kronor och på de villkor i övrigt, som omförmälas i förslaget till köpeavtal.

I utlåtande den 5 december 1936 har *1932 års järnvägsekonomiutredning* anført, att utredningen, med hänsyn till vad från riksgäldskontorets sida i ärendet framhållits och särskilt med beaktande av den med Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolag år 1936 träffade uppgörelsen angående likvidering av bolagets statslån, icke hade något att erinra mot nu föreliggande försäljningsförslag.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i utlåtande den 14 januari 1937 förklarat sig icke hava något att erinra mot det föreliggande förslaget till försäljning av järnvägen.

Departements-
chefen.

Alltsedan riksgäldskontoret, efter det Vimmerby—Ydre järnvägsaktiebolag trätt i likvidation, år 1935 å exekutiv auktion inköpt bolagets järnväg mellan Vimmerby och Hällefors, har densamma varit utarrenderad till Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolag, vilket bolag jämväl därförut ombesörjt trafiken å järnvägen. Bolaget har emellertid uppsagt arrendeavtalet till upphörande med 1936 års utgång. På grund av den sålunda inträdda situationen och då det ansetts från olika synpunkter önskvärt, att järnvägen tills vidare bibehålles, hava förhandlingar ägt rum om järnvägens framtida trafikering. Såsom resultat av dessa förhandlingar föreligger ett mellan fullmäktige i riksgäldskontoret, under förutsättning av Kungl. Maj:ts godkännande, och sistnämnda bolag träffat avtal om försäljning av järnvägen till bolaget för en köpeskillning av 70,000 kronor, att erläggas kontant. Enligt avtalsförslaget skulle bolaget förbinda sig att införliva järnvägen som del av bolagets järnvägsnät, under villkor dels att trafiken å järnvägen liksom under de senaste åren må efter beprövande av trafikledningen inskränkas till transport av gods i vagnslaster vid de tillfällen, då trafikledningen så finner lämpligt, dels ock att bolaget skall vara befriat från skyldighet att för järnvägen avsätta medel till förnyelsefond.

För ifrågavarande järnväg synes icke kunna påräknas större trafik än den vagnslastgodstrafik, till vilken innehavarens trafikeringsskyldighet genom Kungl. Maj:ts förutnämnda resolution den 5 maj 1933 begränsats. I det nu föreliggande avtalsförslaget förutsättes för framtiden enahanda begränsning av trafikeringsskyldigheten. Såsom av den förebragta utredningen framgår kunna inkomsterna av en trafik med sådan omfattning icke beräknas förslå ens till nödortfött underhåll av järnvägen. Lagenlig avsättning till förnyelsefond har på grund härav ansetts icke kunna ifrågakomma.

Sistnämnda omständighet får vid en försäljning i viss mån inverkan på bestämmandet av köpeskillningens belopp, i det att järnvägen, då avsättning till förnyelsefond icke sker, kommer att successivt undergå värdeminskning.

Vid en i maj 1935 verkställd värdering uppskattades järnvägens realisationsvärde till 118,000 kronor. Med hänsyn bland annat till berörda värdeminskning har köpeskillingen funnits skäligen böra bestämmas till 70,000 kronor.

I betraktande av det jämförelsevis ringa trafikbehov, som ifrågavarande järnväg tillgodoser, och då järnvägen, med hänsyn till att avsättning till förnyelsefond icke skulle ske, förutsättes komma att bli nedlagd, när mera betydande arbeten erfordras för dess vidmakthållande i trafikdugligt skick, ligger det nära till hands att överväga järnvägens nedläggande redan nu. Enär det nyss angivna realisationsvärdet är beräknat under förutsättning, att en realisation får ske utan forcering under en ej allt för kort tid, och då jag på grund av omständigheterna funnit den föreslagna köpeskillingen godtagbar, har jag emellertid för min del icke funnit anledning motsätta mig försäljning av järnvägen i enlighet med det föreliggande förslaget.

Enär Kungl. Maj:t enligt 5 § 1 mom. lagen den 3 juli 1930 om bokföring vid enskild järnväg äger befria järnvägsbolag från avsättning till förnyelsefond endast för visst år, torde av riksdagen böra utverkas medgivande, att Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolag, därest förevarande försäljning kommer till stånd, må beträffande ifrågavarande järnväg helt befrias från skyldigheten att avsätta medel till förnyelsefond.

Under åberopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva,

dels att Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolag må, därest bolaget på sätt i det föregående angivits förvärvar järnvägen Vimmerby—Hällefors, utan hinder av bestämmelserna i lagen den 3 juli 1930 om bokföring vid enskild järnväg befrias från avsättning till förnyelsefond beträffande nämnda järnväg,

dels ock att järnvägen Vimmerby—Hällefors må försäljas till nämnda järnvägsaktiebolag för en köpeskillning av 70,000 kronor och på de villkor i övrigt, som i det föregående angivits.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

Ake Wirseen.
