

Nr 92.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående statsförvärv av den Tidaholms järnvägsaktiebolag tillhöriga Tidaholms järnväg; given Stockholms slott den 17 februari 1939.

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.

Gerh. Strindlund.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 17 februari 1939.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena SANDLER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, QUENSEL, FORSLUND, ERIKSSON, STRINDLUND.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Strindlund:

Till prövning föreligger en den 19 januari 1939 dagtecknad framställning från järnvägsstyrelsen med förslag, att Tidaholms järnväg jämte tillhörande biltrafik må på mellan styrelsen och Tidaholms järnvägsaktiebolag avtalade villkor förvärfvas av staten och införlivas med statens järnvägar. Innan jag

ingår på frågan om statens förvärv av förevarande järnväg vill jag lämna följande uppgifter angående densamma.

Koncession å normalspårig järnväg mellan dåvarande köpingen, numera staden Tidaholm och Vartofta station å statsbanelinjen Falköping—Nässjö beviljades år 1904. Järnvägen öppnades för allmän trafik år 1906. Avståndet mellan banans ändpunkter är 23.9 km. Håri ingår 0.8 km statens järnvägar tillhörigt, jämväl för bolagets järnvägstrafik begagnat spår, varför längden av järnvägen utgör 23.1 km. Det må erinras om att Tidaholms järnväg under åren 1909—1918 omfattade jämväl bandelen Vartofta—Åsarp, vilken bandel förstnämnda år av bolaget förvärvades från Västra Centralbanans järnvägsaktiebolag men år 1916 nedlades.

Banan, som är normalspårig, har en största förekommande stigning i huvudspår av 16 ‰ och en minsta kurvradie likaledes i huvudspår av 300 meter. Huvudspåret är utrustat med stålräler, vilkas vikt per meter utgör 31.5 kg. Största slipersavstånd i huvudspår är 735 mm och högsta tillåtna tåg-hastighet 60 km/tim.

Den redovisade byggnadskostnaden uppgår till i runt tal 1,767,000 kronor, varav på bana och byggnader komma 1,307,000 kronor, på rullande materiel 415,000 kronor och på inventarier 45,000 kronor.

Förutom järnvägsrörelse bedriver bolaget även omnibustrafik, vilken omfattar linjerna Tidaholm—Falköping, Tidaholm—Vartofta och Falköping—Kungslena med en sammanlagd längd av 97 km. För trafiken användas 4 personomnibusar.

Det i bilrörelsen investerade kapitalet utgjorde vid 1937 års slut 58,000 kronor, fördelat å automobiler med 44,000 kronor, å garagebyggnader med 11,000 kronor och å linjerättigheterna Dala—Falköping med 3,000 kronor.

Det nu föreslagna statsförvärvet omfattar förutom järnvägen jämväl bolagets automobilrörelse, vilken står i närmaste samband med järnvägstrafiken. Däremot hava utslutits den till järnvägslagfarten icke hörande och för järnvägs-(eller bil-)trafiken ej behövlige fastigheten Marbotorps jord ävensom bolagets värdehandlingar och rörelsemedel — förrådsbehållningen undantagen. Å andra sidan skall bolaget självt hava att svara för samtliga skulder utom viss del av lånet ur allmänna järnvägslånefonden, vartill jag senare återkommer.

Järnvägen har till Tidaholm förlagd förvaltning, gemensam med den smal-spårige Hjo—Stenstorps järnväg. Samtidigt som förevarande järnväg överlämnas till staten, skulle Hjo—Stenstorps järnväg med tillhörande omnibus- trafik medelst ett trafikeringsavtal anknytas till det likspårige Västgötanätet, och förenämnda till Tidaholm förlagda förvaltning alltså helt försvinna.

Järnvägsstyrelsen har i sin framställning till en början anført, att järnvägens tekniska data och vad som framkommit vid verkställd besiktning av järnvägen gäve vid handen, att järnvägens tekniska standard kunde betraktas som tillfredsställande för en linje med så begränsade trafikuppgifter som den förevarande järnvägens. Styrelsen tillägger, att trots den knappa inkomstgivningen anläggningarnas underhåll befunnits i stort sett gott, och att järnvägens förvaltning syntes hava på ett berömvärd sätt vårdat sig om såväl rullande materiel som fast egendom.

Järnvägsstyrelsen lämnar angående järnvägs- och omnibustrafikens ekonomiska resultat under åren 1931—1937 följande sammanställning.

Järnvägstrafiken.							
<i>Inkomster.</i>	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
	1,000-tal kronor						
Persontrafik	43	33	28	30	32	35	37
Posttransporter	4	4	4	4	4	4	4
Poststationsskötsel	5	5	5	5	5	6	6
Godstrafik	188	146	91	88	99	97	106
Extra trafikinkomster ..	6	4	4	3	4	3	4
Lok- och vagnhyresaldo	1	2	5	4	2	4	6
Diverse inkomster	2	1	2	2	5	7	2
Summa trafikinkomster	249	195	139	136	151	156	165
Utgifter.							
Administrativa avd.							
Pensioner	8	8	7	6	7	8	8
Övriga utgifter	11	11	11	9	8	9	8
Banavdelningen	47	30	24	26	29	32	38
Trafikavdelningen	63	59	53	49	47	45	46
Maskinavdelningen	68	58	36	41	41	41	48
Summa driftutgifter	197	166	131	131	132	135	148
<i>Driftöverskott</i>	52	29	8	5	19	21	17
Omnibustrafiken.							
Inkomster	18	22	32	35	41	43	48
Utgifter	12	16	25	31	36	38	40
Överskott	6	6	7	4	5	5	8

Den konstaterade starka nedgången i järnvägens trafikinkomster vore, framhåller järnvägsstyrelsen, huvudsakligen att tillskriva på grund av ändrat transportsätt förlorad godstrafik, nedgång i tändsticksproduktionen och överflyttning av en stor del av persontrafiken från tågen till bolagets biltrafik. Sålunda hade på senare år virkestransporterna till tändsticksfabriken i Tidaholm sänts sjöledes till Hjo och därifrån med den smalspåriga järnvägen till Tidaholm. Tändstickstransporterna från Tidaholm hade minskat från 14,000 ton år 1929 till 7,300 ton år 1937. I anslutning härtill anför järnvägsstyrelsen:

Det är Vulcans tändsticksfabrik i Tidaholm, som så att säga uppbär järnvägen, och dennas framtid är således till stor del beroende på tändsticksfabrikens utveckling. Tändsticksproduktionen inom hela landet har nedgått katastrofalt från 1929, då tillverkningen var cirka 50,000 ton, till 1937, då den blott var 20,000 ton. Enligt uppgift har jämväl produktionen vid Tidaholmsfabriken minskat avsevärt, dock ej i samma mån som förestående siffror kunde giva vid handen.

Av väsentlig betydelse är emellertid också utvecklingen av övrig industri inom Tidaholms stad. — Eftersom staden saknar förbindelse med segelbart vatten, är densamma i väsentligt högre grad än flertalet orter med storindustri beroende av transport- och tarifförhållanden vid järnvägarna. Såväl

industriidkare som representanter för kommunala myndigheter ha givit uttryck åt förhoppningar på ett omslag till det bättre i stadens utveckling i samband med järnvägens nu föreslagna inlemmande i statsbanenätet med alla de fördelar, som detta kommer att bereda trafikanterna.

Bolagets vinst- och förlusträkningar för åren 1931—1937 te sig på följande sätt:

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
<i>Inkomster.</i>							
	1,000-tal kronor						
Från föregående år balanserad vinst.....	4	7	—	—	—	—	—
Driftöverskott av:							
järnvägsrörelsen	52	29	8	5	19	21	17
automobilrörelsen	6	6	7	4	5	5	8
Räntor	15	13	11	8	6	5	6
Ersättning för omlagd samtrafiksväg	—	—	—	—	3	2	1
I anspråk tagna medel.....	—	—	24	17	9	8	11
Förlust:							
balanserad från föregående år	—	—	—	6	13	13	13
för året.....	—	7	6	7	—	—	—
Summa inkomster	77	62	56	47	55	54	56
<i>Utgifter.</i>							
Från föregående år balanserad förlust ...	—	—	—	6	13	13	13
Avsättning till förnyelsefond:							
för järnvägsrörelsen.....	34	23	24	17	17	17	17
» automobilrörelsen.....	6	7	9	3	5	5	8
Räntor	28	24	23	21	20	19	18
Skatter.....	2	1	—	—	—	—	—
Vinst:							
balanserad från föregående år.....	4	7	—	—	—	—	—
för året	3	—	—	—	—	—	—
Summa utgifter	77	62	56	47	55	54	56
<i>Utgiftsräntorna utgjordes av</i>							
Ränta å statslån.....	19.0	18.7	18.8	18.5	17.8	17.4	16.1
» » övriga lån	9.3	5.3	4.3	2.3	1.8	1.7	1.7
Summa	28.3	24.0	23.1	20.8	19.6	19.1	17.8

Balans i räkenskaperna har alltså under senare år kunnat uppnås endast genom överföring av medel från egna fonder (för 1937 dispositionsfonden).

Bolagets ekonomiska ställning vid utgången av åren 1935—1937 framgår av följande balansräkningar:

	Vid årets slut i 1,000-tal kronor		
	1935	1936	1937
<i>Tillgångar.</i>			
Järnvägsanläggningen.....	1,769	1,769	1,767
Automobilrörelsen	52	52	58
Fastigheten Marbotorps jord.....	20	19	12
Värdehandlingar:			
lån mot inteckningar och accepter i H. S. J. m. m.	55	50	63
obligationer m. m.	35	33	27

	Vid årets slut i 1,000-tal kronor		
	1935	1936	1937
Rörelsemedel:			
kassa och bankräkningar	47	62	55
förråd	19	16	20
övriga	23	26	18
Förlust för året och balanserad från föregående år ..	13	13	13
Summa	2,033	2,040	2,033
<i>Skulder.</i>			
<i>Främmande kapital:</i>			
Statslån	439	430	421
Sparbankslån	25	25	25
Svävande skulder	43	48	52
<i>Eget kapital:</i>			
Aktiekapitalet	794	794	794
Reservfond	79	79	79
Dispositionsfond	—	12	1
Förnyelsefond			
för järnvägsrörelsen	627	637	647
» bilrörelsen	26	15	14
Vinst för året och balanserad från föregående år	—	—	—
Summa	2,033	2,040	2,033

Av i förestående balansräkningar ingående poster torde, anför järnvägsstyrelsen, endast de under rubriken statslån upptagna behöva specificeras. Å sagda konto redovisades vid senaste bokslut

	1,000-tal kronor
Kapital icke förfallet	372.3
Ränta icke förfallen	4.9
Anståndsrenta	43.8
Summa	421.0

Styrelsen tillägger, att å förestående kapitalskuld, som ursprungligen utgjorde 510,000 kronor, under år 1938 skett planerlig amortering, efter vilken — enligt från riksgäldskontoret erhållen uppgift — numera återstode 363,767 kronor 91 öre. Då överlåtelsen av banan m. m. förutsatts komma att äga rum före tidpunkten för nästa annuitet, den 1 september 1939, skulle vid överlåtelsen angivna kapitalskuld, liksom beloppet anståndsrenta, kvarstå oförändrad. Övriga skulder skulle ej av staten övertagas, och desamma erbjöde alltså i detta sammanhang mindre intresse.

Angående de omständigheter, som lett fram till nu föreliggande preliminära avtal, anför järnvägsstyrelsen, att vid utredningar under senare tid angående åtgärder för konsolidering och sanering av järnvägsväsendet i vårt land för vissa järnvägars del endast en lösning, nämligen inlemmande i statsbanenätet, ansetts kunna ifrågakomma. Till denna kategori hörde den Tidaholms järnvägsaktiebolag tillhöriga järnvägslinjen Tidholm—Vartofta. Å ena sidan framstode nämligen järnvägens bevarande såsom ett livsvillkor för storindustrien i Tidaholms stad — och därmed också för staden i dess

helhet — å andra sidan saknades anslutning till annan normalspårig enskild järnväg.

Frågan om statsförvärv hade, fortsätter järnvägsstyrelsen, aktualiserats sålunda, att bolagets styrelse under år 1938 hänvänt sig till järnvägsstyrelsen med hemställan om utredning och förhandlingar. Därvid hade bland annat framhållits, att uppgörelse vid nuvarande tidpunkt vore fördelaktig med hänsyn till att banans trafikchef under närmaste tiden uppnådde pensionsåldern. De sålunda inledda förhandlingarna hade nu slutförts, och såsom resultat därav hade framgått det villkorliga avtal om statsförvärv av banan, vilket bilagts styrelsens skrivelse.

Under hänvisning i övrigt till avtalet torde jag rörande de närmare villkoren däri, få anföra:

Enligt avtalet skall banan övergå i statens ägo och tillträde ske vid andra månadskiftet efter den dag, då avtalet godkänts för järnvägsstyrelsens del av Kungl. Maj:t och för bolagets del av bolagsstämman. Köpeskillingen skall utgå på så sätt, att bolaget befrias från skyldigheten att till statsverket betala oguldna, å tillträdesdagen icke till betalning förfallna delar av sin skuld för det till bolaget utlämnade lånet ur allmänna järnvägslånefonden, med undantag för intill samma dag upplupen vanlig ränta. I fråga om personalen gälla i huvudsak samma bestämmelser, som innehållas i avtalet med Lysekils järnvägsaktiebolag, vilket fogats som bilaga till Kungl. Maj:ts proposition denna dag angående statens förvärv av den nämnda bolag tillhöriga järnvägen. Personalen skall sålunda äga övergå i statens järnvägars tjänst med behållande av innehavda löneförmåner och rätt till löneförhöjning, dock att avlöningen som regel icke må överstiga det högsta belopp, som enligt statens järnvägars avlöningsreglemente må utgå till tjänsteman i den lönegrad, i vilken befattningshavaren placeras. I övrigt är att märka, att statens järnvägar skola äga rätt att före 1939 års utgång *dels* jämlikt för personalen gällande avtal entlediga sådan icke-ordinarie personal, som finnes vara för den övertagna järnvägens drift icke erforderlig, *dels* mot förtidspensioner entlediga sjuka befattningshavare eller befattningshavare över 60 år, som icke lämpligen kunna övertagas i statens järnvägars tjänst, varvid pensionsbeloppet skall motsvara för sjuka befattningshavare sjukpension och för övriga full ålderspension i båda fallen enligt Enskilda järnvägarnas pensionskassas reglemente, *dels* ock å övergångsstat uppföra sådan personal, som vid tidpunkten för överlåtelsen icke är men kan tänkas framdeles bliva för statens järnvägar behöflig, statens järnvägar dock obetaget att även efter 1940 års ingång entlediga dylik personal på sätt och enligt grunder, som nyss sagts i fråga om personal, vilken entledigas med förtidspension redan i samband med statsförvärvet av järnvägen. Av statens järnvägar övertagen, å aktiv stat uppförd personal, på vilken civila tjänstepensionsreglementet ej vunnit tillämpning, tillerkännes i förslaget de förmåner, som angivas i kungörelsen den 12 april 1935 (nr 146) med föreskrifter i fråga om pension till vissa tjänstemän, som i samband med statens övertagande av enskilda järnvägar eller bandelar övergått i statens järnvägars tjänst. Gentemot sådan den enskilda järnvägens, vid statens järnvägars övertagande av densamma, i tjänst varande personal, som icke vunnit anställning å aktiv stat vid statens järnvägar, samt banans redan pensionerade personal ävensom pensionsberättigade familjemedlemmar efter personal av nämnda kategorier, ikläda sig statens järnvägar icke någon skyldighet att låta desamma komma i åtnjutande av andra pensionsförmåner eller understöd — fränsett förut berörda förtids-

pensioner — än som skulle hava tillkommit vederbörande, därest banan ej övergått i statens ägo.

Av den i det föregående lämnade redogörelsen för järnvägens ekonomiska förhållanden torde, anför järnvägsstyrelsen, tydligt framgå, att Tidaholms järnväg redan i enskild regi saknade affärsvärde och att statsförvärv därav icke gärna kunde vara ägnat bereda ekonomisk fördel för statens järnvägar såsom affärsverk betraktat. Då järnvägsstyrelsen likväl tillstyrkte ett sådant förvärv, skedde detta med hänsyn till de förväntade gynnsamma samhälls-ekonomiska verkningarna, d. v. s. från samma synpunkter som plägat åberopas ifråga om tidigare beslutade statsförvärv av icke bäriga enskilda järnvägar. Det torde icke finnas anledning att nu upprepa vad därvid blivit sagt eller att söka närmare belysa frågans allmänt samhälleliga sida. Järnvägsstyrelsen ville därför begränsa sig till ett uttalande, att statsförvärv av Tidaholms järnväg jämte därmed samhörande biltrafik framstode som ett naturligt led i det enhetliggörande av vårt lands järnvägsnät, beträffande vilket förslag framlagts av särskilda sakkunniga. Bemärkas borde därvid särskilt, att trafikgemenskapen med statens järnvägar vore ytterst starkt utpräglad, i det att mindre än en procent av järnvägens godstrafikinkomst härrörde från den »egna» trafiken.

Järnvägsstyrelsen anför härefter ifråga om beräknade inkomster och utgifter av rörelsen vid banan efter ett övertagande av järnvägen från statens sida följande:

Vad angår nyssnämnda förändringar i samband med järnvägens inlemmande i statens järnvägar må först nämnas, att anknytningen till statens järnvägars taxsystem beräknats medföra en inkomstminskning å förefintlig trafik, d. v. s. från andra sidan betraktat en vinst för trafikanterna, av i runt tal 45,000 kronor årligen. Såsom redan antytts, föreligga skäl att hoppas, att denna i förhållande till trafikens omfattning mycket betydande lättnad för trafikanterna skall föranleda en väsentlig trafikstegring, varigenom partiell kompensation av den bortfallande inkomsten skulle erhållas. Så en indirekt följd av den lägre taxan inträder jämväl viss omläggning ifråga om samtrafiksvägarna med en kalkylerad inkomstökning för statens järnvägar, inkl. den nya bandelen, av 23,000 kronor årligen. För en tillförlitlig beräkning av utgifterna möta stora svårigheter, särskilt därför att bandelen efter statsförvärvet torde komma att erhålla betydligt vidgade transportuppgifter. Trots detta ge beräkningarna emellertid vid handen, att viss utgiftsminskning är att förvänta, detta tack vare omständigheten, att järnvägen utan nämnvärd kostnadsökning kan ingå i befintliga (till andra distriktet hörande) ban-, maskin- och trafiksektioner, varför hittillsvarande administrationskostnader icke få någon motsvarighet.

Utfallet av driften å den nytillkomna bandelen blir givetvis i hög grad beroende av i vad mån berörda förhoppningar om ökad trafik kunna komma att förverkligas; en fråga, som det tydligen är mycket vanskligt att förut säga något om. — Järnvägsstyrelsen ville emellertid hålla för praktiskt taget säkert, att vid eventuella framtida kalkyler det i bandelen investerade kapitalet kommer att visa sig icke förräntat med trafikinkomster. Vad beträffar utfallet för statens järnvägar som helhet av förevarande affärsuppgörelse, är också att bemärka, att vid ett totalt enhetliggörande av svenska järnvägsnätet förenämnda inkomstökning på grund av ändrade transportvägar

uppväges av motsvarande minskning av inkomsterna å andra linjer, och att man alltså för detta fall icke bör alltför mycket räkna med berörda inkomstökning.

Under framhållande att det av det föregående framginge, att det träffade avtalet icke avsåge aktieköp utan förvärv av järnvägs- och bilrörelse, avsedd att omedelbart inlemmas i statens järnvägars system, anför styrelsen:

I det föregående har framhållits, att uppgörelsen är att betrakta såsom ett led i ett allmänt enhetliggörande av vårt lands järnvägsväsen. Vid sådant förhållande torde beträffande avtalets innehåll främst vara att beakta, huruvida några ogynnsamma konsekvenser för uppgörelser med andra järnvägar kunna vara att befara, med andra ord, huruvida de avtalade villkoren kunna anses för säljaren alltför förmånliga, bedömda efter 1936 års järnvägskommittés normer. Enligt styrelsens uppfattning är så icke förhållandet. Staten erhåller här såväl järnvägen som tillhörande biltrafik med kvittning blott mot kapitalskuld och anståndsrenta för statslånet. Bemärkas bör därvid, att likvider för detta statslån enligt uppgift punktligt fullgjorts, samt att kvarstående kapitalbelopp är relativt måttligt. Vid sådant förhållande har styrelsen icke funnit anledning till erinran mot att bolaget önskat behålla dels visst markområde, dels förefintliga kontanta medel och därmed jämförliga tillgodohavanden att i första hand användas till täckning av skulder, andra än den nyss nämnda (däribland vid överlåtelsen upplupen, men ej förfallen ränta å statslånet).

Beträffande järnvägens personal meddelar järnvägsstyrelsen, att bland denna icke funnes någon befattningshavare, som enligt avtalet skulle placeras i 21:a eller högre lönegrader.

Styrelsen framhåller, att för här förevarande förvärv ingen anvisning av anslag å riksstaten erfordras. Däremot måste, fortsätter styrelsen, i samband med förvärvet från fonden för låneunderstöd avlyftas ett belopp, motsvarande bolagets statslån. Då det gällde ett lån, å vilket ränta och amortering hittills punktligt erlagts, ville järnvägsstyrelsen icke motsätta sig, att ett belopp, motsvarande förenämnda kapitalskuld, 363,767 kronor 91 öre, påfördes statens järnvägars fond. Styrelsen förutsatte, att medlen ifråga finge bokföras på sätt som kunde bli bestämt beträffande den kapitalökning å fonden, vilken kunde uppkomma i anledning av ett jämlikt 1936 års järnvägskommittés förslag fattat riksdagsbeslut om järnvägsnätets enhetliggörande, och styrelsen funne följaktligen icke anledning nu upptaga frågan om anslag för kapitalets avskrivning. Järnvägsstyrelsen hade i avgivet utlåtande över sagda kommittés betänkande föreslagit, att kapitalökningen ifråga skulle i statens järnvägars räkenskaper bokföras å ett särskilt konto, vars kapital tillsvidare höiles utanför de för taxenivåns avvägande nödiga beräkningarna.

Med åberopande av vad sålunda anförts hemställer järnvägsstyrelsen, att Kungl. Maj:t i proposition till årets riksdag måtte föreslå riksdagen besluta, att Tidaholms järnväg jämte tillhörande biltrafik måtte på avtalade villkor förvärfvas av staten och införlivas med statens järnvägar, därvid den borde tillhöra andra distriktet, ävensom medgiva, att det kapital, som i samband med statsförvärvet av nämnda järnväg skulle överföras från fonden för

låneunderstöd till statens järnvägars fond, och vars belopp torde böra sättas lika med bolagets återstående kapitalskuld till staten, skulle i statens järnvägars räkenskaper redovisas på sätt nyss antytts.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava i yttrande den 9 februari 1939 över järnvägsstyrelsens skrivelse förklarat sig icke hava något att erinra mot att frågan om järnvägens övertagande av staten nu upptages till avgörande utan att statsmakternas ställningstagande till den aktuella frågan om ett allmänt förståtligande av de enskilda järnvägarna avvaktas. Rörande det föreliggande avtalsförslaget anföra fullmäktige:

Enligt fullmäktiges mening kunna visserligen befogade invändningar riktas mot att, såsom fallet kommer att bli enligt avtalsförslaget, vid ett förvärv av Tidaholms järnväg, vilken enligt järnvägsstyrelsens uttryckliga påpekande saknar affärsvärde och vars införlivande med statens järnvägar ej kommer att bereda dessa någon ekonomisk fördel, låta bolaget få behålla tillgångar till sådant värde, att de efter skuldernas betalande torde medgiva viss utbetalning till aktieägarna. På de av järnvägsstyrelsen anförda skälen och då enligt uppgift vissa av järnvägsbolagets fordringar ej äro fullt säkra — vilket kan komma att reducera det belopp, som skulle återstå för aktieägarna — vilja fullmäktige emellertid ej motsätta sig, att Tidaholms järnväg nu förvärvas av staten på de i avtalet upptagna villkoren.

Såsom järnvägsstyrelsen framhållit, erfordras för här ifrågavarande förvärv ingen anvisning av anslag å riksstaten, varemot i samband med förvärvet måste från fonden för låneunderstöd avföras ett belopp, motsvarande bolagets statslån. Kapitalskulden för lånet, som ursprungligen uppgick till 510,000 kronor, har genom de verkställda avbetalningarna nedgått till 363,767 kronor 91 öre. Därtill kommer emellertid anståndsrenta med 43,781 kronor 25 öre samt den ränta, som upplöper å skulden från den 1 september 1938, vilken sistnämnda ränta är avsedd att inbetalas i samband med statsförvärvet.

I enlighet med järnvägsstyrelsens medgivande torde förenämnda kapital-skuld böra påföras statens järnvägars fond såsom räntepliktigt kapital och anståndsrentan avskrivnas. Mot det föreslagna sättet för bokföring av berörda kapitalskuld i statens järnvägars räkenskaper torde ej något vara att erinra.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i utlåtande den 2 februari 1939 förklarat sig för sin del icke hava något att erinra mot att ett införlivande av Tidaholms järnväg med statens järnvägar kommer till stånd jämlikt järnvägsstyrelsens förslag.

Det föreliggande avtalsförslaget innebär, att staten skulle förvärva den Tidaholms järnvägsaktiebolag tillhöriga järnvägen mellan Tidaholm och Vartofta jämte bolagets för biltrafiken innehavda materiel och anläggningar mot att bolaget befrias från den skuld till staten, vari detsamma häftar på grund av erhållet statslån. Förslaget bör enligt järnvägsstyrelsen betraktas såsom ett led i strävandena att enhetliggöra det svenska järnvägsnätet. Någon ekonomisk fördel för statens järnvägar såsom affärsföretag anses förvärvet icke medföra. Å andra sidan är företagens ekonomiska ställning icke så svag, att någon omedelbar fara för järnvägsdriftens nedläggande synes

*Departement-
chefen.*

föreligga, därest banan icke övertages av staten. Bolaget har sålunda hittills kunnat erlägga stadgade räntor och amorteringar å statslånet. Med hänsyn till de senare årens försämrade driftsresultat synes emellertid sannolikt, att bolaget icke i fortsättningen skall kunna fullgöra detta åtagande och i längden bestå som enskilt företag. Då järnvägsdriftens upprätthållande synes vara ett livsvillkor för den betydande industri, som är verksam i Tidaholms stad och därmed för staden själv, och då en sammanslagning av järnvägen med annan normalspårig enskild järnväg icke är praktiskt möjlig, torde för driftens framtida upprätthållande dess införlivande med statsbanenätet vara enda utvägen.

Beträffande de avtalade överlåtelsevillkoren hava riksgäldsfullmäktige ansett befogade invändningar kunna riktas mot att bolaget medgives att behålla tillgångar till sådant värde, att viss utbetalning till aktieägarna kan äga rum. Fullmäktige hava emellertid med hänsyn till vad järnvägsstyrelsen anfört icke velat motsätta sig, att Tidaholms järnväg nu förvärvas på de föreslagna villkoren. Då dessa för övrigt i stort sett överensstämmer med dem, som tillämpats vid statsförvärv av enskilda järnvägar under senaste tiden, liksom ock med det avtal, som ligger till grund för det av mig tidigare i dag förordade förvärvet av Lysekils järnväg, har jag ansett mig kunna tillstyrka bifall till det av järnvägsstyrelsen framlagda förslaget.

Beträffande bokföringen av de medel, som i och med statens förvärvande av banan skola avföras från fonden för låneunderstöd, har järnvägsstyrelsen förklarat sig icke vilja motsätta sig, att statens järnvägars fond påföres motsvarande belopp. I samband härmed har emellertid styrelsen förutsatt, att berörda medel finge bokföras på sätt, som kunde bliva bestämt i fråga om den kapitalökning å statens järnvägars fond, vilken kunde uppkomma i anledning av det beslut, som statsmakterna kunde komma att fatta angående ett enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet. I anslutning till vad järnvägsstyrelsen uttalat förordar jag, att det kapital, som representeras av statens fordran i Tidaholms järnväg, tills vidare påföres statens järnvägars fond såsom räntepliktigt kapital.

Vidkommande personalen finnes, enligt vad järnvägsstyrelsen meddelar, bland den icke någon befattningshavare, som kan tänkas bliva placerad i 21:a eller högre lönegrader enligt för statens järnvägar gällande avlöningsreglemente, varför intet beslut om personalantalet av riksdagen erfordras.

Under åberopande av vad jag sålunda anfört tillstyrker jag, att nu ifrågasvarande järnväg förvärvas av staten, och hemställer, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva,

att den Tidaholms järnvägsaktiebolag tillhöriga Tidaholms järnväg må förvärvas och införlivas med statens järnvägar i huvudsaklig överensstämmelse med av mig här förordade grunder.

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

Ur protokollet:

F. Wessberg.
