

## Nr 84.

Ankom till riksdagens kansli den 21 mars 1939 kl. 2 e. m.

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition an-  
gående statsförvärv av den Lysekils järnvägsaktie-  
bolag tillhöriga Lysekils järnväg.*

(4:e avd.)

I en den 17 februari 1939 dagtecknad proposition, nr 95, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för nämnda dag, föreslagit riksdagen medgiva, att den Lysekils järnvägsaktiebolag tillhöriga Lysekils järnväg må av staten förvärfvas i huvudsaklig överensstämmelse med av departementschefen i statsrådsprotokollet förordade grunder.

Lysekils järnväg, vilken förbinder Lysekil med trafikplatsen Smedberg å Bohusbanan, är normalspårig samt har en längd av 34.7 kilometer. Järnvägen öppnades för allmän trafik år 1913.

Till järnvägens anläggning beviljades år 1910 ett lån från allmänna järnväglånefonden å 1,200,000 kronor. Å detta lån, som löper med en räntefot av 4.5 procent, hava fullgjorts förräntning och amortering i vederbörlig ordning till och med år 1931. Den återstående kapitalskulden har härigenom nedbringats med 124,700 kronor till i runt tal 1,075,300 kronor. Från och med år 1932 har någon ytterligare avbetalning å skulden däremot icke ägt rum. Under åren 1933—1936 har järnvägens ägare endast förmått erlægga 25,000 kronor per år av den till inemot 50,000 kronor årligen uppgående räntan till riksgäldskontoret. Den från och med år 1937 upplupna statslåneräntan har icke till någon del likviderats. Till följd härav har statslåneskulden på senare tid år från år ökats.

*Departementschefen* har till motivering av det nu efter framställning från järnvägsbolaget framlagda förslaget om statens övertagande av ifrågavarande järnväg anfört följande.

Den nu föreliggande framställningen avser, att staten måtte förvärva Lysekils järnväg och införliva den i statsbanenätet. Järnvägen synes nämligen sakna förutsättningar att för framtiden kunna drivas såsom enskild järnväg. Av den lämnade redogörelsen framgår också sannolikheten av detta antagande. Järnvägsrörelsen har visserligen icke för något av de redovisade verksamhetsåren utvisat direkt driftunderskott, men överskottet har icke varit tillräckligt för att medgiva författningsenlig avsättning till förnyelsefonden, och räntebetalning och amortering å bolagets statslån hava endast till en ringa del kunnat fullgöras. Rörelsen har sålunda lämnat en faktisk förlust, vilket förutses komma att uppstå även vid järnvägens drift i statens järnvägars regi.

Emellertid synes anförda förhållande icke utgöra tillräckligt skäl för att i den föreliggande situationen nedlägga driften å järnvägen. Oavsett att järnvägen alltjämt har betydande transportuppgifter att fylla, skulle nämligen dess nedläggande nu innebära ökade svårigheter för det i ekonomiskt hänseende redan förut hårt drabbade länet. Vid ett nedläggande av järnvägsdriften skulle sannolikt näringslivets förutsättningar inom järnvägens trafikområde komma att ytterligare försämrats och arbetslösheten ökas icke blott med den vid järnvägen anställda personalen utan även med ett antal personer, som i mer eller mindre grad indirekt äro beroende av järnvägens fortvaro. Därtill kommer, att en sådan åtgärd skulle medföra trafik- och inkomstminskning å statens järnvägars till Lysekils järnväg anslutande linje.

Om trafiken å järnvägen sålunda anses böra upprätthållas, lära garantier härför kunna vinnas endast genom företagens övertagande av statens järnvägar. Fusion med något annat enskilt järnvägsföretag kan här icke ifrågakomma. På anförda skäl finner jag mig sålunda böra förorda, att Lysekils järnväg förvärvas av staten och införlivas med statens järnvägar. I samband med järnvägens överlåtande å statens järnvägar bör givetvis även järnvägsbolagets automobilhölse övertagas.

Förvärvet av järnvägen är avsett att ske på det sättet, att all järnvägsbolagets egendom överlämnas till staten mot att bolaget befrias från sin skuld till staten. På grund härav erfordras icke något anslag för förvärvets genomförande. Med hänsyn till att utfallet av järnvägens drift även i statens järnvägars regi antages komma att bliva negativt, anses emellertid statens järnvägars räntepliktiga kapital icke genom övertagandet böra ökas. I samband med förvärvet skulle därför statens fordran hos bolaget, i den mån fordringen överstiger vad som kan komma att under bolagets likvidation inbetalas till riksgäldskontoret i avräkning å bolagets skuld, bliva föremål för reglering över fonden för oreglerade kapitalmedelsförluster.

*Utskottet.*

Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag hemställer utskottet,

att riksdagen må medgiva, att den Lysekils järnvägsaktiebolag tillhöriga Lysekils järnväg må av staten förvärvas i huvudsaklig överensstämmelse med av departementschefen i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 17 februari 1939 för ordade grunder.

Stockholm den 21 mars 1939.

På statsutskottets vägnar:

ANDERS RÄSTOCK.

*Närvarande:* Se under utlåtandet nr 82.