

Nr 33.

Ankom till riksdagens kansli den 14 mars 1927 kl. 1 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående förvärvande för statens räkning av den Dala—Hälsinglands nya järnvägsaktiebolag tillhöriga järnvägen mellan Orsa och Bollnäs m. m. (4:e avd.).

I en till riksdagen den 18 februari 1927 avlåten, till statsutskottet för förberedande behandling hänvisad proposition, nr 161, har Kungl. Maj:t, under åberopande av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen, *dels* bemyndiga Kungl. Maj:t att med Dala—Hälsinglands nya järnvägsaktiebolag träffa avtal om inköp av den nämnda bolag tillhöriga järnvägen mellan Orsa och Bollnäs med bibanan Göringen—Dalfors i huvudsaklig överensstämmelse med ett i statsrådsprotokollet omförmålt förslag till köpeavtal, *dels* för gäldande av köpeskillingen för nämnda järnväg för budgetåret 1927—1928 anvisa ett reservationsanslag av 1,500,000 kronor, att utgå av lånemedel, *dels ock* höja den i förslaget till riksstat för budgetåret 1927—1928 under rubriken »Fasta lånemedel» upptagna inkomstposten »Ny upplåning» från 13,104,944 kronor till 14,604,944 kronor.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till åberopade statsrådsprotokollet.

Den 11 oktober 1895 beviljades koncession å Dala—Hälsinglands järnväg mellan Bollnäs och Orsa jämte sidolinjen Göringen—Dalfors. Koncessionen övergick sedermera å Dala—Hälsinglands järnvägsaktiebolag. Banlängden utgör 121 kilometer. Ursprungliga anläggningskostnaden uppgick till 4,640,000 kronor.

Enligt kontrakt den 3 april 1917 utarrenderade det nya bolag, Dala—Hälsinglands nya järnvägsaktiebolag, varå järnvägen då övergått och som alltjämt är ägare till densamma, järnvägen för en tid av tio år räknat från den 1 maj 1917 till järnvägsstyrelsen mot ett arrende av 130,000 kronor årligen.

I en den 18 december 1925 dagtecknad skrivelse har Dala—Hälsinglands nya järnvägsaktiebolags styrelse hos Kungl. Maj:t hemställt om statens övertagande av bolagets järnväg och därvid föreslagit i huvudsak följande villkor:

Bihang till riksdagens protokoll 1927. 6 saml. 23 häft. (Nr 33—36.)

1) Bolaget skulle på järnvägsstyrelsen med tillträde den 1 maj 1927 överlåta ej mindre järnvägen med tillhörigheter och trafikmateriel, än även bolaget särskilt tillhörig fast egendom, huvudsakligen en byråfastighet med betjäningshus i Bollnäs till ett beräknat värde av sammanlagt 100,000 kronor, jämte den del av bangården vid Säversta, som av bolaget förvärvats annorledes än genom expropriation, allt med den rätt bolaget därtill ägde. Bolaget undantog förvaltningskontorets inventarier, i räkenskaperna upptagna till en krona.

2) Järnvägsstyrelsen övertog eller gäldade bolagets in-tecknade skuld till belopp av 1,500,000 kronor och utbetalade vid tillträdet till bolaget ett belopp av 250,000 kronor.

3) Järnvägsstyrelsen, som genom överlåtelserna bleve ägare jämväl till de anläggningar, styrelsen i enlighet med § 6 i arrendekontraktet utfört, skulle avstå från all rätt till ersättning eller lösen, som styrelsen enligt kontraktet ägt bekomma, och inträda i förhållande till tredje man helt i bolagets ställning.

4) Järnvägsstyrelsen skulle förbinda sig att respektera den ställning järnvägens personal i enlighet med rätt och billighet intog i förhållande till bolaget.

I sin skrivelse har bolaget anfört bland annat, att järnvägslinjen i framtiden komme att i statens hand utgöra en värdefull sammanbindningslänk mellan norra stambanan och inlandsbanan, att, om försäljning icke komme till stånd, bolaget vore nödsakat dels omsätta förenämnda in-tecknade lån å 1,500,000 kronor, dels anskaffa nödigt kapital för inlösen av under arrendetiden tillkomna anläggningar, för återköp av de av statens järnvägar övertagna inventarier och materialier ävensom för driftens ombesörjande, samt att de i banan intresserade kommunerna redan bragt mycket stora offer, under det att intet ekonomiskt stöd erhållits från staten.

Sedan järnvägsstyrelsen i ett den 4 februari 1926 avgivet utlåtande utvecklade de skäl, som kunna anföras för och emot ett statsförvärf, har, enligt Kungl. Maj:ts den 12 mars 1926 givna bemyndigande, dåvarande statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet uppdragit åt ledamoten av riksdagens andra kammare, riksgäldsfullmäktigen A. Anderson, statssekreteraren i kommunikationsdepartementet C. W. Aschan och extra byråchefen i samma departement A. B. Gärde att såsom sakkunniga inom departementet biträda vid förhandlingar med representanter för Dala—Hälsinglands nya järnvägsaktiebolag rörande villkoren för statens eventuella övertagande av bolagets järnväg.

Såsom resultat av förda förhandlingar har framgått ett förslag till köpekontrakt, vilket enhälligt godkänts av extra bolagsstämma med delägarna uti Dala—Hälsinglands nya järnvägsaktiebolag den 28 december 1926. Enligt detta avtalsförslag skulle köpeskillingen utgöra 1,500,000 kronor, varjämte

staten skulle förbinda sig att från och med år 1928 tillämpa statens järnvägars taxor för person- och godstransport å järnvägen.

Ifrågavarande avtalsförslag har tillstyrkts av järnvägsstyrelsen, som allenast ifrågasatt en formell mindre jämkning i ordalydelsen av detsamma.

Under erinran att järnvägens spårvidd och normalsektion äro lika med statens järnvägars, den största tillåtna hastigheten är 60 kilometer per timme och det tillåtna hjulaxeltrycket, 14 ton, vilka omständigheter medgiva framförande av statens järnvägars vagnar samt användning av ett flertal av dess lokomotivtyper, har *departementschefen* anfört bland annat följande.

»Det är uppenbart, att den avtalade köpeskillingen, 1,500,000 kronor, är låg i förhållande till järnvägens tekniska värde.

Oavsett järnvägsanläggningen och däri in-tecknad gäld uppgingo bolagets disponibla tillgångar vid 1925 års utgång till omkring 280,000 kronor och kunna desamma vid arrendetidens utgång den 1 maj 1927 beräknas uppgå till omkring 330,000 kronor. Sedan härav erlagts den enligt § 4 i avtalsförslaget till statens järnvägar utgående ersättningen om 230,000 kronor, skulle för bestridande av kostnaderna för bolagets likvidation och till fördelning mellan bolagets aktieägare återstå omkring 100,000 kronor jämte det från försäljningen undantagna Ore broskogsområde och inventarierna i kontorsfastigheten i Bollnäs, vilka tillgångar dock icke torde vara av större värde.

Genom järnvägsstyrelsens utredningar kan anses ådagalagt, att under nuvarande konjunkturer och med en omedelbar övergång till statens järnvägars taxor man åtminstone under den närmaste framtiden icke kan hoppas erhålla tillfredsställande förräntning av den ifrågasatta köpeskillingen; under de första åren torde till och med en viss driftförlust vara oundviklig.

Å andra sidan äro emellertid de indirekta fördelar, som statens järnvägar vinna, obestridliga, även om desamma svårigen kunna värderas i penningar. Först och främst är det givetvis förmånligt att kunna fritt disponera över någon förbindelseled mellan den långa inlandsbanesträckan Brunflo—Kristinehamn å ena sidan samt norra stambanan å den andra, och synes det ingalunda uteslutet, att nyttan av en sådan led kan i framtiden bli mera framträdande än nu. Vidare erhålla statens järnvägar enligt ifrågavarande avtalsförslag gottgörelse för förenämnda förskottrade anläggningskostnader med belopp, som med hänsyn till arrendekontraktets bestämmelser i förevarande avseende och föreliggande omständigheter i övrigt måste anses tillfredsställande, varjämte vissa av bolaget behåddade anspråk på ersättning komma att förfalla. Slutligen är det ingalunda otänkbart, att de ändringar i tidtabells- och tariffpolitik, som en enskild järnvägsledning eventuellt kunde göra, skulle kunna hava en oförmånlig inverkan å anslutande statsbanelinjers trafik, en möjlighet, som genom statsförvärvet skulle uteslutas.

Häruöver föreligga emellertid andra skäl för ett statsförvärv. Vad angår själva järnvägsdriften, torde det, såsom även järnvägsstyrelsen erinrat, vara obestridligt, att för en bana på endast 120 kilometers längd och med relativt svag trafik självständig trafikering icke gärna kan göras fullt rationell. I en tid, då kravet på sammanslutning av de mindre enskilda järnvägarna för ernående av bättre ekonomi framföres från olika håll och med allt

större styrka, skulle det vara anmärkningsvärt, om staten principiellt vägrade sin medverkan i de fall, där inkorporering i statsbanenätet framstår såsom enda möjligheten att åstadkomma större förvaltningsenheter.

Från allmän synpunkt önskvärd är givetvis den avsevärda förbättring i taxehänseende, som banans trafikanter erhålla i och med inkorporeringen, och vilken rimligtvis bör leda till större livaktighet inom trafikområdets näringsliv och så småningom även medföra ökad trafik. Slutligen kan ju också med visst skäl åberopas, att den bana, vars inköp nu föreslås, är till sin natur ej alltför olik de nordligare tvärbanor, vilkas byggande helt bekostas av staten. I detta avseende bör vid frågans bedömande även beaktas, att kommunerna redan å banan offrat ett betydande kapital, enligt uppgift omkring 3,000,000 kronor, under det att staten hittills icke lämnat understöd i annan mån än att den till statens järnvägar gjorda arrendeupplåtelsen måste anses hava varit till fördel för bolaget.

Järnvägsstyrelsen har hemställt, att, då ifrågavarande järnväg saknade affärsvärde, erforderligt anslag måtte utgå av skattemedel. Till denna mening kan jag ej ansluta mig. Även om det är sannolikt, att järnvägens drift omedelbart efter övergången till statens järnvägars taxor kommer att medföra förlust, kan man såsom jag nyss anfört räkna med att genom taxesänkningen ökning i trafiken framkallas, och den möjligheten lär ingalunda vara utesluten, att järnvägsdriften, i synnerhet vid en förbättring av trävarukonjunkturen, skall kunna förränta den nu ifrågasatta köpeskillingen. Med hänsyn särskilt till det jämförelsevis ringa kapital, som skulle åtgå till förvärv av järnvägen, torde i varje fall denna järnväg erbjuda lika goda förräntningsmöjligheter som de tvärbanor till inlandsbanan, som byggts och nu byggas med lånemedel. Ifrågavarande anslag torde därför böra utgå av lånemedel.»

*Utskottets
yttrande.*

På de skäl, som departementschefen anfört, vill utskottet tillstyrka, att ifrågavarande, vid förhandlingar mellan utsedda delegerade uppgjorda och av järnvägsstyrelsen biträdda avtal från statens sida godtages.

Utskottet hemställer alltså,

att riksdagen må

a) bemyndiga Kungl. Maj:t att med Dala—Hälsinglands nya järnvägsaktiebolag träffa avtal om inköp av den nämnda bolag tillhöriga järnvägen mellan Orsa och Bollnäs med bibanan Göringen—Dalfors i huvudsaklig överensstämmelse med ett i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 18 februari 1927 omförmålt förslag till köpeavtal,

b) för gäldande av köpeskillingen för nämnda järnväg för budgetåret 1927—1928 anvisa ett reservationsanslag av 1,500,000 kronor.

Beträffande sättet för beredande av täckning för anslaget samt Kungl. Maj:ts förslag om höjning av inkomstposten »Ny upplåning» kommer utskottet att framdeles under riksdagen avgiva utlåtande.

Stockholm den 14 mars 1927.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar S. H. Kvarnzelius, A. C. Lindblad, A. F. Venersten, J. L. Widett, C. P. V. Nilsson i Grånebo, O. Bergqvist, A. Pers, J. G. Walles, E. A. Hallin, C. I. Asplund, P. A. Bergström och C. Johansson i Hålsingborg;

från andra kammaren: herrar A. Anderson i Råstock, A. Wiklund, C. R. Jansson i Falun, P. Nilsson i Bonarp, L. J. Carlsson-Frosterud, O. Olsson i Kullenbergstorp, A. Å:son Törnkvist i Karlskrona, P. M. Olsson i Blådinge, B. F:son Holmgren, E. Andersson i Prästbol, E. G. E. Eriksson i Stockholm och J. Olofsson i Digernäs.