Nr 210.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående statsförvärv av Härnösand—Sollefteå järnväg m. m.; given Stockholms slott den 11 mars 1932.

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.

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.

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

Jag torde nu till behandling få upptaga frågan om statsförvärv av Härnösand—Sollefteå järnväg.

Å nämnda järnväg, som har en spårvidd av 1·435 meter, beviljade Kungl. Maj:t koncession den 4 maj 1888. Sedan koncessionen överlåtits å Härnösand

—Sollefteå järnvägsaktiebolag, beviljade Kungl. Maj:t den 15 september 1893 bolaget koncession å sidospår vid Kramfors till Kramfors brädgård. Järnvägen, som har en längd av 102 kilometer, öppnades för allmän trafik den 12 december 1893. I Sollefteå har järnvägen anslutning till statsbanorna och i Härnösand till Ostkustbanan.

Genom resolution den 1 april 1892 anvisade Kungl. Maj:t såsom lån till bolaget ett av 1891 års riksdag för ändamålet beviljat belopp av 2 350 000 kronor, att lyftas med hälften år 1892 och med andra hälften påföljande år. Den beräknade kostnaden för järnvägsföretaget uppgick till 4 713 523 kronor. Till säkerhet för lånet skulle lämnas inteckning med bästa förmånsrätt i järnvägen.

För tillgodonjutande av lånet stadgades, bland andra, följande villkor:

Annuiteten för lånets återbetalande beräknades till fem procent å ursprungliga försträckningsbeloppet, av vilken annuitet först skulle gottgöras ränta efter fyra och en halv procent å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgöra avbetalning därå. Anstånd med räntans erläggande medgavs för tre år från lyftningsdagen, dock icke utöver ett år från den dag, den 1 oktober 1894, då järnvägen enligt den meddelade koncessionen senast skulle vara färdig och öppnad för trafik; och skulle beloppet av den ränta, med vars erläggande anstånd sålunda medgivits, inbetalas till staten, sedan genom de stadgade annuitetslikviderna all övrig ränta, med vilken anstånd icke beviljats, blivit gulden och kapitalet gottgjort, så att efter nämnda tids förlopp med annuitetens erläggande skulle fortfara så länge, till dess även beloppet av den ränta, med vars erläggande anstånd medgivits, blivit till staten inbetalt. Kapitalavbetalningen skulle vidtaga den 1 oktober 1897 och i samband därmed gottgörelse ske av dessförinnan upplupen obetald ränta, för så vitt uppskov med densammas erläggande icke beviljats, och skulle annuiteten sedermera erläggas samma dag varje år, till dess försträckningen och all därå upplupen ränta blivit till fullo gulden. Därest till betalning förfallet belopp icke blivit i föreskriven ordning erlagt, skulle bolaget därå gälda sex procent årlig ränta, intill dess samma belopp bleve behörigen inbetalt.

Sedermera har 1897 års riksdag (skrivelse nr 56) medgivit, att den ränta, som enligt gällande föreskrifter bör till riksgäldskontoret erläggas å uteblivna inbetalningsbelopp för lån till understödjande av enskilda järnvägsanläggningar, från och med år 1898 skall å alla dylika lån beräknas efter fem procent om året.

I en till Kungl. Maj:t ingiven skrift den 26 juni 1931 hembjöd *Härnösand—Sollefteå järnvägsaktiebolag* till staten övertagandet av bolagets järnväg jämte övriga tillgångar samt förklarade sig önska träda i förhandling om villkoren för detta övertagande.

Till motivering av sin framställning anförde bolaget, bland annat, följande:

Frånsett det till 2 128 750 kronor uppgående aktiekapitalet utgjorde bolagets *skulder* vid årsskiftet 1930/1931:

	Kronor
Statslån, inklusive räntor	1 970 973: 17
Obligationslån genom A.B. Svenska handelsbanken Ser. A. . . .	211 000: —
» » » » » » B. . . .	243 000: —
» » Sundsvalls enskilda bank	32 000: —

		Kronor
Reversskuld till Härnösands stad.		
Kapital	311 790: —	
Upplupen ränta	74 829: 60	386 619: 60
Reversskuld till A.B. Svenska handelsbanken,		
Kapital	157 890: —	
Upplupen ränta	37 893: 60	195 783: 60
Förutom skuld för samtrafiksmedel och obetalda räkningar utgjorde följaktligen skulderna vid årsskiftet sammanlagt		Kronor 3 039 376: 37

Mot dessa skulder svara bolagets *tillgångar:*

Järnvägsanläggningen	5 118 716: 26
Rullande materiel	809 301: 85
Inventarier	23 303: 44
Automobilrörelsen	25 561: 30
Summa	5 976 882: 85

Härå hade under åren till förnyelsefonden avsatts 810 751 kronor 35 öre; enligt normala grunder borde hava avsatts cirka 2 590 000 kronor.

Med avdrag av sistnämnda belopp skulle järnvägens anläggning vid nämnda årsskifte hava varit värd cirka 3 386 000 kronor.

Trafiköverskottet hade utgjort:

År	Kronor	År	Kronor
1921	113 026·36	1926	170 697·11
1922	254 135·80	1927	180 473·84
1923	218 078·15	1928	133 554·43
1924	265 006·19	1929	145 934·25
1925	116 637·63	1930	50 659·58

Järnvägsbolagets ekonomi hade emellertid alltid varit dålig. Den rådande ekonomiska depressionen hade ökat järnvägsbolagets svårigheter. Då därtill sedan den 1 januari 1931 järnvägen måst tillämpa en av Kungl. Maj:t fastställd lägre taxa i godssamtrafik samt sänkt banavgift i godssamtrafik och då järnvägen vidare gått miste om den förut innehavda transitotrafiken för gods mellan å ena sidan Sundsvall och å andra sidan stationer norr om Långsele samt till sist måst tillämpa nya föreskrifter angående godssamtrafik, hade bolagets ställning blivit än mer försämrad. Fortsatte nedgången i trafiken, komme bolaget i brist på medel inom kort bliva tvunget att träda i likvidation. Då bolaget sålunda råkat i ekonomiska svårigheter och ökad kredit icke stode att uppbringa, hade bolagsstämman den 3 juni 1931 beslutat uppdraga åt styrelsen att hembjuda banan till staten. Det syntes vara lämpligast, att banan införlivades med statens järnvägar och detta icke blott för den täta befolkningen i trakten och den i Ådalen varande industrien utan även i någon mån för statens järnvägar, som därigenom skulle kunna återfå samtrafiksvägen över Sollefteå för gods mellan å ena sidan järnvägens egna mellanstationer och å andra sidan stationer i södra Sverige, vilket samtrafiksgods statens järnvägar från den 1 januari 1931 mistat.

Ett nedläggande av järnvägsdriften på banan vore otänkbart, då banan ginge genom ett av Sveriges livligaste industriområden, vilket hade stort behov av järnväg både sommar och vinter, och dessutom Ådalen vore en av Norrlands mest tätbefolkade trakter.

Då det sålunda skulle vara orimligt att nedlägga banan, finge bolaget till

staten erbjuda överlämnandet av bolagets samtliga tillgångar på de villkor, som genom underhandlingar kunde ernås. Såsom önskemål vid nämnda avträdande framhölles dock, *att* järnvägens skulder måtte övertagas, *att* järnvägen fullständigt införlivades med statens järnvägar med tillämpning av för dessa gällande taxor och föreskrifter *samt att* järnvägspersonalens och pensionärernas intressen på vid dylika överlåtelser vanligt sätt säkerställdes.

I utlåtande den 21 juli 1931 yttrade *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, bland annat, att utsikterna för att järnvägen skulle kunna reda sig visserligen för närvarande vore små, men att för bolagets del närmast syntes erfordras, att det bereddes möjlighet att verkställa som nödigast ansedd förnyelse. Styrelsen kunde icke inse, att för närvarande anledning skulle föreligga till förstatligande av järnvägen.

Järnvägsstyrelsen anförde i utlåtande den 26 oktober 1931 i huvudsak följande:

Man syntes i nu förevarande sammanhang kunna helt bortse från driftsresultatens storlek under åren före år 1925. Räknades med, att en avsättning till förnyelsefond med årligen 78 000 kronor — beloppet beräknat som minimibelopp enligt de för enskilda järnvägar införda nya bokföringsbestämmelserna — varit erforderlig för upprätthållande av järnvägens sakvärde, erhölles följande belopp för järnvägens driftöverskott för åren 1925—1930, bortsett från räntor och avskrivningar:

År	Korrigerat driftöverskott Kronor
1925	+ 38 638
1926	+ 92 697
1927	+ 102 474
1928	+ 55 554
1929	+ 67 934
1930	— 27 340
S:a 1925—1930	+ 329 957
I medeltal per år	+ 54 993

Därest sistnämnda driftöverskott kapitaliserades efter 5 procent, skulle erhållas ett med ledning av tidigare affärsresultat beräkningsbart affärsvärde för järnvägen av omkring 1 100 000 kronor.

Det syntes emellertid i varje fall synnerligen ovisst, om järnvägen framdeles i enskild regi kunde erhålla ens mot ett affärsvärde av 1·1 miljon kronor svarande avkastning. Under det första halvåret 1931 hade järnvägens inkomster nedgått med 108 000 kronor, och man syntes sålunda få räkna med, att inkomsterna för år 1931 i dess helhet skulle understiga 1930 års inkomster med omkring 200 000 kronor, varvid en betydande driftförlust ej syntes kunna undvikas. Berörda nedgång i trafikinkomsterna berodde i huvudsak *dels* på ikraftträdandet av ny taxa med sänkta avgifter, *dels* på att järnvägen i samband med samtrafikens nyordning måst återlämna viss genomgångstrafik, som järnvägen efter Ostkustbanans tillkomst tillfälligt under några år innehaft, enligt styrelsens uppfattning utan sakligt berättigande, *dels* på fortgående skärpning av automobilkonkurrensen och *dels* på ytterligare försämring av konjunkturerna för näringslivet. Flertalet av dessa faktorer syntes få räknas bliva

bestående. När depressionen kunde komma att vika, så att näringslivet i Ådalen uppnådde sin förra blomstring, vore helt ovisst. Införandet av allt för höga taxor kunde icke bringa någon hjälp; ett högt taxeläge syntes vara ägnat att förkväva trafiken eller avleda den till andra håll.

Även om vid en avsevärd bättring av konjunkturerna järnvägens affärsresultat i egen regi kunde komma att så förbättras, att efter debitering av nödiga avsättningar till förnyelsefond något överskott eventuellt kunde erhållas, som skulle ge järnvägen visst mindre affärsvärde, så framginge dock av gjorda beräkningar, att driftens upprätthållande i statlig regi — främst som följd av härvid inträdande betydande taxesänkningar men även med hänsyn till lönekostnadernas successiva höjning — måste komma att resultera i årliga driftförluster.

Från bolagets sida hade gjorts gällande, att järnvägens införlivande med statsbanenätet även för statens järnvägar skulle vara till fördel, i det att härav skulle följa viss omläggning till statens järnvägars förmån av samtrafiksvägarna för det gods, som befordrades mellan Härnösandsbanans mellanstationer och stationer i södra Sverige. Styrelsen funne dock denna omständighet icke vara av sådan storleksordning, att den kunde böra föranleda övertagandet av de betydande ekonomiska risker, som vore förbundna med införlivandet av Härnösand—Sollefteå järnväg i statsbanenätet.

Att beakta vore, att statens kostnader vid övertagande av ifrågavarande järnväg icke begränsades till årlig täckning av de driftförluster, varmed man syntes nödgad att räkna, utan därtill komme betydande kapitalutlägg för nödiga bantekniska förbättringar, för vilka någon förnyelsefond icke funnes samlad.

Av det anförda framginge således, att av ett införlivande av berörda järnväg med statsbanenätet skulle följa *dels* sannolik nedgång i de årliga överskott, som statens järnvägar, därest banan icke övertoges, komme att kunna inbetala till statsverket, *dels ock* nödvändigheten att i blivande riksstater upptaga anslag för järnvägens iståndsättande att utgå till större eller mindre del även av andra statsinkomster än lånemedel. Statens järnvägars överskott hade emellertid, sedan omfattande taxesänkningar blivit genomförda, under depressionens tryck samt på grund av stegrad konkurrens från andra samfärdsmedel så reducerats, att den största varsamhet måste iakttagas, när fråga väcktes, att statens järnvägar skulle ikläda sig nya förpliktelser. Beträffande statens budget syntes motsvarande förhållanden råda. Styrelsen funne därför den dåvarande tidpunkten icke lämplig för upptagande av förhandlingar om villkor för statens övertagande av Härnösand—Sollefteå järnväg.

Icke heller syntes förutsättningar finnas för att sådana förhandlingar, om de upptoges, skulle kunna leda till resultat, som från järnvägsstyrelsens eller, såvitt styrelsen kunde förstå, från statsmakternas sida kunde godtagas. Bolagets styrelse hade som ett av sina önskemål anfört, att staten måtte övertaga även bolagets skulder till enskilda. Med hänsyn till de svaga affärsresultat, som framdeles måste beräknas, även om järnvägen bibehölles som enskild, ävensom därtill att de inteckningar, vilka låge som säkerhet för de enskilda lånen, hade förmånsrätt efter av staten innehavda inteckningar, kunde anförda önskemål, därest affärsmässiga synpunkter anlades, icke till någon del tillmötesgås. Det affärsvärde för järnvägen, som med ledning av numera beräkningsbara driftsresultat vore att räkna med, uppginge icke tillnärmelsevis ens till ett belopp, svarande mot den statens fordran, till säkerhet för vilken inteckningar med bästa förmånsrätt i järnvägen lämnats. Styrelsen utginge därför och med hänsyn till de oöverskådliga konsekvenser, som de affärsmässigt sett värdelösa skuldernas övertagande skulle kunna föra med sig, från att statsmakterna icke skulle befinnas villiga att vid ett övertagande av Härnösand—Sollefteå järnväg övertaga ens bolagets obligationsskuld. I varje fall måste järnvägs-

styrelsen, därest sådant övertagande dock skulle ifrågakomma, bestämt hävda, att statens järnvägars kapitalkonto såväl för lånemedel som för annat kapital lämnades opåverkat därav. Någon frivillig överenskommelse om järnvägens avträdande till staten syntes emellertid nog icke kunna träffas, såvida ej obligationslånet infriades eller övertoges. Vore det från början tydligt, att detta villkor ej kunde uppfyllas, så saknades ock anledning att gå i förhandling om järnvägens frivilliga avträdelse till staten.

Skulle bolaget icke se sig i stånd att upprätthålla trafiken å järnvägen, så hade bolaget att träda i likvidation. Järnvägsstyrelsen, som visserligen funne ifrågavarande järnväg äga sådan allmän betydelse, att dess fortsatta trafikering borde säkerställas, ansåge dock att med prövning av sättet huru så — eventuellt genom statens mellankomst — skulle kunna ske borde kunna anstå till dess att det även av bolaget förutsedda likvidationstillståndet inträtt.

Under hänvisning till vad sålunda anförts hemställde järnvägsstyrelsen, att ifrågavarande framställning icke måtte till någon Kungl. Maj:ts åtgärd föranleda.

Fullmäktige i riksgäldskontoret yttrade sig i ärendet den 5 november 1931 och hemställde på i huvudsak samma skäl, som i järnvägsstyrelsens förut återgivna utlåtande anförts, att bolagets framställning ej måtte till någon Kungl. Maj:ts åtgärd föranleda.

I anledning av vad i de avgivna utlåtandena anförts inkom *järnvägsbolaget* med en skrift, däri bolaget efter en närmare utveckling i vissa avseenden av vad bolaget förut anfört upprepade sin hemställan om utseende av underhandlingsdelegerade.

Genom beslut den 4 december 1931 har *Kungl. Maj:t* uppdragit åt järnvägsstyrelsen samt anmodat fullmäktige i riksgäldskontoret att gemensamt efter den utredning, som kunde finnas erforderlig, med bolaget upptaga förhandlingar om statens övertagande av bolagets järnväg, därvid skulle iakttagas, att köpeskillingen ej finge överstiga statens fordran på grund av statslån för järnvägens anläggning, ävensom att till Kungl. Maj:t inkomma med det förslag, vartill förhandlingarna kunde giva anledning.

De förhandlingar, som med anledning av Kungl. Maj:ts sålunda meddelade beslut förts mellan ombud för järnvägsstyrelsen och riksgäldsfullmäktige, å ena sidan, samt representanter för bolaget och dess övriga större fordringsägare, Härnösands stad och Aktiebolaget Svenska handelsbanken, å den andra, hava resulterat i ett den 17 december 1931 upprättat förslag till villkor för statsinlösen av ifrågavarande järnväg, som sedermera godkänts å extra stämma den 25 januari 1932 med delägarna i järnvägsbolaget samt den 26 i samma månad av bolagets nyssnämnda båda fordringsägare.

I särskilda skrivelser den 18 respektive den 19 februari 1932 hava fullmäktige i riksgäldskontoret och järnvägsstyrelsen anmält det sålunda framkomna förhandlingsresultatet samt yttrat sig om detsamma. Vid järnvägsstyrelsens skrivelse hava fogats nyssnämnda förslag till inlösningsvillkor jämte motivering, beräkning av inkomster och utgifter å järnvägen efter dess förstatligande samt en inom järnvägsstyrelsen utarbetad promemoria angående komplette-

rings- och förstärkningsarbeten å järnvägen efter införlivande med statens järnvägar.

Förslaget till inlösningsvillkor har följande innehåll:

Järnvägsbolaget överlåter till staten sin järnväg mellan Härnösand och Sollefteå med rullande materiel och vad i övrigt till järnvägen hörer ävensom alla sina övriga tillgångar, på följande villkor:

1. Ovannämnda egendom tillträdes av staten den 1 juli 1932.
2. Staten övertager bolagets å tillträdesdagen befintliga skulder och övriga förbindelser, med undantag av skulden för bolagets obligationslån samt skulderna till Härnösands stad och aktiebolaget Svenska handelsbanken; dock äger Handelsbanken att i avräkning å sin fordran hos järnvägsbolaget av staten å tillträdesdagen utbekomma ett belopp av 62 000 kronor.
3. Det åligger järnvägsbolaget att å tillträdesdagen till kungl. järnvägsstyrelsen överlämna alla järnvägen besvärande inteckningar utom den, som beviljats till säkerhet för statslånet och samtrafiksmedlen, eller ock att å nämnda dag medelst gravationsbevis styrka, att järnvägen icke häftar för andra inteckningar än för statslånet och samtrafiksmedlen.
4. Staten förbinder sig att bestrida kostnaderna för bolagets likvidation och upplösning.
5. Järnvägen skall omedelbart efter tillträdesdagen införlivas med statens järnvägar, och vid dessa gällande taxor och föreskrifter skola utan inskränkning tillämpas på järnvägen.
6. Beträffande järnvägsbolagets personal och pensionärer skola samma bestämmelser tillämpas som tidigare meddelats vid statens övertagande av andra enskilda järnvägar, senast Norra Södermanlands järnväg.
7. Järnvägsbolaget äger ej att använda sina kontanta tillgångar för andra ändamål än järnvägsdriftens normala uppehållande. Ej heller må bolaget anställa personal i stället för avgående sådan.

Ur statens förhandlingsdelegerades motivering till detta förslag må här återgivas följande:

Bolagets skulder utöver statslånet kunna lämpligen indelas i fyra huvudslag, vilka jämte på dem enligt balansräkning vid 1930 års utgång fallande belopp äro:

Obligationslån, av vilka vid 1930 års utgång kvarstod oinlöst ett belopp av	486 000	kronor
Reversskulder till Härnösands stad och A.B. Svenska handelsbanken	582 403·20	»
Samtrafiksmedel	114 825·42	»
Växelskulder m. fl. till driften hänförliga skulder	36 231·66	»
Summa egentliga skulder	1 219 460·28	»

Obligationerna till bolagets obligationslån innehavas enligt uppgift samtliga av Härnösands stad och A.-B. Svenska handelsbanken, till vilka jämväl bolagets reversskulder äro ställda. Stadens och bankens ombud vid förhandlingarna hava med hänsyn till det av Kungl. Maj:t givna direktivet och bolagets svaga ekonomiska ställning funnit sig försatta i sådant tvångsläge, att de för sin del ansett sig böra tillstyrka, att staten må övertaga järnvägen utan att samtidigt övertaga bolagets obligationslån eller, med visst i det följande angivet undantag, dess reversskulder. Av Härnösands stad och Svenska handelsbanken innehavda fordringar i obligationer och reverslån skulle härvid avskrivas. Emellertid erinrades, att Svenska handelsbanken, där järnvägsbolaget hade sina rörelsemedel innestående, för denna skuld hade kvittningsrätt mot förfallen ford-

ran å reverskontot. Från denna sin rätt kunde banken icke utan vidare avstå. Järnvägsbolagets till betalning förfallna skuld till banken å nämnda konto uppgick vid dagen för förhandlingarna till cirka 62 000 kronor, och ett häremot ungefär svarande belopp innestod samma dag å bolagets checkräkning i banken. Då banken när som helst genom spärrning kunde förhindra bolaget att disponera berörda belopp, ville man som villkor för bankens avstående i övrigt från sina fordringar å bolaget göra anspråk på, att sagda innestående belopp överlämnades till banken vid järnvägens avträdande till staten.

Järnvägsbolaget är genom en i kontrakt angående reverslånen intagen bestämmelse skyldigt att, så länge någon del av lånen är obetald, hos banken insätta alla inflytande medel, i den mån de ej behöva tagas i anspråk för bolagets löpande utgifter. I banken å förhandlingsdagen innestående belopp var lägre än som motsvarande dag under andra månader plägat i banken innestå av järnvägsbolagets rörelsemedel. Under anförda förhållanden hava vi funnit bankens berörda anspråk kunna godkännas.

Samtrafikmedlen utgöras av andra järnvägar tillhöriga fraktinkomster, vilka ännu icke blivit i avräkningsväg fördelade. De äro sålunda till sin natur snarare omhänderhavda medel än skuld i egentlig mening. Största fordringsägare beträffande järnvägens samtrafiksmedel äro statens järnvägar. Från järnvägsbolagets sida har framhållits angelägenheten, att staten vid övertagande av järnvägen även övertager bolagets ansvar för omhänderhavda samtrafiksmedel. Att Härnösands stad eller annan skulle övertaga sådant ansvar vore uteslutet. Samtrafiksnämnden hade emellertid yrkat, att bättre säkerhet skulle ställas för ifrågavarande medel än den nuvarande, vilken endast utgöres av inteckningar i bolagets järnväg med förmånsrätt efter dem, vilka ligga som säkerhet för statslån, obligationslån och reversskulder. Fara förelåge, att verkställande förvaltningen för järnvägarnas godssamtrafik skulle, då sådan bättre säkerhet icke kunde anskaffas, komma att avstänga järnvägen från uppbörd av samtrafiksmedel, varav avsevärda svårigheter skulle följa. Komme i förslaget till uppgörelse att intagas en bestämmelse, att staten vid övertagandet av järnvägen även övertoge bolagets samtrafiksskuld, kunde man emellertid förvänta, att verkställande förvaltningen läte sig tills vidare nöja med nuvarande säkerhet.

Berörda fråga torde böra prövas i samband med den, huru skall förfaras med dels den järnvägens egendom, som ej tillhör järnvägsfastigheten, och dels järnvägens hittills ej berörda skulder.

Enligt förordningen den 15 oktober 1880 anses såsom tillhörigheter till den fasta egendomen, d. v. s. själva järnvägen, för dess drift anskaffad, under järnvägarnas värjo varande lokomotiv, vagnar, inventarier och förråd. Endast rörande villkoren för övertagande av järnvägen med tillhörigheter har av Kungl. Maj:t direktiv lämnats. Inteckningar i järnvägsegendomen ligga ock som säkerhet för statslånet. Den egendom, över vilken bolaget i övrigt förfogar, samt dess fordringar och disponibla penningmedel utgjordes vid 1930 års utgång enligt bolagets balansräkning av:

	Kronor
Aktier i Ostkustbanans a.-b., nom. 33 300 kr.	1.—
Automobilrörelsen	25 561.30
Diverse fordringar	1 123.40
Checkräkning i A.B. Svenska handelsbanken	66 040.17
Uppbördskonto och kassabehållning	26 704.66
Summa	119 430.53

Avdrages det belopp av 62 000 kronor, som Svenska handelsbanken skulle äga att behålla, kvarstår en bokförd tillgång, ej hörande till järnvägen, av

57 430 kronor, varav emellertid det för automobilrörelsen bokförda beloppet måhända överstiger ifrågavarande egendoms verkliga värde.

Den till järnvägen ej hänförliga egendomen samt fordringar och penningmedel kunna sägas å balansräkningens skuldsida motsvaras av förenämnda samtrafiksmedel och diverse skulder å tillsammans 151 057 kronor. Av sistnämnda belopp belöpte 114 825 kronor på samtrafiksmedel; det återstående till diverse skulder hänförliga beloppet, 36 232 kronor, hade till största delen vid dagen för förhandlingarna blivit guldet. Såvitt av den dåvarande ställningen kan dömas angående förhållandena å en blivande avträdesdag, torde sålunda de utanför järnvägen liggande tillgångarna efter avdrag av de 62 000 kronor, som skulle tillkomma Svenska handelsbanken, täcka utom bolagets diverse skulder även en icke oväsentlig del av bolagets skuld för samtrafiksmedel. Enligt verkställd utredning torde statens järnvägars andel i samtrafiksmedlen uppgå till omkring 80 procent.

Under anförda förhållanden har synts lämpligast, att staten övertager bolagets ansvar för samtrafiksmedlen och dess diverse skulder och som ersättning erhåller bolagets till järnvägen ej hörande tillgångar. Vid sådant förfaringssätt underlättas bolagets likvidation och förebygges den risk för konkurs, som måhända kvarstår, därest den uppgörelse, som träffas, icke kommer att omfatta bolagets samliga tillgångar och skulder.

Förslaget till villkor för statsinlösen av Härnösand—Sollefteå järnväg är sålunda, i vad frågans ekonomiska sida angår, grundat på de av Kungl. Maj:t givna direktiven med de modifikationer och tillägg, som enligt vad nu angivits visat sig erforderliga. För övriga i förslaget intagna bestämmelser torde icke tarvas någon motivering.

I sin nyssnämnda skrivelse den 19 februari 1932 anför *järnvägsstyrelsen* till en början i anslutning till inledningen och de fyra första punkterna i förberörda förslag till inlösningsvillkor i huvudsak följande:

Enligt avtalsförslaget skulle icke blott järnvägen med tillhörigheter enligt 1880 års förordning, i vilken egendom staten innehar första inteckning som säkerhet för sin fordran, utan jämväl bolagets övriga tillgångar övertagas av staten. Dessa senare motsvaras i viss mån av smärre, huvudsakligen till driften hänförliga skulder, av vilka den största omfattar järnvägens uppbörd av samtrafiksmedel. Förslaget innebär, att staten mot erhållande av till järnvägen ej hörande tillgångar skulle övertaga betalningsansvaret för nämnda smärre skulder. Dessa överstiga emellertid ifrågavarande tillgångar.

Järnvägsbolagets största fordringsägare, Härnösands stad och Aktiebolaget Svenska handelsbanken, vilka enligt lämnad uppgift även inneha bolagets samtliga utelöpande obligationer, skulle enligt avtalsförslaget, som i dessa delar blivit av fordringsägarna godkänt, avstå från sina fordringar, banken dock med undantag för ett belopp av 62 000 kronor.

I betraktande av de i motiveringen till inlösningsvillkoren anförda omständigheterna torde enligt järnvägsstyrelsens mening den avvikelse från Kungl. Maj:ts direktiv, som avtalsförslaget sålunda innebär, få anses vara av förhållandena påkallad.

Enligt det framlagda avtalsförslaget skulle staten övertaga järnvägen med tillhörigheter mot statslånet och likvidering av 62 000 kronor, samt, om man utgår från de vid årsskiftet 1930/1931 kända siffrorna, bolagets övriga tillgångar, bokförda till 119 430 kronor, mot övertagande av betalningsansvaret för en skuldsumma av 151 057 kronor. Av detta belopp torde omkring 50 000 kronor utgöra skuld till statens järnvägar. Anförda siffror komma att vid ett eventuellt övertagande av järnvägen den 1 juli 1932 bliva ändrade, men

det finnes icke anledning antaga, att ändringarna kunna bliva av större betydelse för bedömandet av nu föreliggande fråga.

Järnvägsstyrelsen ingår härefter på de i förenämnda förslag under punkterna 5 och 6 intagna bestämmelserna rörande taxe- och personalförhållandena samt anför härom:

I dessa punkter hava intagits motsvarande bestämmelser, som gällt vid under senare tid företagna förvärv av enskilda järnvägar.

Mot bestämmelsen att statens järnvägars taxa vid ett statsförvärv skall omedelbart komma till tillämpning, lärer med hänsyn till erfarenheten om att något annat endast kan gälla någon kortare tidsfrist icke någon erinran kunna vara att göra. Vid antagande av en sådan taxenivå inträda också betydande taxesänkningar såväl i person- som i godstrafik, vilka komma järnvägens trafikanter till godo och måste vara ur allmän synpunkt eftersträvansvärda. På grund härav torde visserligen järnvägens trafik komma att i statlig regi något ökas, men den härvid beräkningsbara inkomstökningen lärer dock icke komma att motsvara den av taxesänkningen föranledda inkomstminskningen för tidigare trafik. En väsentlig ytterligare försämring av järnvägens ekonomiska slutresultat måste därför beräknas inträda, och denna skulle bliva särskilt stor, därest icke jämväl vissa järnvägens utgifter kunde vid en förening med statens järnvägars driftssystem nedskäras.

Ingående undersökningar, i vad mån så kan vara möjligt, hava genom järnvägsstyrelsens försorg verkställts. Det har härvid visat sig, att den nu anställda personalen icke blir i sin helhet behövlig i statlig regi. Järnvägsstyrelsen måste därför, till förebyggande av allt för stora driftunderskott vid ett eventuellt övertagande av järnvägen betinga sig möjlighet att reducera den efter en driftsgemenskap allt för talrika personal, som har anställning vid järnvägen. En sådan reduktion är så mycket mera nödvändig, som den övertagna personalen i statens järnvägars tjänst efter hand beredes väsentligt ökade löneförmåner i jämförelse med dem, som personalen nu åtnjuter eller vid järnvägens fortsatta egenskap av enskild bana kan beräknas framdeles erhålla. Järnvägsstyrelsen måste därför och med hänsyn till vissa andra i det följande nämnda förhållanden kräva, att till avtalsförslagets punkt 6, vars för personalen förmånliga huvudbestämmelse bibehålles, fogas vissa förtydliganden och restriktioner.

I anslutning till det anförda föreslår järnvägsstyrelsen följande lydelse av punkten 6:

»Beträffande järnvägsbolagets personal och pensionärer skola samma bestämmelser tillämpas, som tidigare meddelats vid statens övertagande av Norra Södermanlands järnväg, varvid dock skall iakttagas:

a. *att* järnvägens personal under de tre första månaderna efter statens övertagande av banan — liksom ock personal, vilken enligt mom. b. uppsäges utan eller med rätt till förtidspension, under hela sin återstående tjänstgöringstid — skall i tillämpliga delar vara underkastad tidigare gällande anställnings- och lönevillkor;

b. *att* statens järnvägar förbehålla sig rätt att under i mom. a nämnda tid *dels* jämlikt för personalen gällande avtal uppsäga sådan icke ordinarie eller till ordinarie åren 1931—1932 befordrad personal, som befinnes vara för den övertagna järnvägens drift i statens järnvägars regi icke erforderlig, *dels* mot skälig förtidspensionering entlediga äldre personal i ordinarie befattning än ovan angivna, som med hänsyn till antingen sjuklighet eller lyte eller ock arten

av innehavande tjänstebefattning icke lämpligen kan övertagas i statens järnvägars tjänst;

c. *att* personal, som efter förloppet av i mom. a nämnda tre månader vinner anställning enligt för statens järnvägar gällande anställnings- och lönevillkor, skola hava att åtnöjas med sådana — mot deras löneförhållanden så vitt möjligt svarande — befattningar, som kungl. järnvägsstyrelsen anser lämpligt anförtro dem;

d. *att* den enskilda järnvägens vid statens järnvägars övertagande av densamma i tjänst varande personal, som efter förloppet av i mom. a nämnda tre månader icke vinner anställning enligt vid statens järnvägar gällande lönevillkor samt banans redan pensionerade personal, ävensom pensionsberättigade familjemedlemmar efter personal av nämnda båda kategorier icke skola få komma i åtnjutande av andra pensionsförmåner eller understöd, frånsett dem som intill pensionsålderns inträdande kunna komma att tillerkännas personal, som förtidspensionernas enligt mom. b, än som skulle tillkommit vederbörande, därest banan ej övergått i statens ägo.»

Till motivering av detta förslag anför järnvägsstyrelsen:

Genom i *mom. a* föreslagen bestämmelse skulle statens järnvägar beredas tillfälle att ytterligare ingående pröva personalbehovet vid järnvägen i statlig regi och överväga, huruvida anställning kan beredas i de särskilda fallen.

Det torde ur principiell synpunkt icke kunna anses annat än skäligt, att statens järnvägar vid banans övertagande förbehåller sig samma rätt till uppsägning av personalen som den, vilken nuvarande arbetsgivare avtalsmässigt äger. Järnvägsstyrelsen har dock icke framlagt ett så långt gående yrkande, utan i *mom. b* endast velat förbehålla sig rätt att under viss kortare prövningstid uppsäga icke erforderlig personal, som ej innehar ordinarie anställning eller som under senaste tid vunnit sådan, samt att förtidspensionera icke erforderlig annan ordinarie personal. Att uppsägningsrätten utsträckts även till viss på senaste tid tillkommen ordinarie personal beror härvid på att det i ett antal fall förekommit, att personal vid järnvägen — och detta även så sent som under senaste delen av år 1931 — befordrats till ordinarie tidigare än vid statens järnvägar numera plägar äga rum. Därest anställning av olika i mom. b anförda anledningar icke kan beredas äldre ordinarie personal, finner styrelsen det vidare vara att föredraga, att sådan personal förtidspensioneras, framför att den skall få öka statens järnvägars redan stora stock av övertalig och svårplacerad personal. Härvid uppkommande kostnad måste, då andra utvägar saknas, få lov att bäras av statens järnvägar, men kostnadsbördan bör givetvis bliva mindre på dylikt sätt, än om berörda personal kvarstode i tjänst. Några grunder för beräkning av de pensionsförmåner, som härvid skulle tillkomma vederbörande från statens järnvägar under tiden intill dess han i egenskap av delägare i enskilda järnvägarnas pensionskassa eller i visst fall annan pensionskassa erhåller pension, hava dock ännu icke kunnat framläggas, men styrelsen tänker sig, att de, på sätt beträffande trafikchefen vid Mellersta Södermanlands järnväg i annat yttrande föreslås, skulle utgå med belopp, svarande mot vederbörandes pensionsförmåner vid uppnådd pensionsålder, varvid statens järnvägar under tiden för förtidspensionens utgående skulle till vederbörande pensionskassa inbetala de avgifter, som skulle ålegat järnvägen, därest den förtidspensionerade bibehållits i tjänst.

Bestämmelsen enligt *mom. c* har föreslagits till klargörande av att personalen icke alltid kan göra sig räkning på att i statens järnvägars tjänst erhålla samma tjänsteställning, som vid den enskilda järnvägen innehafts. Innehavda löneförmåner och icke innehavd tjänsteställning synas böra vara normgivande vid personalens inrangering i statens järnvägars personalstat, helst som

tjänstevärdet av lika benämnda befattningar vid statens och vid enskilda järnvägar kan vara ganska olika.

De i *mom d* föreslagna pensionsbestämmelserna avse att förebygga anspråk från däri avsedda pensionärer att komma i åtnjutande av dyrtidstillägg på sina pensioner eller vissa fasta tilläggsförmåner såsom pensionstillägg och dylikt på den grund att den järnväg, vid vilken personalen arbetat, övergått till statsbana.

Beträffande det ekonomiska resultatet av järnvägens drift i statens regi samt nödiga åtgärder till förbättrande av järnvägen anför järnvägsstyrelsen:

Även om viss möjlighet genom vad nyss föreslagits beredes järnvägsstyrelsen att begränsa personalens storlek, så måste dock utgifterna för järnvägens drift i statlig regi bliva större än förut, beroende på dels de lönekostnadsökningar, som följa av ändrade lönevillkor, och dels på att en tidigare uraktlåten avsättning till förnyelsefond måste vidtagas. Noggranna utredningar, vid vilka man räknat med en reducerad personal, hava fastställt, att så blir fallet. Då därjämte inkomsterna, enligt vad förut angivits, komma att på grund av taxesänkningar undergå minskning, så måste järnvägen, vars driftresultat även frånsett räntor och avskrivningar för år 1931 torde bliva negativt, beräknas komma att i statlig drift bliva starkt förlustbringande. Enligt en skrivelsen bilagd sammanställning av beräknade inkomster och utgifter i statlig regi skulle järnvägens drift i statens hand komma att medföra en årlig förlust av omkring 234 000 kronor.

Härvid hava inga räntor beräknats, då järnvägsstyrelsen utgår från att statens järnvägar icke skola nödgas övertaga järnvägen på något annat villkor, än att det i järnvägen bundna statslånet visserligen skall, till belopp, som av fullmäktige i riksgäldskontoret anses skäligt, i statens järnvägars räkenskaper uppföras såsom kapitalökning men härvid icke till någon del med ökning av det enligt vedertagna normer i första hand räntepliktiga lånekapitalet. Emellertid tarvar järnvägen för sitt iståndsättande betydande medel, vilka jämlikt en skrivelsen bilagd, inom järnvägsstyrelsen upprättad promemoria beräknas till ett belopp av 1 680 000 kronor. Av detta belopp falla enligt promemorian 850 000 kronor på åtgärder, vilka till möjliggörande av driftens rationalisering behöva vidtagas för att höja järnvägens kapacitet till likvärdighet med vissa angränsande statsbanelinjer. Efter förbättringsarbetenas genomförande skola statens järnvägars lokomotiv kunna framföras å banan, varvid viss reducering av driftkostnaderna vinnes, varjämte tåghastigheten kan ökas, i samband varmed järnvägen vinner ökad konkurrenskraft gent emot automobiltrafiken. Berörda kapitalinvestering kan alltså anses affärsmässig och synes böra kunna ske genom anslag av räntepliktiga lånemedel. Vid nyssnämnda inkomst- och utgiftsberäkningar har emellertid räknats med en rationaliserad drift, varför räntekostnaden för ifrågavarande lånekapital, efter 4·5 procent uppgående till 38 250 kronor, bör tilläggas förut angivna driftförlust.

Återstående kostnadsbelopp, beräknat till 830 000 kronor, faller åter på sådant järnvägens iståndsättande, som tarvas på grund av förut eftersatt underhåll och som under normala förhållanden bör bekostas av trafikmedel. Anslag av lånemedel för ifrågavarande kostnaders bestridande böra alltså härvid icke ifrågakomma. Principiellt riktigast vore enligt järnvägsstyrelsens uppfattning, att anslag av andra statsinkomster härtill bleve beviljade, men då detta vid nuvarande, i varje fall så ansträngda budgetläge väl icke gärna kan ske, återstår endast den möjligheten, att statens järnvägar vid ett eventuellt statsförvärv själva övertaga den del av kostnaden för järnvägens iståndsättande, som faller på uppskjutet underhåll. För att emellertid i så fall berörda kostnad icke skall i allt för hög grad belasta visst års affärsresultat för

statens järnvägar, har järnvägsstyrelsen härvid tänkt sig tillgripa en i tidigare liknande fall använd utväg, nämligen att kostnaden bokföringsmässigt förskotteras av statens järnvägars rörelsemedel, och lämnat förskott amorteras av trafikmedel — för banavdelningens driftkostnadsstat — under ett antal år. Förfares på så sätt, ökas emellertid för vissa år framåt den årliga driftförlusten av Härnösandsbanan i statlig regi. Med bortseende från denna eventuellt tillkommande kostnad av tillfällig karaktär, beräknas sålunda den sammanlagda årliga driftförlusten och räntekostnaden för Härnösandsbanan i statlig regi till omkring 272 000 kronor.

Slutligen anför järnvägsstyrelsen:

Därest järnvägsstyrelsen ägde affärsmässig handlingsfrihet och kunde få bedöma frågan om Härnösandsbanans införlivande med statsbanenätet endast efter vad för statens järnvägar och för dess trafikanter vore förmånligt, skulle järnvägsstyrelsen, med förestående beräknade negativa affärsresultat för ögonen, givetvis bestämt avstyrka det ifrågasatta statsförvärvet. Styrelsen befinner sig emellertid i stället i ett tvångsläge. Redan i det yttrande, som styrelsen den 26 oktober 1931 avgivit i anledning av Härnösandsbanans hembjudan till staten, har styrelsen uttalat, att ifrågavarande järnväg måste anses äga sådan allmän betydelse, att dess fortsatta trafikering måste säkerställas, och härför fordras tydligen statens mellankomst. Ifrågasättas kunde då möjligen, att sådan skedde i form av ekonomiskt stöd åt järnvägsbolaget, som dock härvid icke kunde begränsas till enbart avskrivning av statslån och statslåneräntor, utan nog måste utsträckas till även kontanta driftkostnadsunderstöd av varierande och svårkontrollerbar storlek. En tilldelning av sådana torde i varje fall också få väntas medföra svåröverskådliga konsekvenser beträffande andra järnvägar, vilka jämväl äro i ekonomiskt betryck. Främst torde böra beaktas, att järnvägen först i statens hand kan komma att erbjuda nödig trygghet och jämnhet i driftsförloppet och med hänsyn till inträdande lättnader i taxehänseende m. m. för trafikområdet kan bliva till beståndande och större gagn. Järnvägens införlivande i statsbanenätet, i vilket det skulle utgöra en naturlig förbindelseled till havet för vidsträckta, numera med statsbanor utrustade områden, torde därför få anses utgöra den bästa lösningen för en statens hjälpaktion. Under anförda förhållanden och då järnvägsbolagets största enskilda fordringsägare under förutsättning av ett statsförvärv avstå från att göra sina fordringsanspråk gällande, ser sig styrelsen nödgad att finna sig i järnvägens inkorporering i statens järnvägsnät, trots därav följande, låt vara relativt ej alltför betydande, försämring i statens järnvägars ekonomiska ställning.

Vid järnvägens övertagande enligt avgivet förslag till avtal kommer visserligen staten att, även om av järnvägsstyrelsen yrkade modifikationer beträffande personalförhållandena införas, få övertaga järnvägen med större till densamma knutna förpliktelser särskilt beträffande personalen än som vore behövligt, därest järnvägen vid konkursauktion inropades för statens räkning. Då emellertid förfaringssättet härvid anknyter till tidigare praxis och icke strider mot av Kungl. Maj:t givna direktiv, vill styrelsen häremot icke göra någon erinran, utan får tillstyrka, att det av förhandlingsmännen framlagda och av övriga parter godkända avtalsförslaget av Kungl. Maj:t biträdes, dock endast under förutsättning, att de av styrelsen yrkade tilläggen till punkt 6 i avtalsförslaget bliva av Kungl. Maj:t beaktade.

I anslutning till vad järnvägsstyrelsen sålunda yttrat anföra *fullmäktige i riksgäldskontoret* i sin förut nämnda skrivelse den 18 februari 1932 följande:

Fullmäktige anse sig kunna instämma i vad järnvägsstyrelsen anfört i fråga

om inledningen och punkterna 1—4 i avtalsförslaget och finna sålunda de föreslagna avvikelserna från Kungl. Maj:ts direktiv för underhandlingarna vara fullt motiverade av föreliggande förhållanden.

Avtalsförslagets punkt 5 har ej heller givit fullmäktige anledning till någon erinran.

Vid förhandlingarnas inledande förutsatte fullmäktige, att beträffande Härnösand—Sollefteå järnvägsaktiebolags personal och pensionärer skulle tillämpas samma bestämmelser, som tidigare meddelats vid statens övertagande av andra enskilda järnvägar, senast Norra Södermanlands järnväg. Med förmälan, bland annat, att den vid järnvägen anställda personalen ej i sin helhet kommer att bliva behövlig efter statens övertagande av järnvägen har järnvägsstyrelsen emellertid föreslagit, att till avtalsförslagets punkt 6, avfattad i enlighet med vad förut angivits, skola fogas vissa förtydligande och inskränkande bestämmelser. Fullmäktige, som anse sig sakna anledning att ingå i närmare prövning av denna fråga, vilja endast uttala, att, då införandet av berörda kompletterande bestämmelser utgöra ett bestämt krav från järnvägsstyrelsens sida, fullmäktige ej vilja motsätta sig detsamma.

Under uttalande av att järnvägens drift i statens hand kommer att medföra en betydande årlig förlust, även om någon ränta ej beräknas, har järnvägsstyrelsen förklarat sig utgå från, att det i järnvägen bundna statslånet visserligen skall till belopp, som av fullmäktige i riksgäldskontoret anses skäligt, i statens järnvägars räkenskaper uppföras såsom kapitalökning, men ej medföra ökning av det enligt vedertagna normer i första hand räntepliktiga lånekapitalet. I detta avseende vilja fullmäktige erinra om, att vid statsförvärv av enskilda järnvägar under de senaste åren bestämts, att regleringen mellan allmänna järnvägslånefonden och statens järnvägars fond skulle ske på så sätt, att från den förra fonden till den senare skulle överföras ett belopp, motsvarande statens kvarstående kapitalfordran för respektive bolags lån. Så bör enligt fullmäktiges mening ske även i nu förevarande fall och statens kvarstående kapitalfordran hos Härnösand—Sollefteå järnvägsaktiebolag, 1 543 171 kronor 64 öre, alltså överföras till statens järnvägars fond. Senaste gången en dylik överflyttning ägde rum, nämligen år 1931 i fråga om Norra Södermanlands järnväg, bestämdes tillika, att viss del av statens kapitalfordran efter ett antal år skulle i järnvägsstyrelsens räkenskaper överföras till lånekapital. I nu ifrågavarande fall kunde måhända ifrågasättas en liknande anordning eller ock att spörsmålet om eventuell framtida förräntning av någon del av statskapitalet i järnvägen tills vidare hålles öppen och upptages till avgörande framdeles. Med hänsyn till osannolikheten att järnvägen inom överskådlig tid skall bliva i stånd att förränta ens någon del av däri nedlagt kapital, anse sig fullmäktige emellertid ej böra framställa något yrkande i sådan riktning.

Fullmäktige hava ej något att erinra mot, att av det enligt järnvägsstyrelsens beräkning för iståndsättande av järnvägen Härnösand—Sollefteå erforderliga beloppet, 1 680 000 kronor, 850 000 kronor, avseende åtgärder för rationalisering av driften för höjande av järnvägens kapacitet till likvärdighet med vissa angränsande statsbanelinjer, beviljas genom anslag å riksstaten av lånemedel samt att återstående 830 000 kronor förskotteras av statens järnvägars rörelsemedel och under ett antal år amorteras av trafikmedel.

I betraktande av vad järnvägsstyrelsen anfört i fråga om det beräknade ekonomiska resultatet av driften å järnvägen efter dess införlivande med statens järnvägar hade även fullmäktige givetvis helst sett, att något statsförvärv ej behövt ifrågakomma. Då emellertid bolagets ekonomiska ställning är sådan, att fortsatt enskild drift synes utesluten och järnvägen enligt järnvägsstyrelsens uttalande äger sådan allmän betydelse, att dess fortsatta trafikering måste säkerställas, torde det ej finnas någon annan utväg än att järnvägen för-

värvas av staten och införlivas med statens järnvägar. Beslutas ej statsförvärv nu, kommer järnvägsbolaget att nödgas träda i konkurs, varvid riksgäldskontoret för bevakande av statens intecknade fordran för statslånet måste för statens räkning inropa järnvägen å exekutiv auktion.

Med anledning av vad järnvägsstyrelsen i sin skrivelse anfört beträffande järnvägens personal och pensionärer samt styrelsens i anslutning därtill framställda förslag till ändring av inlösningsvillkoren har *järnvägsbolagets styrelse* vid sammanträde den 29 februari 1932 gjort följande uttalande:

Styrelsen finner det av kungl. järnvägsstyrelsen yrkade tillägget till det redan överenskomna avtalsförslaget kunna medföra ytterst menliga konsekvenser för en del av den vid järnvägen anställda personalen. Härmed skulle ock den stora arbetslöshet, som för närvarande i så hög grad betungar såväl Härnösands stad som Ådalskommunerna, ytterligare ökas. Styrelsen vill därför uttala det önskemålet att, därest det ändrade förslaget till överenskommelse ändock fastställes, avskedande av personal måtte ske endast i de fall, där kungl. järnvägsstyrelsen finner sådant absolut ofrånkomligt, samt i varje fall med allra största varsamhet och att särskild hänsyn därvid tages till extra linjepersonal och verkstadsarbetare, som under en lång följd av år tjänstgjort hos järnvägen, ävensom till familjeförsörjare samt sådana befattningshavare, som skaffat sig egna hem och för dessa satt sig i skuld. Med hänsyn till nu rådande stora svårigheter för personalen att på annat verksamhetsområde förskaffa sig utkomstmöjlighet vill styrelsen hemställa, att den i punkt a. av kungl. järnvägsstyrelsens ändringsförslag upptagna tiden av tre månader för all personals kvarstannande måtte för den personal, som avskedas utan förtidspensionering, utsträckas till om möjligt tolv månader, så att icke denna personal bliver ställd utan arbete under nästkommande vinter.

Under framhållande av dessa önskemål anser sig järnvägsbolagets styrelse emellertid för sin del nödd och tvungen att icke motsätta sig det av kungl. järnvägsstyrelsen föreslagna tillägget till det förut preliminärt antagna förslaget till överenskommelse.

I yttrande den 26 februari 1932 hava *Härnösands stadsfullmäktige* härutinnan anfört, bland annat, följande:

Få städer i landet, om ens någon, torde haft att vidkännas så stora ekonomiska uppoffringar för erhållande av järnväg som Härnösands stad. Stadens kostnader för ifrågavarande bana uppgå i runt tal till 2 500 000 kronor. Det synes därför stadsfullmäktige icke vara med rättvisa och billighet förenligt att, i enlighet med kungl. järnägsstyrelsens förslag, frångå den praxis, som hittills gällt vid statens övertagande av andra enskilda järnvägar, senast Norra Södermanlands järnväg.

I det preliminära avtal, som uppgjorts av delegerade för bland andra kungl. järnvägsstyrelsen, har också enighet vunnits därom, att järnvägsbolagets personal och pensionärer icke skulle komma i ogynnsammare ställning än personal vid annan av staten tidigare övertagen järnväg. Därest de föreslagna tilläggsbestämmelserna komma att antagas, skulle detta för Härnösands stads vidkommande medföra vittgående konsekvenser. Härigenom skulle staden, som sedan många år tillbaka har mycket stor arbetslöshet, utöver förenämnda redan havda kostnader få vidkännas ökad arbetslöshet i den mån här mantalsskriven järnvägspersonal komme att avskedas. Stadsfullmäktige kunna därför icke anse några skäl tala för bifall till det av kungl. järnvägsstyrelsen gjorda för-

slaget om ändring av det förut uppgjorda preliminära avtalet såvitt detsamma berör järnvägsbolagets personal.

Skulle emellertid vad stadsfullmäktige här anfört icke komma att vinna Kungl. Maj:ts beaktande vid ärendets avgörande, vilja stadsfullmäktige dock, med hänsyn till förhandenvarande förhållanden, för sin del godkänna de föreslagna tilläggsbestämmelserna under uttalande av den förvissningen, att Kungl. Maj:t i varje fall kommer att taga all den hänsyn till stadens och järnvägspersonalens bästa, som omständigheterna medgiva.

Aktiebolaget Svenska handelsbanken har för sin del icke haft något att erinra mot järnvägsstyrelsens förslag till ändring i inlösningsvillkoren men har uttalat den förhoppningen, att oavsett de vidtagna ändringarna personalens intressen i största möjliga utsträckning bliva tillgodosedda.

Slutligen hava representanter för *personalen vid Härnösand—Sollefteå järnväg* beträffande järnvägsstyrelsens ändringsförslag anfört i huvudsak:

De mest vägande orsakerna till järnvägsföretagets iråkade belägenhet i ekonomiskt avseende, nämligen Ostkustbanans tillkomst, omnibusskonkurrensen och trafikavledningen, hade företrädesvis och till mycket övervägande del tillkommit genom statens egna dispositioner, varöver företagets ledning icke haft någon möjlighet att inverka. Då härigenom uppkommit visst nödtvång för staten att med det egna järnvägsnätet införliva nämnda företag, hade den i företaget anställda personalen trott sig äga skälig anledning förvänta, att i fråga om sin utkomst i fortsättningen inom järnvägsdriften bliva föremål för enahanda omsorger, som vid tidigare skedda överföranden i statens ägo av enskilda järnvägsföretag i berörda avseende befunnits skäliga och lämpliga. Med allmän tillfredsställelse hade personalen också funnit ådagalagt, att statsmakternas representanter, vartill i detta avseende hänfördes jämväl dem, som å järnvägsstyrelsens vägnar förhandlat om banans övertagande, med välvilja och förståelse funnit denna förväntan rimlig. Åtskilliga av de i ursprungliga villkorsförslaget intagna bestämmelserna utgjorde resultatet av kompromisser, varvid av personalombuden framförda önskemål i en betydande utsträckning måst underordnas den starkare partens intressen, men då personalen likväl funnit ifrågavarande bestämmelser för sin del antagliga, hade detta skett med tillbörligt beaktande av den belägenhet, vari personalen kommit genom banföretagets iråkade obestånd. Personalombuden och därmed jämväl personalen i övrigt hade haft all anledning förmoda, att den sålunda träffade överenskommelsen skulle oförändrad tillvinna sig statsmakternas gillande.

Då järnvägsstyrelsen funnit sig böra tillstyrka Kungl. Maj:t att vid planerat övertagande av Härnösand—Sollefteå järnväg föreskriva tillämpning av helt andra principer än dem, som tidigare i sådant avseende ägt tillämpning, ville personalen i anledning av nämnda förslag inför Kungl. Maj:t giva uttryck för sin stora oro och allvarliga bekymmer.

Personalens representanter hemställa, att övertagande av Härnösand—Sollefteå järnväg må genomföras i enlighet med de bestämmelser, som finnas intagna i förberörda, den 17 december 1931 upprättade förslag till inlösningsvillkor.

Riksräkenskapsverket har avgivit utlåtande den 29 februari 1932 och däri beträffande regleringen mellan allmänna järnvägslånefonden och statens järnvägars fond samt i fråga om sättet för anskaffande av medel för iståndsättande av den till inköp föreslagna järnvägen anfört följande:

I förstnämnda fråga vill riksräkenskapsverket hänvisa till den principiella uppfattning ämbetsverket utvecklat i utlåtanden den 27 januari 1931 angående reglering av Norra Södermanlands järnvägsaktiebolags skuldförhållanden till staten och den 28 maj 1931 angående reglering av kapitalöverflyttningar mellan statens myndigheter. I enlighet med den i utlåtandena angivna ståndpunkten, vilken ståndpunkt riksräkenskapsverket alltjämt vidhåller, böra vid nu ifrågavarande överflyttning av statskapital från riksgäldskontoret till statens järnvägar de i statens järnvägars fond redovisade kapitaltillgångarna ej uppskrivas med högre belopp än som motsvarar den berörda järnvägens allmänna affärsvärde. Med tillämpande härav och under hänvisning till järnvägsstyrelsens beräkning rörande järnvägens framtida avkastningsförmåga synes järnvägen i statens järnvägars räkenskaper lämpligen böra upptagas till ett belopp av förslagsvis 100 000 kronor, och bör detta belopp hänföras till annat kapital än lånemedelskapital.

Ehuru den av riksräkenskapsverket hävdade uppfattningen tidigare blivit av riksdagen underkänd och även om från statens järnvägars synpunkt det ansetts betydelselöst, med vilket belopp det icke förräntningsbara kapitalet ingår i verkets bokföring, måste riksräkenskapsverket anse det vara sin plikt att ånyo framhålla, att den allmänna statsbokföringen blir direkt felaktig och missvisande, om i densamma införas värden, som konstaterats icke äga något materiellt underlag.

Täckning av den i samband med statens förvärv av den nu ifrågavarande järnvägen å allmänna järnvägslånefonden redovisade lånemedelsförlusten torde — såsom också riksgäldsfullmäktige synas förutsätta — böra ske genom anlitande av fonden för statsskuldens amortering.

Vad därefter angår anskaffningen av de medel, som erfordras för järnvägens iståndsättande och som av järnvägsstyrelsen beräknats till 1 680 000 kronor, vill riksräkenskapsverket såsom sin mening uttala, att medlen såsom hänförande sig till investering av nytt kapital i järnvägen böra anvisas å riksstaten. Att i enlighet med järnvägsstyrelsens förslag låta täcka en del av det erforderliga medelsbehovet med anlitande av trafikmedel och sålunda genom innehållande under kommande år av vinstmedel tillföra statens järnvägar nytt kapital strider direkt mot de budgettekniska principer, som genom 1911 års budgetreform blivit fastslagna.

Enär järnvägen jämväl efter verkställd ny kapitalinvestering beräknas icke lämna något driftöverskott för förräntning av det nytillkomna kapitalet, bör berörda anslag anvisas att i sin helhet utgå av andra statsinkomster än lånemedel. Skulle i rådande ansträngda budgetläge täckning för anslaget icke kunna erhållas genom skattebudgetens löpande inkomster, torde med hänsyn till föreliggande omständigheter en naturlig utväg vara, att för ändamålet erforderligt belopp tages i anspråk från fonden för statsskuldens amortering, vilket belopp alltså bör redovisas över budgeten.

Till följd av remiss har *järnvägsstyrelsen* den 11 mars 1932 ånyo yttrat sig i ärendet. Järnvägsstyrelsen anför därvid till en början beträffande personalfrågan:

I sitt yttrande den 19 februari 1932 hade järnvägsstyrelsen, om ock med tvekan och ställd inför ett tvångsläge, tillstyrkt visst av utsedda förhandlingsmän framlagt förslag till villkor för statsinlösen av Härnösand—Sollefteå järnväg, dock endast under förutsättning att vissa av styrelsen yrkade tillägg till punkt 6 i avtalsförslaget bleve av Kungl. Maj:t beaktade.

Övriga i berörda avtal deltagande parter hava numera genom särskilda beslut var för sig biträtt de av styrelsen äskade ändringarna, varför hinder icke

möter, att beslut från statsmakternas sida fattas om Härnösand—Sollefteå järnvägs inköp av staten och införlivande med statens järnvägar på de av järnvägsstyrelsen yrkade villkoren.

Emellertid hava av sagda parter vissa önskemål härvid uttalats. I anledning av dessa önskemål, vilka samtliga utgå från billighetshänsyn, vill styrelsen till en början erinra, att styrelsen, ehuru ett avskedande av personal i större utsträckning vore ur driftsekonomiska skäl motiverat och de för personalen nu gällande avtalen stadga rätt till uppsägning för *all* personal, dock icke krävt rätt till uppsägning av annan personal än icke ordinarie sådan eller till ordinarie åren 1931—1932 befordrad personal, som befinnes vara för den övertagna järnvägens drift i statens järnvägars regi icke erforderlig. Redan härav torde få anses framgå, att styrelsen vid den personalinskränkning, som vid järnvägens förvandling till statsbana är ofrånkomlig, vill framgå med varsamhet och visa nödig hänsyn till personalens intressen. Givetvis kommer järnvägsstyrelsen också att vid tillämpningen av i mom. b till punkt 6 föreslagna tilläggsbestämmelser taga den hänsyn till personalens personliga förhållanden, som kan vara med styrelsens ansvar förenligt, men det kan icke vara lämpligt att härvid binda sig vid vissa på individuella hänsyn grundade normer, på sätt av Härnösandsbanans styrelse ifrågasatts.

Beaktas må ock, att den extra linjepersonal med flera, som nu har fast anställning, torde, i mån personliga förutsättningar finnas, en tid framåt kunna beredas arbete som banarbetare under åtminstone stora delar av året vid de omfattande kompletterings- och ändringsarbeten, som äro behövliga för att sätta banan i stånd och giva den en mot närmast liggande statsbanelinjes svarande kapacitet. Beträffande verkstadspersonalen har från järnvägens sida uppgivits, att densamma tillförsäkrats viss pension vid avsked. I mån för den enskilda järnvägen bindande sådana bestämmelser finnas, bliva de ock bindande för statens järnvägar. Vid anförda förhållanden synes icke finnas anledning att, på sätt bolagsstyrelsen ifrågasatt, under ett helt år kvarhålla i fast anställning sådan personal, som styrelsen finner böra uppsägas. Enligt gällande avtal är uppsägningstiden för extra personal begränsad till en månad. Redan utsträckningen till minst tre månader innebär sålunda en betydande förmån. Längre kan ej vara lämpligt utsträcka tiden.

Styrelsen får slutligen fästa Kungl. Maj:ts uppmärksamhet på, att några önskemål icke uttalats om ändrad lydelse av momenten c och d i styrelsens tilläggsförslag.

Från järnvägens personal har till Kungl. Maj:t ingivits en skrivelse, vari personalen under framförande av den uppfattningen, att Härnösandsbanans iråkade obestånd föranletts av vissa statliga åtgärder och att det av vissa statsmyndigheters förhandlingsmän biträdda förslaget till överenskommelse om villkor för Härnösandsbanans avträdande till staten borde få gälla, hemställt om antagande av detta förslag i oförändrat skick. I anledning härav får styrelsen anföra följande.

Kungl. Maj:t har i brev av den 4 december 1931 lämnat det direktivet, att statens köpeskilling för Härnösand—Sollefteå järnväg ej må överstiga statens fordran på grund av lämnade statslån, varvid alltså förutsattes, att enskilda fordringsägare i företaget skulle utan ersättning avstå från sina fordringar. Kungl. Maj:t har härmed beträffande det i järnvägen insatta kapitalet på förhand underkänt eventuella anspråk på ersättning på grund av skada, som företaget kan hava lidit genom Ostkustbanans tillkomst m. m. Häri hava berörda fordringsägare nödgats finna sig. Det torde vara tydligt, att järnvägens personal med vida mindre rätt än järnvägens fordringsägare kan göra anspråk på ersättning av nämnda art. Det kan icke finnas fog för, att statens järnvägar skola vid banans övertagande nödgas underhålla en obehövlig personal

av det skäl, att staten lämnat bidrag till byggande av Ostkustbanan, eller av andra anförda anledningar.

Det förslag till avtal, som av utsedda förhandlingsmän utarbetats, har vidare icke den karaktär, som personalen önskar giva detsamma. Några »grundliga detaljundersökningar eller uttömmande överläggningar» angående de i avtalsförslagets punkt 6 intagna personalbestämmelserna förekommo vid angående avtalsförslaget förda förhandlingar icke. Med förhandlingarna avsågs vid detta tillfälle i främsta rummet att få sådan uppgörelse till stånd, varigenom fordringsägare i järnvägsbolaget vid en statsinlösen avstode från sina fordringar. Av statens järnvägars förhandlingsman uttalades i personalfrågan endast, att han, som icke kunde ingå i svaromål på från personalens ombud gjorda detaljfrågor, utgick från förutsättningen, att personalens intressen skulle tillgodoses på sätt vid liknande statsförvärv varit brukligt, och punkten 6 avfattades i enlighet härmed. Närmare utredningar rörande personalförhållandena kunde först längre fram vidtagas. Det visade sig då, att järnvägspersonalen i statsdrift kunde väsentligt begränsas, och vissa tillägg till avtalsförslagets punkt 6 blevo då nödvändiga. Då personalen gör gällande, att ett ryggande av avtalsförslaget ej bör tillåtas, synnerligast som den i ämnet träffade uppgörelsen måste anses grundad på åtminstone moraliskt ansvar för ömsesidigt respekterande av överenskommelsen ifråga, intar personalen, som ju dock ej är avtalsslutande part och väl alltså icke har någon talan, en annan ståndpunkt än de avtalsslutande själva. För dem samtliga har det tydligen stått klart, att det vid berörda förhandlingar utarbetade avtalsförslaget icke vore på något sätt bindande för förhandlingsmännens uppdragsgivare.

Styrelsen får, under hänvisning i övrigt till vad i det föregående uttalats i anledning av från järnvägsbolagets styrelse med flera framförda önskemål om hänsynsfull tillämpning av tilläggsbestämmelserna till punkt 6, hemställa, att personalens yrkanden icke må till någon Kungl. Maj:ts åtgärd föranleda.

Av fullmäktige i riksgäldskontoret den 18 februari 1932 avgivet yttrande har ej, yttrar styrelsen vidare, givit anledning till uttalande av järnvägsstyrelsen, som sålunda biträder fullmäktiges uppfattning, att vid Härnösandsbanans införlivande med statens järnvägar ett belopp av 1 543 171 kronor 64 öre överföres till statens järnvägars fond och i statens järnvägars räkenskaper härvid upptages under rubrik »annat kapital».

I anslutning till vad riksräkenskapsverket anfört i fråga om sättet för tillgodoseende av det vid övertagande av järnvägen uppkommande medelsbehovet yttrar järnvägsstyrelsen:

I fråga om sättet för anskaffning av medel till dels järnvägens anpassning för framtida driftshushållning efter vid angränsande linjer rådande tekniska standard och dels det järnvägens iståndsättande, som tarvas på grund av eftersatt underhåll, kan styrelsen ur verkets intressesynpunkt givetvis icke hava något att erinra mot riksräkenskapsverkets förslag, varigenom statens järnvägars i första hand förräntningspliktiga kapital icke skulle behöva ökas med cirka 850 000 kronor samt statens järnvägars budget för ett antal år framåt skulle undgå att belastas med till en förfluten tid hörande underhållskostnader för den övertagna banan, till ett sammanlagt belopp av cirka 830 000 kronor. Styrelsen har ock i sitt tidigare yttrande uttalat, att principiellt riktigast vore, att av budgetskäl sistnämnda kostnad bestredes genom anslag, men förutsatt, att så icke kunde ske. Även riksräkenskapsverket synes antaga, att ifrågavarande anslag å sammanlagt 1 680 000 kronor icke kan erhållas genom

skattebudgetens löpande inkomster. Verket hänvisar emellertid till utvägen att för ändamålet erforderligt belopp tages i anspråk från fonden för statsskuldens amortering.

Angeläget vore, yttrar styrelsen vidare, att av de belopp, som enligt verkställd utredning erfordrades för ifrågavarande arbeten, så stora andelar komme att vid järnvägens övertagande stå till omedelbart förfogande för budgetåret 1932/1933, som under detta år borde för ett rationellt bedrivande av ändrings- och kompletteringsarbeten finna användning. Därest beslut om statsförvärv av Härnösand—Sollefteå järnväg fattas vid nu pågående riksdag, borde därför i riksstaten för 1932/1933 visst anslag härtill uppföras. Skulle statsmakterna vilja följa riksräkenskapsverkets förslag och bevilja anslag till icke blott banans anpassning utan även till det iståndsättande, som erfordrades på grund av eftersatt underhåll, så krävdes härvid enligt beräkning ett anslag för sagda budgetår av 800 000 kronor.

Om det åter, på sätt järnvägsstyrelsen tidigare ifrågasatt, befunnes lämpligt, att järnvägsstyrelsen av egna trafikmedel bestrede kostnaden för järnvägens iståndsättande, tarvades dock ett anslag till höjande av järnvägens kapacitet och anpassning efter statens järnvägars driftsförhållanden, vilket för budgetåret 1932/1933 beräknades till 400 000 kronor.

Från järnvägsbolaget har införskaffats *balansräkning för år 1931*, av vilken jag här torde få återgiva ett sammandrag per den 31 december:

Tillgångar:		Kronor.
Anläggningar för järnvägsrörelsen, inklusive rullande materiel och inventarier		6 163 529·54
Automobilrörelsen		26 082·46
Aktier i Ostkustbanans aktiebolag, nominellt 33 300 kr.		1·—
Rörelsemedel:		
Kassa	26 549·63	
Bankräkning	27 074·74	
Fordran å egna stationer	2 689·08	
Fordran hos Ostkustbanans aktiebolag	21 149·40	
Diverse räkningshavare	341·—	
Förråd	89 177·64	166 981·49
Underskott för räkenskapsåret		136 980·01
	Summa kronor	6 493 574·50
Skulder:		
Statslån		2 048 612·01
Obligationslån		441 000·—
Reverslån av Härnösands stad		344 430·—
» » Aktiebolaget Svenska handelsbanken		157 890·—
Svävande skulder:		
Räntor å obligationslån	7 945·—	
Övriga räntor	131 782·40	
Skuld för samtrafik	121 790·69	
Övriga svävande skulder	27 849·08	289 367·17

		Kronor
Aktiekapitalet		2 128 750·—
Reservfond		64 806·22
Förnyelsefond:		
För järnvägsrörelsen	1 006 570·64	
» automobilrörelsen	12 148·46	1 018 719·10
Summa kronor		6 493 574·50

Det såsom skuld på grund av statslån upptagna beloppet fördelar sig på kapital och räntor på sätt framgår av följande från riksgäldskontoret inhämtade uppgift:

	Icke förfallen skuld	Förfallen skuld	Summa
Kapital	1 392 414·76	150 756·88	1 543 171·64
Ränta	15 490·61	201 743·12	217 233·73
Överränta	—	21 982·29	21 982·29
Anståndsränta	266 224·35	—	266 224·35
Summa	1 674 129·72	374 482·29	2 048 612·01

Den förfallna skulden utgöres av, förutom överränta, 1929—1931 års annuiteter.

Enligt bolagets vinst- och förlusträkning för år 1931 har den egna järnvägsrörelsen under året medfört ett driftunderskott av i rundat tal 37 300 kronor.

I likhet med åtskilliga andra järnvägar i landet har Härnösand—Sollefteå järnväg tungt drabbats av den rådande ekonomiska depressionen och samtidigt fått allt starkare känning av konkurrensen från motorfordonstrafiken. Härtill komma kännbara verkningar av de nya taxebestämmelserna och av föreskrifterna angående godssamtrafik, vilka sistnämnda medfört trafikavledning från järnvägen. Dessa omständigheter hava medfört, att järnvägsbolagets ekonomi, som alltid varit svag, alltmer försämrats. Redan år 1929 kunde bolaget icke fullgöra den för statslånets förräntning och amortering föreskrivna annuiteten, uppgående till 117 500 kronor; av statslånets kapitalbelopp, ursprungligen 2 350 000 kronor, återstår numera oguldet något mer än 1 543 000 kronor. Såvitt nu kan bedömas, förefinnas icke utsikter att bolaget skall kunna återupptaga annuitetsbetalningarna å statslånet. Fastmera synas förhållandena vara sådana, att bolaget snart nog nödgas träda i likvidation eller konkurs, därest icke särskilda åtgärder vidtagas. Departementschefen.

I detta läge ansåg sig bolaget böra hembjuda järnvägen och bolagets övriga tillgångar till staten samt hemställde om upptagande av förhandlingar angående villkoren för ett dylikt övertagande.

Då järnvägsdriftens fortsatta upprätthållande i enskild regi var allvarligt äventyrat och ett nedläggande av järnvägen i betraktande av dennas trots allt stora betydelse för orten borde undvikas samt en lättnad i betalningsskyldigheten till staten, hur omfattande den än gjordes, uppenbarligen icke syntes giva tillräcklig ekonomisk grundval för järnvägens fortsatta bestånd såsom fristående företag, fann jag för min del vid bedömande av den gjorda framställning-

en annan lösning näppeligen vara möjlig än ett förstatligande av järnvägen, hur föga tilltalande detta än vore; även efter en dylik åtgärd komme nämligen banan, såsom i den här lämnade redogörelsen återgivna kalkyler visa, att åtminstone under mycket lång tid framåt utvisa driftunderskott. Efter övervägande av de skilda, på frågan inverkande omständigheterna ansåg jag mig därför böra tillstyrka bolagets framställning om inledande av förhandlingar om villkoren för järnvägens införlivande med statsbanorna. En utgångspunkt för förhandlingar härom ansåg jag dock böra vara, att köpeskillingen ej finge överstiga statens fordran på grund av statslånet. Med anledning av Kungl. Maj:ts i enlighet härmed fattade beslut hava förhandlingar ägt rum mellan representanter för järnvägsstyrelsen och fullmäktige i riksgäldskontoret, å ena, samt bolaget och dess övriga större fordringsägare, å andra sidan. Dessa förhandlingar hava resulterat i det förslag till villkor för statsinlösen av järnvägen, vilket i det föregående återgivits.

Nämnda förslag innebär i två avseenden avvikelser från det i Kungl. Maj:ts nyssnämnda beslut givna direktivet för underhandlingarna, nämligen dels därutinnan att statsverket skulle påtaga sig betalningsskyldigheten för vissa bolagets smärre skulder mot övertagande jämväl av utanför järnvägsfastigheten liggande tillgångar, dels ock därutinnan att Aktiebolaget Svenska handelsbanken skulle av sin fordran hos järnvägsbolaget utbekomma 62 000 kronor. Gentemot dessa avvikelser från direktivet har i de i ärendet föreliggande yttrandena icke gjorts erinran, och ej heller för min del har jag med hänsyn till vad i ärendet blivit upplyst — jag hänvisar härutinnan till den lämnade redogörelsen — velat motsätta mig förslaget i berörda avseenden.

Med hänsyn till de ekonomiskt ogynnsamma förutsättningarna för driften av banan och under framhållande att en avsevärd del av järnvägsbolagets personal icke bleve behövlig vid statsdrift av järnvägen, har järnvägsstyrelsen framlagt förslag om i huvudsak sådan ändring i de av förhandlingsdelegerade föreslagna inlösningsvillkoren, att järnvägsstyrelsen skulle äga rätt att dels förtidspensionera och entlediga viss äldre personal, dels ock jämlikt för järnvägspersonalen gällande avtal uppsäga sådan icke-ordinarie eller till ordinarie under åren 1931 och 1932 befordrad personal, som befinnes vara för den övertagna järnvägens drift i statens järnvägars regi icke erforderlig. Beslut därutinnan skulle av järnvägsstyrelsen meddelas under de tre första månaderna efter statens övertagande av banan. Enligt av bolaget ingivna, i januari 1932 upprättade tablåer utgjorde antalet befattningshavare vid järnvägen 201, varav 57 icke-ordinarie eller under år 1931 ordinarieblivna och 16 verkstadsarbetare — under år 1932 hade enligt tablåerna ingen befordran till ordinarie ägt rum — samt antalet pensionärer 37. Enligt i tablåerna lämnade uppgifter skulle emellertid under år 1932 5 och under år 1933 3 befattningshavare vara berättigade att avgå med pension.

Med avseende å förtidspensioneringen av äldre personal synes icke någon invändning vara att göra mot järnvägsstyrelsens förslag. Mot förbehållet om rätt till uppsägning av den i statsdrift obehövliga icke-ordinarie och den på senaste tiden till ordinarie befordrade personalen hava erinringar och önskemål

framställts såväl av bolagsstyrelsen och personalens representanter som av de förutom statsverket största fordringsägarna, Härnösands stad och Svenska handelsbanken; bolagsstyrelsen har dock icke ansett sig i förevarande läge kunna motsätta sig förslaget, och såväl staden som banken hava likaledes godkänt detsamma.

Ehuru det med hänsyn till läget å arbetsmarknaden givetvis vore önskvärt, att personalen i sin helhet kunde beredas fortsatt sysselsättning vid järnvägen efter dess förstatligande, synas, såsom järnvägsstyrelsen närmare utvecklat, förhållandena i detta fall icke vara sådana, att ett övertagande av all personal rimligtvis kan ske, helst vid statens järnvägar i övrigt personalindragningar icke kunnat undvikas. Jag har alltså, med hänsyn till föreliggande omständigheter och då den av järnvägsstyrelsen hävdade ståndpunkten innebär endast ett begränsat ianspråktagande av järnvägsbolagets avtalsenliga uppsägningsrätt, ansett mig böra biträda järnvägsstyrelsens mening. Vid detta ståndpunktstagande har jag särskilt beaktat järnvägsstyrelsens uttalande, att styrelsen vid blivande personalinskränkning vill framgå med varsamhet och visa nödig hänsyn till personalens intressen. I den mån så lämpligen kan ske, torde entledigad personal böra — såsom järnvägsstyrelsen också lärer avse — erhålla arbete vid de planerade arbetena å banan.

Vad järnvägsstyrelsen i övrigt föreslagit beträffande personal och pensionärer vid järnvägen har icke föranlett erinran från dem, som yttrat sig i ärendet, och torde böra bifallas.

I fråga om den reglering mellan allmänna järnvägslånefonden och statens järnvägars fond, som vid ett statsförvärv av ifrågavarande järnväg bör äga rum, ansluter jag mig till det av fullmäktige i riksgäldskontoret framlagda och av järnvägsstyrelsen biträdda förslaget. Detta förslag, som överensstämmer med statsmakternas under de senaste åren fattade beslut i liknande fall och med vad som föreslagits i proposition nr 127 till pågående riksdag angående statsförvärv av Mellersta Södermanlands järnväg, innebär att från järnvägslånefonden skulle till statens järnvägars fond överföras ett belopp av 1 543 171 kronor 64 öre, motsvarande statens kapitalfordran hos bolaget. Ej heller har jag funnit anledning frångå järnvägsstyrelsens förslag, att det sålunda överförda beloppet redovisas såsom annat kapital än lånekapital.

Täckning av nyssnämnda belopp torde i sinom tid beredas riksgäldskontoret ur fonden för statsskuldens amortering. Vad av statens fordran hos bolaget överstiger kapitalbeloppet skulle omedelbart avskrivas.

Såsom av det föregående framgår, har järnvägsstyrelsen ansett omfattande förbättrings- och underhållsarbeten å järnvägen erforderliga efter järnvägens införlivande med statsbanorna. Sammanlagda kostnaden härför har beräknats till 1 680 000 kronor, varav 850 000 kronor beräknats belöpa å arbeten för höjande av järnvägens kapacitet till likvärdighet med angränsande statsbanors samt återstoden, 830 000 kronor, på utförande av iståndsättningsarbeten, som tarvas på grund av eftersatt underhåll av banan. Enligt den vid järnvägsstyrelsens skrivelse den 19 februari 1932 fogade promemorian ingå bland er-

forderliga arbeten utbyte av broöverbyggnader och räls, åtskilliga arbeten till bankroppens iordningställande, såsom påfyllning av sjunkande bankar, förstärkning av slänter och stödmurar samt spårisoleringsarbeten till förebyggande av tjälskjutning i banan, ävensom ökande av fria höjden genom omsprängning av tunnlar. Dessa och andra åtgärder av liknande art åsyfta, bland annat, att möjliggöra användandet av statens järnvägars lokomotiv med deras driftkostnadsbesparande bromsutrustning m. m.

Ifrågavarande arbeten äro av den angelägna art, bland annat för järnvägsdriftens rationalisering, att de efter statsförvärv av järnvägen böra, åtminstone till en på lämpligt sätt begränsad del, komma till utförande redan under nästkommande budgetår. Även ur den synpunkten, att vid dessa arbeten skulle i viss utsträckning kunna sysselsättas härför skickad personal, som i enlighet med vad förut sagts må kunna bliva uppsagd av järnvägsstyrelsen, synes det lämpligt att redan under nästa budgetår igångsätta arbetena.

Vad angår medelsbehovet för eftersatta underhållsarbetens utförande, torde detta enligt min mening icke behöva tillgodoses medelst anvisande av anslag å riksstaten, utan lära erforderliga medel kunna upptagas i de driftkostnadsstater, som Kungl. Maj:t årligen fastställer. Av de nu ifrågavarande underhållsarbetena är det, enligt vad jag erfarit från järnvägsstyrelsen, i främsta rummet behövligt att få företaga en genomgående komplettering av ballastningen av linjen genom påfyllning av grus ävensom en del spårisoleringsarbeten till förekommande av alltför besvärande tjälskjutningar i banan. Det belopp, som kan prövas erforderligt under år 1932 för utförande i nödig omfattning av nyssnämnda arbeten, enligt uppgift omkring 150 000 kronor, synes lämpligen kunna av Kungl. Maj:t anvisas i samband med fastställande av det tillägg till den för samma år gällande driftkostnadsstaten, vilket vid ett statsförvärv av banan under alla förhållanden måste göras.

Jämväl med avseende å medelsbehovet för höjande av järnvägens kapacitet har jag inhämtat närmare uppgifter från järnvägsstyrelsen. Av dessa uppgifter framgår, att vad som härvidlag anses vara mest angeläget är ombyggandet av vissa svagt konstruerade järnbroar, så att statens järnvägars lokomotiv skola kunna införas å bandelen och därmed möjligheter vinnas för ett rationellt utnyttjande av den rullande materielen i samband med trafiken på de angränsande statsbanelinjerna. I de av järnvägsstyrelsen till sammanlagt 850 000 kronor beräknade kostnaderna för denna grupp av arbeten ingår ett belopp av 480 000 kronor för nyssnämnda broars ombyggande. Detta belopp anser sig järnvägsstyrelsen, om så befinnes önskvärt, kunna fördela på de tvenne budgetåren 1932/1933 och 1933/1934 med 240 000 kronor på vartdera budgetåret. Till övriga förbättringsarbeten av ifrågavarande slag, närmast avseende bangårdar, signal- och säkerhetsanläggningar samt vattenstationer, skulle järnvägsstyrelsen i mån av behov framdeles begära medel i samband med övriga anslagsäskanden för statens järnvägar. Nu ifrågavarande medelsbehov synes vara att jämställa med dem, som tillgodoses medelst kapitalökningsanslag under rubriken nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar; dessa anslag pläga alltid anvisas att utgå av lånemedel.

Något avgörande skäl att i detta fall förfara annorlunda synes mig knappast föreligga. Jag vill alltså tillstyrka, att till förbättringsarbeten å ifrågavarande bana äskas ett anslag för budgetåret 1932/1933 av 240 000 kronor, att utgå av lånemedel.

Under åberopande av vad i det föregående anförts hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

ej mindre medgiva, att Härnösand—Sollefteå järnväg må av staten förvärvas i enlighet med av mig här förut förordade grunder;

än även, vid bifall härtill,

dels till förbättringsarbeten å nämnda bana för budgetåret 1932/1933 under utgifter för kapitalökning anvisa ett reservationsanslag, att utgå av lånemedel, av ..... kronor 240 000;

dels ock höja den i förslaget till riksstat för budgetåret 1932/1933 under rubriken »E. Lånemedel» upptagna inkomstposten »Övriga lånemedel» med ett belopp av 240 000 kronor.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan 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.