Nr 217.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående statsförvärv av Östkustbanan och Uppsala—Gävle järnväg m. m.; given Stockholms slott den 17 mars 1933.

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.

Henning Leo.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 17 mars 1933.

Närvarande:

Statsministern Hansson, ministern för utrikes ärendena Sandler, statsråden Undén, Schlyter, Wigforss, Möller, Vennerström, Leo, Engberg, Ekman, Sköld.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anmäler chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Leo fråga om statsförvärv av Ostkustbanan och Uppsala—Gävle järnväg samt anför därvid:

Inledning. På grund av skärpta ekonomiska svårigheter nödgades Ostkustbanans aktiebolag att i augusti 1932 hos Kungl. Maj:t göra framställning om ett statslån å 300 000 kronor, vilket belopp av bolaget beräknades erforderligt för bestridande av de löpande utgifterna under år 1932. Vid

anmälan av ärendet den 30 augusti 1932 inför Kungl. Maj:t anförde dåvarande statsministern i egenskap av t. f. chef för kommunikationsdepartementet, att den sålunda uppkomna situationen påkallade ett omedelbart upptagande av spörsmålet om de åtgärder, som från statens sida borde vidtagas för bevakande av det allmännas intresse beträffande Ostkustbanan. Vid övervägande härutinnan hade föredragande departementschefen i betraktande av den särställning bland de enskilda järnvägarna, som Ostkustbanan intoge i förhållande till staten, kommit till den uppfattningen, att en utredning beträffande järnvägen, på sätt av fullmäktige i riksgäldskontoret och järnvägsstyrelsen i avgivna yttranden ifrågasatts, skyndsamt borde verkställas ävensom att, såsom dessa myndigheter förordat, staten i samband därmed för att hålla skilda möjligheter till frågans lösning öppna borde bereda bolaget utväg att i avvaktan på utredningens resultat uppehålla järnvägsdriften. Den ifrågasatta utredningen borde i enlighet härmed avse frågan om Ostkustbanans ställning i hela dess vidd och leda till klarläggande av vilka möjligheter som förelåge i fråga om järnvägens fortsatta drift och finansiering under nuvarande bolagsform samt lämpligaste sättet för statens övertagande av järnvägen, därest en sådan åtgärd skulle visa sig vara oundgängligen nödvändig. Utredningen borde anförtros åt särskilda utredningsmän, förslagsvis tre, representerande de olika huvudintressenterna, riksgäldskontoret, statens järnvägar och Ostkustbanan samt verkställas så skyndsamt, att densamma kunde föreläggas 1933 års riksdag.

I enlighet med föredragande departementschefens hemställan beviljade Kungl. Maj:t bolaget, för beredande av rörelsemedel, på vissa villkor ett lån å tillhopa högst 300 000 kronor att utgå av förslagsanslaget till oförutsedda utgifter i allmänhet samt bemyndigade chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla tre personer för att verkställa sålunda förordad utredning angående Ostkustbanan.

Sedan för utredningens verkställande tillkallats f. d. landshövdingen S. H. Kvarnzelius, generaldirektören A. M. Granholm och fullmäktiges i riksgäldskontoret ordförande, fil. doktorn K. E. Hildebrand, hava utredningsmännen, vilka antagit benämningen 1932 års ostkustbanekommitté, den 1 mars 1933 avgivit betänkande med förslag angående statsinlösen av Ostkustbanan och Uppsala—Gävle järnväg. Betänkandet föreligger i tryck (statens offentliga utredningar 1933: 13).

Innan jag övergår till en redogörelse för betänkandet och däri framställda förslag, torde jag få meddela några uppgifter om här avsedda båda järnvägars längd och allmänna tekniska förhållanden samt om de ägande bolagens kapital m. m.

Ostkustbanan (Gävle—Härnösand), som i sin helhet blev öppnad för trafik i slutet av år 1927, är normalspårig (1·435 meters spårvidd) och har en trafikerad banlängd av 300·9 km samt en ägd banlängd av 295 km. Rälsvikten i huvudspår är å sträckan Gävle—Sundsvall 34·5 kg per meter och å sträckan Sundsvall—Härnösand 30 kg/m. Till jämförelse må nämnas

att motsvarande rälsvikt å Norra stambanan upp till Ånge (Bräcke) liksom å övriga statens järnvägars huvudlinjer (ävensom banan Uppsala—Gävle) uppgår till minst 40 kg/m.

Till Ostkustbanan hör järnvägslinjen Harmånger—Bergsjö med en längd av 19·5 km och 0·891 m spårvidd. Delen Strömma—Bergsjö, 15·3 km, utgör återstoden av den för övrigt nedlagda Norra Hälsinglands järnväg.

Ostkustbanan äges av Ostkustbanans aktiebolag, för vilket bolagsordning av Kungl. Maj:t fastställdes den 16 juni 1906. Bolagets aktiekapital uppgick den 31 december 1931 till 33 290 100 kronor, sålunda fördelat:

Stamaktier	kr.	12 897 700: —
Preferensaktier litt. B	»	5 392 400: —
» » C, tecknade av staten	»	15 000 000: —
Summa	kr.	33 290 100: —

Utöver inbetalat aktiekapital å 15 000 000 kronor har staten vid skilda tillfällen till bolaget utlånat tillhopa 17 581 820 kronor, å vilken kapitalskuld nu återstå 17 577 268 kronor 22 öre.

Stamaktierna och preferensaktierna litt. B äro till största delen tecknade — förutom av ett flertal industriföretag — av landsting och kommuner, varjämte märkas Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolags aktieteckningar till ett sammanlagt belopp av 3 066 600 kronor.

Preferensaktierna av serien C äro nytecknade av staten enligt beslut av 1923 års riksdag. De äga företrädesrätt till 5 % utdelning och till täckning ur bolagets tillgångar vid likvidation (jämväl för tidigare utebliven utdelning) före preferensaktierna av serien B och före stamaktierna.

I bolagets styrelse äger staten ett dominerande inflytande. Av styrelsens för närvarande 9 ledamöter utser staten 5. Av dessa tillsättes en av riksgäldsfullmäktige. En skall — med hänsyn till Ostkustbanans egenskap av konkurrentbana till statens järnvägar — hava erfarenhet inom den högre järnvägsadministrationen; den sistnämnde skall dessutom vara ledamot av trafikförbundet Uppsala—Norrlands trafikutskott.

Beträffande Ostkustbanans aktiebolags ekonomiska ställning vid slutet av åren 1930—1932 hänvisas till tablå å sid. 5.

Uppsala—Gävle järnväg är normalspårig och har en banlängd av 146·6 km, därav 113·8 km å huvudsträckan Uppsala—Gävle; denna öppnades för trafik år 1874. Rälsvikten i huvudspår är å sistnämnda huvudsträcka 40·5 kg per m, d. v. s. densamma, som på flertalet av statens järnvägars huvudlinjer.

Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag — som äger Uppsala—Gävle järnväg jämte grenlinjer samt arrenderar Gävle—Ockelbo järnväg — har ett aktiekapital av 5 000 000 kronor fördelat på 50 000 aktier, varav 25 000 stam- och 25 000 preferens (B)-aktier, vilka sistnämnda hava företrädesrätt till 5 % utdelning men ingen förmånsrätt vid en eventuell skiftning av bolagets tillgångar. Bolaget åtnjuter icke statslån.

I fråga om Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolags ekonomiska ställning vid slutet av åren 1930—1932 hänvisas till tablå å sid. 6.

Beträffande aktieutdelning och aktiernas marknadsvärde må återgivas följande uppgifter:

Å r	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931
Utdelning, stam- ..... %	6	5	5	3	5	5	2	—	5	5	—	—
» pref.- ..... »	6	5	5	5	5	5	5	3	5	5	5	—
Ungefärl. värde, stam-.. kr.	—	—	—	—	90	131	100	70	80	95	80	30
» » pref.-.. »	—	—	—	—	100	140	100	85	85	100	100	70

De antecknade marknadsvärdena avse ungefärliga värden vid varje års slut (Svenska fondhandlareföreningens noteringar, byggda på uppgifter från mäklare om avslut under året och grundläggande för deklarationsuppgifterna). För år 1932 uppgivas värdena vara oförändrade desamma som för år 1931.

Trafikintensiteten vid Ostkustbanan (O. K. B.) och Uppsala—Gävle järnväg (U. G. J.) i jämförelse med enskilda normalspåriga järnvägar i allmänhet (tusental per år och bankm) belyses av följande sammanställning.

Å r	Personkm			Godstonkm		
	O. K. B.	U. G. J.	Normalspåriga enskilda järnvägar	O. K. B.	U. G. J.	Normalspåriga enskilda järnvägar
1928	140·8	191·7	108·9	57·0	117·4	162·6
1929	137·3	193·3	110·8	72·1	145·3	236·2
1930	142·1	221·1	113·5	73·5	116·0	209·2
1931	132·5	210·0	109·3	77·9	110·8	157·7

Ostkustbanan samt Uppsala—Gävle järnväg, inklusive den av Uppsala—Gävle järnväg arrenderade Gävle—Ockelbo järnväg, hava en gemensam trafikförvaltning, *Trafikförbundet Uppsala—Norrland.* För de tre järnvägarna finnes också bildat ett särskilt verkstadsbolag med verkstäder och förråd i Gävle. Detta bolag, *Aktiebolaget trafikförbundets verkstäder,* har ett aktiekapital av 950 000 kronor, varav hälften tecknats av Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag och hälften av Ostkustbanans aktiebolag. Bland bolagets främmande skulder märkes ett lån hos pensionsförsäkringsfonden, vilket lån vid 1932 års utgång uppgick till 680 192 kronor 44 öre. För detta lån hava Ostkustbanans aktiebolag och Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag iklätt sig solidarisk borgen.

Balans- samt Vinst- och förlusträkning för Ostkustbanans aktiebolag vid utgången av åren 1930—1932.

	1930	1931	1932
	1 000-tal kronor		
Balansräkning.			
Tillgångar:			
Järnvägsanläggningen m. m.	51 885	52 047	52 137
Förråd	509	497	531
Aktier m. m.	476	476	476
Diverse fordringar	324	385	361
Bergsjö bredspårsfond	34	46	60
Årets förlust	160	1 004	[1] 1 010
	53 388	**54 455**	**54 575**
Skulder:			
Statslån	17 758	18 648	19 886
Diverse skulder	425	337	205
Aktiekapital	33 290	33 290	33 290
Reservfond	1 280	1 280	697
Dispositionsfond	581	421	—
Förnyelsefond [2]	54	479	497
	53 388	**54 455**	**54 575**
Vinst- och förlusträkning.			
Utgifter:			
Driftunderskott å järnvägsrörelsen	—	—	20
Förnyelsefonden	—	425	[3] 440
Räntor	850	891	938
Skatter	1	1	—
Ersättning för omlagd samtrafiksväg	—	17	59
Slopningar	33	—	—
	884	**1 334**	**1 457**
Inkomster:			
Balanserad vinst	139	—	—
Driftöverskott å järnvägsrörelsen	585	320	—
» av automobiltrafiken	—	9	16
Diverse	—	1	15
Förlust: årets	299 —	1 004	1 426
Avgår balanserad vinst	139 160	—	—
	884	**1 334**	**1 457**
Förlusten täckt genom:			
Nedskrivning av dispositionsfonden	160	421	—
» » reservfonden	—	583	—
	160	**1 004**	—

[1] Inom linjen förd avsättning till förnyelsefonden, 416 000 kronor ej inräknad.
[2] Inom linjen balanserad avsättning till förnyelsefonden resp. 707 000, 1 159 000 och 1 575 000 kronor.
[3] Härav fört inom linjen 416 000 kronor. Den gjorda avsättningen å i runt tal 24 000 kronor avser motordressin för tidningstransport samt förnyelsefond för automobiltrafiken.

Balans- samt Vinst- och förlusträkning för Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag vid utgången av åren 1930—1932.

	1930	1931	1932 [1]
Balansräkning.	1000-tal kronor		
Tillgångar:			
Järnvägsanläggningen m. m.	19 900	19 951	20 006
Förråd	395	337	366
Aktier m. m. [2]	3 214	3 214	3 214
Diverse fordringar	256	360	386
Reserverade tillgångar	99	—	—
Årets förlust [3]	—	—	57
	23 864	**23 862**	**24 029**
Skulder:			
Obligationer, utelöpande	8 435	4 910	4 820
Reverslån i statens järnvägars änke- och pupillkassa	—	3 500	3 423
Andra reverslån	2 700	2 900	3 033
Diverse skulder	258	119	133
Aktiekapital	5 000	5 000	5 000
Pensionsfond	1 399	1 329	1 255
Reservfond	806	806	806
Dispositionsfond	725	725	725
Förnyelsefond	4 249	4 544	4 834
Kvarstående vinst	25	67	—
Årets vinst	267	—	—
Avgår årets förlust	—	— 38 29	—
	23 864	**23 862**	**24 029**
Vinst- och förlusträkning.			
Utgifter:			
Avskrivning å aktier	37	—	—
Förnyelsefonden	4	300	302
Räntor	591	573	577
Skatter	3	4	2
Furuviksparken	11	8	3
Till förfogande	292	29	—
	938	**914**	**884**
Inkomster:			
Balanserad vinst	25	67	29
Driftsöverskott å järnvägsrörelsen	907	820	770
» av automobiltrafiken	6	13	6
Diverse	—	14	22
Förlust: årets	—	—	86
avgår: balanserad vinst	—	—	— 29 57
	938	**914**	**884**
Disponibla medels användning:			
Till preferensaktieägare	125	—	—
» förnyelsefonden	100	—	—
Balanseras	67	29	—
	292	**29**	—

[1] Enligt preliminära uppgifter.

[2] Varav för 3 066 600 kronor (bokförda till 2 700 000 kronor) i Ostkustbanans aktiebolag och 475 000 kronor i Aktiebolaget trafikförbundets verkstäder samt för 146 900 kronor i Gävle—Ockelbo järnvägsaktiebolag (bokförda till 36,725 kronor).

[3] Efter avdrag av kvarstående vinst från 1931 å 29 000 kronor.

Jag övergår härefter till en redogörelse för det huvudsakliga innehållet i 1932 års ostkustbanekommittés betänkande.

1932 års ostkustbanekommitté. Till grund för sina slutledningar om de ekonomiska verkningarna av ett förstatligande av Ostkustbanan och Uppsala—Gävle järnväg har kommittén lagt resultaten av vissa av järnvägsstyrelsen verkställda utredningar angående de beräkningsbara inkomsterna och utgifterna vid nämnda järnvägar efter deras införlivande med statens järnvägar. Resultaten av dessa utredningar, som företagits med utgående från ett normalår (1931 års trafikomfattning, godstrafiken dock ökad med 10 procent), äro sammanfattade i följande tabell, i vilken till jämförelse angivas av trafikförbundet Uppsala—Norrland under likartade förutsättningar beräknade inkomster och utgifter för järnvägarna i enskild regi:

	I enskild regi			I S. J. regi		Ökning (+) eller minskning (—)	
	O. K. B.	U. G. J.	O. K. B. + U. G. J.	O. K. B. (alt. a)	O. K. B. + U. G. J. (alt. b)	alt. a	alt. b
	1000-tal kronor						
Inkomster.							
Persontrafik	1 689	1 522	3 211	1 646	2 711	— 43	— 500
Posttrafik	165	87	252	165	252	—	—
Godstrafik	1 963	1 579	3 542	1 885	3 336	— 78	— 206
Extra och diverse	47	53	100	65	127	+ 18	+ 27
Summa	**3 864**	**3 241**	**7 105**	**3 761**	**6 426**	**— 103**	**— 679**
Utgifter.							
Administrativa avdelningen	207	152	359	113	194	— 94	— 165
Banavdelningen	601	302	903	680	1 061	+ 79	+ 158
Trafikavdelningen	1 050	654	1 704	914	1 436	— 136	— 268
Maskinavdelningen och verkstaden	1 418	842	2 260	1 367	2 319	— 51	+ 59
Lok- och vagnshyror	40	14	54	40	54	—	—
Avsättning till förnyelsefond	425	291	716	425	772	—	+ 56
Diverse	15	4	19	15	15	—	— 4
Summa	**3 756**[1]	**2 259**[1]	**6 015**[1]	**3 554**	**5 851**	**— 202**	**— 164**
Överskott (exkl. räntor)	108	982	1 090	207	575	+ 99	— 515
Räntor (år 1931)[2]	891	575	1 466	(891)	(575)		

[1] Enligt en sedermera den 12 januari 1933 från trafikförbundet lämnad uppgift skulle trafikförbundets kostnader för driften av samma järnvägar kunna under vissa förutsättningar minskas sålunda:

	O. K. B.	U. G. J.
Nedläggande av Gävle södra station	12 900	37 300
Koncentration av loktjänsten vid Gävle södra	5 000	5 000
Anordnande av viss samtrafik beträffande lok och personvagnar å linjen Långsele—Härnösand—Sundsvall	13 000	—
Summa kronor	30 900	42 300

[2] Kommittén förutsätter, att åtminstone tillsvidare ingen förräntningsskyldighet skall följa med statens järnvägars övertagande av O. K. B.; dessutom förutsättes att den å U. G. J. vilande räntebördan skall efter ett förstatligande kunna nedbringas genom nuvarande lånens konvertering efter hand.

I anslutning till återgivna tabell yttrar kommittén bland annat:

Beträffande utgifterna må anföras, att den administrativa avdelningen ställer sig betydligt billigare efter ett förstatligande, i det att Ostkustbanan och eventuellt båda järnvägarna utan nämnvärda utgiftsökningar kunna infogas i den nuvarande statsbaneförvaltningen; beträffande driftsavdelningarna gäller att banavdelningens kostnader bliva något högre, att utgifterna vid trafikavdelningen beräknas nedgå rätt avsevärt, bland annat genom en centralisering av stationsanordningarna i Gävle, samt att maskinavdelningens kostnader likaledes gå ned på grund av centralisering och rationalisering av lok- och vagntjänsten samt överflyttning av den rullande materielens underhåll till statens järnvägars huvudverkstäder.

Enligt vad järnvägsstyrelsen anfört synes sålunda Ostkustbanan kunna införlivas med statens järnvägar utan någon ekonomisk uppoffring för statsbaneaffären, detta dock givetvis endast under förutsättning, att statens järnvägar icke behöva övertaga någon förräntningsskyldighet för de statslån, som nu belasta företaget. De med ett banans uppgående i statens järnvägar följande besparingarna å utgiftssidan skulle med andra ord komma trafikanterna helt till godo i form av lägre biljett- och fraktavgifter. Det bör emellertid, framhåller styrelsen vidare, i detta sammanhang beaktas, att den sprängning av trafikförbundets järnvägssystem, som i sådant fall komme att äga rum, måste för Uppsala—Gävle järnvägs del medföra en sannolikt högst väsentlig försämring av dess här ovan i enskild regi beräknade driftresultat. Ett förstatligande endast av Ostkustbanan syntes nämligen komma att inverka på Uppsala—Gävle järnvägs trafikmängd av transitotransporter, och framför allt syntes järnvägen, driven fristående, icke kunna hålla utgifterna inom den ram, som under förutsättning av bibehållen samförvaltning med Ostkustbanan antagits. Härvidlag hade järnvägsstyrelsen dock saknat anledning för sin del att förebringa närmare utredning.

Skulle även Uppsala—Gävle järnväg genom inköp i någon form införlivas med statens järnvägar samtidigt med Ostkustbanan, komme banornas sammanlagda driftresultat att företagsmässigt sett i väsentlig grad försämras. I viss mån berodde detta på — anför järnvägsstyrelsen — att i detta fall icke lika stora utgiftsbesparingar syntes vara att förvänta, men främst dock på att de vid oförändrad trafikfrekvens beräkningsbara inkomstminskningarna tedde sig så avsevärt mycket större. Detta förhållande, som ju visserligen vore till favör för trafikanterna, borde nog medföra någon trafikstegring och någon därmed följande inkomstkompensation, men det vore likväl tydligt, att statens järnvägar icke skulle kunna förränta någon mera avsevärd kontant köpeskilling för Uppsala—Gävle järnväg. Vad som kunde åstadkommas syntes vara i stort sett inskränkt till mötande av den kalkylerade inkomstminskningen på framemot 700 000 kronor och täckande samtidigt av den fortsatta förräntningen av de järnvägsföretaget för närvarande åvilande skulderna.

Engångsutgifterna för nödiga anpassningar till mera ändamålsenliga och ekonomiska driftsformer än de nuvarande hava vid enbart Ostkustbanans förstatligande beräknats uppgå till 48 000 kronor för statens järnvägars del (varav 40 000 kronor för i varje fall erforderliga nya manskapslokaler vid lokstallarna i Gävle) och vid ett förstatligande av både Ostkustbanan och Uppsala—Gävle järnväg till c:a 300 000 kronor (avseende ombyggnader m. m. vid Gävle central och Gävle norra samt ersättning med 75 000 kronor för nyttjanderätten till Gävle norra station). I båda fallen uppvägas dock dessa kapitalutlägg av realisationsvärden i form av försäljningsbar tomtmark, överflödiga vagnar m. m.

Att den ännu blott i cirka fem år fullt trafikerade *Ostkustbanan* under en ekonomisk kris och en järnvägskris av sådan styrka som den nuvarande råkar i finansiella svårigheter måste, framhåller kommittén, i och för sig anses förklarligt och kan i varje fall ej anföras såsom motivering för driftens nedläggande. Till närmare utveckling av det befogade däri, att staten för driftens fortsatta upprätthållande övertager Ostkustbanan, anföres bland annat följande:

Banans stora betydelse som en av huvudsamfärdslederna — särskilt för persontrafiken på nedre Norrlands kustland — lärer vara tämligen allmänt erkänd, och kommittén vill för sin del redan här inledningsvis hava uttalat, att sedan nu ostkustbaneföretaget under statsmakternas alldeles särskilda medverkan en gång åstadkommits, en nedläggning av bandriften måste ur olika synpunkter anses utesluten. Banans trafikområde är visserligen med sin knappa avgränsning mellan norra stambanan och kusten ej stort i kvadratkilometer räknat, men utmärkes å andra sidan av ett rikt och utvecklingskraftigt näringsliv med stor produktionsförmåga. Banan genomlöper industridistrikt, som tack vare sin produktion av trävaror, pappersmassa och andra viktigare exportprodukter räknas bland landets viktigaste; banan går samtidigt fram genom folkrika jordbruksbygder, vilka i klimatiskt avseende få betraktas som bland de gynnsammaste i nedre Norrland. Och även rent trafikekonomiskt lärer, enligt vad i det följande skall visas, ett fortsatt upprätthållande av bandriften kunna försvaras, låt vara under ändrad drifts- och förvaltningsform, samt med utpräglad resignation beträffande avkastningen på de kapitalbelopp, vilka från olika håll tillskjutits för banbyggnadens utförande i avsedd full utsträckning under en för dylika byggnadsföretags bedrivande ej helt lämplig tid.

Banföretaget står emellertid ej minst av denna orsak för närvarande med en undergrävd ekonomi, som nödvändiggör omedelbara statsingripanden. Efter år 1930 hava några räntebetalningar å ostkustbanebolagets till över 17 milj. kronor uppgående statslån ej kunnat fullgöras. Vad år 1932 beträffar, skulle ej ens de löpande driftsutgifterna kunnat mötas, om ej staten lämnat en tillfällig försträckning på 300 000 kronor, som helt lyfts och delvis även förbrukats. 1932 års ekonomiska resultat har emellertid ofördelaktigt påverkats av den under c:a fyra månader pågående trämassekonflikten och andra arbetskonflikter, men den beräknade godstrafikförlusten därigenom uppgick dock endast till 130 000 kronor, d. v. s. icke till ett belopp av storleksordning att rubba omdömet om den verkliga ställningen.

Kommittén anför vidare, att den tagit de på det ekonomiska resultatet av Ostkustbanans drift inverkande faktorerna under allvarlig omprövning och därvid kommit till den slutsatsen, att järnvägsbolagets ekonomi vore allt för svag för att det skulle med någon trygghet för en rationell drifts upprätthållande och kommunikationsledens rätta utveckling kunna bestå som fristående enskilt företag. Landsting, kommuner samt enskilda företag och personer, vilka tidigare tecknat aktier i bolaget till betydande belopp, kunde vid eventuella ytterligare behov ej förväntas vilja tillskjuta nya medel för investeringar eller driftsunderstöd.

Då bandriften alltjämt borde upprätthållas, fortsätter kommittén, syntes största tryggheten stå att vinna om banan införlivades med statens järnvägar. Ett dylikt statligt övertagande av banan, nu genom omständigheterna framtvunget, hade ju också i själva verket långt tidigare och redan i samband

med koncessionens beviljande förutsatts en gång böra ske. Ostkustbanans omedelbara införlivning med statsbanenätet måste framstå som desto naturligare, då staten vore huvudfordringsägare och huvudintressent i Ostkustbanan samt en dylik samdrift med statens järnvägar, enligt vad utredningarna nu utvisade, måste medföra ej oväsentliga totalbesparingar och andra fördelar av samhällelig natur. Kommittén ansåge alltså, att Ostkustbanan borde införlivas med statens järnvägar och att detta borde kunna ske oberoende av om man samtidigt skrede till ett förverkligande av den gamla tanken att förvärva även Uppsala—Gävle järnväg och med denna länk tillagd statens järnvägar sluta tillsammans systemet till en yttre stambana genom nedre Norrland.

Det av omständigheterna påskyndade förstatligandet av Ostkustbanan måste emellertid draga med sig ett förnyat övervägande även av denna tidigare i liknande sammanhang beaktade fråga, och kommittén har, såsom i fortsättningen närmare angives, funnit sig böra även framlägga direkt förslag om samtidigt statsinköp av Uppsala—Gävle järnväg.

Kommittén har efter detta sitt ställningstagande beträffande Ostkustbanan ansett sig böra undersöka, under vilka *juridiska former ett statligt övertagande* av densamma lämpligen bör ske. Härutinnan anför kommittén bland annat följande:

En i bolagsfrågor sakkunnig jurist, som kommittén rådfrågat, har i detta hänseende framhållit, att för en avveckling av Ostkustbanebolaget konkurs syntes vara den enda praktiskt taget framkomliga vägen.

Detta uttalande har då gjorts med utgångspunkt från att i första hand endast Ostkustbanan, men ej Uppsala—Gävle järnväg skulle övertagas av staten.

Ett helt annat läge uppstår om — på sätt kommittén som nämnt vill föreslå — jämväl Uppsala—Gävle järnväg samtidigt inlöses till staten. Härvid inträder nämligen staten i stället för Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag som part i sistnämnda bolags olika rättsförhållanden till Ostkustbanans aktiebolag, och härmed kunna de båda järnvägarnas sinsemellan träffade överenskommelser utan vidare avvecklas.

Skulle i enlighet med kommitténs förslag ett samtidigt förstatligande av Uppsala—Gävle järnväg äga rum, synes därför en avveckling av Ostkustbanans affärer utan konkurs vara tänkbar. Och då staten överhuvud ej har anledning påyrka exekutivt förfarande, därest banföretagets övergång i statens hand och därmed dess fortsatta bestånd utan dylikt förfarande kan på samma villkor tryggas, bör enligt kommitténs mening frivillighetens väg åtminstone i första hand försökas. Härvid skulle Ostkustbanans aktiebolag å staten som prioriterad fordringsägare överlåta all den bolaget tillhöriga banegendomen, häri inbegripet dess rullande materiel, inventarier, förråd samt bolagets anpart i verkstadsbolaget. Det förutsättes också då, att Ostkustbanans aktiebolag i samband med nämnda överlåtelse träder i likvidation. Skulle ej bindande beslut om en avveckling på nu angivet sätt kunna genom bolagsstyrelsens och bolagsstämmans försorg i vederbörlig tid, som här då lämpligen skulle vara den 1 juli 1933, åstadkommas, lärer man från statsmaktens sida få förutsätta anlitande av det exekutiva förfarandets väg.

Beträffande eventuella *förräntningskrav* och erforderliga *bokföringsåtgärder* i samband med Ostkustbanans införlivning med statens järnvägar yttrar kommittén till en början följande:

I riksräkenskaperna förekomme följande tillgångsposter avseende Ostkustbanans aktiebolag:

Aktieinnehav	kr.	15 000 000: —
Fordran på grund av lån från riksgäldskontoret	»	17 277 268: 22
» » » » » » statskontoret	»	300 000: —
Tillhopa	kr.	32 577 268: 22

Förestående poster vore formellt av olika natur. Vad först anginge den mot aktieinnehavet svarande tillgångsposten, torde densammas avförande i samband med bolagets likvidering icke kunna undvikas. Enär banan praktiskt taget saknade affärsvärde eller i varje fall något mera betydande sådant, syntes nämligen vid ett statsförvärv, vare sig detta skedde frivilligt eller icke, köpeskillingen ej kunna sättas till *högre* belopp än statsverkets prioriterade fordran. Någon tilldelning åt aktieägarna komme vid sådant förhållande likvidationen icke att lämna, varför aktiepostens automatiska försvinnande såsom tillgång skedde utan kompensation.

I fonden för statsskuldens amortering funnes emellertid ej längre medel till sålunda ifrågasatt avskrivning. Fondens medel hade nämligen numera till största delen tagits i anspråk för budgetändamål, varför avskrivning endast kunde ske medelst nya anslag att utgå av andra medel än lånemedel. Anslagsbeloppet syntes kunna fördelas på ett flertal år och tillgångsposten torde tillsvidare kunna stå kvar i statskontorets bokföring.

Vidkommande i övrigt i Ostkustbanan nedlagt statskapitals redovisning anför kommittén härefter följande:

Vad sedan beträffar statsverkets kapitalfordringar på grund av lån, är att märka, att lånet från statskontoret anvisats av anslag att utgå av andra statsinkomster än lånemedel och att detsamma torde kunna genom Kungl. Maj:ts försorg bliva avskrivet. Någon anledning att inräkna detta lån i köpeskillingen synes alltså knappast finnas. Samma gäller om statsverkets här ej upptagna räntefordringar, vilka torde kunna avskrivas, såsom flerfaldiga gånger skett beträffande enskilda järnvägar som kommit i trångmål.

Kvar står alltså förenämnda fordran på grund av lån från riksgäldskontoret, kronor 17 277 268: 22. I samband med banans statsförvärv bör detta belopp i den centrala statsbokföringen omföras från vederbörande lånefond till statens järnvägars fond.

Enär jämlikt beslut av 1929 års riksdag statens järnvägars konto för det investerade statskapitalet är uppdelat å tre rubriker, nämligen:

a) Lånekapital att finansieras med trafikinkomster
b) Lånekapital att finansieras med andra medel samt
c) Annat kapital

gäller slutligen att träffa bestämmelse rörande det omförda kapitalets fördelning å sagda rubriker.

Då beloppet ifråga utgått av lånemedel, och då räntekostnaden därför under de senaste åren bestritts med andra medel än inkomster av järnvägstrafik — alldenstund bolaget icke till statsverket inbetalt några räntor — vill det synas kommittén, som skulle en bokföring under rubriken »Lånekapital att finansieras med andra medel» av tillsvidare hela det sistnämnda beloppet i sak innebära den minsta rubbningen gentemot bestående förhållanden, och får kommittén alltså förorda en sådan bokföring.

Kommittén vill emellertid samtidigt framhålla, att denna bokföring endast bör vara provisorisk. Vid eventuellt inträffande gynnsammare konjunkturer för järnvägarna synes nämligen frågan om Ostkustbanans räntabilitet såsom

länk i statsbanenätet böra upptagas till förnyad prövning på grundval av då föreliggande erfarenheter samt med ledning av därvid erhållet resultat omföring till konto Lånekapital att finansieras med trafikinkomster ske av ett belopp, motsvarande banans beräknade avkastning.

I fråga om *Uppsala—Gävle järnväg* redogör kommittén för ett till densamma inkommet, den 17 februari 1933 dagtecknat anbud från aktieägare, vilka tillsammans disponerade 44 000 av de 50 000 aktier, varav aktiekapitalet bestode. I detta avseende och beträffande förvärvet i övrigt anför kommittén bland annat följande:

Enligt detta anbud erbjudes staten förvärva Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolags samtliga tillgångar, främst själva järnvägsanläggningen, mot det att staten övertager bolagets samtliga skulder och förpliktelser och därutöver erlägger en köpeskilling av 2 500 000 kronor. Köpeskillingen må erläggas i statsobligationer av senast emitterade statsräntelån till ett värde, som enligt medelkursen under juli månad 1933 motsvarar det kontanta köpeskillingsbeloppet; i händelse av nyemission omedelbart före likviddagen skall emissionskursen gälla. Likvid- och tillträdesdag är den 1 augusti 1933 och anbudet är bindande till och med den 15 juli 1933. Det belopp staten enligt detta anbud skall betala för anläggningen kan, på sätt i det följande närmare utvecklas, beräknas uppgå till i runt tal 13 250 000 kronor.

Innebörden av det lämnade anbudet belyses av efterföljande granskning av bolagets tillgångar och skulder enligt en preliminär balansräkning den 31 december 1932.

Järnvägsanläggningen inklusive rullande materiel och ofullbordade anläggningar har vid senaste årsskifte ett bokfört värde av	kr.	19 831 692
För att få det bokförda dagsvärdet skall härifrån dragas förnyelsefonden å	»	4 724 986
Järnvägens bokförda värde blir sålunda	kr.	15 106 706

Det pris, staten skulle betala, utgöres av de skulder, som staten övertagit, med avdrag av tillgångar, vilka ej höra till järnvägsanläggningen, samt 2 500 000 kronor, motsvarande halva aktiekapitalet.

Staten övertager obligationslån till		kr.	4 820 000	
reverslån »		»	6 456 000	
diverse skulder »		»	132 222	11 408 222
Härifrån avgå bokförda tillgångar:				
Furuviksparken	kr. 110 680			
med avdrag av förnyelsefond	» 95 500		15 180	
Automobiltrafiken	kr. 59 896			
med avdrag av förnyelsefond	» 13 480		46 416	
Bankräkningar		kr.	43 631	
Fraktkrediter m. m.		»	60 848	
Balanserade arbeten för främmande		»	4 161	
Fordringar av andra järnvägar m. fl.		»	137 262	
Förråd		»	365 574	673 072
Skulder utöver tillgångar			kr.	10 735 150
Härtill kommer köpeskillingen			»	2 500 000
		Summa kronor		13 235 150

Vad staten skulle betala understiger järnvägsanläggningens bokförda värde med kronor 1 871 556, med vilket belopp nedskrivning av värdet kan ske. Härvid bör i första hand till nedskrivning ifrågakomma ett i bokförda värdet å järnvägsanläggningen, kronor 19 831 692, ingående belopp av kronor 1 048 668, utgörande räntor under byggnadstiden.

Av de bokförda tillgångarna äro följande ej i det föregående upptagna till något värde:

Aktier i främmande bolag (Ostkustbanan, Gävle—Ockelbo järnväg, trafikförbundets verkstäder)	kr.	3 211 725
Andelar i främmande företag	»	2 301
Skuldförbindelser av trafikförbundets verkstäder	»	50 955
Trafikförbundet Uppsala—Norrland, rörelsemedel	»	93 237
Summa kronor		3 358 218

Av skulderna hava ej medtagits:

Reservfond	kr.	806 000
Dispositionsfond [1]	»	668 188
Pensionsfond	»	1 255 590
Summa kronor		2 729 778

Huruvida de medtagna tillgångarna kunna uppföras till bokförda värden (Furuviksparken, förråd) är svårt att säga och då det är fråga om jämförelsevis små belopp, har kommittén ej ansett nödvändigt att anskaffa en värdering. Eftersom det slutliga övertagandet skall ske först den 1 augusti 1933 måste ju också under järnvägens fortsatta drift till denna tid vissa förskjutningar uppstå. Det angivna priset å järnvägen, kronor 13 235 150, äger sålunda blott ungefärlig men dock mycket nära riktighet. Någon preciserad siffra kan emellertid ej för närvarande uppgivas. Det kan för övrigt tänkas, att tillgångar, vilka ej medtagits i kalkylen, komma att ge någon behållning, exempelvis lånet till trafikförbundet, vilket i så fall konstateras vid förbundets avveckling. I detta sammanhang har synts riktigast att ej räkna med något värde.

Med det pris, varom det nu är fråga, må jämföras det av 1918 års järnvägskommitté tillstyrkta anbudet å 220 kronor per aktie av aktiemajoriteten. Om även minoritetsaktierna skulle ha inlösts till samma pris, skulle staten för aktierna ha betalat 11 milj. kronor och dessutom fått övertaga skulder och tillgångar i egenskap av den störste eller enda aktieägaren. Tiderna ha ju ändrats sedan dess, men skillnaden i pris är också betydande.

Med det nu begärda priset, 2 500 000 kronor, jämföres också ett år 1932 gjort anbud att förvärva c:a 41 000 aktier till ett pris av 30 kronor för stam- och 85 kronor för preferensaktie. Detta anbud — vilket ej heller avsåg själva järnvägsanläggningen utan allenast en aktiemajoritet med därmed följande synnerligen ovissa förfoganderätt över företaget — representerade en totalkostnad av 2 875 000 kronor vid förvärv av samtliga aktier i bolaget.

Med avseende å den *driftsekonomiska betydelsen* av ett förstatligande av Uppsala—Gävle järnväg erinrar kommittén till en början, att utgifterna för järnvägen i enskild drift beräknades — efter ett statsförvärv av enbart Ostkustbanan — uppgå till i runt tal 2 600 000 kronor under ett normalår. Motsvarande siffra reducerades, om jämväl Uppsala—Gävle järnväg förstatligades, till 2 300 000 kronor eller alltså med 300 000 kronor. Utgiftsminsk-

[1] Med avdrag av den 31/12 32 balanserad förlust, 56 812 kronor.

ningen hänförde sig i huvudsak till bortfallande administrationskostnader och sänkta kostnader för stations-, verkstads- och förrådsdrift.

Såsom belysande för de ekonomiska verkningarna av ett förstatligande återgivas av kommittén följande siffror, avseende det ekonomiska resultatet under ett normalår (1931 års trafikomfattning, beträffande godstrafiken dock ökad med 10 %):

Ostkustbanan och Uppsala—Gävle järnväg.

	I enskild regi	I statlig regi	Ökning (+) eller minskning (—) vid förstatligande
Inkomster.			
Persontrafik	3 211 000	2 711 000	— 500 000
Godstrafik och andra inkomster	3 894 000	3 715 000	— 179 000
Summa kronor	**7 105 000**	**6 426 000**	**— 679 000**
Utgifter.			
Samtliga utgifter (utom förnyelsefondsavsättning och räntor)	5 299 000	5 079 000	— 220 000
Förnyelsefondsavsättning	716 000	772 000	+ 56 000
Summa kronor	**6 015 000**	**5 851 000**	**— 164 000**
Överskott (exkl. räntor [1])	1 090 000	575 000	— 515 000

I anslutning härtill anför kommittén:

Förenämnda driftsöverskott på de förstatligade Ostkust- och Uppsala—Gävlebanorna visade av en händelse en exakt motsvarighet till den beräknade räntekostnaden för Uppsala—Gävle järnvägs nuvarande lån, vilken styrelsen upptagit till samma belopp som 1931 års ränteutgift, i runt tal 575 000 kronor.

Trots de förbilliganden inom såväl förvaltningen som driftstjänstens olika områden, vilka järnvägsstyrelsen ansett sig kunna räkna med såsom en följd av sammanslagningen med statens järnvägar, syntes driftresultatet i statlig regi alltså bliva svagt. Det ogynnsamma utfallet hade sin grund däri, att vid ett införlivande icke blott utgifterna utan jämväl och i än högre grad inkomsterna beräknats nedgå, enär med nu gällande taxebestämmelser sammanslagningen automatiskt medförde en kraftig nedsättning av tarifferna för såväl person- som godstrafikbefordran i många och viktiga stationsförbindelser. Den totala nedgången i trafikinkomster hade beräknats till i runt tal 700 000 kronor för Ostkustbanans, Uppsala—Gävle järnvägs samt statens järnvägars nuvarande linjer tillhopa.

Med hänsyn till sannolikheten av att ränteutgifterna skulle kunna nedbringas samt att taxesänkningarna i viss utsträckning skulle motvägas av en härigenom framkallad trafikstegring och i betraktande av andra angivna faktorer finge emellertid enligt kommitténs mening det begärda priset ur rent *järnvägsaffärsmässig* synpunkt betraktas som väl försvarbart.

Synnerligen starka skäl av *järnvägspolitisk* och *socialekonomisk* natur talade också för ett förstatligande av Uppsala—Gävle järnväg. I detta avseende anför kommittén bland annat följande:

[1] Räntorna beräknades år 1931 till 1 466 000 kronor, varav 891 000 kronor för O. K. B. och 575 000 kronor för U. G. J.

Ur allmän fusionssynpunkt måste ett statsförvärv av Uppsala—Gävle järnväg självklart framstå som önskligt, i all synnerhet sedan numera Härnösand—Sollefteå järnväg övertagits av staten. Redan vid beviljande av koncession å Ostkustbanan ansågs ett förstatligande av hela kustbanelinjen Långsele (Sollefteå)—Härnösand—Uppsala (Stockholm) som en framtidstanke, värd att förverkligas. Genom att Uppsala—Gävle järnväg samtidigt med Ostkustbanan statligt förvärvades undginge man också de svårigheter övergången av Ostkustbanan till statens järnvägars system tvivelsutan måste medföra för Uppsala—Gävlebanan.

För trafikanterna blir en införlivning av båda järnvägarna med statens järnvägar uteslutande en fördel. Det må härvid till en början erinras om de inträdande taxelättnaderna, vilka uppskattats för person- och godstransporter sammanlagt representera ett värde av inemot 700 000 kronor årligen; motsvarande siffra vid ett förstatligande av Ostkustbanan ensam uppgår till en betydligt mindre summa eller allenast c:a 200 000 kronor. Beträffande persontransporterna må exempelvis antecknas, att biljettpriset, III klass, Stockholm—Sundsvall, nu 21 kronor, sänkes till kronor 16: 50; denna sänkning beror på att nuvarande avbrott vid Gävle och Uppsala i den genomgående zontaxeberäkningen komma att bortfalla. Och oavsett om godset till och från Ostkustbanan befordras över Ångelinjen skall detsamma tarifferas som om det direkt framfördes över den ända ned till Uppsala förstatligade kustbanan. Efter ett samlande av de norrländska järnvägslinjerna på en hand torde godstrafiken med vinst i befordringstider bliva i stor utsträckning koncentrerad till Norra stambanan med dess stora transportkapacitet och rationaliserade driftsanordningar. Av betydelse ur den nationella kommunikationshushållningens synpunkt är härvidlag givetvis också denna banas förestående elektrifiering. Genom att godset till och från Ostkustbanan på detta sätt i större omfattning än vid gällande samtrafiksordning kan äga rum ledes in på Norra stambanan, kunna slutligen till följd av den senare banans relativt små självkostnader för nytillkommande trafik ökade möjligheter öppnas att tillmötesgå trafikanterna jämväl med större individuella taxenedsättningar i fall, där sådana kunna vara påkallade.

Sammanfattningsvis yttrar kommittén, att den efter ingående prövning av frågan alltså kommit till den uppfattningen, att ifrågavarande anbud på Uppsala—Gävle järnväg, inbegripet bolagets samtliga tillgångar och skulder, borde av staten antagas. I samband med förvärvet borde Uppsala—Gävle järnväg införlivas med statens järnvägars nät. Härvid borde som räntepliktigt kapital (lånekapital att finansieras med trafikinkomster) uppföras å statens järnvägars fond järnvägsföretagets skulder utöver tillgångarna vid övertagandet, beräknade till 10 735 150 kronor, samt den kontanta köpeskillingen 2 500 000 kronor eller alltså sammanlagt 13 235 150 kronor.

Beträffande erforderliga *övergångsåtgärder* vid förstatligande av Ostkustbanan och Uppsala—Gävle järnväg gör kommittén huvudsakligen följande uttalanden:

Med avseende å *personalen* har kommittén till en början framhållit, att redan ingångna löneavtal liksom åtagna pensioneringsförpliktelser borde av staten respekteras och övertagas. I övrigt borde såsom grundläggande tillämpas de normer, som nu senast, år 1932, kommit till användning vid förstatligandet av Härnösand—Sollefteå järnväg.

Enligt dessa normer skulle icke-ordinarie personal samt till ordinarie

under år 1931 eller senare befordrad personal kunna uppsägas, vilket beräknats böra ske med ett antal av omkring 70 personer. Av den före nämnda år till ordinarie befordrade personalen skulle de kunna övertagas i statens järnvägars tjänst, som befunnes vara för de övertagna järnvägarnas drift erforderliga. Övriga skulle kunna entledigas mot skälig förtidspension. Vidare skulle den övertagna personalen få åtnöjas med sådan anställning hos statens järnvägar, som så vitt möjligt motsvarar vars och ens tidigare löneförhållanden. Vid tillämpning av dessa normer bleve vissa av kommittén närmare angivna övergångskostnader oundvikliga. Dessa kostnader uppskattades för övertalig personal till c:a 195 000 kronor för år och för förtidspensioneringen till omkring 40 000 kronor för år. Härtill komme viss annan pensioneringskostnad för Uppsala—Gävle järnvägs nuvarande personal, till vilken kostnad hänsyn ej tagits vid driftkostnadskalkylernas uppgörande. Denna kostnad finge under de första åren uppskattas till c:a 91,000 kronor för år.

Beträffande samtliga dessa övergångskostnader gällde dock, att de efter vissa övergångsår helt bortfölle. Det borde också beaktas att de i viss mån motvägdes av, att det allmänna löneläget vid de övertagna banorna för ett avsevärt antal befattningshavare endast efter hand nådde upp till de vid driftsberäkningarna rörande förstatligandet antagna något högre genomsnittslönerna. Vad särskilt anginge personalen på övergångsstat motvägdes de därjämte redan från början i viss mån av värdet av det arbete, som kunde uttagas av nämnda personal.

I samband med övriga transaktioner för Ostkustbanans och Uppsala—Gävle järnvägs förvärv borde beaktas, att aktierna i *Aktiebolaget trafikförbundets verkstäder* överginge på staten. Ehuru formellt fristående borde nämligen verkstadsföretaget betraktas som en del av järnvägsanläggningen. Frågan om själva aktieinnehavet syntes kunna ordnas enligt förebild från andra liknande fall. Med förvärvet av verkstaden följde emellertid övertagande av verkstadsbolagets lån ur folkpensioneringsfonden, för vilket lån de båda järnvägsbolagen iklätt sig borgen.

Vad den vid verkstaden sysselsatta personalen beträffade, syntes denna kunna till ett antal av omkring 20 man, fackutbildade för personvagnsunderhåll, genast beredas anställning vid statens järnvägar, och skulle de därvid förflyttas till olika statens järnvägars huvudverkstäder för upptagande av merarbete med underhåll och reparationer därstädes av de från Uppsala—Gävle järnväg och Ostkustbanan övertagna personvagnarna. De övriga c:a 100 man arbetarepersonal skulle, såvitt nu kunde förutses och i den mån de ej på grund av ålder eller andra orsaker kunde bliva föremål för pensionering, kunna få påräkna fortsatt arbete vid Gävleverkstaden i gradvis avtagande antal under en avvecklingstid några år framåt. Järnvägsstyrelsen skulle nämligen, om verkstadsföretaget komme att läggas till styrelsens förvaltning, vilja tänka sig att söka träffa enkla tekniska anordningar i verkstadslokalen för ett anpassande av driften därstädes, så att dit skulle kunna förläggas nytillverkning i lämplig omfattning av vissa statens järnvägars årligen till anskaffning förekommande enklare täckta och öppna godsvagnar.

Vad till sist *Gävle—Ockelbo järnväg* beträffade, vore denna bana genom ett till och med 1935 gällande arrendeavtal trafikerad av Uppsala—Gävle järnväg; kommittén hade i samråd med järnvägsstyrelsen förvissat sig om att även vid ett statens förvärv av Uppsala—Gävle järnväg nuvarande arrendeform för driften av Gävle—Ockelbo järnväg kunde bibehållas, i första hand under giltighetstiden för det i kraft varande avtalet mellan Uppsala—Gävle järnväg och Gävle—Ockelbo järnväg. Något uttalande därutöver angående Gävle—Ockelbobanans framtid och formerna för dess fortsatta trafikering funne ej kommittén vara påkallat. Den arrendeavgift U. G. J. hade att

erlägga till G. O. J., 32 000 kronor för år räknat, måste emellertid också den beaktas som en övergångskostnad för statens järnvägar.

Under åberopande av vad kommittén sålunda och i övrigt i olika avseenden anfört, har kommittén gjort följande *hemställan*, nämligen

1) att staten såsom ensam prioriterad fordringsägare i Ostkustbanans aktiebolag må, i samband med bolagets avveckling, förvärva nämnda bana;

2) att staten må med Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag träffa avtal om förvärv av bolagets samtliga tillgångar mot det att staten övertager bolagets samtliga skulder och förpliktelser samt därutöver erlägger en köpeskilling av 2 500 000 kronor, vilken köpeskilling skall likvideras med statsobligationer;

3) att Ostkustbanan och Uppsala—Gävle järnväg må, efter sålunda skedda statsförvärv, införlivas med statens järnvägar.

Avgivna yttranden. Över betänkandet hava järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statskontoret och riksräkenskapsverket avgivit utlåtanden, varjämte fullmäktige i riksgäldskontoret och styrelsen för Ostkustbanans aktiebolag yttrat sig.

Järnvägsstyrelsen har anfört bland annat följande:

Det kunde starkt ifrågasättas, huruvida det icke vore järnvägsekonomiskt mer fördelaktigt att stanna vid ett statsförvärv av Ostkustbanan ensam, i vilket fall ett överskott på 207 000 kronor beräknats uppkomma. Lades härtill den endast till det större alternativet (statsinlösen jämväl av Uppsala—Gävle järnväg) hänförliga räntan på den kontanta köpeskillingen, 2 500 000 kronor, komme man till en kalkylatorisk skillnad till det mindre alternativets fördel av cirka 310 000 kronor. Den sålunda gjorda jämförelsen vore emellertid icke fullt rättvisande. Ifråga om det större alternativet kunde nämligen, som kommittén närmare utvecklat, anföras vissa skäl för en väsentlig förbättring av beräkningsresultaten, för det mindre alternativet gällde dessa skäl delvis ej alls, delvis i mindre grad. Av särskild betydelse vore därvid, att den angivna inkomstminskningen vore rent kalkylatorisk, d. v. s. räknad under förutsättning, att taxesänkningen icke vållade någon trafikstegring, ett antagande, vilket särskilt ifråga om persontrafiken erfarenhetsmässigt inneslöte en säkerhetsmarginal.

Å andra sidan torde emellertid eventuella järnvägsekonomiska vinster ej gärna kunna bliva så stora, att desamma ensamma kunde motivera en så omfattande och givetvis med risker förenad affärsuppgörelse.

Vid sådant förhållande måste uppenbarligen vid ställningstagandet till föreliggande förslag allmänekonomiska synpunkter komma att spela in och hänsyn tagas till att en av järnvägarnas och särskilt statsbanornas huvuduppgifter vore att tjäna såsom instrument till fyllande av det allmänna samhällslivets behov och till befordrande av näringarnas utveckling. Från samhällsekonomisk synpunkt vore det givetvis icke likgiltigt, huruvida ett visst överskott av rörelsen erhölles med låga eller höga taxor. Den av kommittén angivna avgiftssänkningen på cirka 700 000 kronor årligen utgjorde tydligen en obestridlig vinst för banornas trafikanter och därmed för samhället, alldeles oavsett i vad mån järnvägsekonomisk kompensation erhölles genom trafikökning. Även de möjligheter att — för övrigt med samtidig god driftsekonomi — tillhandahålla bättre transportlägenheter, vilka vunnes genom samtliga linjers sammanförande i en förvaltning, måste givetvis bli av betydelse

för trafikområdet. Järnvägsstyrelsen finge alltså också för sin del tillstyrka, att icke blott Ostkustbanan utan även Uppsala—Gävle järnväg förvärvades av staten på de villkor, som funnes angivna i kommitténs betänkande.

Ifråga om finansieringen av statsförvärvet ställde sig förhållandena givetvis högst olika för de båda banorna. Beträffande Ostkustbanan, där staten vore innehavare av samtliga prioriterade fordringar och ingen kontant köpeskilling skulle förekomma, hade styrelsen intet att tillägga utöver vad kommittén anfört under rubriken »förräntningskrav på statens järnvägar».

Vad åter anginge Uppsala—Gävle järnväg syntes det vara mest rationellt och i bästa överensstämmelse med förfaringssättet vid tidigare banförvärv, att såsom köpeskilling räknades summan av det vid övertagandet erlagda kontanta beloppet, 2 500 000 kronor, och de övertagna lånens kapitalbelopp enligt senaste bokslut 11 276 000 kronor men vid tidpunkten för övertagandet beräknat nedamorterat till i runt tal 11 190 000 kronor, d. v. s. tillsammans 13 690 000 kronor. Det anläggningsvärde, som *slutligen* komme att ingå i statens järnvägars räkenskaper, bleve beroende icke blott av utvecklingen av bolagets rörelse under de närmaste månaderna intill övertagandet utan jämväl och framför allt därpå, huru angivna realisationsvinster och engångskostnader i praktiken komme att ställa sig; sagda fråga måste därför givetvis lämnas öppen. Detta sakförhållande syntes emellertid icke behöva påverka de nödiga formaliteterna vid köpets avslutande.

Vad beträffade de bokföringstransaktioner, som sammanhängde med den därpå följande avvecklingen av bolagets rörelse, syntes man böra skilja mellan den relativt snabbt försiggående kassamässiga avvecklingen av övertagna rörliga tillgångar och skulder och den på något längre sikt inställda avvecklingen av stationsförhållandena m. m. i Gävle.

Ifråga om den förra ville styrelsen föreslå, att uppkommande inkomster och utgifter tillsvidare måtte balanseras å ett för ändamålet särskilt upplagt konto i statens järnvägars räkenskaper, samt att vid avvecklingstidens slut föreliggande överskott måtte inlevereras till riksgäldskontoret och användas för nedbringande av förenämnda å de övertagna lånen belöpande kapitalbelopp.

Vad åter anginge avvecklingen av stationsförhållandena m. m. i Gävle, ville styrelsen till en början erinra, att enligt föreliggande utredningar densamma tämligen omedelbart föranledde vissa utgifter för centraliseringsåtgärder, under det att likviderna för därigenom frigjorda markområden och byggnader givetvis kunde påräknas först i efterhand. Enär emellertid det samlade resultatet av operationerna ifråga med säkerhet måste bli ett överskott, syntes några särskilda anslagsmedel icke böra äskas för ändamålet, utan finge styrelsen föreslå, att uppstående kostnader för ombyggnader m. m. bestriddes med redan anvisade medel för markförvärv, samt att sagda medels konto sedermera på vanligt sätt tillfördes inflytande likvider för ifrågavarande markområden, byggnader m. m.

Vad beträffade stationsanordningarna i Gävle, kunde styrelsen meddela, att av Gävle—Dala järnvägsaktiebolag under hand godkända villkorliga avtal upprättats angående en sådan sammanslagning, som omförmäldes i kommittébetänkandet. Av kommittén beräknade besparingar genom berörda rationalisering syntes alltså vara i möjlig mån säkerställda. En ytterligare förutsättning härför vore emellertid, att järnvägsstyrelsen erhölle Kungl. Maj:ts bemyndigande att helt nedlägga Gävle södra station, för vilket lämplig tidpunkt då skulle vara den 1 januari 1934.

Beträffande Ostkustbanans och Uppsala—Gävle järnvägs personal såge sig styrelsen nödsakad påyrka sådan modifikation i detaljbestämmelserna om personalens bibehållande vid oförminskade löneförmåner, att hänsyn

härvid endast skulle tagas till de väsentliga och egentliga löneförmånerna, d. v. s. fasta lönen, dyrorts- och dyrtidstillägg samt bostadsförmån ävensom till vissa särskilda ersättningar för diverse uppdrag, såsom hållplats- och postarvode. Det hade nämligen visat sig, att hittills praktiserade system vid övertagande av inköpta banors personal, enligt vilket hänsyn toges även till sådana småfaktorer som skiljaktigheter mellan förmånerna vid statens järnvägar och den inköpta banan ifråga om semesterrätt, avlöning vid sjukdom, fri läkarvård, begravningshjälp m. m. dylikt, dels ställde sig ytterst besvärligt i tillämpningen och kontrollen och dels ledde till stridigheter mellan personal och befäl ifråga om rätta tolkningen.

Med dessa modifikationer ansåge styrelsen kontraktet angående inköpet av Härnösand—Sollefteå järnväg lämpligen kunna, i vad anginge personalövertagandet, läggas till grund för blivande kontrakt angående inköp av Ostkustbanan och Uppsala—Gävle järnväg.

Särskilda undantagsbestämmelser erfordrades emellertid dels för personalen vid Gävle södra station dels ock för den personal, som skulle uppföras på övergångsstat. Då förstnämnda personal vore avsedd att vid nedläggandet av Gävle södra station delvis övertagas av Gävle—Dala järnväg — utan att dock ännu kunde avgöras, vilka personer sådant övertagande komme att avse — måste i blivande kontrakt stadgas, att personalen vid nämnda station komme intill tidpunkten för nedläggandet av stationen att *dels* bibehållas vid nuvarande anställnings- och lönevillkor *dels ock* kunna, i den mån den övertages av Gävle—Dala järnväg, uppsägas ur statens järnvägars tjänst, oavsett ordinarieskap och tjänstetid vid Uppsala—Gävle järnväg. Och vad anginge personalen å övergångsstat syntes det rimligt att denna, så länge densamma kvarstode å sådan stat, bibehölles vid de anställnings- och avlöningsvillkor, densamma åtnjöte enligt vid övertagandet gällande bestämmelser för respektive enskild bana. I kontraktet borde förty inflyta stadgande härom ävensom därom att sagda personal framdeles kunde — på sätt kommittén förutsatt — förtidspensioneras enligt samma grunder som sådan personal, vilken erhölle förtidspension redan i samband med statsinköpet av banorna.

Styrelsen förbisåge här ingalunda de stora övergångskostnader, som vålades staten och främst statens järnvägar genom dylika förpliktelser emot personal, vilken vid en sammanslagning av Ostkustbanan och Uppsala—Gävle järnväg med statens järnvägar ej längre bleve behövlig för upprätthållandet av driften å berörda linjesystem. Det gåves här ett starkt belysande exempel på den svåra misshushållning inom järnvägsväsendet i vårt land, som medföljde dess splittring i den befintliga mängden av större eller mindre från varandra fristående ekonomiska enheter. Trots det att trafikförbundet Uppsala—Norrland vore en för svenska förhållanden skäligen stor enhet, och trots det att dess personalstyrka syntes vara väl avvägd för dess inre behov, uppvisade företaget en så högst betydande mycket större numerär av förvaltnings- och driftspersonal än som vore erforderlig, även för mera normala trafikkonjunkturer, ifall dess linjer inlemmades i det angränsande större företaget, statsbanan.

Det hade givetvis varit ett statens järnvägars företagarintresse att med Ostkustbanan och Uppsala—Gävle järnväg få övertaga endast den personal, vilken varit strängt erforderlig för att täcka det merarbete i statsbanans förvaltning och drift, som beräknats uppträda genom systemets ökning med Ostkustbanans och Uppsala—Gävle järnvägs linjer. Styrelsens principiella inställning härvidlag vore givetvis, att personalen vid ett enskilt järnvägsföretag, som saknade möjligheter att bestå, ej borde kunna få räkna med fortsatt tryggad anställning mer än vad fallet är vid andra enskilda företag,

som för insolvens måste inställa sin drift. I Ostkustbanans fall vore emellertid statens ställning en särskild i betraktande av den roll staten spelat vid banans tillkomst och personalens engagerande vid en förhållandevis sen tidpunkt, då utsikterna för banans bestånd som privat företag redan varit skäligen ovissa. Och vad Uppsala—Gävle järnväg beträffade, vore ju det föreslagna köpeavtalets innebörd, att staten skulle övertaga även järnvägsbolagets förpliktelser, och dit måste då uppenbarligen höra även rimliga förpliktelser mot personalen.

Vad anginge trafikeringen av smalspårslinjen Harmånger—Bergsjö samt förhållandet till Bergsjöbanans intressenter, ville det synas järnvägsstyrelsen vara med billigheten överensstämmande, att — oavsett formen för Ostkustbanans övertagande — statens järnvägar trädde i ostkustbanebolagets ställe. Järnvägsstyrelsen syntes också böra hava möjlighet att inom ramen för statens järnvägars driftkostnadsstat reglera ostkustbanebolaget påvilande, till den löpande driften hörande svävande skulder, bland vilka endast de i anledning av samtrafiken uppkomna torde spela någon avsevärdare roll.

I och med förvärvet av Ostkustbanan och Uppsala—Gävle järnväg komme, såsom kommittén framhållit, praktiskt taget samtliga aktier i Aktiebolaget trafikförbundets verkstäder att övergå till staten. Enligt järnvägsstyrelsens förmenande behövde denna omständighet icke föranleda, att bolaget omedelbart trädde i likvidation, utan skulle fastmer vissa fördelar vara att vinna genom en omläggning och därefter successiv avveckling av verksamheten på sätt i kommitténs betänkande utvecklats. Vad kommittén härutinnan anfört anslöte sig till av styrelsen gjorda uttalanden. Styrelsen förutsatte, att aktieposterna överlämnades till järnvägsstyrelsen för förvaltning.

Beträffande den av de båda järnvägsbolagen tecknade borgensförbindelsen för verkstadsbolagets lån ur folkpensioneringsfonden skulle staten ävenledes träda i bolagens ställe, och skulle statens järnvägar därför tillsvidare påtaga sig likvideringen av annuiteterna, alltefter som desamma förfölle till betalning. Man torde emellertid kunna anse tämligen säkerställt, att full täckning för utgifterna ifråga och måhända något överskott därutöver komme att erhållas vid bolagets framtida likviderande. Hithörande poster borde alltså i och för framtida avräkning föras å ett särskilt konto.

Slutligen ville styrelsen meddela, att den numera träffat överenskommelse med Gävle—Ockelbo järnvägsaktiebolag om vissa av de nya förhållandena betingade förenklingar i det till och med år 1935 gällande arrendeavtalet angående bolagets järnväg.

Under åberopande av det anförda har järnvägsstyrelsen hemställt om Ostkustbanans och Uppsala—Gävle järnvägs förvärvande av staten och införlivning med statens järnvägar i enlighet med kommitténs förslag, varjämte styrelsen begärt bemyndigande att vidtaga vissa i samband härmed erforderliga övergångsåtgärder.

Vid behandlingen av detta ärende inom järnvägsstyrelsen har järnvägsfullmäktigen Johansson anmält skiljaktig mening och därvid i avgiven *reservation* anfört följande:

Till järnvägsstyrelsens förslag angående förvärv av Ostkustbanan och Uppsala—Gävle järnväg ansluter jag mig.

Jag anser likväl, att det ekonomiska tidsläget kräver att de för de ifrågavarande järnvägarna nu gällande taxorna bibehållas under en övergångstid av förslagsvis fem år. Statens järnvägar skulle med tillämpande av dessa taxor tillförsäkras en merinkomst, som siffermässigt beräknas till cirka sju-

hundratusen kronor per år. Även om man tar hänsyn till att den sålunda beräknade merinkomsten i verkligheten bleve något mindre, genom den ökning i trafiken som en lägre taxa torde medföra, kvarstår dock med all säkerhet en ej oväsentligt större inkomst för statsbanorna om de nu gällande taxorna bibehållas, än om statens järnvägars taxa omedelbart kommer att tillämpas.

För trafikanterna måste det vara en fördel att kunna räkna med, att efter en viss övergångstid komma i åtnjutande av de förmåner, som statens järnvägars taxa innebär. Något befogat krav på att denna taxa omedelbart skall komma att tillämpas, kan väl knappast framställas från dem, då ortsbanorna med tillämpning av högre taxor lämnat sådant underskott, att de beräknas få svårigheter att över huvud taget kunna uppehålla trafiken. Det bör således för trafikanterna vara en fördel att trafiken på järnvägarna genom statens järnvägars mellankomst säkerställes. Erhålla trafikanterna dessutom vetskap om, att taxorna inom viss tid komma att justeras efter samma grunder, som gälla för statens järnvägar, torde med fog kunna påstås, att tillbörlig hänsyn tagits till trafikanternas intressen.

Den merinkomst det här rör sig om, synes mig böra behållas av statens järnvägar, även av det skälet, att statens järnvägars förpliktelser till personalen komma att i viss mån belasta statens järnvägar till förmån för de orter, inom vilka Ostkustbanan och Uppsala—Gävle järnväg gå fram.

Järnvägsfullmäktigesuppleanten Falkman, som även närvarit vid överläggningarna i ärendet, har uttalat med järnvägsfullmäktigen Johanssons reservation sammanfallande mening, varvid han jämväl velat hänvisa till vad överrevisorerna vid statens järnvägar uttalat beträffande driften vid av statens järnvägar övertagna enskilda järnvägar.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har förmält sig ej hava något att erinra mot kommitténs förslag.

Statskontoret har anfört följande:

Då, såsom framgår av de sakkunnigas utredning, Ostkustbanans aktiebolags ekonomiska ställning är sådan, att fortsatt enskild drift synes utesluten, lärer någon annan lösning icke vara möjlig än ett förstatligande av banan; statskontoret får därför tillstyrka de sakkunnigas förslag, att staten i samband med bolagets avveckling förvärvar banan och införlivar den med statens järnvägar. Om Ostkustbanan förvärvas av staten, synes det statskontoret, att härmed även bör följa övertagandet av Uppsala—Gävle järnväg.

Beträffande statens aktieinnehav i Ostkustbanans aktiebolag, som finnes uppfört såsom tillgång å »fonden för statens aktier» med 15 000 000 kronor, hava de sakkunniga utgått från, att likvidationen icke lämnar någon utdelning åt aktieägarna, varför aktiepostens försvinnande såsom tillgång kommer att ske utan kompensation. Tillgångsposten skulle tills vidare stå kvar i statskontorets bokföring samt avskrivas genom anlitande av andra medel än lånemedel, fördelade på ett flertal år. Med anledning härav får statskontoret framhålla att, då efter upphörandet av Ostkustbanans aktiebolag ifrågavarande tillgångspost icke längre motsvaras av något aktieinnehav, densamma icke i fortsättningen lämpligen kan bokföras såsom tillgång å »fonden för statens aktier». Statskontoret vill därför ifrågasätta, att denna tillgångspost å fonden, i likhet med statsverkets fordran hos bolaget på grund av lån i riksgäldskontoret, överföres till statens järnvägars fond.

Vad angår det lån å 300 000 kronor, som statskontoret jämlikt kungl. brev den 30 augusti 1932 utbetalt till bolaget från förslagsanslaget till oförutsedda

utgifter i allmänhet, samt därå resterande ränta, lärer avskrivningen av denna fordran böra för riksdagen anmälas.

Riksräkenskapsverket har i själva sakfrågan anfört:

Riksräkenskapsverket vill ansluta sig till kommitténs uppfattning, att Ostkustbanan bör införlivas med statens järnvägar, oberoende av om Uppsala—Gävle järnväg samtidigt förvärvas för statens räkning. Vad åter angår förslaget, att jämväl sistnämnda järnväg skall införlivas med statsbanenätet, måste riksräkenskapsverket ställa sig mycket betänksamt. Kommitténs uppfattning att ur rent järnvägsaffärsmässig synpunkt det begärda priset för denna bana kan betraktas såsom väl försvarbart kan riksräkenskapsverket icke dela. Kommittén har framdragit vissa omständigheter, som kunna tänkas förbättra driftresultatet vid järnvägen. Däremot har icke tagits hänsyn till sådana förhållanden — exempelvis skärpt konkurrens från automobiltrafiken, utebliven konjunkturförbättring för vissa industrier o. dyl. — vilka kunna komma att verka i motsatt riktning. Under sådana förhållanden synes det riksräkenskapsverket i varje fall icke föreligga tillräckliga skäl att vid statsinlösen av Uppsala—Gävle järnväg utom övertagandet av skulderna jämväl erlägga kontant köpeskilling för banan.

I avseende å den budgettekniska behandlingen av de ifrågasatta transaktionerna beträffande Ostkustbanan innehåller riksräkenskapsverkets utlåtande följande:

Riksräkenskapsverket har ej haft något att erinra mot att det Ostkustbanan under år 1932 lämnade lånet å 300 000 kronor, som anvisats från anslaget till oförutsedda utgifter i allmänhet och alltså utgått av skattemedel, utan vidare avskrives, varvid dock förutsättes att riksdagen härtill lämnar sitt bifall. På enahanda sätt kan enligt riksräkenskapsverkets mening också förfaras med de obetalda räntor, som upplupit å de med lånemedel bestridda låneunderstöd, vilka lämnats bolaget. De kapitalfordringar på grund av sistberörda låneunderstöd, vilka ännu utestå, torde, anför ämbetsverket vidare, på sätt kommittén föreslagit och tidigare i liknande fall tillämpats, böra utanför riksstaten omföras från fonden för låneunderstöd till statens järnvägars fond.

Riksräkenskapsverket tillstyrker emellertid, på närmare angivna skäl, att ej endast det i riksgäldskontoret å fonden för låneunderstöd bokförda kapitalbeloppet 17 277 268 kronor 22 öre utan även det i statskontoret å fonden för statens aktier redovisade beloppet 15 000 000 kronor, avseende aktier i Ostkustbanans aktiebolag, omföres till statens järnvägars fond. I anslutning till kommitténs uttalande beträffande låneunderstödsdelen framhåller riksräkenskapsverket, att jämväl det överförda beloppet i övrigt torde böra i statens järnvägars räkenskaper redovisas såsom »lånekapital att finansieras med andra medel».

Vad beträffar kommitténs yttrande angående anvisande av anslag å riksstaten för ersättande av de lånemedel, som investerats i merberörda aktier, bör denna fråga enligt riksräkenskapsverkets uppfattning behandlas på samma sätt som frågan om ersättande av det i statens järnvägar i allmänhet nedlagda oräntabla lånekapitalet. Därest den vid 1929 års riksdag antagna planen för nedskrivning av dylikt kapital anses böra fullföljas, bör fördenskull, uttalar riksräkenskapsverket, antingen den årliga avsättningen för ändamålet ökas eller amorteringstiden förlängas i motsvarande mån. Något beslut härom torde emellertid ej böra fattas i nu förevarande sammanhang.

Riksräkenskapsverket övergår härefter till spörmålet om den budgettekniska behandlingen av ett eventuellt statsförvärv av Uppsala—Gävle järnväg samt Aktiebolaget trafikförbundets verkstäder, i vilket avseende anföres följande:

Det torde få antagas, att kommittén avsett, att åtminstone den del av köpeskillingen för nämnda järnväg, 2 500 000 kronor, vilken enligt förslaget skall erläggas i statsobligationer, skulle uppföras såsom anslag å riksstaten. I fråga om förfarandet beträffande den övriga delen av köpeskillingen, vilken motsvaras av järnvägsbolagets skulder utöver vissa särskilda tillgångar eller 10 735 150 kronor, torde få framhållas följande.

Genom förvärvet av Uppsala—Gävle järnväg ökas statens kapitaltillgångar med ett belopp motsvarande köpeskillingen. Detta belopp har icke förut — i motsats till vad fallet varit beträffande låneunderstöden till och aktieteckningen i Ostkustbanan — passerat riksstaten och budgetredovisningen. På sätt riksdagen på sin tid framhöll i samband med förvärvet av Mora—Vänerns järnväg (skrivelse 1916:186) bör riksstaten vara ett såvitt möjligt fullständigt uttryck för statshushållningen under budgetåret och fördenskull uppvisa, vilket kapital som under året nedlägges i statens produktiva fonder. Med tillämpande av dessa grundsatser, vilka härleda sig från 1911 års riksstatsreform, bör jämväl den del av köpeskillingen för Uppsala—Gävle järnväg, vilken ej är avsedd att erläggas i statsobligationer, uppföras såsom anslag å riksstaten.

I vad mån överförandet på staten av Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolags skulder bör föranleda anslag på riksstatens utgiftssida för förräntning och amortering av de övertagna lånen, saknar riksräkenskapsverket möjlighet att bedöma.

I och med det förvärv av Aktiebolaget trafikförbundets verkstäder, som automatiskt följer av statsinlösen av Ostkustbanan och Uppsala—Gävle järnväg, måste staten övertaga det lån, som verkstadsbolaget erhållit ur folkpensioneringsfonden. Rätteligen kommer detta lån — den 31 december 1932 uppgående till 680 192 kronor 44 öre — att öka statens kostnader för de båda järnvägarnas förvärvande. Jämväl sistnämnda belopp bör uppföras såsom anslag å riksstaten.

Fullmäktige i riksgäldskontoret uttala, att vad kommittén anfört angående Ostkustbanan ej givit fullmäktige anledning till någon erinran, samt anföra i övrigt:

Fullmäktige delade sålunda kommitténs mening, att i Ostkustbanebolagets nuvarande läge någon annan utväg näppeligen funnes än att, på sätt kommittén föreslagit, förvärva järnvägen i fråga för statens räkning och införliva densamma med statens järnvägar. Fullmäktige hade ej heller funnit något att erinra mot vad kommittén uttalat i fråga om förräntningskraven på statens järnvägar efter ett införlivande med desamma av Ostkustbanan. Om skäligheten av den ifrågasatta köpeskillingen för Uppsala—Gävle järnväg vore det givetvis svårt för fullmäktige att bilda sig en självständig uppfattning. Då emellertid fullmäktige ansåge sig kunna uppfatta kommitténs uttalande angående statens järnvägars förräntningsskyldighet såsom ett uttryck för järnvägsstyrelsens uppfattning i denna fråga, funne fullmäktige däri en garanti för, att det nu föreliggande anbudet, som vore för staten förmånligare än tidigare lämnade erbjudanden, borde av statsmakterna kunna godtagas. Anmärkas finge för övrigt att det, såsom kommittén påvisat, ej funnes någon annan framkomlig väg för ett statsförvärv av ifrågavarande järnväg än en

överenskommelse med dess ägare. Då fullmäktige delade kommitténs uppfattning om lämpligheten av att Uppsala—Gävle järnväg förvärvades av staten samtidigt med Ostkustbanan, ville fullmäktige sålunda förorda nu förevarande anbuds antagande. Från fullmäktiges sida vore ej något att erinra mot att riksgäldskontoret övertoge betalningsskyldigheten för Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolags skulder. Det i köpeanbudet angivna sättet för beräknande av kursen å de statsobligationer, som komme att lämnas som likvid för den kontanta köpeskillingen, hade ej heller givit fullmäktige anledning till erinran.

Styrelsen för Ostkustbanans aktiebolag har, under erinran om bolagets skuldförhållande till staten, anfört följande:

Staten torde alltså äga juridisk rätt att försätta bolaget i konkurs och att gå i författning om exekutiv försäljning av bolagets egendom. Styrelsen har emellertid med tillfredsställelse funnit, att kommittén förordat ett likvidationsförfarande, försåvitt staten övertager både Ostkustbanan och Uppsala—Gävle järnväg. Enligt styrelsens mening borde möjligheten av samma form för avvecklingen i händelse av enbart Ostkustbanans införlivande med statens järnvägar noga undersökas Skulle därvid för staten antagbara villkor för överlåtelsen icke kunna uppnås, kvarstår alltjämt möjligheten för staten att anlita det exekutiva förfarandet.

Då bolagets enskilda aktiekapital, såvitt nu kan bedömas, icke torde kunna åsättas något värde, är det alltså staten, som praktiskt taget är den enda ekonomiska intressenten i företaget. Frågan om den lämpligaste formen för driften av banan torde därför böra väsentligen prövas med hänsyn till statens intressen, varvid dock rimligen bör tillses, att trafikanternas berättigade anspråk bliva i möjligaste mån tillgodosedda på grund av de betydande ekonomiska uppoffringar, som av kommuner, industriföretag och enskilda personer inom Ostkustbanans trafikområde blivit gjorda för att möjliggöra dess tillkomst.

Ett statsförvärv av både Uppsala—Gävle järnväg och Ostkustbanan skulle, såsom framgår av kommitténs utredning, medföra så stora fördelar icke blott för staten utan även för Ostkustbanans trafikanter, att styrelsen för sin del anser sig böra biträda kommitténs förslag härom.

Skulle Uppsala—Gävle järnväg icke förvärvas av staten, kommer frågan om ett statsövertagande av Ostkustbanan i ett väsentligen annat läge.

Kommitten har kommit till det resultat, att ett förstatligande av enbart Ostkustbanan skulle medföra en minskning av driftkostnaderna med omkring 200 000 kronor per år, vilken utgiftsminskning emellertid enligt kommittén kompenseras till omkring hälften genom inträdande minskning av inkomsterna. Enligt av bolagets verkställande direktör gjorda beräkningar skulle driftkostnaderna bliva ungefär lika i statlig och i enskild regi, och det ekonomiska resultatet alltså vid statens övertagande av banan försämras så mycket, som svarar mot inkomstminskningen eller med omkring 100 000 kronor årligen. I vilketdera fallet som helst kan övertagandet av Ostkustbanan ensam näppeligen motiveras med, att statens järnvägar skulle tillföras någon ekonomisk fördel. Kommittén har också väsentligen anfört andra skäl för statens övertagande av Ostkustbanan ensam.

Vid styrelsens ställningstagande till frågan om övertagandet från statens sida av endast Ostkustbanan måste bolagets likviditet ägnas särskilt beaktande. I sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 22 augusti 1932 med hemställan om anslag för det fortsatta upprätthållandet av Ostkustbanans drift anförde bolaget bland annat följande: »Huruvida tillskott av rörelsemedel kan komma att erfordras jämväl för tiden efter ingången av år 1933, är för närvarande icke möjligt att bedöma. En del omständigheter tala visserligen för en lättnad

i läget härvidlag, samhörande framför allt med utsikterna till en förbättring av de allmänna konjunkturerna och särskilt en mera normal drift vid de stora industrierna längs Ostkustbanan.»

Visserligen har, sedan bolaget avlät denna skrivelse, bolagets ekonomiska ställning såtillvida förbättrats, att det direkta driftunderskottet, som för tiden januari—juli 1932 uppgick till omkring 104 000 kronor, under de därpå följande månaderna minskades, så att det för hela året 1932 utgjorde endast omkring 20,000 kronor, men läget har under den senaste tiden åter försämrats. Sålunda blir Ostkustbanans trafikresultat för detta års två första månader sannolikt till och med något sämre än resultatet under motsvarande månader föregående år. Då den alltjämt fortgående depressionens utveckling ännu icke kan med någon sannolikhet bedömas, synes det styrelsen icke uteslutet, att järnvägens verksamhet i enskild regi kommer att kräva ytterligare tillskott av rörelsemedel. Då styrelsen icke vågar förutsätta, att staten skall befinnas villig lämna sådant tillskott, finner sig styrelsen böra biträda förslaget om statens övertagande av Ostkustbanan, även för den händelse att Uppsala—Gävle järnväg icke kommer att samtidigt förvärvas av staten.

Styrelsen utgår härvid från den förutsättningen, att staten kommer att, på sätt kommittén föreslagit, visa all möjlig hänsyn till Ostkustbanans personal och därvid bland annat övertaga bolagets ingångna förbindelser.

Om kommitténs förslag vinner Kungl. Maj:ts bifall, kommer styrelsen att omedelbart inkalla extra bolagsstämma för ärendets avgörande i vad på bolaget beror.

Slutligen har jag att anmäla, att *J. W. Lind m. fl.* såsom ombud för den av förevarande fråga berörda personalen i en till chefen för kommunikationsdepartementet ingiven skrift gjort vissa uttalanden, utmynnande i önskemålet att all personal övertoges av staten samt hänfördes till mot tjänsten svarande lönegrader vid statens järnvägar.

Departementschefen.

Den direkta anledningen till att frågan om Ostkustbanans och Uppsala—Gävle järnvägs förstatligande nu föreligger till behandling är Ostkustbanebolagets iråkade ekonomiska svårigheter. Bolaget har sedan en tid tillbaka befunnit sig i ett finansiellt sett synnerligen vanskligt läge. Räntorna till riksgäldskontoret, cirka 900 000 kronor för år, hava under år 1930 endast delvis och under åren 1931 och 1932 ej alls kunnat betalas. Vad år 1932 beträffar hade driften överhuvud ej kunnat upprätthållas, om ej staten försträckt bolaget ett belopp av 300 000 kronor. Osannolikt synes ej heller, efter de av bolagets styrelse gjorda uttalandena att döma, att därutöver redan under den närmaste tiden skall uppkomma behov av ytterligare tillskott av kontanta driftsmedel.

Bland samtliga dem, som hörts i ärendet — i detta hänseende kan också åberopas en enhällig meningsyttring från bolagets egen styrelse — synes enighet råda därom, att den enda praktiskt framkomliga vägen för ett tryggande av Ostkustbanans fortbestånd är, att staten övertager banan och införlivar den med statens järnvägar.

För egen del finner jag det ej erforderligt ingå på de olika skälen — järnvägsekonomiska och andra — för att i statsbanenätet inkorporera Ostkustbanan. Jag vill här endast erinra, att staten redan nu står som huvudintressent i ostkustbaneföretaget; av det i järnvägsanläggningen nedlagda

aktie- och lånekapitalet, cirka 50 miljoner kronor, uppgår den statliga kapitalinsatsen (obetalda räntor oräknat) till över 32·5 miljoner kronor. Omnämnas må ock, att järnvägsstyrelsen redan i samband med koncessionens beviljande år 1903 framhöll som sannolikt ett banans framtida förstatligande; den tänktes därvid byggd som en länk i en blivande statsbana Uppsala—Gävle—Härnösand—Sollefteå (Långsele).

Under hänvisning i övrigt till kommittébetänkandet tillstyrker jag alltså kommitténs förslag om Ostkustbanans förstatligande och införlivning med statens järnvägar. Då staten i egenskap av fordringsägare övertager banan, erfordras intet särskilt anslag för banans förvärvande.

Det sålunda nu av omständigheterna framtvingade förstatligandet av Ostkustbanan drager emellertid — på sätt kommittén närmare utvecklat — med sig ett förnyat övervägande av frågan om statsförvärv jämväl av Uppsala—Gävle järnväg. Med avseende å möjligheterna till statsinlösen av nämnda järnväg är att märka, att koncessionsvillkoren ej innefatta någon rätt till dylik inlösen. Ett i samband med finansieringen av Ostkustbanan träffat avtal om rätt för staten att efter värdering förvärva banan synes ej heller numera kunna läggas till grund för en tvångsinlösen; vad som i första hand anses göra, att detta avtal från statens sida knappast kan tillämpas, är den i avtalet förekommande bestämmelsen om skyldighet att samtidigt med bananläggningen övertaga samtliga av Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag i Ostkustbanans aktiebolag tecknade aktier till det för dem inbetalade beloppet — cirka 2 700 000 kronor — jämte ränta. Emellertid har i samband med frågan om Ostkustbanans övergång till staten — och måhända under intryck av det driftekonomiskt försämrade läge, som för Uppsala—Gävle järnväg skulle uppkomma genom att Ostkustbanan trädde ut ur den för de båda banorna gemensamma trafikförvaltningen — framkommit ett försäljningsanbud, som kommittén tillstyrkt till antagande.

Av de i ärendet hörda myndigheterna har endast riksräkenskapsverket ställt sig betänksamt mot ett statsförvärv av Uppsala—Gävle järnväg; och ämbetsverket har ansett tillräckliga skäl i varje fall icke föreligga för att staten skulle erlägga någon köpeskilling utöver övertagandet av skulderna, cirka 11 200 000 kronor. Att, på sätt riksräkenskapsverket synes förutsätta, aktieägarna skulle kunna förmås avstå från järnvägen utan någon som helst ersättning, måste jag finna föga troligt. Det nu begärda beloppet, 2 500 000 kronor, motsvarar 50 kronor för aktie eller hälften av varje akties nominella värde. Även om hänsyn tages till all järnvägsdrifts nuvarande vanskligheter synes detta pris godtagligt, i all synnerhet som banan på sätt nyss nämnts ej kan utan frivillig överlåtelse statligt förvärvas.

Av kommittén har utförligt utvecklats de järnvägs- och samhällsekonomiska fördelar, som förvärvet skulle medföra. Genom detsamma skulle, sedan nu enligt beslut av 1932 års riksdag Härnösand—Sollefteå järnväg (med dess anknytning till Norra stambanan uppe vid Långsele) införlivats med statsbanenätet, förverkligas den gamla tanken om en genomgående stats- och stambana utmed nedre Norrlands kustland. För trafikanterna

medför förstatligandet stora fördelar både med avseende å befordringstider och taxor. Jag förutsätter härvid, att såväl Ostkustbanan som Uppsala—Gävle järnväg på sätt eljest plägat ske med statsinköpta järnvägar helt införlivas med statsbanenätet, varmed skulle följa helt genomförd tillämpning av statens järnvägars vanliga tariffer för befordran av såväl passagerare som gods. Erinras bör måhända, att såväl Ostkustbanan som Uppsala—Gävle järnväg redan nu i huvudsak tillämpa statens järnvägars taxor, med vissa avvikelser dock beträffande persontaxan vid Uppsala—Gävle järnväg. Taxelättnaderna vid en införlivning med statens järnvägar utgöra därför så gott som helt en följd av den genomgående zontaxans tillämpning utan taxeavbrott vid nuvarande övergångsstationer. Närmast i anledning av den vid järnvägsstyrelsens behandling av ärendet framkomna reservationen vill jag alltså hava uttalat, att tillräckliga skäl ej synas föreligga för en avvikelse från den beträffande hela det övriga statsbanenätet iakttagna grundsatsen om enhetliga tariffer, vilken enhetlighet finnes genomförd oavsett de olika bandelarnas karaktär av huvudbanor eller bibanor och utan hänsyn till deras belägenhet eller sättet för deras tillkomst.

Jag vill alltså tillstyrka, att avtal träffas med Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag om förvärv av bolagets samtliga tillgångar i enlighet med det gjorda anbudet samt att ifrågavarande järnväg införlivas med statens järnvägar. Något kontant utlägg för banans förvärvande erfordras icke, då förenämnda belopp av 2 500 000 kronor må erläggas i statsobligationer och då bolagets lån, vid tidpunkten för övertagandet uppgående till i runt tal 11 200 000 kronor, äro avsedda att övertagas av riksgäldskontoret. Av budgetskäl bör dock, på sätt riksräkenskapsverket framhållit, köpeskillingen redovisas över riksstaten, därvid anslaget i överensstämmelse med tidigare tillämpat förfarande torde böra upptagas med 13 700 000 kronor. Anmärkas må i detta sammanhang, att utgifterna för detta kapitals förräntning beräknas komma att uppvägas av en motsvarande ökning av inkomsten från statens järnvägar.

Vad Gävle—Ockelbo järnväg beträffar förutsättes nu endast, att statens järnvägar tillsvidare övertaga den för närvarande av Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag omhänderhavda driften av nämnda järnväg, varvid nuvarande arrendeform med vissa förenklingar i avtalet skulle bibehållas.

På sätt riksräkenskapsverket tillstyrkt synes det i Ostkustbanan av staten investerade lånemedelskapitalet, tillhopa 32 277 268 kronor 22 öre, böra omföras från respektive fonder till statens järnvägars fond och där tillsvidare redovisas såsom »Lånekapital att finansieras med andra medel»; såsom kommittén förutsatt, torde framdeles böra övervägas, om och i vad mån omföring till kontot »Lånekapital att finansieras med trafikinkomster» må äga rum. Vad åter angår den bolaget lämnade, av skattemedel bestridda försträckningen å 300 000 kronor, torde densamma, därest riksdagen ej däremot framställer erinran, få omedelbart avskrivas; på enahanda sätt torde få förfaras med bolagets ränteskuld på grund av statslånen.

Det belopp, varmed Uppsala—Gävle järnväg skall redovisas i statens järn-

vägars räkenskaper, nu beräknat till 13 700 000 kronor, torde såsom i ärendet föreslagits böra upptagas å kontot »Lånekapital att finansieras med trafikinkomster».

Vad järnvägsstyrelsen anfört beträffande redovisnings- och bokföringsåtgärder i övrigt synes icke giva anledning till erinran.

Riksräkenskapsverket har ifrågasatt, att jämväl det för Ostkustbanan och Uppsala—Gävle järnväg gemensamma verkstadsbolagets lån ur pensionsförsäkringsfonden, cirka 680 000 kronor, skulle redovisas å budgeten. Ett dylikt förfarande synes knappast av omständigheterna påkallat. Verkstadsföretaget är nämligen avsett att alltjämt drivas som ett formellt fristående företag i aktiebolags form. De årliga låneannuiteterna kunna därvid betraktas som en löpande driftutgift, för vilken visserligen statens järnvägar subsidiärt har att svara men för vars betalning i sista hand — enligt järnvägsstyrelsens uppskattning — finnes täckning genom en realisation av bolagets tillgångar.

Med avseende å övergångsanordningarna för de båda järnvägsföretagens personal hava normerande för kommittén varit de bestämmelser, som tillämpades vid förstatligandet år 1932 av Härnösand—Sollefteå järnväg. För egen del anser jag att vad som sålunda föreslagits i stort sett är av beskaffenhet att böra godtagas. Järnvägsstyrelsen har dels föreslagit vissa särskilda bestämmelser beträffande personal vid Gävle södra station samt i fråga om den personal, som skulle uppföras på övergångsstat, dels ock påyrkat en mindre jämkning, avseende att i fråga om semesterrätt, avlöning vid sjukdom o. s. v. skola på den övertagna personalen tillämpas statens järnvägars bestämmelser, även om dessa bestämmelser förete vissa mindre skiljaktigheter i förhållande till de nu vid de båda privatbanorna gällande. Vad styrelsen sålunda föreslagit har jag funnit mig böra biträda. I anslutning till vad styrelsen för Ostkustbanans aktiebolag anfört utgår jag i övrigt från att all möjlig hänsyn skall tagas till den vid de skilda företagen anställda personalen.

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

ej mindre medgiva,

dels att staten såsom prioriterad fordringsägare i Ostkustbanans aktiebolag må, i samband med bolagets avveckling, förvärva nämnda bana;

dels ock att staten må med Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag träffa avtal om förvärv av bolagets järnväg och övriga tillgångar mot det att staten övertager bolagets samtliga skulder och förpliktelser samt därutöver erlägger ett belopp av 2 500 000 kronor, att likvideras med statsobligationer;

allt i huvudsaklig överensstämmelse med de särskilda grunder, som av mig i det föregående förordats;

än även, vid bifall till vad sålunda beträffande Uppsala—Gävle järnväg föreslagits,

dels till *förvärvande av Uppsala—Gävle järnväg m. m.* för budgetåret 1933/1934 under Utgifter för kapitalökning, I. Statens affärsverksamhet, C. Statens järnvägar anvisa ett reservationsanslag, att utgå av lånemedel,

av ..... kronor 13 700 000;

dels ock höja den i förslaget till riksstat för budgetåret 1933/1934 under rubriken F. Lånemedel upptagna inkomstposten »Övriga lånemedel» med ett belopp av 13 700 000 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.