

löningsbestämmelser och med tillämpning av Kungl. Maj:ts beslut den 22 juli 1932 kan erhålla högre löneklass.

På grund härav får riksdagen i anledning av förevarande motion (II: 121) meddela Kungl. Maj:t vad riksdagen ovan anförde.

Stockholm den 16 maj 1933.

Med undersåtlig vördnad.

Nr 208.

Godkänd av första kammaren den 16 maj 1933.

Godkänd av andra kammaren den 16 maj 1933.

Riksdagens skrivelse till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående statsförvärv av Ostkustbanan och Uppsala—Gävle järnväg jämte en i ämnet väckt motion.

(Statsutskottets utlåtande nr 78.)

Till Konungen.

I en till riksdagen den 17 mars 1933 avlåten proposition, nr 217, har Kungl. Maj:t, under återopande av propositionen bifogat utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen,

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 departementschefen i statsrådsprotokollet 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 och kapitalökning, I. Statens affärsverksamhet, C. Statens järnvägar anvisa ett reservationsanslag, att utgå av lånemedel, av 13,700,000 kronor; *dels ock* höja den i förslaget till riksstat för budgetåret 1933/1934 under rubriken F. Lånemedel upptaga inkomstposten "Övriga lånemedel" med ett belopp av 13,700,000 kronor.

I anledning av förevarande proposition har i en inom riksdagen väckt motion, II: 479, — under framhållande av önskvärdheten av att tre angivna befattningshavare vid Uppsala—Gävle järnväg måtte få bibehålla sina avlöningsförmåner oavkortade intill uppnådd ordinarie pensionsålder år 1934 — hemställt, att riksdagen, vid behandling av ärendet om statsinlösen av Ostkustbanan och Uppsala—Gävle järnväg, måtte taga sålunda i motionen anförda synpunkter till beaktande övervägande.

Det förslag om Ostkustbanans och Uppsala—Gävle järnvägs statsinlösen, som här förelagts riksdagen till prövning, är närmast föranlett av Ostkustbanans iråkade ekonomiska svårigheter.

Sistnämnda banas stora betydelse som en huvudsamfärdselled genom nedre Norrlands kustland torde vara allmänt erkänd; i detta avseende må här endast erinras, att den 30 mil långa järnvägen genomlöper industridistrikt, som genom sin produktion av trävaror, pappersmassa och andra viktiga exportprodukter räknas bland landets viktigaste. Ett nedläggande av bandriften, sedan nu järnvägen under statens alldeles särskilda medverkan åstadkommits, torde alltså få anses utesluten.

Genom verkställda utredningar är också ådagalagt, att den lämpligaste, för att ej säga enda framkomliga vägen att trygga banans fortsatta trafikeringsring är dess införlivning med statens järnvägar, varvid bandriften synes allt framgent kunna upprätthållas utan att man skall behöva räkna med några driftförluster.

Riksdagen har alltså ansett sig böra bifalla förslaget om Ostkustbanans statsinlösen.

Riksdagen har ej heller velat motsätta sig att Uppsala—Gävle järnväg förvärvas i enlighet med det i propositionen framlagda förslaget. Den begärda köpeskillingen — motsvarande ett kontantbelopp av cirka 50 kronor per aktie eller hälften av varje akties nominella värde — kan visserligen ej anses lågt tilltagen. Den torde dock få betraktas som godtagbar med hänsyn till de fördelar banans förstatligande medför ur allmän kommunikationssynpunkt, däribland främst i form av lägre driftkostnader och sänkta befodringsavgifter. Genom banans införlivning med statsbanenätet skulle också, sedan numera enligt beslut av 1932 års riksdag Härnösand—Sollefteå järnväg övertagits av staten, förverkligas den gamla tanken på en genomgående statlig kustbanelinje Långsele (Sollefteå)—Uppsala (Stockholm).

Om i stort sett inga särmeningar framkommit i fråga om lämpligheten av Ostkustbanans och Uppsala—Gävle järnvägs förvärvande, hava däremot bland de hörda myndigheterna olika uppfattningar yppats beträffande vissa av de bokföringsåtgärder, som påkallats i samband med förvärven. Enighet råder dock om att Ostkustbanans införlivning med statens järnvägar *tillsvidare* ej skall medföra någon utökning av statens järnvägars "räntepliktiga" kapital (lånekapital att förräntas med trafikinkomster), varemot dylik förräntningskyldighet bör åvila statens järnvägar för det för Uppsala—Gävle järnväg gjorda kapitalutlägget, såväl köpeskillingen som de övertagna lånen; likaledes råder enighet därom, att med avskrivningen av det i Ostkustbaneföretaget nedlagda, med statlig upplåning bestridda kapitalet måste under rådande statsfinansiella läge *tillsvidare* anstå. De därefter kvarstående meningsskiljaktigheterna avse rena bokföringstekniska spörsmål, som ej synas påkalla något särskilt uttalande av riksdagen.

Vad departementschefen anfört om taxors bestämmande och formerna i övrigt för övertagande av de båda järnvägarna ävensom erforderliga övergångsanordningar, föranleder ingen erinran från riksdagens sida. I anslutning till vad av styrelsen för Ostkustbanans aktiebolag och jämväl motionsvis i detta avseende framhållits, utgår emellertid riksdagen ifrån att vid övertagande av såväl Ostkustbanan som Uppsala—Gävle järnväg all skäligen hänsyn skall tagas till den vid företagen anställda personalen och särskilt sådana anställda, som räkna hög levnads- och lång tjänsteålder eller beträffande vilka förhållandena i övrigt äro ömmande.

Under åberopande härav får riksdagen anmäla, att riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande förslag,

ej mindre medgivit, *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 departementschefen i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 17 mars 1933 förordats;

än även till *förvärvande av Uppsala—Gävle järnväg m. m.* för budgetåret 1933/1934 under Utgifter för kapitalökning, I. Statens affärsverksamhet, C. Statens jänvägar anvisat ett reservationsanslag av 13,700,000 kronor, att utgå av lånemedel.

Beträffande Kungl. Maj:ts förslag om höjning av inkomstposten "Övriga lånemedel" kommer riksdagen att framdeles anmäla sitt beslut.

Stockholm den 16 maj 1933.

Med undersätlig vördnad.

Nr 209.

Godkänd av första kammaren den 17 maj 1933.

Godkänd av andra kammaren den 19 maj 1933.

Riksdagens skrivelse till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående kapitalökning för spannmålslagerhusfonden m. m. i ämnet väckta motioner.

(Jordbruksutskottets utlåtande nr 76.)

Till Konungen.

I en till riksdagen den 24 februari 1933 avlåten proposition nr 177 har Eders Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över jordbruksärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att

1) godkänna av departementschefen i statsrådsprotokollet tillstyrkt förslag i avseende å villkoren och bestämmelserna för lån från spannmålslagerhusfonden och spannmålskreditfonden;

2) såsom kapitalökning för spannmålslagerhusfonden anvisa för budgetåret 1933/1934 under Utgifter för kapitalökning, Statens utlåningsfonder, ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor, därav 850,000 kronor att utgå av lånemedel;

3) såsom kapitalökning för spannmålskreditfonden anvisa för budgetåret 1933/1934 under Utgifter för kapitalökning, Statens utlåningsfonder, ett reservationsanslag av 500,000 kronor, att utgå av lånemedel.