Nr 135.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående statsförvärv av järnvägen Sala—Gysinge—Hagaström; given Stockholms slott den 26 februari 1937.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Albert Forslund.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 26 februari 1937.

Närvarande:

Statsministern Hansson, ministern för utrikes ärendena Sandler, statsråden Pehrsson-Bramstorp, Westman, Wigforss, Möller, Levinson, Engberg, Sköld, Nilsson, Quensel, Forslund.

Departementschefen, statsrådet Forslund anför:

Till prövning föreligger framställning av Sala—Gysinge—Gävle nya järnvägsaktiebolag angående överlåtelse till staten av bolagets järnväg från Sala över Gysinge till Hagaströms station å Gävle—Dala järnväg. Järnvägen ansluter i Sala till statens järnvägars norra stambana, och i Runhällen, 19 kilometer från Sala, tillstöter järnvägen Enköping—Heby—Runhällen, vilken tillhör Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag. Hagaströms station är belägen på ett avstånd av 6 kilometer från Gävle, vadan sträckan Sala—Gysinge—Gävle har en längd av 105 kilometer.

Med avseende å ifrågavarande järnväg och det av bolaget innehavda statslånet vill jag erinra om följande:

Den 22 december 1897 beviljade Kungl. Maj:t koncession å ifrågavarande järnväg, som har normal spårvidd och en längd av 99 kilometer. Sedan denna koncession jämlikt Kungl. Maj:ts medgivande överlåtits å Sala—Gysinge—Gävle järnvägsaktiebolag, beviljade Kungl. Maj:t den 1 juli 1898 nämnda bolag för utförande av järnvägsanläggningen ett lån ur allmänna järnvägslånefonden av 1,545,500 kronor. Lånebeloppet utbetaltes i sin helhet till bolaget under åren 1899—1901, och till säkerhet för lånet ligger inteckning med bästa förmånsrätt.

Under åren 1903—1912 inbetalte bolaget å lånet sammanlagt 528,934 kronor 52 öre eller i medeltal 52,893 kronor 45 öre för år, medan annuiteten uppgick till 77,275 kronor. Till följd härav ökades den av bolaget oguldna, förfallna skulden å statslånet efter hand, så att densamma den 31 december 1912 uppgick till 300,049 kronor 94 öre.

Med bifall till Kungl. Maj:ts på framställning av bolaget i proposition, nr 217, framlagda förslag medgav 1913 års riksdag (skrivelse nr 120), att — därest ett nytt bolag på vissa i propositionen angivna grunder bildades för inköp av ifrågavarande järnväg samt övertoge betalningsskyldigheten för statslånet att med angivna undantag förräntas och amorteras i överensstämmelse med de vid lånets beviljande föreskrivna villkor — berörda den 31 december 1912 förfallna belopp, tillhopa 300,049 kronor 94 öre, finge, räknat från sistnämnda tidpunkt, anses såsom ett särskilt lån till det nya bolaget. Detta lån skulle innestå räntefritt, tills anståndsräntan å förutnämnda statslån blivit gulden, d. v. s. till dess hela sistnämnda lån blivit till fullo betalat. Det särskilda lånet skulle därefter inbetalas till staten genom fortsättande av de för det ursprungliga statslånet i övrigt stadgade annuitetslikvider.

Sedan Sala—Gysinge—Gävle järnvägsaktiebolag i likvidation försålt järnvägen med tillbehör till Sala—Gysinge—Gävle nya järnvägsaktiebolag, godkände Kungl. Maj:t den 10 juli 1914 gjord överlåtelse av koncessionen å järnvägen å sistnämnda bolag med skyldighet för bolaget att ställa sig till efterrättelse de i avseende å järnvägen och därför beviljade statslån meddelade föreskrifter.

Det nya bolaget inbetalade därefter åren 1913—1924 annuiteterna å det ursprungliga lånet. År 1929 medgåvo emellertid statsmakterna (proposition nr 151, riksdagens skrivelse nr 98) ytterligare lindring i villkoren för ifrågavarande statslån, enär bolaget, på sätt närmare framgår av nämnda proposition, på grund av ekonomiska svårigheter icke förmått erlägga de på åren 1925—1928 belöpande annuiteterna. Statsmakternas beslut hade följande innebörd:

Anstånd med likviderandet av de kapitalbelopp, som å statslånet redan förfallit till betalning under åren 1925—1928 och framdeles förfalla under perioden 1929—1933, medgavs tills vidare, dock ej för längre tid än till den 1 oktober 1934. De räntor och överräntor, som debiterats å lånet för tiden den 2 oktober 1924—den 1 oktober 1928, finge avskrivas, under villkor att bolaget senast den 1 juni 1929 till riksgäldskontoret inbetalade ett belopp av 45,000 kronor. Såsom ränta å den återstående kapitalskulden för lånet, uppgående till 1,284,440 kronor 80 öre, skulle för tiden den 2 oktober 1928—den 1 oktober 1933 debiteras endast ett belopp av 40,000 kronor för helt år, vilket belopp det ålåge bolaget att den 1 oktober under vart och ett av åren 1929—

1933 inbetala till riksgäldskontoret. Såsom villkor härför skulle gälla, att bolaget icke finge av egna medel erlägga de under åren 1929—1933 förfallande annuiteterna å sina tre obligationslån av åren 1901, 1903 och 1905, med mindre nyss berörda räntelikvid till riksgäldskontoret behörigen fullgjordes och bolaget därjämte årligen kontant reserverade och till förnyelsefond avsatte ett belopp av minst 34,000 kronor. I händelse ytterligare reglering av bolagets skuldförhållande till staten icke komme att genomföras senast den 30 september 1934, vore bolaget skyldigt att enligt de i Kungl. Maj:ts omförmälda proposition nr 151 angivna, av riksdagen godkända grunder *dels* återbetala samt från och med den 2 oktober 1933 förränta den återstående kapitalskulden å förenämnda statslån, *dels* inbetala den å samma lån upplupna anståndsräntan, *dels och* återbetala det genom Kungl. Maj:ts resolution den 30 juni 1913 beviljade statslånet å 300,049 kronor 94 öre; och ålåge det bolaget därjämte att, därest den sålunda stadgade betalningsskyldigheten icke behörigen fullgjordes, å förfallna, oguldna inbetalningsbelopp gälda fem procent ränta från respektive förfallodagar till dess betalning skedde.

Av de sålunda stadgade årliga inbetalningarna av 40,000 kronor för åren 1929—1933 har bolaget fullgjort dem för åren 1929 och 1930. Därefter har bolaget emellertid icke inbetalat något belopp till riksgäldskontoret, i följd varav bolagets skuld till staten successivt ökat. Per den 31 december 1936 uppgick statens fordran till det belopp, som framgår av följande, av riksgäldskontoret meddelade sammanställning:

	Icke förfallen skuld	Förfallen skuld	Summa
Lån nr 1 av år 1899:			
Kapital	1,223,346: 72	61,094: 08	1,284,440: 80
Ränta	13,609: 73	290,730: 92	304,340: 65
Överränta	—	14,456: 86	14,456: 86
Anståndsränta	168,961: 43	—	168,961: 43
	1,405,917: 88	368,281: 86	1,772,199: 74
Lån nr 2 av år 1914 (räntefritt):			
Kapital	300,049: 94	—	300,049: 94
Summa	1,705,967: 82	366,281: 86	2,072,249: 68

Bolagets balansräkning per den 31 december 1935 — den sista tillgängliga — har i sammandrag följande utseende:

Balansräkning per den 31 december 1935.

Tillgångar.	Kronor
Bana och byggnader	3,605,801: 97
Rullande materiel	640,342: 24
Inventarier	80,084: 60
Grustag	9,615: 85
Omnibustrafiken	115,537: 16
Fastigheter	114,898: 32
Kassabehållning	11,108: 33
Bankräkningar	6,667: 85
Fordran å egna järnvägsstationer	1,942: 74
Balanserade arbeten	1,608: 37
Diverse räkningshavare	699: 55
Förråd	36,010: 28
Årets förlust	92,183: 65
Summa kronor	4,716,500: 91

Skulder.

		Kronor
Statslån		2,007,795: 95
Obligationslån av år 1905		50,750: —
Sala stads sparbank, mot inteckning i stadsfastighet		35,000: —
Statens järnvägar för samtrafik m. m.		6,740: 40
Diverse kommuner för obligationslån		277,630: 13
Diverse räkningshavare		8,127: —
Aktiekapital, stamaktier	625,900: —	
» , preferensaktier ser. A	178,300: —	
» , preferensaktier ser. B	636,000: —	1,440,200: —

Förnyelsefond:

För järnvägstrafiken (inom linjen 99,375: 47)	818,160: 76
För omnibusrörelsen	72,096: 67
Summa kronor	4,716,500: 91

Bolagets järnvägsrörelse har under innevarande decennium årligen lämnat förlust. I följande sammanställning meddelas uppgifter rörande driftresultatet — avsättning till förnyelsefond ej inberäknad — för åren 1930—1935 av järnvägsrörelsen och av bolagets sedan år 1931 bedrivna omnibustrafik:

	1930	1931	1932	1933	1934	1935
	Kronor i 1,000-tal					
Järnvägsrörelsen:						
Inkomster	523	411	304	301	299	309
Driftkostnader	494	459	367	339	322	330
Överskott (+) eller underskott (—)	**+ 29**	**— 48**	**— 63**	**— 38**	**— 23**	**— 21**
Automobiltrafiken:						
Inkomster	—	38	64	61	64	68
Driftkostnader	—	25	39	38	37	48
Överskott (+)	—	**+ 13**	**+ 25**	**+ 23**	**+ 27**	**+ 20**
Summa överskott (+) eller underskott (—)	**+ 29**	**— 35**	**— 38**	**— 15**	**+ 4**	**— 1**

Enär avsättningen till förnyelsefond beträffande järnvägsrörelsen skall uppgå till cirka 55,000 kronor för år och motsvarande avsättning i fråga om omnibustrafiken belöper sig till omkring 16,000 kronor, har driftresultaten för angivna sex år icke på långt när räckt till dylik, för järnvägens fortbestånd nödvändig avsättning.

I sin förberörda framställning, dagtecknad den 11 mars 1933, anförde *Sala—Gysinge—Gävle nya järnvägsaktiebolag* i huvudsak:

Den nuvarande allmänna depressionen på näringslivets område har gjort sig starkt kännbar för de flesta av landets enskilda järnvägar. I särskilt hög grad synes emellertid depressionen göra sig märkbar för järnvägar, som äro att hänföra till trävarutransportbanor. För Sala—Gysinge—Gävle järnväg, vars största transportmängd utgjorts av trävaror, har den långvariga depressionen på trävarumarknaden samt de båda senaste vintrarnas ogynnsamma snöförhållanden medfört minskade trävarutransporter på järnvägen. Snöfat-

tiga vintrar underlätta också transporter av virke per lastbil. Men även den ytterligt hårda konkurrensen med landsvägens motorfordon har inverkat på järnvägens ekonomi.

Styrelsen för Sala—Gysinge—Gävle järnväg har sökt att efter bästa förmåga dels få bibehålla trafikinkomsterna och dels nedbringa driftkostnaderna. Genom insättande av omnibustrafik har järnvägsbolaget från den 15 maj år 1931 kunnat indraga ett persontåg i vardera riktningen, vilka persontåg visat sig förlustbringande.

År 1927 var järnvägen på föranstaltande av riksgäldskontoret föremål för en trafikteknisk utredning, vilken utfördes av dåvarande byråchefen i järnvägsstyrelsen G. Englund, som bland annat föreslog en del stationers nedflyttning till trafikplatser med kvinnliga föreståndare. Med anledning av vad vid trafikutredningen påpekats utlovade styrelsen att vid kommande personalombyten och vid pensionering av befattningshavare göra alla de indragningar och besparingar, som med hänsyn till trafikens skötsel och trafiksäkerhetens uppehållande kunde bliva möjliga. Dessa av styrelsen utlovade indragningar och rationaliseringar hava också blivit vidtagna i den mån, som tillfällen därtill givits. De besparingar, som dessa successiva avgångar av pensionsmässig personal medföra, verka dock icke på en gång utan först efter hand. Under de närmaste åren komma emellertid ett 10-tal befattningshavare att uppnå pensionsåldern, varvid möjligheter till ytterligare driftbesparingar komma att föreligga.

Ett av de i driftbesparingshänseende viktigaste momenten för järnvägsbolaget torde frågan om övergång till motorvagnsdrift för persontågen utgöra.

Ett förbättrat konjunkturläge skulle med all sannolikhet tillföra järnvägen ökade trafikinkomster. Och de av järnvägen berörda kommunerna hava också intresse av att trafiken även i fortsättningen kommer att uppehållas i ungefär samma utsträckning som nu är fallet.

Efter järnvägsförvaltningens underhandlingar med personalen hava från och med den 1 juni 1932 vissa lönesänkningar vidtagits, i det järnvägen från nämnda dato i avlöningshänseende hänförts till bangrupp IV i stället för bangrupp III. Det är styrelsens åsikt, att avskedande av ordinarie personal på grund av konjunkturläget så vitt möjligt bör undvikas. Å andra sidan har styrelsen vid handhavandet av sitt uppdrag tillsett, att nyanställningar eller utökningar av personalantalet icke skett.

Men trots de väsentligt nedbringade driftkostnaderna och omnibusrörelsens relativt goda driftöverskott hava trafikinkomsterna minskats i en sådan grad, att de under de båda senaste åren icke förslagit till täckande av de direkta driftutgifterna.

Då därjämte framtiden synes särdeles oviss i fråga om konjunkturläget och järnvägsbolaget står i behov att nyanskaffa motorvagnar, vartill det saknar eget kapital, samt då Kungl. Maj:t lär hava föreslagit 1933 års riksdag att inlösa såväl Ostkustbanan som Uppsala—Gävle järnväg, vilket förhållande säkerligen kommer att, särskilt beträffande samtrafikssändningar, menligt inverka på Sala—Gysinge—Gävle järnvägs samtrafik, vore det måhända lämpligt att staten inlöste jämväl Sala—Gysinge—Gävle järnväg.

Med hänvisning till framställningen bilagt protokollsutdrag från 1932 års bolagsstämma hemställde bolaget, att Kungl. Maj:t måtte taga under omprövning, huruvida staten borde på i protokollsutdraget åberopade grunder övertaga Sala—Gysinge—Gävle järnväg.

Enligt nämnda protokoll uppställde bolagsstämman såsom villkor för järnvägens överlåtande till staten, dels att trafiken komme att uppehållas i unge-

färligen samma utsträckning som för det dåvarande och dels att staten övertoge den vid järnvägen anställda personalen.

I utlåtande häröver den 12 augusti 1933 anförde *järnvägsstyrelsen:*

Från järnvägsstyrelsens sida är först att meddela, att styrelsen redan under år 1932, i anledning av viss förfrågan från riksgäldskontoret, igångsatt utredning angående beräkningsbara inkomster och utgifter vid bolagets järnväg efter ett eventuellt statsförvärv av densamma. Det ligger i sakens natur, att resultatet av en dylik utredning, verkställd mitt under en svårartad ekonomisk kris, måste bli skäligen osäkert och därför bör användas med försiktighet. Även om hänsyn tages till möjliga konjunktursvängningar och förändringar beträffande trafikområdets ekonomiska förhållanden, torde emellertid stå obestridligen fast, att ett statsförvärv av förevarande järnväg, på vad sätt och under vilka former det än må komma till stånd, aldrig kan bliva för statens järnvägar fördelaktigt från affärssynpunkt. Vidare må beaktas, att förevarande bana — i motsats till vissa andra tidigare inköpta järnvägar — icke har någon uppgift att fylla såsom förbindelseled mellan skilda stambanelinjer — och ej heller är av någon större betydelse såsom tillförseled till statens järnvägars bannät; av banans transporter befordras nämligen endast en relativt liten del i samtrafik med detta nät. I egenskap av förvaltare av statsbanenätet har järnvägsstyrelsen följaktligen intet affärsintresse få banan överförd i statens ägo, och kan styrelsen ej heller finna något annat skäl för staten att nu upptaga förhandlingar om ett statsförvärv av banan under formen av en normal affärsuppgörelse eller över huvud taget diskutera några särskilda förpliktelser gentemot banan, utöver vad som kan följa av praxis beträffande av riksgäldskontoret exekutivt förvärvade järnvägar.

Järnvägsstyrelsen finner alltså de av bolaget uppställda villkoren — och då särskilt det som rör trafikens uppehållande i viss utsträckning — icke antagliga och styrelsen måste följaktligen bestämt avstyrka, att underhandlingar upptagas på basis av det föreliggande förslaget.

Huru förfaras skall, om riksgäldskontoret kan bliva nödsakat att exekutivt inköpa bolagets järnväg, torde styrelsen få yttra sig om, när en sådan fråga eventuellt kan komma att aktualiseras.

På grund av vad sålunda anförts, avstyrkte järnvägsstyrelsen bifall till förevarande framställning.

Samtidigt med att Kungl. Maj:t meddelade beslut rörande 1929 års reglering av bolagets skuldförhållande till staten anmodade Kungl. Maj:t den 10 maj 1929 fullmäktige i riksgäldskontoret att, därest en ytterligare reglering av bolagets skuldförhållande till staten visade sig erforderlig, verkställa utredning avseende en dylik skuldreglering. I anledning av järnvägsstyrelsens nyss återgivna yttrande uppdrogo fullmäktige den 5 oktober 1933 åt riksgäldssekreteraren J. Hägglund och dåvarande byråchefen S. Norrman att skyndsamt verkställa undersökning av järnvägsbolagets förvaltning och ekonomiska ställning. Sedan denna utredning slutförts, beslöto fullmäktige den 7 december 1933 att tillsätta en av fem ledamöter bestående kommitté med uppdrag att framlägga förslag till sådan rekonstruktion av bolaget och sådan omläggning av dess verksamhet, som efter verkställd undersökning kunde visa sig ändamålsenlig. Kommittén bestod av Hägglund och Norrman, representerande riksgäldskontoret, samt av representanter för järnvägsbolaget och de av bolagets järnväg berörda kommunerna. Kommittén avgav den 19 november 1935 ett betänkande, vilket i tryck finnes bilagt handlingarna i ärendet.

Under hänvisning i övrigt till nämnda betänkande torde jag här få begränsa mig till följande kortfattade redogörelse för slutsatserna i detsamma:

Riksgäldskontorets representanter kommo till den uppfattningen, att trafikvolymen å järnvägen undergått en sådan minskning, att inkomsterna för återstående trafik icke längre vore eller genom rationaliseringsåtgärder kunde bliva tillräckliga för säkerställande av fortsatt drift i full omfattning å järnvägen. De anbefallde till övervägande en sådan omläggning av bolagets driftformer, varigenom järnvägen bibehölles huvudsakligen för vagnslastbefordran, medan övrig trafik överfördes till landsvägsfordon, därvid viss balans mellan inkomster och utgifter, inklusive avsättning till förnyelsefond och ränta å nyinvesterat kapital för omnibusar och lastautomobiler, beräknades bliva ernådd. Därest en sådan omläggning av driften skulle ifrågasättas, ansåge de, att det kunde vara motiverat, att staten medgåve, dels att dess i järnvägen intecknade fordran nedskreves till ett mot järnvägens beräknade realisationsvärde, 796,000 kronor, ungefär svarande belopp, dels ock att ränte- och amorteringsfrihet för berörda fordran beviljades för tid och på villkor, varom överenskommelse kunde träffas. En sådan driftsomläggning syntes emellertid icke kunna medföra förräntning och amortering under överskådlig tid av de i järnvägsföretaget bundna statslånen eller ens någon mera betydande del därav.

Övriga kommittéledamöter uttalade sig för ett bibehållande åtminstone en tid framåt av den nuvarande driften å banan i avvaktan å då pågående utredningar om motorvagnar för de enskilda järnvägarna. En förutsättning härför vore dock, att staten och kommunerna avskreve sina förfallna fordringar hos bolaget samt att staten därjämte läte nedskriva statslånet till skäligt belopp, att under vissa år innestå räntefritt, ävensom att den återstående delen av bolagets obligationslån helt övertoges av de garanterande kommunerna.

1932 års järnvägsekonomiutredning, som i september 1933 anbefallts att avgiva utlåtande i ärendet men sedermera bordlagt detsamma i avvaktan å nyss omförmälda kommittéutredning, har avgivit utlåtande den 7 oktober 1936 och däri anfört:

Sistnämnda utredning ävensom vissa inom järnvägsekonomiutredningen under bordläggningstiden verkställda preliminära undersökningar torde få anses tydligt ådagalägga, att järnvägsbolagets ställning är så svag, att en konkurs är oundviklig, därest icke en omläggning av driften sker och i samband därmed nedskrivning av företagets låneskulder kommer till stånd. Kommitterades utredning ger vid handen, att icke ens de genomgripande och kapitalkrävande rationaliseringsåtgärder, som av dem ifrågasättas — av riksgäldskontorets representanter på ett sätt och av övriga kommitterade på ett annat — med någon större säkerhet kunna väntas åstadkomma jämvikt mellan inkomster och löpande driftsutgifter. Att det i järnvägen bundna statslånet är förlorat torde under alla förhållanden vara ett beklagligt faktum, och risk föreligger dessutom, att staten kan komma att framdeles bliva nödsakad exekutivt förvärva och driva järnvägen, därest denna får fortsätta sin verksamhet som helt fristående företag. Detta gäller, även om driften ändras i enlighet med något av de kommitterades förslag, och givetvis i än högre grad, om inga rationaliseringsåtgärder vidtagas.

Vad därefter angår den i bolagets framställning väckta frågan om statens övertagande av järnvägen har järnvägsstyrelsen bestämt avstyrkt en sådan utväg såsom ur affärssynpunkt ofördelaktig och ej heller motiverad av några andra skäl. Järnvägsekonomiutredningen har, efter egna kompletterande undersökningar, helt anslutit sig till denna järnvägsstyrelsens inställning.

För den händelse Sala—Gysinge—Gävle järnväg nu icke anses böra ned-

läggas, synes med hänsyn till nu berörda förhållanden lämpligast, att densamma övertages av något av de angränsande enskilda järnvägsföretagen, d. v. s. antingen av Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar, till vilkas linje Tillberga—Sala den utgör en fortsättning och som tidigare under åren 1915—1918 arrenderat densamma, eller ock av Gävle—Dala järnväg, av vilken den är i hög grad beroende på grund av att en stor del av Gysingebanans trafik har Gävle till utgångspunkt och mål och måste framföras över den Gävle—Dala järnväg tillhöriga 6 kilometer långa bandelen Hagaström—Gävle.

Järnvägsekonomiutredningen har under hand erfarit, att riksgäldskontorets utredningsmän med Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägars ledning fört förhandlingar om ett sådant övertagande, samt att dessa underhandlingar icke lett till något resultat. Vid sådant förhållande har utredningen ansett sig kunna utgå ifrån, att en lösning på denna väg för närvarande icke är tänkbar.

Enär det synts järnvägsekonomiutredningen angeläget att i nu förevarande sammanhang jämväl undersöka möjligheten av Gysingebanans fusionering med den järnvägskoncern, av vilken Gävle—Dala järnväg utgjorde en del, hade utredningen tidigare under hand gjort en hänvändelse till sistnämnda järnvägs ledning och sedermera upptagit direkta förhandlingar. Utredningen hade i betraktande av Sala—Gysinge—Gävle järnvägs ohållbara ekonomiska ställning vid dessa förhandlingar ansett sig böra förutsätta en överlåtelse av järnvägen på i huvudsak samma villkor som dem, enligt vilka Bergslagernas järnvägsaktiebolag under år 1936 förvärvat Åmål—Årjängs och den övre delen av Dal—Västra Värmlands järnvägar, eller alltså för en köpeskilling, svarande mot järnvägsegendomens realisationsvärde — enligt en på föranstaltande av riksgäldskontoret år 1934 verkställd värdering beräknat till 796,000 kronor — och avsedd att likvideras med en revers, löpande utan ränta så länge järnvägen trafikerades. Enligt vad som framginge av en utlåtandet bifogad skrivelse hade Gävle—Dala järnvägsaktiebolag förklarat sig villigt att på nyss angivna villkor med äganderätt och trafikeringsskyldighet övertaga Sala—Gysinge—Gävle järnväg inklusive rullande materiel, förråd, inventarier och omnibusrörelse. Järnvägsekonomiutredningen har vidare anfört:

Järnvägsekonomiutredningen anser för sin del, att detta erbjudande bör av statsmakterna godtagas. Att staten skulle kunna betinga sig bättre villkor synes föga troligt, och ett avböjande av anbudet skulle sålunda med all sannolikhet endast hava till följd, att staten, kanske i en snar framtid, skulle bliva nödsakad att exekutivt förvärva järnvägen i fråga samt att antingen svara för dess fortsatta trafikering eller helt nedlägga driften.

Järnvägsekonomiutredningen förutsätter, att i en eventuell överenskommelse med Gävle—Dala järnvägsaktiebolag intages klausul om rätt för statsverket att inlösa Sala—Gysinge—Gävle järnväg för ett pris motsvarande den nu avsedda köpeskillingen samt att en sådan inlösen icke skall göras beroende av ett samtidigt statsförvärv av det köpande järnvägsbolagets egendom såsom fallet var i fråga om försäljningen till Bergslagernas järnvägsaktiebolag av Åmål—Årjängs och Dal—Västra Värmlands järnvägar. De åtgärder i övrigt, som erfordras för att bringa det nu gjorda erbjudandet till ett i detalj utarbetat försäljningsavtal, torde få ankomma på riksgäldskontoret.

På grund av vad sålunda anförts har järnvägsekonomiutredningen hemställt, att åtgärder måtte vidtagas för träffande av överenskommelse om Sala—Gysinge—Gävle järnvägs överlåtande till Gävle—Dala järnvägsaktiebolag i enlighet med nu angivna riktlinjer.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava i yttrande den 26 november 1936 anfört:

I betraktande av Sala—Gysinge—Gävle nya järnvägsaktiebolags svaga ekonomiska ställning finna fullmäktige i likhet med järnvägsekonomiutredningen önskvärt, att bolagets järnväg övertages av något av de angränsande järnvägsföretagen. Då järnvägsstyrelsen bestämt avstyrkt järnvägens övertagande av staten och förhandlingar i ämnet med Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag ej lett till resultat, återstår Gävle—Dala järnvägsaktiebolag, som förklarat sig villigt övertaga järnvägen med tillhörigheter samt omnibusrörelse på villkor, som i allt väsentligt ansluta sig till vad som preliminärt avtalats mellan riksgäldskontoret och Bergslagernas järnvägsaktiebolag angående Åmål—Årjängs järnväg. Då realisationsvärdet av Sala—Gysinge—Gävle järnväg beräknats till 796,000 kronor, skulle ett antagande av berörda anbud innebära, att av statens fordran hos järnvägsbolaget för lämnat statslån, den 30 juni 1936 inklusive räntor uppgående till 2,039,663 kronor 52 öre, skulle avskrivas omkring 1,240,000 kronor och återstoden kvarstå som ett räntefritt lån att återbetalas endast under förutsättningen av Sala—Gysinge—Gävle järnvägs nedläggande och realiserande. Med hänsyn till järnvägsföretagets genom de verkställda utredningarna konstaterade oförmåga att på vad sätt än trafikeringen ordnas förränta och amortera ens någon del av statslåneskulden anse sig även fullmäktige böra tillstyrka antagande av Gävle—Dala järnvägsaktiebolags erbjudande. Fullmäktige äro sålunda villiga att, därest Kungl. Maj:t så skulle finna lämpligt, vidtaga åtgärder för att söka få till stånd ett förslag till överenskommelse om ifrågavarande järnvägs överlåtande till Gävle—Dala järnvägsaktiebolag i enlighet med de angivna riktlinjerna.

Sedan *järnvägsstyrelsen* genom remiss den 1 december 1936 anbefallts att avgiva förnyat utlåtande i ärendet och därvid även ånyo taga under övervägande den i ärendet föreliggande frågan om statsinlösen av ifrågavarande järnväg, har styrelsen i utlåtande den 25 januari 1937 anfört:

Vad i ärendet förekommit, sedan styrelsen avgav sitt utlåtande den 12 augusti 1933, ävensom de under de senaste åren redovisade ekonomiska resultaten av bolagets rörelse, torde få anses tydligt ådagalägga, att företaget saknar möjligheter att någon mera avsevärd tid bestå helt fristående, detta även om riksgäldskontoret avstår från vidtagande av åtgärd på grund av att föreskrivna annuiteter å statslånet icke på länge gäldats. Den situation, som styrelsen i slutet av sitt utlåtande antydde som framdeles tänkbar, kan också när som helst göras aktuell. Järnvägsföretagets finansiella läge är med andra ord sådant, att frågan huru järnvägens framtida förhållanden lämpligast böra ordnas, torde få anses vara mer en statsmakternas än en bolagets angelägenhet.

Vad angår de åtgärder, som i den nu rådande situationen från statsmakternas sida böra vidtagas, må framhållas, att det ur ren fordringsägaresynpunkt givetvis vore lämpligast, om järnvägen nedlades och realiserades. På detta sätt skulle staten av sin nu återstående fordran hos bolaget, uppgående till över 2 miljoner kronor, kunna återfå åtminstone ett mot järnvägsegendomens

realisationsvärde svarande belopp, enligt verkställd utredning cirka 796,000 kronor. Med hänsyn till järnvägens betydelse för sitt trafikområde torde en sådan åtgärd emellertid icke gärna kunna ifrågasättas.

Den ur statsfinansiell synpunkt därnäst lämpligaste lösningen vore att på sätt 1932 års järnvägsekonomiutredning föreslagit överlåta järnvägen till något av de angränsande enskilda järnvägsföretagen och då närmast Gävle—Dala järnvägsaktiebolag, som förklarat sig villigt att övertaga densamma. Staten skulle visserligen vid ett antagande av nämnda anbud tillsvidare ej erhålla någon inkomst å det sitt kapital, vilket skulle betraktas såsom i banan innestående och vars belopp bestämts med hänsyn till det uppskattade realisationsvärdet, men skulle åtminstone slippa vidkännas den ofördelaktiga återverkan å statens järnvägars behållna inkomst, som skulle bliva en följd av järnvägens inlemmande i statsbanenätet.

Rörande storleken av den årliga förlust, som i sistnämnda fall torde vara att motse för statens järnvägar och därmed indirekt för statsverket har järnvägsstyrelsen på nu förekommen anledning verkställt särskild utredning. Denna har givit vid handen, att ett övertagande av Sala—Gysinge—Gävle järnväg med ett fullständigt inlemmande i statens järnvägars system kan beräknas föranleda följande förändringar i fråga om statens järnvägars driftresultat, räknat exklusive avsättning till förnyelsefond, nämligen

tillkommande inkomster	269,000	kronor
» utgifter	264,000	»

Järnvägens motsvarande under de senaste åren redovisade driftresultat utgjorde

	År 1934	År 1935
	kronor	kronor
Inkomster	299,200	309,300
Utgifter	322,200	330,400
Underskott	23,000	21,100

Genom järnvägens inlemmande i statsbanenätet skulle alltså ernås en ej obetydlig förbättring av driftresultaten trots att därmed på grund av sänkta taxeavgifter följer en ej oväsentlig reducering av inkomstgivningen. Utgifterna ha nämligen beräknats kunna nedbringas än mer, huvudsakligen genom förutsatta mera ändamålsenliga men samtidigt billigare driftsanordningar (bland annat rälsbussdrift) samt bortfallandet i stort sett av de nuvarande förvaltningskostnaderna. De kostnader, som efter ett övertagande skulle komma att påvila statens järnvägar, skulle alltså inskränka sig till dels på banan belöpande avsättning till förnyelsefond, dels ränta å de kapitalökningsmedel, som skulle erfordras för anskaffande av i driftskalkylen antagen ny materiel (bland annat rälsbussar). Ett ungefärligt mått på förstnämnda, driftkostnadsstaten berörande utgiftspost har man i storleken av avsättningen till förnyelsefond enligt nu gällande bestämmelser, cirka 55,000 kronor. De erforderliga rationaliseringsåtgärderna, däri inberäknat anskaffning av mera ändamålsenlig rullande materiel, hava beräknats betinga en kapitalinsats av 250,000 kronor.

Skärskådas förevarande fråga från statsbaneekonomisk — och därmed indirekt statsfinansiell — synpunkt, framstår alltså av nyss behandlade båda alternativ det av 1932 års järnvägsekonomiutredning förordade såsom avgjort minst ogynnsamt, då detsamma icke föranleder någon belastning av statens järnvägars affärsrörelse. Ses frågan i ett större sammanhang och ur allmän samhällssynpunkt, framträda emellertid vissa omständigheter, vilka givetvis kunna åberopas till förmån för det andra alternativet. Mot de uppoffringar

för det allmänna, som skulle följa med järnvägens trafikering såsom en statens järnvägars bandel, är sålunda att ställa i första hand den vinst i besparade befordringsavgifter, som skulle beredas trafikanterna vid en tillämpning av statsbanornas låga tariffer och vilken beräknats vara av nära nog samma storlek som nyss anförda förlustbelopp för statens järnvägar på grund av järnvägens inkorporering, och vidare de obestridliga men ej siffermässigt uttryckbara fördelar, vilka beredas befolkning och näringsliv inom en statsbanelinjes direkta trafikområde, därigenom att järnvägens bestånd och rationella utveckling ävensom en objektiv trafikledning helt och fullt tryggas. Sagda uppoffringar för det allmänna, vilka, som redan nämnts, kalkylerats till i runt tal 60,000 kronor per år, äro visserligen i och för sig ganska betydliga men dock ej påfallande stora för att gälla en bana av 100 kilometers längd och därav beroende landområde.

Trots de betänkligheter, fortsätter järnvägsstyrelsen, vilka styrelsen såsom företagsledning måste hysa mot förevarande underskottsbanas inlemmande i statsbanenätet, ville styrelsen alltså icke resa någon erinran mot ett statsförvärv, om vid frågans vidare behandling ett sådant skulle befinnas motiverat med hänsyn till de samlade verkningarna för berörda delar av samhället. För sådant fall ville styrelsen framhålla, att eftersom det vore fråga om en underskottsbana, det kapital, som på övligt sätt i samband med statsförvärvet överflyttades från allmänna järnvägslånefonden till statens järnvägars fond, borde därstädes helt föras under rubriken »Annat kapital» (än lånemedel). Beträffande åter det anslag om 250,000 kronor, som i angivet fall erfordrades för anskaffning av rullande materiel m. m., ville styrelsen icke motsätta sig, att detsamma i vanlig ordning anvisades att täckas av lånemedel, då sagda investering i och för sig obestridligen vore räntabel.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i utlåtande den 2 februari 1937 för sin del tillstyrkt, att Sala—Gysinge—Gävle järnväg övertages av statens järnvägar på sätt järnvägsstyrelsen i sitt nyss återgivna utlåtande angivit.

Av den lämnade redogörelsen framgår, att Sala—Gysinge—Gävle nya järnvägsaktiebolags järnväg mellan Sala och Hagaström saknar förutsättningar att bestå såsom särskilt företag och att av statens fordran hos bolaget på grund av statslån till järnvägens anläggning, numera sammanlagt över 2 miljoner kronor, icke något belopp kan förväntas bliva återbetalat annat än i samband med ett nedläggande av järnvägen. Då järnvägens realisationsvärde, inberäknat värdet å bolagets omnibusmateriel, enligt en i slutet av år 1934 verkställd värdering beräknats till 796,000 kronor, torde staten vid ett nedläggande av banan icke kunna återfå mer än en mindre del av sin fordran. Departementschefen.

Emellertid torde det med hänsyn till det jämförelsevis betydande trafikområde, som banan genomlöper, icke nu böra ifrågasättas att nedlägga densamma. I detta läge hava undersökningar gjorts om möjligheten att sammanföra järnvägen med annan enskild järnväg eller med statens järnvägar. Bland de enskilda järnvägsföretag, som kunna ifrågakomma för en dylik sammanslagning, har endast Gävle—Dala järnvägsaktiebolag förklarat sig villigt att övertaga järnvägen i fråga, därvid bolaget tänkt sig att omhändertaga densamma genom dotterbolag och synes hava förutsatt, att köpeskillingen

skulle bestämmas till nyss angivna realisationsvärde, 796,000 kronor, att innestå ränte- och amorteringsfri så länge järnvägsdriften upprätthålles. Järnvägsstyrelsen har i sitt senast avgivna utlåtande intagit den ståndpunkten, att ett införlivande av järnvägen i fråga med statsbanenätet visserligen icke kan vara ett affärsekonomiskt intresse för statsbaneföretaget men att styrelsen icke vill resa någon erinran mot ett statsförvärv, om ett sådant skulle befinnas motiverat med hänsyn till de samlade verkningarna för berörda delar av samhället.

Ett sammanförande av järnvägen med Gävle—Dala järnväg på det sätt, som sistnämnda järnvägs ägare tänkt sig, nämligen genom ett dotterbolag, torde icke kunna anses innebära en fullt tillfredsställande lösning av frågan om banans framtid. En dylik organisationsform medför nämligen icke någon garanti för trafikens upprätthållande längre tid än dotterbolagets ekonomi det tillåter. Slutligen må framhållas att statsverket vid den ifrågasatta fusionen icke skulle erhålla någon betalning å sin fordran annat än i samband med järnvägens nedläggande.

Vad beträffar ett förstatligande av ifrågavarande järnväg är det uppenbart, att banan från trafiksynpunkt på ett naturligare sätt hör samman med statsbanenätet. Järnvägsstyrelsen har framhållit, att driftresultatet kan förväntas bliva väsentligt förbättrat, därest banan införlivas med statsbanorna. Visserligen beräknas inkomsterna komma att sjunka med omkring 40,000 kronor till 269,000 kronor, men å andra sidan kunna utgifterna förutses bliva i än högre grad reducerade, nämligen från 330,000 kronor till 264,000 kronor, vadan alltså ett driftöverskott å järnvägsrörelsen av omkring 5,000 kronor skulle kunna påräknas. Med inräknande av ett belopp av 55,000 kronor för avsättning till förnyelsefond skulle således statens järnvägars årskostnad för järnvägens upprätthållande kunna beräknas till omkring 50,000 kronor, vartill kommer räntan å det kapital om 250,000 kronor, som skulle behöva investeras för anskaffning av rälsomnibusar. Härvid har hänsyn icke tagits till det överskott, som kan beräknas å den av järnvägen bedrivna omnibusrörelsen.

Mot den förlust, som sålunda skulle åsamkas statens järnvägar vid ett statsförvärv av Sala—Gysinge—Gävle järnväg, äro emellertid att ställa de fördelar från samhällsekonomiska och andra synpunkter, som ett förstatligande av banan skulle medföra. Samhällsekonomiskt sett är det av påtagligt intresse att söka genom lämpliga fusionsåtgärder nedbringa kostnaderna för järnvägsdriften, vilket på sätt nyss angivits i betydande mån skulle bliva fallet vid förstatligande av förevarande järnväg. För de av järnvägen berörda trakterna skulle dess införlivande med statsbanorna innebära betydande fördelar, i det att dels såväl personbiljetter som avgifter för godstransporter skulle bliva väsentligt förbilligade och dels i allmänhet bättre förbindelser med övriga delar av landet torde komma att ernås genom bättre anslutning till statens järnvägars tåg i Gävle och Sala. Av särskild betydelse är i detta sammanhang, att vid det planerade införandet av drift med rälsomnibusar restiden kan förkortas och en efter behovet bättre avpassad tidtabell till-

lämpas, varjämte eventuellt behövlig utökning av antalet tåglägenheter relativt lätt kan ordnas.

Vid övervägande av de olika förslag till ordnande av järnvägens framtid, som föreligga, har jag för min del stannat vid den uppfattningen, att avgörande skäl tala för att järnvägen införlivas med statsbanorna.

Ett särskilt spörsmål, som uppkommer vid förstatligande av järnvägen och som jag här torde få något beröra, gäller sättet för anordnande av tågförbindelsen mellan järnvägens slutpunkt i Hagaström å Gävle—Dala järnväg och statens järnvägar i Gävle. Linjen Hagaström—Gävle, en sträcka om 6 kilometer, ingår nämligen, på sätt inledningsvis nämnts, såsom en del av Gävle—Dala järnväg. Vid beräkningarna angående inkomst- och utgiftsförhållanden vid Sala—Gysingebanan efter densammas inlemmande i statsbanenätet har, enligt vad jag inhämtat, förutsatts att en nyligen träffad överenskommelse, enligt vilken Gysingebanans tåg framföras med egna lokomotiv även å linjen Hagaström—Gävle skulle fortbestå. Gävle—Dala järnväg, som erhåller den på nämnda bandel belöpande inkomsten av trafiken, lämnar Gysingebanan viss ersättning för denna trafikprestation. Genom denna anordning, vilken kan sägas innebära, att järnvägens slutstation i driftshänseende flyttats från Hagaström till Gävle, skulle efter ett statsförvärv av järnvägen vinnas möjlighet att i och för driftens rationalisering repliera på i Gävle befintliga, av statens järnvägar ägda lokstations- och driftverkstadsanordningar. Då överenskommelsen synes vara till fördel icke blott för trafikanterna utan även för båda de berörda järnvägsförvaltningarna, har jag ansett mig kunna förutsätta, att från Gävle—Dala järnvägs sida någon erinran icke skall resas mot att statens järnvägar, efter förvärv av förevarande järnväg, beträffande nämnda överenskommelse träda i Sala—Gysinge—Gävle nya järnvägsaktiebolags ställe. Det synes emellertid angeläget, att förenämnda gemenskapsförhållande även utvidgas att gälla taxeväsendet sålunda, att Gävle blir statens järnvägars tariffstation för linjen Sala—Gysinge—Gävle, på samma sätt som t. ex. hamnbanestationerna i Göteborg i tarifferingshänseende tillhöra samtliga där sammanlöpande järnvägar. Jag förutsätter alltså, att därest staten förvärvar ifrågavarande järnväg, förhandlingar upptagas i syfte att åstadkomma en sådan efter tidsförhållandenas krav lämpad ordning, som här sagts, syftande till en förbättring av den allmänna transporthushållningen inom banans direkta trafikområde och ett vinnande av en fullständigare samhällsnytta.

Vad slutligen beträffar sättet för genomförande av ifrågavarande statsförvärv torde det, enligt vad jag erfarit, sannolikt befinnas lämpligast, att riksgäldskontoret förvärvar järnvägen i exekutiv ordning, varefter banan överföres till statens järnvägar. Därest det skulle befinnas förmånligare, att järnvägen direkt förvärvas av statens järnvägar, torde emellertid så böra få ske, därvid köpekontraktet bör underställas Kungl. Maj:ts prövning. Jag förutsätter i båda fallen, att järnvägens personal övertages av statens järnvägar i huvudsak enligt de grunder, som under senare år tillämpats i motsvarande fall, samt att järnvägen i statens järnvägars bokföring skall upptagas till ett

belopp, motsvarande dess realisationsvärde, och att samma belopp skall redovisas under rubriken »Annat kapital», varmed avses annat kapital än lånemedelskapital. För detta belopp jämte återstoden av statens kapitalfordran hos järnvägen torde täckning i sinom tid böra beredas riksgäldskontoret i vanlig ordning, medan räntefordringarna på vanligt sätt avskrivas.

Den materiel, som användes i den av järnvägsbolaget bedrivna omnibustrafiken, ingår icke i järnvägsfastigheten och kan alltså icke förvärvas vid exekutiv försäljning av järnvägen. Enär jämväl omnibustrafiken självfallet bör övertagas av statens järnvägar, förutsättes emellertid, att till denna trafik hörande rullande materiel och fasta anläggningar överlåtas till staten utan vederlag, därest ett övertagande av järnvägen kommer till stånd. Genom sistnämnda åtgärd åtager sig staten nämligen så pass stora kostnader för tillgodoseende av traktens trafikbehov, att staten icke skäligen synes böra vidkännas ytterligare kostnader i form av köpeskilling för omnibusrörelsen.

Vad slutligen beträffar det belopp av 250,000 kronor, som järnvägsstyrelsen beräknat erforderligt för anskaffning av rälsomnibusar för driftens rationalisering, torde med anvisande därav kunna anstå i avvaktan på överförandet av järnvägen till statens järnvägar. Skulle emellertid behov uppkomma av dylik materielanskaffning inom sådan tid, att riksdagens beslut i saken icke hinner inhämtas, torde järnvägsstyrelsen, om riksdagen icke uttalar erinran häremot, få efter bestämmande av Kungl. Maj:t disponera tillgängliga medel för sådant ändamål.

Under åberopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva,

att den Sala—Gysinge—Gävle nya järnvägsaktiebolag tillhöriga järnvägen mellan Sala och Hagaström må förvärvas och införlivas med statens järnvägar i huvudsaklig överensstämmelse med av mig här angivna grunder.

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:

F. Wessberg.

Stockholm 1937. K. L. Beckmans Boktryckeri.