Nr 146.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående statsförvärv av järnvägen Uppsala—Enköping; 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:

Sedan Uppsala—Enköpings järnvägsaktiebolag den 13 februari 1934 trätt i likvidation, hava utredningar verkställts rörande olika möjligheter att upprätthålla driften å bolagets järnväg mellan Uppsala och Enköping. Till prövning föreligger nu fråga, huruvida järnvägen skall införlivas med statens järnvägar eller överlåtas till Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag.

Till anläggning av nämnda järnväg, varå koncession meddelats den 1 maj 1908, beviljade Kungl. Maj:t den 23 april 1909 ett statslån ur allmänna järnvägslånefonden om 1,040,000 kronor. Järnvägen, som är bredspårig och har en längd av 44 kilometer, ansluter i Uppsala till statsbanorna och i Enköping till Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar.

Järnvägen i fråga, som öppnades för trafik år 1912, har under större delen av sin tillvaro haft att kämpa med ekonomiska svårigheter. Under åren 1915, 1918 och 1919 amorterades å statslånet sammanlagt 28,447 kronor, och sedermera hava vissa räntebetalningar verkställts. Från och med år 1924 har icke någon inbetalning å statslånet ägt rum. Skulden till staten uppgick den 31 december 1936 till följande belopp:

	Icke förfallet Kronor	Förfallet Kronor	Summa Kronor
Kapital	851,222: 46	160,329: 85	1,011,552: 31
Ränta	22,238: 19	685,880: 31	708,118: 50
Överränta		338,016: 57	338,016: 57
Anståndsränta	99,063: 62		99,063: 62
Summa kronor	972,524: 27	1,184,226: 73	2,156,751: —

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

Balansräkning.

Den 31 december 1934	*Tillgångar.*	*Den 31 december 1935*
2,277,038: 11	Banan och husbyggnader	2,277,038: 11
345,256: 94	Rullande materiel	335,815: —
87,744: 39	Inventarier	76,340: 52
2,206: 84	Trafikuppbörd m. m.	3,040: 93
351: 57	Diverse tillgodohavanden	14,414: 66
23,597: 23	Förråd	16,831: 36
121,009: 46	Årets förlust	142,910: 67
802,434: 01	Från föregående år balanserad förlust	923,443: 47
3,659,638: 55	Summa kronor	3,789,834: 72
	Skulder.	
1,999,227: 26	Statslån	2,076,978: 67
113,718: 51	Uppsala stad	131,271: 84
4,500: —	Riksgäldskontoret, förlagsmedel efter bolagets trädande i likvidation	20,000: —
133,992: 85	Statens järnvägar enligt domstolsutslag	140,692: 49
96,955: 49	Diverse skulder	115,300: 28
1,104,000: —	Aktiekapitalet	1,104,000: —
207,244: 44	Förnyelsefond	201,591: 44
	Förnyelsefond, balanserad inom linjen 149,919: 15 178,874: 67	
3,659,638: 55	Summa kronor	3,789,834: 72

Uppsala stads drätselkammare utsåg år 1935, efter framställning av bolagets likvidatorer, en kommitté för undersökning av förutsättningarna för järnvägens bevarande för framtiden. Denna kommittés arbete ledde emellertid icke till resultat. Likvidatorerna hänvände sig då till järnvägsstyrelsen med förfrågan angående möjligheten att införliva järnvägen med statens järnvägar. Med anledning härav avlät *järnvägsstyrelsen* den 20 juni 1936 en promemoria i ämnet, innefattande jämväl resultatet av utredningar rörande driftsresultatet vid ett sådant införlivande av järnvägen. Ur denna promemoria torde jag här få återgiva följande:

Inkomster, utgifter (exkl. avsättning till förnyelsefond) samt resultatet av Uppsala—Enköpings järnvägs (U. E. J.) drift under åren 1930—1935 framgå av efterföljande sammanställning (däri beträffande åren 1930—1934 anförts de uppgifter, som framkommit vid en i anledning av konstaterade oegentligheter i fråga om redovisningen verkställd revidering av denna):

	1930	1931	1932	1933	1934	1935
Inkomster:			Kronor			
Persontrafik	196,481	190,070	180,637	174,258	181,417	190,274
Posttransporter	8,962	8,420	8,604	8,539	8,542	8,541
Godstrafik	105,260	100,693	88,316	78,846	93,167	95,428
Extra	1,534	1,200	1,064	928	1,422	1,892
Diverse	9,071	9,482	9,487	9,735	9,538	9,347
Summa	321,308	309,865	288,108	272,306	294,086	305,482
Utgifter:						
Administrativa avd.	27,703	25,553	22,156	28,731	24,401	29,772
Banavdelningen	72,773	57,716	52,529	48,075	52,886	61,915
Trafikavdelningen	88,047	106,477	98,875	136,651	117,781	103,610
Maskinavdelningen	138,306	140,093	99,143	96,568	100,986	103,984
Lok- och vagnhyror	3,772	3,198	1,886	12,389	16,197	21,110
Summa	330,601	333,037	274,589	322,414	312,251	320,391
Överskott (+) eller *underskott* (—)	— 9,293	—23,172	+13,519	—50,108	—18,165	—14,909

Inkomsterna av persontrafik hava som synes varit ungefär dubbelt så stora som inkomsterna av godstrafik; med de normalspåriga järnvägarna tillsammantagna är förhållandet omvänt. Inkomstsiffrorna visa alltså, att U. E. J. är en utpräglad persontrafikbana, ett förhållande, som än tydligare framgår av följande uppgifter angående trafikrörelsen.

	Antal personkm per bankm år 1934	Antal tonkm per bankm år 1934
U. E. J.	64,200	12,900
Enskilda normalspåriga järnvägar	109,400	216,900

Medan sålunda U. E. J:s persontrafiksrörelse uppgår till c:a 60 procent av den för landets enskilda normalspåriga järnvägar genomsnittliga, är motsvarande procenttal för godtrafiksrörelsen endast 6.

Vad beträffar det ekonomiska resultatet märkes, att med undantag för ett enda år (1932) inkomsterna av trafiken de senaste åren icke räckt ens till bestridande av de löpande driftsutgifterna.

Genom järnvägens övertagande av och införlivande med statens järnvägar kunna såväl inkomster som utgifter, av orsaker och på sätt som i det följande närmare skola belysas, väntas komma att undergå förändringar.

Inkomsterna.

Rörande *persontrafiken* och däremot svarande inkomster under år 1935 meddelas i efterföljande sammanställning vissa detaljuppgifter:

	Antal resande	Inkomst
Lokaltrafik	82,794	109,263
Samtrafik till och från järnvägen:		
via Uppsala	3,841	7,126
» Enköping	27,487	60,682
Samtrafik transito järnvägen	3,024	7,956
Summa	117,146	185,027

Persontrafiken utgöres sålunda till övervägande del (i fråga om antalet resor 71 % och i fråga om inkomsten 59 %) av rent lokal trafik.

Såsom framgår av anförda uppgifter har järnvägen ur persontrafikens synpunkt i första hand betydelse för tillgodoseende av trafikbehovet inom det egna av städerna Uppsala i norr och Enköping i söder begränsade trafikområdet. Framhållas må i detta sammanhang, att järnvägen hittills fått praktiskt taget ensam ombesörja persontrafiken inom berörda område, i det att någon med järnvägen konkurrerande omnibuslinje för närvarande icke förefinnes. Personsamtrafik spelar emellertid en för en bibana osedvanligt stor roll, och järnvägen framträder därvid tydligt såsom en ej oviktig tillförselled till Västeråsbanan.

Genom järnvägens införlivande i statens järnvägar uppkommande ändringar i nu utgående avgifter belysas av följande uppgifter, avseende priset å enkel biljett i III klass:

	För närvarande Kronor	Enligt S. J. taxa Kronor
Uppsala—Enköping	3.00	2.20
Örsundsbro—Uppsala	1.80	1.40
» —Enköping	1.20	0.90
Härkeberga—Enköping	0.60	0.40
Ekebybruk—Uppsala	0.40	0.30
Enköping—Gävle	9.00	8.00

Med ledning av förestående uppgifter och med hänsyn dessutom tagen till att enkel biljett för närvarande gäller för resa fram och åter under sön- och helgdag — en bestämmelse, som endast undantagsvis tillämpas vid statens järnvägar — har den av järnvägens införlivande med statsbanorna följande inkomstminskningen i persontrafik vid i övrigt oförändrade förhållanden beräknats till cirka 44,000 kronor per år.

Det är givetvis omöjligt att med någon säkerhet förutsäga, vilka ekonomiska konsekvenser en så betydande sänkning av persontaxan i verkligheten kan komma att få. Med hänsyn bl. a. till erfarenheterna från senaste sänkning av statens järnvägars allmänna persontaxa, vilken berörde huvudparten av kortdistanstrafiken, synes emellertid finnas skäl antaga, att den inkomstminskning, som regelbundet följer en taxesänkning, i detta fall kommer att bliva relativt kortvarig. Dessutom kan en allmän taxesänkning törhända komma att visa sig profylaktisk gentemot framtida krav på busstrafik.

Såsom medeltal för en period av förslagsvis 5 år må här räknas med en inkomstminskning av 10,000 kronor.

Inkomsterna av *posttransporter* hava för år 1935 redovisats med 8,540 kronor. Med hänsyn till gällande överenskommelse mellan järnvägsstyrelsen och postverket angående posttransporter kan den årliga inkomstminskningen väntas uppgå till cirka 2,000 kronor.

Godstrafikens omfattning år 1935 framgår av följande sammanställning:

			Härav i lokaltrafik	
	Antal ton	Inkomst kronor	Antal ton	Inkomst kronor
Expressgods	1.4	73	0.1	6
Paket- och ilgods	744.3	17,213	246.6	5,802
Fraktstyckegods	2,270.1	18,244	489.8	3,768
Fraktgods i vagnslaster exkl. grustransporter	18,329.4	45,476	6,809.6	19,186
Grustransporter	7,090.0	13,033	7,090.0	13,033
Levande djur, st.	95	486	28	203
Efterkravsprovision	—	902	—	902

Beträffande paket-, il- och fraktstyckegods utgör den lokala trafiken såväl i godsmängd som i inkomster cirka 35 % av motsvarande totala trafik och inkomster. Den lokala vagnslastgodstrafiken med undantag av grustransporter utgör beträffande godsmängden cirka 37 % och beträffande inkomsterna cirka 42 % av hela vagnslastgodstrafiken exkl. grustransporterna.

Den lokala vagnslastgodstrafiken utgöres till en betydande del av grustransporter från järnvägens grustag vid Åkerby i närheten av Härkeberga station. Gruset utlämnas gratis och levereras huvudsakligen till förbrukare i Uppsala. Lastningen ombesörjes av järnvägen. Den sammanlagda avgift för lastning och frakt, som debiteras trafikanten i Uppsala, 35 kronor per vagn, understiger med cirka 20 % enbart frakten enligt taxan. Vid angivna förhållande synes tvivelaktigt, huruvida denna grusförsäljning kommer att fortsätta i statens järnvägars regi. Ett upphörande av densamma torde emellertid ej inverka å trafikresultatet för järnvägen, då inkomsten härav förefaller att ungefär täcka självkostnaderna. Inkomsten av grustransporter anses därför i detta sammanhang kunna beräknas förbliva oförändrad.

Med bortseende från grustransporterna utgöres godstrafiken till övervägande del — i motsats till persontrafiken — av transporter i samtrafik, ett förhållande som ju har sin motsvarighet vid åtskilliga mindre järnvägar. Transporternas fördelning på samtrafik till och från banan samt transitotrafik framgår i huvudsak av följande sammanställning.

	Ilgods		Fraktstyckegods		Vagnslastgods	
Samtrafik till och från järnvägen:	Antal ton	Inkomst kronor	Antal ton	Inkomst kronor	Antal ton	Inkomst kronor
via Uppsala	16.0	303	315.4	2,143	6,201.4	11,547
» Enköping	251.2	4,080	949.5	7,883	4,813.2	12,388
Samtrafik transito järnvägen	16.9	290	342.2	2,861	649.2	1,945

Såsom synes är ilgods- och fraktstyckegodstrafiken via Uppsala obetydlig i jämförelse med trafiken via Enköping, medan vagnslastgodstrafiken fördelar sig ungefär lika mellan de båda övergångsstationerna.

Beaktas jämväl förut anförda siffror rörande persontrafiken framgår alltså tydligt att banan järnvägsgeografiskt hör nära samman med Västeråsbanan; trafikanalysen bekräftar i denna punkt vad redan järnvägskartan giver vid handen.

Vad beträffar inkomständringar vid ett förstatligande är först att märka, att den lokala godstrafiken torde komma att giva i det närmaste oförändrade

inkomster, då järnvägen i lokaltrafik i huvudsak tillämpar statens järnvägars taxa. Fraktnedsättningar hava medgivits i stor utsträckning och torde få förutsättas tillämpade även i fortsättningen, då i annat fall automobiltrafiken sannolikt skulle övertaga transporterna i fråga.

Vad angår godssamtrafiken, bortfalla vid förstatligandet övergångsavgifterna i Uppsala. Den inkomstminskning, som härigenom uppstår, har beräknats utgöra cirka 8,000 kronor per år. Bortfallandet av dessa överföringsavgifter måste givetvis komma att i viss mån stimulera förevarande godstrafik, varför viss del av den kalkylatoriska inkomstminskningen kan förväntas kompenserad av trafikökning. Nettoinkomstminskningen må antagas till 6,000 kronor.

Emellertid är även inkomstökning att påräkna vid U. E. J:s införlivande med statsbanenätet, beroende på vissa omläggningar av transportvägarna. Omläggningen av transportvägar beträffande gods till och från Enköping kommer att i vissa stationsrelationer tillföra statens järnvägar helt ny trafik, i det att transporter, som för närvarande ej beröra U. E. J. och i vissa fall ej heller statsbanorna, komma att ledas över banan. En på basis av fraktstyckegods- och vagnslastgodstrafiken under år 1935 verkställd överslagsberäkning rörande de i anledning av förenämnda vägändringar uppkommande inkomständringarna för statens järnvägar har givit till resultat en inkomstökning av cirka 13,000 kronor per år.

Denna siffra är brutto, och från densamma är att draga ersättning till de järnvägar, som skulle förlora trafiken, ävensom givetvis viss merkostnad för trafikökningen. För de första fem åren hava dessa avbränningar synts kunna sättas till 7,000 kronor, varför nettoinkomstökningen reduceras till 6,000 kronor.

Nu lämnade uppgifter giva alltså vid handen, att vid ett förstatligande av U. E. J. beträffande godssamtrafiksgodset för statsbanorna inkl. U. E. J. ökningar och minskningar skulle ungefärligen kompensera varandra.

En sammanfattning av här beräknade inkomständringar giver följande resultat:

	Inkomstminskning kronor
Persontrafik	10,000
Posttrafik	2,000
Saldo inkomstminskning, kr.	12,000

Räknas i enskild ägo med framtida inkomster motsvarande genomsnittet för åren 1934 och 1935 eller 300,000 kronor, så skulle inkomsterna efter förstatligandet alltså komma att stanna vid 288,000 kronor.

Utgifterna.

U. E. J:s driftsutgifter uppgingo år 1935 till cirka 320,400 kronor med följande fördelning:

	Kronor
administrativa avdelningen	29,800
banavdelningen	61,900
trafikavdelningen	103,600
maskinavdelningen	104,000
lok- och vagnhyror	21,100
Summa kronor	320,400

I dessa utgiftsbelopp ingå U. E. J:s förvaltningsbidrag

till statens järnvägar för Uppsala C och N	cirka 28,500	kronor
» Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar för Enköping	» 21,700	»
Summa	cirka 50,200	kronor

För bantjänsten — i bokföringshänseende ej fullt jämförbar med banavdelningen — räknas i enlighet med förstatligandekommissionens beräkningar i statens järnvägars regi med en kostnad av 53,000 kronor per år.

I fråga om maskin- och trafiktjänsten har förstatligandekommissionen vid sina utredningar funnit, att U. E. J. såsom del i ett helt förstatligat normalspårsnät lämpligen bör, förutom med en förhyrd motorvagn, trafikeras i viss samdrift med linjen Enköping—Runhällen. Sålunda har ett tågpar antagits komma att besörjas med rälsbuss och ett godstågpar med ånglok, i bägge fallen i samkörning med annan linje, samt övriga tåg med nyssnämnda motorvagn. Vidare har den åkande personalen förutsatts förlagd till Enköping och redovisad å Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar.

Vid ett separat förstatligande av U. E. J. få driftsförhållandena tänkas ordnade på ett annat sätt, i det att maskin- och tågtjänsten då får besörjas från Uppsala. Det förutsättes emellertid även för sådant fall att lokstationen vid Uppsala norra blir nedlagd och att all loktjänst sålunda koncentreras till statens järnvägars lokstall vid Uppsala C. Vidare antages att den nu förhyrda motorvagnen ersättes med en större dieseldriven 4-axlig rälsbuss, till vilken kopplas släpvagn, när så erfordras. Godstrafiken tänkes liksom hittills besörjd med ånglok, varvid för densamma avdelas ett J-lok jämte ett annat lok för avbyte och extratjänst.

Beträffande stationstjänsten torde i detta sammanhang böra framhållas, att kostnaderna för Uppsala norra station kunna väntas nedbringade dels som följd av ibruktagandet av den under arbete varande nya ställverksanläggningen vid Uppsala C dels genom att, då personal därefter icke längre erfordras för tågklareringen vid norra stationen, denna bör kunna förändras till hållplats och betjänas av kvinnlig platsvakt.

Vad slutligen angår förvaltningsbidraget i Enköping, f. n. cirka 21,700 kronor, bör detta kunna väntas reducerat, dels till följd av utav S. V. B. J. genomförd personalminskning, dels ytterligare genom att den på U. E. J. belöpande andelen blir relativt mindre än hittills, om driften kommer att ombesörjas med rälsbuss eller motorvagn i den utsträckning, som här antagits. Berörda förvaltningsbidrag har alltså i fortsättningen ansetts kunna beräknas till ett till cirka 15,000 kronor per år reducerat belopp.

Kostnaderna för maskintjänsten inklusive underhåll av rullande materiel samt för trafiktjänsten hava i anslutning till vad förut framhållits beräknats till 98,000 resp. 43,500 kronor per år, förutom nyssnämnda förvaltningsbidrag.

Härtill får läggas den inkomst i form av förvaltningsbidrag samt lok- och vagnhyror, som statens järnvägar nu uppbära från U. E. J. och som vid ett förstatligande kommer att bortfalla, ävensom de utgifter av nu nämnd art, för vilka statens järnvägar eljest få svara i U. E. J:s ställe. Dessa inkomster resp. utgifter kunna beräknas till

förvaltningsbidrag	26,500	kronor
vagnhyror	8,300	»
Summa	34,800	»

Till de nämnda utgifterna resp. bortfallande inkomsterna kommer slutligen viss del av de under administrativa avdelningen redovisade utgifterna. Av dessa torde emellertid praktiskt taget endast de som avse sjukvård och pensionering, tillsammans c:a 12,000 kronor, behöva förutses ungefär oförändrade i statens järnvägars regi, medan däremot övriga utgifter såsom till huvudsaklig del föranledda av järnvägens förvaltning såsom ett fristående företag i bolagsform till det mesta torde komma att försvinna i och med att järnvägen införlivas med statsbanorna. Höjes förenämnda belopp till 20,000 kronor, torde tillräcklig hänsyn hava tagits till de merkostnader av administrativ natur, som den nu ifrågasatta åtgärden kan komma att förorsaka statens järnvägar ävensom till oförutsedda utgifter i allmänhet.

Den som följd av ett förstatligande av U. E. J. i statens järnvägars bokföring framträdande merutgiften kan sålunda, vad angår de löpande driftsutgifterna, beräknas till (53,000 + 15,000 + 98,000 + 43,500 + 34,800 + 20,000) 264,300 eller avrundat 265,000 kronor.

Denna utgiftssumma är som synes cirka 55,000 kronor lägre än motsvarande för år 1935 redovisade driftsutgifter. Beaktas må emellertid, att angivna skillnad icke är ett mått på den genom ett förstatligande uppkommande besparingen utan till viss del — huru stor kan dock icke angivas — även är en följd av sådana av utredningen förutsatta åtgärder, vilka kunna tänkas vidtagna, även om järnvägen icke övertages av staten och införlivas med statens järnvägar.

Sammanfattning.

Såsom framgår av det anförda, torde inkomsterna av trafiken å U. E. J. i statens järnvägars regi kunna beräknas till cirka 288,000 kronor och de löpande driftsutgifterna till cirka 265,000 kronor per år, varför driftsöverskottet skulle bliva 23,000 kronor. Detta belopp är icke tillräckligt för att bestrida den ökade avsättning till förnyelsefond, som införlivandet av U. E. J. i statsbanenätet föranleder. Berörda avsättning utgör nämligen för närvarande i runt tal 35,000 kronor per år och torde i statens järnvägars regi kunna uppskattas till ungefär enahanda belopp.

Slutresultatet blir alltså, att ett införlivande av U. E. J. i statens järnvägar kommer att hava till följd, att statens järnvägars utgifter stiga mer än inkomsterna eller med andra ord att en sådan åtgärd medför viss försämring av statsbanornas nuvarande ekonomiska resultat.

Tages vidare hänsyn till att här antagna trafikanordningar kräva ett kapitalutlägg av cirka 150,000 kronor — varav för anskaffning av en rälsbuss jämte släpvagn av lättviktskonstruktion samt en reservboggi m. m. 95,000 kronor, för ett J-lok och ett annat lok, vilka lok eljest skulle kunna försäljas av statens järnvägar, 35,000 kronor samt för diverse ändringsarbeten å vagnar 20,000 kronor — motsvarande en årsränta av cirka 5,000 kronor, är det än tydligare, att ett statsförvärv av U. E. J. icke framstår som någon ur statens järnvägars affärssynpunkt önskvärd åtgärd.

Å andra sidan är ju en kalkylerad differens på 17,000 kronor ej av någon större betydelse, då det gäller statsförvärv av en järnväg; den ligger givetvis innanför gränserna för oundvikliga fel i framtidsberäkningar. Vidare är att beakta, att ersättningen för avledd samtrafik år från år minskas, medan resultatet av taxeändringarna kan förväntas förbättrat.

Att inkomsterna skulle kunna komma att någonsin helt balansera utgifterna synes dock föga sannolikt.

Såsom slutsatser av den verkställda utredningen anföres i promemorian:

Järnvägen är en utpräglad persontrafiksbana, medan godstrafiken och särskilt trafiken av fraktgods i vagnslaster är obetydlig. Från näringslivets synpunkt lärer alltså ingen större uppoffring av allmänna medel för banans bevarande kunna anses motiverad. Utredningen har bekräftat, vad redan järnvägskartan giver vid handen, nämligen att banan såväl transportgeografiskt som driftteknisk hör nära samman med S. V. B. J:s linjer.

Med hänsyn till den förra omständigheten bör nämnda järnvägs ägare hava anledning aktivt medverka till banans bevarande, även om därför skulle krävas viss ekonomisk insats; vid ett eventuellt nedläggande av U. E. J. synas nämligen förlusten för S. V. B. J. på grund av bortfallande trafik kunna komma att bliva tämligen betydande. Statens järnvägars affärsintressen åter tillgodoses till fullo, om blott den 3 km långa sträckan Uppsala N.—Ekebybruk bibehålles såsom industrispår. På grund av förut berörda möjligheter till samdrift bör också en trafikering genom S. V. B. J. kunna ordnas mer ekonomiskt än på något annat sätt och därför vara ägnad att i sin mån bidraga till en god allmän transporthushållning.

Skulle emellertid en för statsverket godtagbar uppgörelse med S. V. B. J. icke kunna träffas och ej heller ett omedelbart nedläggande av trafiken anses kunna förordas, så medför jämväl en trafikering genom statens järnvägars försorg så stora förbättringar gentemot hittillsvarande ordning med självständig förvaltning, att en sådan trafikering kan åtminstone tills vidare ombesörjas med i förhållande till trafikarbete mycket måttliga uppoffringar för det allmänna. Järnvägsstyrelsen vill alltså under nyss angivna förutsättning icke motsätta sig ett statsförvärv.

I skrivelse den 4 januari 1937 hava *fullmäktige i riksgäldskontoret* framlagt förslag om järnvägens försäljning till Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag. I skrivelsen hava fullmäktige anfört:

Av järnvägsstyrelens uppgifter om järnvägens driftresultat framgår att med undantag för ett enda år (1932) inkomsterna av trafiken under de senaste åren icke räckt ens till bestridande av de löpande driftsutgifterna. Fullmäktige i riksgäldskontoret och Uppsala stad hava ock nödgats att gemensamt tillhandahålla bolaget i likvidation rörelsekapital med inalles 60,000 kronor.

Med anledning av vad järnvägsstyrelsen anfört i sin berörda promemoria hänvände sig Uppsala—Enköpings järnvägsaktiebolags likvidatorer under hand till verkställande direktören i Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag med en förfrågan på vilka villkor sistberörda bolag skulle kunna vara villigt att övertaga Uppsala—Enköpings järnväg. Till svar därå meddelades i en till likvidatorernas ordförande ställd skrivelse av den 10 oktober 1936, att Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag erbjöde sig att övertaga järnvägen för en köpeskilling, motsvarande järnvägens beräknade realisationsvärde, och skulle likviden därvid ske med en amorteringsfri revers, löpande utan ränta, så länge järnvägen trafikerades av köparen, och förfallande till betalning endast för det fall, att trafikeringen av järnvägen skulle nedläggas. Förutsättningar för ett eventuellt köp skulle vidare vara dels att köparen skulle äga rätt att i sitt ställe sätta ett dotterbolag som ägare till järnvägen med skyldighet dock för köparen att i sådan händelse ställa säkerhet för dotterbolagets uppfyllande av överenskommelsens förpliktelser, dels ock att det nu mellan Uppsala—Enköpings järnväg och statens järnvägar befintliga kontraktet angående linjen Uppsala norra—Uppsala central, inklusive nu nämnda föreningsstationer, komme att transporteras på köparen.

Sedan berörda skrivelse av likvidatorerna överlämnats till fullmäktige, beslöto fullmäktige den 15 oktober 1936 att i ärendet inhämta yttrande från järnvägsstyrelsen. I en med anledning därav till riksgäldskontoret avlåten skrivelse av den 11 november 1936 meddelade styrelsen, att från statens järnvägars synpunkt intet vore att erinra mot Uppsala—Enköpings järnvägs försäljning till Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag på i huvudsak de villkor, som funnes angivna i berörda skrivelse av den 10 oktober 1936. Styrelsen utginge från, att i ett blivande försäljningsavtal jämväl skulle intagas bestämmelse om rätt för statsverket att inlösa järnvägen till ett pris, motsvarande den avtalade köpeskillingen. Styrelsen förklarade sig ock villig att på köparen transportera nu befintliga överenskommelser angående Uppsala—Enköpings järnvägs begagnande av Uppsala norra och Uppsala centralstationer samt linjen mellan nämnda stationer, men påyrkade styrelsen, med anledning av vissa redan vidtagna eller planerade rationaliseringsåtgärder beträffande stationstjänsten i Uppsala, att frågan om en revidering av överenskommelserna skulle upptagas till prövning.

Mot berörda yrkande har Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag under hand förklarat sig ej hava något att erinra.

Sedan fullmäktige uppdragit åt riksgäldssekreteraren att med biträde av riksgäldskontorets ombudsman förhandla med Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag angående övertagande av Uppsala—Enköpings järnväg, har efter avslutade sådana förhandlingar, vilka förts i samråd med Uppsala—Enköpings järnvägsaktiebolags likvidatorer, upprättats och undertecknats i bestyrkt avskrift bilagd preliminär överenskommelse angående ifrågavarande järnvägs försäljning.

Överenskommelsen, som träffats under förutsättning av Kungl. Maj:ts godkännande, förutsätter vidare, att riksgäldskontoret å exekutiv auktion inropar Uppsala—Enköpings järnväg med tillhörigheter för statsverkets räkning och sedermera försäljer järnvägen till Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag för en köpeskilling av 282,000 kronor.

Berörda belopp motsvarar det värde, vartill distriktschefen E. von Friesen i ett den 13 november 1933 upprättat värderingsinstrument uppskattat järnvägen i händelse av dess nedläggande och tillgångarnas realiserande, varvid förutsatts ungefär nuvarande konjunkturläge och att avvecklingen kunde ske någorlunda lugnt.

Köpeskillingen må erläggas genom en skuldförbindelse, till säkerhet för vilken skall lämnas inteckning i järnvägen med bästa förmånsrätt, och med rätt för köparen att när som helst, om så önskas, inbetala lånebeloppet.

För skuldförbindelsen, varå ränta ej må debiteras, skall betalningsskyldighet inträda först i samband med realisation helt eller delvis av ifrågavarande järnvägsfastighet.

Överenskommelsen innefattar vidare erforderliga bestämmelser angående köparens skyldigheter beträffande Uppsala—Enköpings järnvägs personal.

I överenskommelsen återfinnes därjämte i liknande avtal vanligt stadgande om rätt för svenska staten att inlösa Uppsala—Enköpings järnväg.

Slutligen är i överenskommelsen intagen bestämmelse om rätt för köparen att nu eller framdeles i sitt ställe sätta ett för ändamålet bildat dotterbolag. Därest köparen begagnar sig av denna rätt, skall köparen teckna borgen, som kan av riksgäldskontoret godkännas, för dotterbolagets riktiga fullgörande av de förbindelser, som enligt avtalet eller eljest skulle hava åvilat köparen.

Enligt vad under hand inhämtats hos ledningen för Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag, torde med bestämmelsen om dotterbolag avses endast att skapa en lämplig form för att, därest så skulle visa sig önsk-

värt, hålla Uppsala—Enköpings järnväg i räkenskapshänseende skild från bolagets övriga järnvägslinjer, under det att järnvägen i övriga hänseenden skulle komma att helt införlivas med dessa.

För egen del få fullmäktige uttala, att fullmäktige med hänsyn till vad järnvägsstyrelsen i sin förberörda promemoria anfört finna lämpligt och naturligt, att Uppsala—Enköpings järnväg, vars nedläggande åtminstone för närvarande ej synes böra ifrågakomma, övertages av Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag för att införlivas med dess järnvägsnät. Fullmäktige hava ock i likhet med järnvägsstyrelsen funnit, att de villkor angående järnvägens försäljning, varom preliminär överenskommelse träffats, böra vara godtagbara för staten. I betraktande av det dåliga resultatet av driften å järnvägen synes staten ej skäligen kunna påfordra att vid järnvägens försäljning erhålla någon egentlig köpeskilling för densamma, utan bör staten enligt fullmäktiges mening, på sätt i flera likartade fall skett, kunna åtnöjas med en skuldförbindelse av den art nyss angivits. Med hänsyn till de uppgifter fullmäktige under hand erhållit angående avsikten med det köpande bolagets förbehåll om rätt att i sitt ställe sätta ett dotterbolag, anse fullmäktige ej några betänkligheter vare sig från statens eller trafikområdets sida böra möta mot berörda förbehåll. För trafikanterna komma beaktansvärda fördelar att vinnas genom järnvägens övertagande av ett större företag och dess införlivande i taxehänseende med detsammas järnvägar. Den utformning, överenskommelsen erhållit i fråga om personalen vid Uppsala—Enköpings järnväg, synes ock behörigen tillgodose berörda personals intressen.

Därest den ifrågasatta försäljningen bliver genomförd, kommer Kungl. Maj:t givetvis att stadga skyldighet för det köpande bolaget att dels underkasta sig Kungl. Maj:ts föreskrifter angående begagnande och underhåll av Uppsala—Enköpings järnväg samt angående samtrafik, dels ock ställa sig till efterrättelse andra villkor och kontroller, som Kungl. Maj:t kan finna nödigt föreskriva. Från det köpande bolagets sida har uttryckts det önskemålet, att de föreskrifter av berörda art, som komma att meddelas, så nära som möjligt ansluta sig till vad som i berörda avseenden finnes stadgat i koncessionen för järnvägslinjen Stockholm—Enköping med bibana Tillberga—Ängelsberg, vartill Uppsala—Enköpings järnväg skulle komma att anslutas. Fullmäktige föreställa sig, att några hinder att tillmötesgå bolagets angivna önskemål ej komma att föreligga.

Ett godkännande av den preliminära överenskommelsen om Uppsala—Enköpings järnvägs försäljning skulle innebära, att statens hela räntefordran å statslånet för järnvägen och av kapitalfordringen 729,552 kronor 31 öre skulle avskrivas. Något särskilt anslag för täckande av statens kapitalförlust erfordras emellertid ej, utan beloppet kommer att överföras till riksgäldskontorets avskrivningskonto för att i sinom tid täckas med andra statsinkomster än lånemedel.

Såsom lämplig tidpunkt för det köpande bolagets tillträde av järnvägen vilja fullmäktige ifrågasätta den 1 juli 1937 eller, därest erforderliga förberedelser till dess ej skulle hinna att avslutas, senast den 1 oktober samma år.

Under åberopande av vad sålunda anförts hava riksgäldsfullmäktige hemställt, att Kungl. Maj:t ville för 1937 års riksdag framlägga proposition om godkännande av den mellan riksgäldskontoret och Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag preliminärt träffade överenskommelsen angående Uppsala—Enköpings järnväg.

Sedan järnvägstyrelsen, på sätt av det följande framgår, i utlåtande uttalat sig för järnvägens införlivande med statens järnvägar, hava fullmäktige

i avgivet yttrande förklarat sig icke hava något att erinra mot ett statsförvärv av järnvägen.

I nämnda utlåtande, dagtecknat den 4 februari 1937, har *järnvägsstyrelsen* anfört:

Vad beträffar de ekonomiska verkningarna för statens järnvägar av förevarande järnvägslinjes infogande i statsbanenätet, får styrelsen hänvisa till sin promemoria den 20 juni 1936 angående Uppsala—Enköpings järnväg. De ytterligare statistiska uppgifter, vilka sedermera blivit tillgängliga, hava icke givit anledning till revision av där innehållna utredningsresultat.

I samma P. M. har jämväl berörts vissa övriga förhållanden, vilka synts styrelsen kunna vara av betydelse för ställningstagande till förevarande ärende. Järnvägsstyrelsen har nu därutöver inga uppgifter av vikt att lämna, intet yrkande att framställa; i åberopad skrivelse till riksgäldkontoret den 11 november 1936 har styrelsen också meddelat, att från statens järnvägars synpunkt intet vore att erinra mot, att Uppsala—Enköpings järnväg försåldes till Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag på villkor, som i sak överensstämde med de i den nu träffade villkorliga överenskommelsen innehållna.

Visserligen äro de föreslagna försäljningsvillkoren nära nog de ogynnsammaste möjliga, enär järnvägen de facto skänkes bort; eftersom det andra ifrågakommande alternativet, banans inlemmande i statens järnvägar, ställer sig statsfinansiellt ännu något ofördelaktigare, har emellertid styrelsen, som redan nämnts, icke funnit anledning till erinran i detta stycke. Statens järnvägars *omedelbara affärsintressen* synas alltså bliva på bästa sätt tillgodosedda genom ett bifall till riksgäldsfullmäktiges hemställan.

Om sålunda den föreslagna uppgörelsen — betraktad såsom en fristående akt — förefaller rimlig och antaglig, såväl från statsfinansiell som från statens järnvägars affärssynpunkt, så kan onekligen bilden bliva en annan, om den skärskådas ur en vidare samhällelig synpunkt. Givetvis följa för berörda bygder väl kända fördelar med att järnvägen i fråga inlemmas i statsbanesystemet i stället för att skäligen löst anslutas till ett mindre järnvägssystem. Järnvägens bestånd och rationella utveckling tryggas och dess inlemmande är ock ett steg i rätt riktning — om än ett litet sådant — mot det ur rationaliseringssynpunkt så angelägna enhetliggörandet av landets normalspåriga järnvägssystem.

Den uppoffring för det allmänna, som skulle krävas för beredande av dessa fördelar, är också jämförelsevis mycket liten — enligt föreliggande kalkyler 17,000 kronor årligen inklusive ränta å nyinvesterat kapital — och trots de principiella betänkligheter, vilka järnvägsstyrelsen såsom företagsledning måste hysa mot förevarande underskottsbanas inlemmande i statsbanenätet, vill styrelsen alltså icke resa någon erinran mot ett statsförvärv och en inkorporering i statens järnvägar, om vid frågans vidare behandling detta skulle befinnas motiverat med hänsyn till de samlade verkningarna för berörda delar av samhället.

För sådant fall vill styrelsen framhålla, att, eftersom det är fråga om en underskottsbana, det kapital, som på övligt sätt i samband med statsförvärvet överflyttas från allmänna järnvägslånefonden till statens järnvägars fond, bör därstädes helt föras under rubriken »Annat kapital» (än lånmedel). Beträffande åter det anslag om 100,000 kronor, som i angivet fall erfordras för anskaffning av rälsbussmateriel m. m., vill styrelsen icke motsätta sig, att detsamma i vanlig ordning anvisas att täckas av lånemedel, då sagda investering i och för sig obestridligen är räntabel.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava i yttrande den 18 februari 1937 anfört:

Med hänsyn till vad järnvägsstyrelsen sålunda nu senast anfört i förevarande fråga är ej heller från fullmäktiges sida något att erinra mot, att Uppsala—Enköpings järnväg övertages av staten och införlivas med statsbanenätet, därest Kungl. Maj:t skulle anse detta vara att föredraga framför järnvägens försäljning till Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag.

Det synes fullmäktige lämpligt, att statsförvärvet tillgår så att riksgäldskontoret, under förutsättning att riksdagen fattar beslut om järnvägens förstatligande, efter lagsökning å exekutiv auktion inropar järnvägen med tillhörigheter för statsverkets räkning och sedermera, så snart sammanträde för köpeskillingslikvid ägt rum, överlämnar järnvägen till järnvägsstyrelsen. Detta torde kunna ske omkring den 1 september innevarande år eller möjligen något tidigare.

Fullmäktige förutsätta, att Uppsala—Enköpings järnvägs personal efter järnvägens förstatligande i ovan angiven ordning övertages av statens järnvägar enligt under de senare åren tillämpade grunder.

Järnvägsstyrelsen har i sin ifrågavarande skrivelse framhållit, att, då fråga vore om en underskottsbana, det kapital, som på övligt sätt i samband med statsförvärvet överflyttas från allmänna järnvägslånefonden till statens järnvägars fond, borde därstädes helt föras under rubriken »Annat kapital» (än lånemedel). Däremot är från fullmäktiges sida ej något att erinra. Det kapital, som på sådant sätt överföres till statens järnvägars fond, torde böra motsvara den blivande köpeskillingen vid den exekutiva auktionen. I riksbokföringen kommer det sålunda överförda beloppet att redovisas på det sätt, att, samtidigt som statens järnvägars fond debiteras beloppet, statens å allmänna järnvägslånefonden bokförda fordran hos Uppsala—Enköpings järnvägsbolag i sin helhet avskrives. Den del av nämnda fordran, som motsvaras av investerade lånemedel, debiteras härvid det under riksgäldsverkets fond redovisade avskrivningskontot för att i sinom tid täckas av andra statsinkomster än lånemedel.

De anslagsbelopp, som i händelse av Uppsala—Enköpings järnvägs förstatligande komma att erfordras för anskaffande av rälsbussmateriel m. m., torde böra anvisas av lånemedel och ingå i statens järnvägars förräntningspliktiga kapital.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i utlåtande den 22 februari 1937 på grund av de fördelar, järnvägens förstatligande medför för berörda bygder, tillstyrkt, att ifrågavarande järnväg övertages av statens järnvägar på sätt järnvägsstyrelsen i sitt utlåtande den 4 februari 1937 angivit.

Departementschefen.

Såsom av den lämnade redogörelsen framgår befinner sig Uppsala—Enköpings järnvägsaktiebolag sedan omkring tre år i likvidation, och järnvägens drift har kunnat upprätthållas endast genom att riksgäldskontoret och Uppsala stad tillskjutit erforderliga medel. Rörande järnvägens framtida drift föreligga nu två alternativa förslag till lösning av frågan, nämligen å ena sidan järnvägens införlivande med statsbanorna och å andra sidan dess överlåtande till Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag, i båda fallen sedan fullmäktige i riksgäldskontoret, på sätt förutsatts, förvärvat järnvägen i exekutiv ordning. Liksom i fråga om den tidigare i

dag behandlade järnvägen Sala—Gysinge—Hagaström har järnvägsstyrelsen förklarat sig icke vilja resa någon erinran mot statsförvärv av järnvägen Uppsala—Enköping, om detta skulle befinnas motiverat med hänsyn till verkningarna i olika hänseenden av en dylik åtgärd för därav berörda delar av samhället. Fullmäktige i riksgäldskontoret hava för sin del icke haft något att erinra mot banans förstatligande, och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har tillstyrkt järnvägens införlivande med statsbanorna.

I det föregående har närmare angivits att järnvägen Uppsala—Enköping i statens järnvägars hand kan beräknas lämna ett driftöverskott av omkring 23,000 kronor. Enär erforderlig avsättning till förnyelsefond beräknats till 35,000 kronor, skulle järnvägens övertagande åsamka statens järnvägar en årlig förlust av 12,000 kronor, vartill komma ränteutgifter å omkring 5,000 kronor för kapitalvärdet av rullande materiel, som skulle tillföras banan; den direkta nyinvesteringen — huvudsakligen för anskaffning av rälsomnibus och släpvagn — beräknas dock icke till högre belopp än 100,000 kronor. I kalkylen för banans inkomster och utgifter, som givit till resultat den angivna förlusten, tillhopa 17,000 kronor för år, ingår emellertid ett belopp av 7,000 kronor, avseende ersättning till andra järnvägar för förlorad samtrafik, vilken utgift efter ett tiotal år helt försvinner.

Enligt den preliminära överenskommelsen med Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag skulle bolaget förvärva järnvägen i fråga för en köpeskilling, motsvarande realisationsvärdet 282,000 kronor, vilken köpeskilling emellertid skulle gäldas med en räntefri revers, att betalas först i fall av järnvägens nedläggande. Bolaget har förbehållit sig att få sätta dotterbolag i sitt ställe.

Läget i fråga om förevarande järnväg är sålunda i stort sett detsamma som beträffande förutnämnda järnväg Sala—Gysinge—Hagaström. De skäl, som jag tidigare i dag anfört för ett statsförvärv av sistnämnda järnväg, synas mig i huvudsak äga tillämpning jämväl med avseende å järnvägen Uppsala—Enköping. Jag vill alltså för min del förorda, att denna järnväg, sedan densamma förvärvats av riksgäldskontoret å exekutiv auktion, införlivas med statens järnvägar.

I samband med järnvägens övergång till statens järnvägar torde personalen vid densamma likaledes få övergå i statsbanornas tjänst på sätt föreslagits beträffande järnvägen Sala—Gysinge—Hagaström. Med avseende å sättet för banans redovisande i statens järnvägars bokföring och avskrivningen av statens fordran på grund av förutnämnda statslån ansluter jag mig till vad fullmäktige i riksgäldskontoret anfört. Jag utgår därvid från att köpeskillingen för järnvägen skall ungefär motsvara järnvägens realisationsvärde. Det kapital, som överföres från allmänna järnvägslånefonden till statens järnvägars fond, bör givetvis därstädes upptagas såsom annat kapital än lånemedelskapital, och fullmäktige i riksgäldskontoret torde i sinom tid beredas ersättning i vanlig ordning för det belopp, vartill statens kapitalfordran på grund av ifrågavarande statslån uppgår. Räntefordringarna skulle på vanligt sätt omedelbart avskrivas.

Vad beträffar det anslag å 100,000 kronor, som beräknats erforderligt för anskaffning av viss rullande materiel m. m., torde med anvisande därav kunna anstå till nästa år. Därest medel för ändamålet dessförinnan skulle visa sig erforderliga, lärer Kungl. Maj:t, därest riksdagen icke häremot uttalar erinran, få ställa lämpligt belopp till järnvägsstyrelsens förfogande av för styrelsen tillgängliga medel.

Jag hemställer, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva,

att den Uppsala—Enköpings järnvägsaktiebolag i likvidation tillhöriga järnvägen mellan Uppsala och Enköping 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.