

Nr 52.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående avlöningsförmåner för personal vid Varberg—Åtråns järnväg, som vid järnvägens införlivande med statens järnvägar övergår i nämnda järnvägars tjänst; given Stockholms slott den 21 januari 1938.

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.

GUSTAF.

Albert Forslund.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 21 januari 1938.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, statsråden WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, LEVINSON, SKÖLD, NILSSON, QUENSEL, FORSLUND.

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

I skrivelse den 30 december 1937 har järnvägsstyrelsen gjort framställning i fråga om förvaltningen av den av staten övertagna järnvägen Varberg—Åtrån samt om den vid järnvägen anställda personalens ställning i lönehänseende.

Innan jag ingår på framställningen, torde jag beträffande ifrågavarande järnväg få erinra om följande.

Järnvägen, som är normalspårig, äger en längd av 49 kilometer. Den Bihang till riksdagens protokoll 1938. 1 saml. Nr 52.

öppnades för allmän trafik år 1911 och ägdes då av Varberg—Ätrons järnvägsaktiebolag. Kostnaderna för järnvägens byggande bestredos dels med det huvudsakligen av Varbergs stad tecknade aktiekapitalet om 1,196,000 kronor, och dels med två ur allmänna järnvägslånefonden beviljade statslån på tillhopa 1,250,000 kronor. Bolaget, som icke någon gång förmådde fullgöra föreskrivna annuiteter å dessa lån, försattes år 1931 i konkurs, varefter riksgäldskontoret å exekutiv auktion den 18 april 1932 för bevakande av sin in-tecknade fordran för statsverkets räkning inropade järnvägsegendomen för en köpeskilling av 300,000 kronor. Trafikeringen av banan har sedermera intill den 1 december 1936 jämlikt av Kungl. Maj:t genom särskilda beslut, senast den 3 september 1936, godkända avtal ombesörjts av Halmstad—Nässjö järnvägsaktiebolag. Beträffande villkoren för utarrenderingen torde böra nämnas, att förenämnda järnvägsbolag, såvitt avsåg år 1936, ägde erhålla gottgörelse av riksgäldskontoret för den förlust enligt vinst- och förlusträkning, som kunde uppkomma å driften av den arrenderade järnvägen.

Genom berörda beslut den 3 september 1936 anbefalldes Kungl. Maj:t därjämte dels chefen för generalstaben, generalpoststyrelsen och telegrafstyrelsen att var för sig före den 15 oktober 1936 avgiva utlåtande angående uppkommen fråga om nedläggande av Varberg—Ätrons järnväg, dels ock järnvägsstyrelsen att inom samma tid, efter den utredning som kunde vara erforderlig, avgiva utlåtande angående de förutsättningar, under vilka, därest ifrågavarande järnväg ställdes under järnvägsstyrelsens förvaltning, driften å järnvägen skulle kunna tillsvidare uppehållas i avvaktan på slutligt ståndpunkttagande till frågan om järnvägens nedläggande samt angående lämpligaste sättet för ordnandet av sagda drift.

Sedan anbefallda utlåtanden inkommit, meddelade Kungl. Maj:t beslut i ärendet den 6 november 1936. Kungl. Maj:t, som fann trafiken å Varberg—Ätrons järnväg böra tills vidare uppehållas genom järnvägsstyrelsens försorg för vinnande av ytterligare erfarenhet angående förutsättningarna för järnvägens bibehållande eller möjligheterna för tillgodoseende av de av järnvägen berörda orternas trafikbehov i annan ordning, förordnade, att järnvägen skulle från och med den 1 december 1936 ställas under järnvägsstyrelsens förvaltning, därvid i tillämpliga delar skulle gälla bestämmelserna i Kungl. Maj:ts brev den 28 november 1924 angående fastställande av grunder för förvaltningen av enskilda järnvägar, som inköpts av staten.

Nämnda grunder innehålla bland annat följande:

Kapitalvärdet för övertagen järnväg skall under särskild rubrik upptagas i statens järnvägars anläggningskonto.

Övertagen järnväg skall förvaltas på enklaste och billigaste sätt och dess ekonomi i övrigt handhas så, att bästa möjliga ekonomiska resultat uppnås. Till möjliggörande av detta syfte skall järnvägen i tillämpliga delar förvaltas på sätt, som om den fortfarande vore enskild järnväg. Sålunda må de för enskilda järnvägar eller ifrågavarande järnväg tidigare fastställda reglementen alltjämt tillämpas i den utsträckning och med den modifikation, som järnvägsstyrelsen prövar skälig, särskild taxa såsom för enskild järnväg tillämpas samt personalens anställnings- och löneförhållanden ordnas efter vid enskilda järnvägar av motsvarande betydelse brukliga grunder, sålunda

utan ändring av den vid järnvägens övertagande anställda personalens ställning.

För övertagen järnväg skola särskilda räkenskaper föras, så att kapitalet och driftresultatet för varje sådan järnväg tydligt framträda. Det överskott eller underskott, som framgår av nämnda räkenskaper, skall dock överföras till och ingå i statens järnvägars slutredovisning. I statistiskt avseende inräknas övertagen järnväg icke i statens järnvägar utan redovisas såsom enskild järnväg.

I sin skrivelse har *järnvägsstyrelsen* framhållit, att av bestämmelserna i Kungl. Maj:ts förutnämnda brev den 28 november 1924 i nu förevarande sammanhang vore av huvudsakligt intresse dels att särskild taxa såsom för enskild järnväg skulle tillämpas, dels ock att personalens anställnings- och löneförhållanden skulle ordnas efter vid enskilda järnvägar av motsvarande betydelse brukliga grunder, sålunda utan ändring vid övertagandet av den anställda personalens ställning. I anslutning härtill anför styrelsen:

Av mera underordnad betydelse äro bestämmelserna om dylik banas redovisande i statistiskt hänseende såsom enskild järnväg och om förändret av särskilda räkenskaper för varje övertagen bana, eftersom det överskott respektive underskott, som framgår av dessa räkenskaper, automatiskt skall överföras till, respektive täckas av statens järnvägar. Ej heller torde särhållandet av utgifter för förnyelse och eventuell kapitalökning spela någon större roll.

Förenämnda bestämmelser tillämpas för närvarande endast för här ifrågasvarande järnväg, och dennas trafikanter och personal befinna sig alltså i en — jämfört med förhållandena vid samtliga övriga av staten ägda järnvägs-linjer ogynnsam — särställning. Anordningen kan anses naturlig såsom provisorium under en anpassningstid; något bärande skäl för densammas bibehållande vid fortvarig drift torde däremot i detta fall icke kunna anföras.

Bestämmelserna gällde ursprungligen endast för Svartälvs och Skara—Timmersdala järnvägar, av vilka ingendera stod i direkt spårförbindelse med statens järnvägar, vartill kom, att den senare är smalspårig. I båda dessa fall kunde alltså önskvärd fusioneringseffekt ernås endast genom överlåtelse å enskild järnvägsförvaltning, och det var alltså av vikt, att intet åtgjordes, som kunde försvåra en sådan överlåtelse. Överlåtelse till enskild järnväg hade också kommit till stånd ifråga om järnvägen Skara—Timmersdala.

Intetdera av berörda två särförhållanden, vilka utesluta inkorporering i statens järnvägar och följaktligen betinga en fortvarig tillämpning av bestämmelserna i Kungl. Maj:ts brev den 28 november 1924, ha däremot varit tillfinnandes vid någon av de senare förvärvade enskilda järnvägarna, och samtliga dessa, linjen Varberg—Ätran undantagen, ha också — efter beslut av Kungl. Maj:t och riksdagen — inlemmats i statsbanenätet.

Det tidigare fall, vilket mest liknar det nu förevarande, rör den hösten 1924 exekutivt förvärvade Kävlinge—Sjöbo järnväg, vilken efter beslut av 1926 års riksdag från och med den 1 juli samma år införlivades i statens järnvägar. Vid ärendets behandling framhölls bland annat, att denna järnväg i motsats till de två nyssnämnda tidigare i samma ordning förvärvade banorna anslöte vid statens järnvägars station. Närmast till hands såsom jämförelseobjekt torde emellertid för närvarande ligga de båda järnvägar, vilka under år 1937 förvärvats å exekutiv väg och omedelbart vid övertagande inlemmats i statens järnvägar, alltså Sala—Gysinge—Gävle och Uppsala—Enköpings järnvägar. Såsom ett motiv för Varberg—Ätrons järn-

vägs särställning kan möjligen åberopas omständigheten, att i förenämnda Kungl. Maj:ts brev den 6 november 1936 angivits tvenne alternativ för tillgodoseende av ortens trafikbehov, varmed möjligheten av järnvägstrafikens framtida nedläggande uttryckligen hållits öppen, medan intet motsvarande uttalande förekommer i statsmakternas beslut angående övriga övertagna järnvägar.

Emellertid torde, fortsätter järnvägsstyrelsen, landsvägsförhållandena inom förevarande järnvägs trafikområde för närvarande vara sådana, att automobiltrafiken väl kunde med framgång tävla om viss begärlig trafik men däremot icke vore i stånd att övertaga närmelsevis samtliga banans transportuppgifter, och härutinnan torde under överskådlig tid ingen väsentlig ändring vara att förvänta. Skulle emellertid förhållandena framdeles bliva sådana, att en total överflyttning från järnvägs- till landsvägsbefordran befundes vara möjlig och till fördel för den allmänna transporthushållningen, borde densamma tydligen komma till stånd oberoende av förvaltningsformen. Det torde i detta sammanhang böra framhållas, att, då det gällde fråga om en järnvägs- linjes fortbestånd eller nedläggning, det givetvis icke borde tillmätas någon väsentlig betydelse, om linjen vore i enskild eller statlig ägo.

Styrelsen anför i anslutning härtill:

Omständigheten, att järnvägsstyrelsen på sin tid uttalat sig för åtgärder, syftande till att möjliggöra trafikens nedläggning å förevarande järnvägs- linje — något som styrelsen för övrigt ännu icke uppgivit tanken på, ehuru med den förbättring av trafikordningarna, som statens järnvägar kunnat vidtaga, yppat sig viss ökning av trafikarbetet — torde icke kunna anses i och för sig utgöra något vägande skäl, varför transportavgifterna å linjen skola under den — måhända långa — följd av år, som trafiken därå kan komma att uppehållas, vara högre än å övriga av staten ägda järnvägslinjer. Samma förhållande gäller i fråga om personalens anställnings- och löneför- hållanden. Vad åter beträffar frågan att hålla möjligheten öppen att i fram- tiden överlåta banan å angränsande enskild järnvägsförvaltning, så torde med hänsyn till det svaga ekonomiska resultatet av driften denna möjlighet få betraktas såsom obefintlig. För övrigt synas det senare årets erfaren- heter giva vid handen, att anknytningen till statens järnvägar faktiskt är överlägsen andra alternativ, vad gäller den driftstekniska och driftsekon- omiska fusionseffekten. Såsom redan framhållits, kan järnvägsstyrelsen alltså icke anföra något vägande skäl för fortvarig tillämpning å Varberg— Åtrans järnväg av bestämmelserna i förenämnda kungl. brev, vilket icke skulle med ungefär samma fog kunna åberopas ifråga om vissa andra tidi- gare i enskild ägo varande statsbanelinjer, detta vare sig det gäller taxan, personalens anställnings- och löneförhållanden eller intresset av särskild bokföring.

Beträffande det ekonomiska resultatet av järnvägens drift från det järn- vägsstyrelsen den 1 december 1936 övertog järnvägens förvaltning till och med oktober 1937 har styrelsen upplyst, att i avrundat belopp inkomsterna uppgått till 164,000 kronor och utgifterna, inklusive avsättning till förnyelse- fond, till 187,000 kronor, innebärande ett underskott av 23,000 kronor. För hela år 1937 beräknar järnvägsstyrelsen, huvudsakligen på grund av efter- hand allmänt höjd driftkostnadsnivå, underskottet till ett ej oväsentligt

högre belopp eller 35,000 kronor. Till jämförelse upplyser styrelsen, att för år 1935, det senaste hela år, under vilket järnvägen varit under enskild förvaltning, förlust å trafikeringen redovisats med i runt tal 46,500 kronor.

Järnvägsstyrelsen framhåller härefter, att av de driftsekonomiska förändringar, vilka inträda vid en enskild järnvägs inlemmande i statsbanenätet, i första hand äro att beakta, dels att banans trafikinkomster minskas genom tillämpning av statens järnvägars taxa och bortfallande i samtrafik av övergångs- samt eventuella banavgifter, dels ock att utgifterna stiga på grund av höjda avlöningsförmåner åt personalen. Styrelsen anför härefter:

Vad inkomsterna angår, må först framhållas, att för den lokala godstrafiken å Varberg—Åtråns järnväg tillämpas fraktsatser, som ligga i nivå med motsvarande avgifter enligt statens järnvägars taxa. Någon inkomstminskning uppstår alltså icke på denna punkt.

Däremot ligger järnvägens persontaxa genomgående väsentligt högre än statsbanetaxan; den kalkylatoriska inkomstminskningen vid övergång till den senare har beräknats till ej mindre än 17,000 kronor. Emellertid är införandet av statens järnvägars persontaxa lokalt en åtgärd, som kan genomföras även under nuvarande förvaltningsförhållanden och beträffande vars ekonomiska följder inga särskilda farhågor synas behöva hysas. I varje fall torde man här, liksom ifråga om de under år 1937 förvärvade enskilda järnvägarna, med stöd av tidigare erfarenheter kunna bortse från inträdande ändring i persontrafiksinkomsterna. Även effekten av zongränsens i Varberg bortfallande må, vad persontrafiken angår, lämnas å sido.

Av väsentlig betydelse är däremot motsvarande ändring ifråga om godstrafiken, alltså bortfallandet av övergångsavgiften för transporter från Varberg—Åtråns järnväg över Varberg till anslutande statens järnvägars linje och vice versa. Därvid ifrågakommande, nu förefintlig trafik har beräknats till 8,000 ton årligen och summan av bortfallande övergångsavgifter till 7,600 kronor.

Överföringsavgiftens bortfallande leder enligt gällande allmänna samtrafiksordning automatiskt till omläggning av transportvägarna i vissa stationsförbindelser, vilka dock spela tämligen liten roll, i det de tillsammans representera en godsmängd av endast cirka 2,000 ton årligen, vilken över Varberg kommer att framföras å statens järnvägars linjer.

Järnvägsstyrelsen vill icke anföra denna omläggning med dess inkomstökande inverkan för statens järnvägar såsom argument för den här föreslagna åtgärden, men styrelsen kan å andra sidan icke betrakta densamma som något motargument. Föreliggande uppgifter visa nämligen, att de inträdande omläggningarna äro från allmän transporthushållningssynpunkt fördelaktiga. Med hänsyn bland annat till den elektriska driften å Västkustbanan bör sålunda i regel kunna ernås minskning av såväl transporttid som driftkostnader, om ock den samhällsekonomiska vinsten av omläggningen ej kan bli betydande, då det här gäller endast relativt små godsmängder. Emellertid medför ifrågavarande nya trafik å statens järnvägars linjer en beräknad inkomstökning för statens järnvägar av 14,600 kronor.

Härtill kommer vidare någon — åtminstone från järnvägssynpunkt — helt ny trafik, som erfarenhetsmässigt alltid erhålles vid en så betydande taxesänkning som den, vilken föranledes av omhandlade inkorporering. Något försök att uppskatta inkomsten härav skall här icke göras.

Vad beträffar ökningen av driftsutgifterna har beräkning verkställts i samband med uppgörande av förslag till driftkostnadsstat för år 1938, och

därvid har framkommit en skillnad av 14,800 kronor. Beräkningen förutsätter, att personalens inplacering i lönegrad m. m. skulle ske efter numera hävdvunnen praxis. Vid densamma har hänsyn icke tagits till den minskning i bokföringsarbete, samtrafikskontroll m. m., som inträder vid banans inkorporering. Framhållas må också, att jämförelsen gäller nuvarande förhållanden vid de enskilda järnvägarna och att det ju icke är uteslutet, att vid fortsatt förvaltning som enskild järnväg en viss utjämning statsbanedriften till förmån kan komma att äga rum.

Anförda ändringar i driftresultatet äro ($-7,600 + 14,600 - 14,800$) tillhoppa $-7,800$ kronor. Till denna försämring är för de närmaste 10 åren att lägga utgift för ersättning till andra banor för omlagd samtrafiksväg med i genomsnitt 3,200 kronor årligen, varför man kommer upp till en årlig summa av 11,000 kronor, ett belopp, som ju ej kan spela någon större roll då det gäller en — låt vara relativt blygsam — åtgärd syftande mot enhetliggörande av vårt lands järnvägsnät. Resonemangsvis berörda, icke siffermässigt angivna ändringar i fråga om person- och godstrafikinkomsterna kunna givetvis bli väl så stora.

Då enligt järnvägsstyrelsen bland banans personal icke finnes någon befattningshavare, som kan tänkas komma i 21:a eller högre lönegrad, erfordras, anför styrelsen, med avseende å antalet intet beslut av riksdagen. Vad åter beträffar personalens löneställning efter införlivandet, torde det, framhåller styrelsen, vara nödvändigt inhämta riksdagens medgivande, att samma grunder må tillämpas som för de under senaste tiden övertagna enskilda järnvägarna och att sålunda, bland annat — utan hinder av gällande avlöningsreglementes bestämmelser — tjänstemännen må kunna inplaceras i högre löneklass än den lägsta för vederbörande lönegrad gällande.

Varberg—Ätrons järnvägs kapitalvärde, cirka 318,000 kronor, inginge, anför styrelsen slutligen, i statens järnvägars räkenskaper under huvudrubriken »Annat kapital», och det torde alltså komma att enligt den av 1937 års riksdag godkända nya budgetordningen helt avföras, vare sig beslut om inkorporering komme till stånd eller icke.

Under återopande av vad styrelsen sålunda anfört hemställer styrelsen, att Kungl. Maj:t måtte dels förordna, att Varberg—Ätrons järnväg skall från av Kungl. Maj:t bestämd tidpunkt i bokförings- och taxehänseende inlemmas i statens järnvägar och därefter tillhöra andra distriktet, dels ock till riksdagen avlåta proposition angående sådant medgivande beträffande tjänstemännens avlöning, som av styrelsen ifrågasatts.

Departements-
chefen.

Såsom av den lämnade redogörelsen framgår, har Varberg—Ätrons järnväg jämlikt Kungl. Maj:ts beslut den 6 november 1936 sedan den 1 december samma år stått under järnvägsstyrelsens förvaltning i avvaktan på ytterligare erfarenhet angående förutsättningarna för järnvägens bibehållande eller möjligheten för tillgodoseende i annan ordning av de av järnvägen berörda orternas trafikbehov.

Sedan järnvägsstyrelsen ombesörjt driften å järnvägen under något mer än ett år, torde erfarenheten få anses hava givit vid handen, att trafikförhållandena inom det icke obetydliga trafikområde, som järnvägen genomlöper, äro sådana, att något annat trafikmedel för närvarande icke är

i stånd att tillnärmelsevis övertaga järnvägens samtliga transportuppgifter och att någon väsentlig ändring i detta förhållande inom överskådlig tid icke heller är att förvänta. Med hänsyn härtill har jag — oaktat att det ekonomiska resultatet av järnvägens drift är mindre tillfredsställande — icke ansett mig böra ifrågasätta, att järnvägen nedlägges.

Vid dylikt förhållande uppställer sig frågan, huruvida förvaltningen av järnvägen alltjämt bör handhavas huvudsakligen i enlighet med bestämmelserna i Kungl. Maj:ts brev den 28 november 1924 angående fastställande av grunder för förvaltningen av enskilda järnvägar eller huruvida järnvägen skall i förvaltningshänseende införlivas med statens järnvägar och järnvägens personal i samband därmed övertagas av statens järnvägar i enlighet med de grunder, som under senare år tillämpats i motsvarande fall. En dylik införlivning medför vissa verkningar i driftsekonomiskt hänseende, i det att å ena sidan en viss minskning uppkommer av de beräkningsbara trafikinkomsterna och å andra sidan en ökning av driftsutgifterna uppstår på grund av höjda avlöningsförmåner åt järnvägspersonalen. Nu angivna förhållanden skulle enligt den av järnvägsstyrelsen i ärendet verkställda utredningen medföra en försämring av det driftsekonomiska resultatet med 7,800 kronor, vartill skulle komma en utgift för de närmaste 10 åren av 3,200 kronor årligen i ersättning till andra järnvägar för omlagd samtrafikväg. Då det sammanlagda beloppet 11,000 kronor är relativt litet och sannolikt till någon del kommer att kompenseras genom ökad trafik, synes mig det försämrade driftsekonomiska resultatet icke böra tillmätas alltför stor betydelse vid bedömandet av frågan om ett införlivande av järnvägen med statens järnvägar. Mot den förlust, som sålunda skulle åsamkas statens järnvägar, äro att ställa de fördelar från samhällsekonomiska och andra synpunkter, som ett införlivande av järnvägen skulle medföra. För de av järnvägen berörda orterna skulle den ifrågasatta åtgärden innebära fördelar, i det att, bland annat, såväl personbiljetter som godstransporter skulle bli förbilligade.

Vid övervägande av olika på frågan inverkan förhållanden har jag ansett mig böra biträda järnvägsstyrelsens förslag om järnvägens införlivande med statens järnvägar. Förevarande fråga synes icke vara av beskaffenhet att behöva underställas riksdagens prövning i vidare mån än vad den avser, att personalen vid järnvägen skulle vid inplacering å löneskalan i gällande avlöningsreglemente för kommunikationsverken få placeras i högre löneklass än den lägsta inom vederbörande lönegrad, där så erfordras för undvikande av löneminskning. Det antal befattningshavare, varom här är fråga, uppgår, enligt vad jag inhämtat, till sammanlagt 22, av vilka 7 tjänstgöra å banavdelningen, 7 å maskinavdelningen och 5 å trafikavdelningen. Återstående 3 personer tjänstgöra vid statens järnvägar i tillfällig tjänst. Mot vad järnvägsstyrelsen i nu förevarande hänseende föreslagit, vilket överensstämmer med statsmakternas beslut i tidigare fall av järnvägars förstatligande, har jag icke funnit anledning till erinran.

På grund av vad sålunda anförts hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva,

att tjänsteman vid Varberg—Ätrons järnväg, som i anledning av statens övertagande av nämnda järnväg konstitueras till ordinarie tjänsteman vid statens järnvägar, må — i den mån sådant erfordras för att han icke skall lida minskning i av honom vid övergången innehavda avlöningsförmåner — utan hinder av bestämmelserna i gällande avlöningsreglemente för tjänstemän vid postverket, telegrafverket, statens järnvägar och statens vattenfallsverk placeras i högre löneklass inom vederbörande lönegrad än den lägsta.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

Hans Hansson.