

Nr 50.

Kungl. Maj:ts nådiga proposition till riksdagen angående anslag till vissa byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar m. m.; given Stockholms slott den 5 mars 1915.

Under åberopande av bifogade utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för denna dag vill Kungl. Maj:t härmed föreslå riksdagen att
dels till vissa byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar för år 1916 anvisa ett belopp av 480,000 kronor;
dels ock besluta, att det i statsverkspropositionen bland inkomsterna upptagna överskott av statens järnvägar skall höjas med 500,000 kronor eller till 22,500,000 kronor.

De till ärendet hörande handlingar skola tillhandahållas riksdagens vederbörande utskott; och Kungl. Maj:t förbliver riksdagen med all kungl. nåd och ynnest städse välbevågen.

GUSTAF.

Oscar von Sydow.

Utdrag av protokollet över civilärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 5 mars 1915.

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern HAMMARSKJÖLD,
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena WALLENBERG,
Statsråden HASSELROT,
VON SYDOW,
friherre BECK-FRIIS,
STENBERG,
LINNÉR,
MÖRCKE,
VENNERSTEN,
WESTMAN,
BROSTRÖM.

Departementschefen, statsrådet von Sydow anförde:

I skrivelse den 21 oktober 1914 gjorde järnvägsstyrelsen framställning om äskande av anslag för år 1916 till nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar till ett sammanlagt belopp av 4,829,200 kronor. Av detta belopp avsågo 4,099,200 kronor förut ej beslutade nybyggnader och anläggningar samt återstoden, 730,000 kronor, fortsättning av sådana arbeten, vilkas utförande redan beslutats.

Vid anmälade av dessa anslagskrav den 14 januari 1915 hemställde jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att anvisa visst belopp

till utförande av nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar, varemot jag beträffande anslag till fullföljande av redan beslutade arbeten anmälde min avsikt att under riksdagens lopp hos Kungl. Maj:t göra särskild framställning därom.

Sedan utredning ägt rum beträffande möjligheten att nedsätta sistberörda anslagskrav, ber jag att nu få ånyo anmäla detsamma.

Fullföljande av förut beslutade arbeten vid statens trafikerade järnvägar.

Ifrågavarande belopp, 730,000 kronor, skulle enligt järnvägsstyrelsens förslag användas till fortsättande av följande redan beslutade arbeten, nämligen:

vid centralverkstaden i Örebro:

uppförande av spårväxlerverkstad, verkstadsbyggnad för vagnverkstaden, innehållande smedja, fjäderverkstad, babbitsgjuteri, anordningar för riktning och betoning av vagnbeklädnadsplåt m. m. samt vissa spåranordningar kronor 230,000: —

vid bangården i Hässleholm:

utvidgning av spårsystemet och uppförande av omlastningsskjul » 100,000: —

vid bangården i Norrköping:

ombyggnad och utvidgning av spårsystemet » 400,000: —

Summa kronor 730,000: —

Vidkommande först *anläggningarna vid centralverkstaden i Örebro* begärde järnvägsstyrelsen i skrivelse den 23 oktober 1913, som finnes återgiven i statsverkspropositionen till 1914 års första riksdag, för år 1915 för detta ändamål ett belopp av 530,000 kronor att användas sålunda:

Centralverkstaden i Örebro.

till spårväxlerverkstaden kronor 290,000: —

» verkstadsbyggnaden » 130,000: —

» spåranordningarna » 110,000: —

Summa kronor 530,000: —

I enlighet med Kungl. Maj:ts framställning i ämnet, som förutsatte, att anslaget skulle fördelas på två år, beviljade 1914 års senare riksdag för år 1915 endast 300,000 kronor för angivna ändamål. Återstoden, 230,000 kronor, var alltså avsedd att äskas av innevarande års riksdag.

Beträffande det ofrånkomliga behovet av dessa anläggningar tillåter jag mig hänvisa till vad därom anförts av järnvägsstyrelsen i dess sistberörda skrivelse och av föredragande departementschefen vid avlåtande av statsverkspropositionen till 1914 års förra riksdag. Här torde vara tillfyllest att erinra, att enligt planen ifrågavarande spårväxelverkstad skulle påbörjas under år 1915 och vara färdig inom sådan tid, att hela tillverkningen av 1917 års behov av spårväxelmateriel skulle kunna förläggas till denna centralverkstad. Detta ansågs så mycket mera angeläget, som de föreslagna stora bangårdsombyggnaderna i Stockholm, Göteborg och Malmö samt de planerade dubbelspår-anläggningarna komme att framkalla ökat behov av dylik materiel och följaktligen också kräva ökat utrymme för tillverkningen därav.

Då den sålunda uppgjorda planen icke lär kunna frångås utan risk, att tillverkningen av erforderlig spårväxelmateriel försenas, anser jag mig icke böra föreslå en sådan åtgärd.

Efter vad jag av järnvägsstyrelsen inhämtat, kan emellertid anslagsbeloppet för år 1916 nedbringas till 130,000 kronor, utan att förenämnda plan rubbas. Med anläggande av spår för uppställning av vagnar jämte en del andra i samband med ifrågavarande anläggningar stående arbeten skulle nämligen utan olägenhet kunna anstå till år 1917, för vilket år återstående 100,000 kronor alltså torde böra anvisas.

Bangården i
Hässleholm.

Vad därefter angår *utvidgning av spårsystemet och uppförande av omlastningsskjul vid bangården i Hässleholm*, gjorde järnvägsstyrelsen i skrivelsen den 23 oktober 1913 framställning om anvisande för år 1915 av hela det därför erforderliga beloppet, 429,000 kronor.

I enlighet med förslag av Kungl. Maj:t, som fann, att anslaget utan olägenhet för arbetenas fullföljande kunde för år 1915 begränsas till 329,000 kronor, beviljade emellertid 1914 års senare riksdag allenast sistnämnda belopp för ändamålet.

På sätt järnvägsstyrelsen i nyssnämnda skrivelse framhållit, är behovet av ifrågavarande utvidgning av Hässleholms bangård, där bristen på utrymme i hög grad gör sig gällande, samt av omlastningsanordningarna därstädes synnerligen trängande. Med hänsyn härtill torde ett uppskov med dessa arbeten lämpligen icke kunna ifrågasättas, varför jag anser mig böra tillstyrka, att förenämnda, för dessa arbeten ytterligare behöfliga belopp, 100,000 kronor, äskas av nu pågående riksdag.

Bangården i
Norrköping.

Vidkommande slutligen *ombyggnad och utvidgning av spårsystemet vid bangården i Norrköping* anhöll järnvägsstyrelsen i nämnda skrivelse

den 23 oktober 1913 jämväl om äskande av medel till detta ändamål. Järnvägsstyrelsen anförde därvid följande:

»Sedan under år 1907 beslut angående anläggande av en ny statsbana från Järna över Nyköping till Norrköping blivit fattat, upptog styrelsen samma år underhandlingar med Norrköpings stadsfullmäktige rörande den ombyggnad och utvidgning av därvarande bangård, som kunde bliva erforderlig i samband med den nya järnvägens inledande till stationen. Dessa förhandlingar ledde år 1909 till framläggandet av ett förslag till utvidgade och delvis nya bangårdsanordningar i Norrköping med person- och godsbangårdarna bibehållna å nuvarande platser, men med ranger- och uppställningsbangårdarna utflyttade till ett område, beläget utefter huvudspåret å sträckan mellan huvudbangården och Ingelstads hållplats. Detta bangårdsförslag bearbetades inom styrelsen, varefter underhandlingar år 1911 ånyo upptogos med Norrköpings stadsfullmäktige rörande det sålunda omarbetade förslaget. Vid dessa förhandlingar, som avslutades i början av år 1913, har full enighet uppnåtts mellan representanterna för statens järnvägar och de för Norrköpings stad utsedda delegerade beträffande såväl de i styrelsens förslag angivna bangårdsanordningarna som de i sammanhang därmed ifrågasatta markupplåtelseerna.

Omfattningen av det spårssystem och övriga anordningar å bangården, som nu föreslås till utförande, har bestämts med hänsyn ej allenast till den ökade rörelse, som förväntas uppkomma efter Järna—Nyköping—Norrköpings-banans fullbordan, utan även till den stegring i trafiken, som under senaste år ägt rum och allt fortfarande torde komma att fortgå, särskilt sedan Norrköpings nya hamnanläggningar söder om Motala ström blivit färdiga och det nya anslutnings-spåret till dessa tagits i bruk. Sedan år 1906 har någon utvidgning av spår-systemet å bangården icke verkställts, vadan redan för nuvarande förhållanden bangårdens utrymmen äro alltför knappa. Särskilt kräves utvidgning av det för vagnrangering och vagnuppställning avsedda spårutrymmet. Antalet till- och avkopplade vagnar utgjorde i medeltal per dag år 1906 — 253 stycken och år 1911 — 301 stycken. Härförutom har bangårdsförslaget upprättats med fäst avseende å möjliggörandet av obehindrad anslutning till stationen av dubbelspår söderifrån, då styrelsen, på sätt närmare framgår av samtidigt härmed avgiven framställning härom, föreslår, att sådan dubbelspårsanordning måtte komma till stånd inom de närmaste åren.

De för den ifrågasatta bangårdsomändringens utförande behövliga markområdena skola kostnadsfritt tillhandahållas statens järnvägar dels på grund av Norrköpings stads och Östergötlands läns landstings åtaganden genom beslut år 1907 för Järna—Norrköping-banan och dess inledande å Norrköpings station, dels på grund av Norrköpings stadsfullmäktiges beslut av den 24 november 1904 och den 7 september 1905, enligt vilka sistnämnda beslut vissa staden tillhöriga, öster om nuvarande bangården belägna områden om sammanlagt cirka 35,000 kv. meter skulle upplåtas till statens järnvägar under villkor, att statens järnvägar bekostade uppförandet av en gatubro över järnvägen i Norra Kungsgatans förlängning. För angivna gatubros uppförande beviljade redan 1906 års riksdag erforderliga medel, 50,000 kronor, men har härmed hittills fått anstå i avvaktan på bangårdsfrågans lösning.

Genomförandet av det föreliggande bangårdsförslaget, oberäknat kostnader för sagda vägbro, för vilken anslag redan finnes, har beräknats draga en kostnad

av 1,025,000 kronor. Av denna summa bör för förändring av befintliga anläggningar och utförande av sådana arbeten, som ej öka statsbanans kapitalvärde, av underhållsmedel utgå 160,000 kronor. För bestridande av nybyggnadskostnaden. 865,000 kronor, finnas tillgängliga 465,000 kronor, utgörande den för bangårdens utvidgning i samband med statsbanans Järna—Nyköping—Norrköping indragande till stationen beräknade kostnaden och vilket belopp intagits i det för nämnda statsbanebyggnad beviljade anslaget. Återstående kostnad, 400,000 kronor, erfordras sålunda som anslag för förslaget genomförande.»

Anslag till ifrågavarande företag, som, på sätt av denna järnvägsstyrelsens skrivelse framgår, måste anses i hög grad av behovet påkallat, äskades emellertid icke av Kungl. Maj:t hos 1914 års riksdag, men detta berodde, enligt vad föredragande departementschefen vid statsverkspropositionens avlåtande till årets förra riksdag anförde, allenast därpå, att, då av den beräknade kostnaden för arbetet, 1,025,000 kronor, tillhoppa 625,000 kronor av underhållsmedel och anslag till statsbanan Järna—Norrköping redan funnos tillgängliga, arbetena syntes i betydande utsträckning kunna igångsättas, utan att något anslag för ändamålet behövde upptagas i 1915 års riksstat.

Enär arbetet emellertid nu fortskridit så långt, att anslaget i fråga av järnvägsstyrelsen ansetts erforderligt år 1916, har styrelsen i förberörda skrivelse den 21 oktober 1914 anhållit, att det under år 1916 måtte ställas till styrelsens förfogande.

Då ombyggnaden och utvidgningen av spårsystemet å ifrågavarande bangård delvis utföres i samband med inledandet å bangården av den under byggnad varande statsbanan Järna—Norrköping, läser det icke lämpligen kunna ifrågasättas — därest arbetena skola kunna bedrivas i ett sammanhang — att beviljandet av anslaget i sin helhet framskjutes ännu ett år. Efter samråd med chefen för järnvägsstyrelsen har jag emellertid kommit till det resultat, att möjlighet förefinnes att i viss mån framflytta slutförandet av dessa bangårdsarbeten och till någon del förskottsvis bestrida utgifterna för desamma med de till styrelsens förfogande ställda, för ovannämnda statsbanebyggnad avsedda medel. Det för år 1916 för ändamålet erforderliga beloppet skulle på grund härav kunna begränsas till 250,000 kronor. Under förutsättning att detta belopp nu beviljas, skulle alltså 150,000 kronor återstå att anvisa för år 1917.

I händelse av bifall till vad jag härövan föreslagit, skulle alltså för fullföljande av redan beslutade arbeten, vilka äro av natur att böra hänföras under anslagstiteln »nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar», för år 1916 erfordras ett belopp av sam-

manlagt 480,000 kronor eller 250,000 kronor mindre än järnvägsstyrelsen föreslagit.

I detta sammanhang tillåter jag mig här till behandling upptaga en annan fråga.

Enligt 20 § av lagen den 4 juli 1910 angående rätt till pension för tjänstemän vid statens järnvägar och 22 § i nämnda kungörelsen samma dag med övergångsbestämmelser till lagen skall av statens järnvägars trafikmedel årligen gäldas så stor del av utgående pensioner, som den i 19 § av lagen omförmälda fond enligt matematisk utredning ej är i stånd till att bestrida.

*Ifrågasatt
överförande
av trafikmedel
till statens
järnvägars
pensionsfond.*

I skrivelse den 28 november 1914 med förslag till beräkning av den behållna inkomst av statens järnvägar, som borde upptagas i riksdagen för år 1916, har järnvägsstyrelsen hemställt, att utöver det belopp, som enligt av styrelsen föranstaltad utredning i detta hänseende skulle av trafikmedel utbetalas för år 1916, eller 1,632,000 kronor, ytterligare ett belopp av 500,000 kronor måtte för samma år av trafikmedel överföras till nämnda pensionsfond, vilket belopp skulle inräknas bland statens järnvägars driftkostnader.

Med avseende å denna fråga ber jag få erinra, att riksdagen i skrivelse den 31 maj 1910 anmärkt, att det belopp, vartill samtliga pensionskostnader framdeles skulle komma att uppgå, därest ej åtgärder vidtoges att låta den närvarande tiden bestrida mer än de faktiskt utgående pensionerna, skulle bli så stort, att riksdagen ansett sig böra hos Kungl. Maj:t anhålla om utredning och förslag i ärendet, omfattande all statens järnvägars ordinarie personal, såväl den nu anställda som den, vilken efter den ifrågavarande pensionslagens trädande i kraft vinner anställning vid statsbanorna.

Riksdagen ansåg sig dock härvid böra skilja mellan, å ena sidan, de statens pensionskostnader, som kunna anses vara en naturlig följd av personalens pensionering enligt den vid bestämmandet av storleken av personalens pensionsavgifter antagna principen, att staten vid normal pensionering skulle betala ungefär det dubbla av personalens bidrag, och, å andra sidan, den brist i pensionsfondens tillgodohavande, som med nämnda utgångspunkt enligt gjorda beräkningar torde förefinnas. Under det att riksdagen ej ansett sig böra föreslå några åtgärder med avseende på den förra delen av pensionskostnaden, fann

riksdagen den senast angivna bristen vara av sådan natur, att någon tvekan ej torde förefinnas rörande olämpligheten av, att den kastades på framtiden, utan att densamma småningom borde avbetalas.

En sådan avbetalning kunde enligt riksdagens mening äga rum på olika sätt, och även i detta avseende ansåge riksdagen, att en utredning lämpligen borde verkställas av Kungl. Maj:t och förslag i ämnet framläggas för riksdagen. Dock var riksdagen av den åsikten, att början av bristens amortering ej längre kunde uppskjutas.

Enligt approximativa beräkningar, som riksdagen låtit verkställa, hade befunnits, att för avamortering av den beräknade bristen lämpligen borde för år 1911 av trafikmedel såsom ytterligare bidrag till pensionskostnaderna avsättas ett belopp av 500,000 kronor. Riksdagen beslöt därför, att till den i 19 § av lagen angående rätt till pension för tjänstemän vid statens järnvägar omförmälda fond skulle, utöver vad som enligt 20 § i lagen kunde komma att till bestridande av pensioneringskostnaden utgå av trafikmedel, för år 1911 av sådana medel överföras ett belopp av 500,000 kronor. Därjämte anhöll riksdagen, att Kungl. Maj:t måtte verkställa utredning, i vad mån åtgärder lämpligen borde vidtagas för åvägabringande av en jämnare fördelning av utgifterna dels för täckande av den del av pensioneringskostnaden, för vilken nyssnämnda fond enligt av riksdagen angivna grunder borde anses svara, dels ock eventuellt för bestridande av ifrågavarande pensionering i övrigt, samt till riksdagen inkomma med de förslag, vartill ifrågavarande utredning kunde föranleda.

Sedermera har Kungl. Maj:t enligt nådigt brev den 16 december 1910 anbefallt statskontoret att med biträde av högst två sakkunniga, dem statskontoret skulle äga tillkalla, verkställa den i riksdagens skrivelse avsedda utredning samt att därefter, sedan fullmäktige i riksgäldskontoret beretts tillfälle att yttra sig i ärendet, till Kungl. Maj:t inkomma med yttrande och förslag i ämnet.

Jämväl riksdagarna 1911—1913 samt 1914 års senare riksdag hava beslutat, att till omförmälda fond, utöver vad som enligt § 20 av ovan nämnda lag kunde komma att till bestridande av pensioneringskostnaden utgå av trafikmedel, av sådana medel överföra för vart och ett av åren 1912, 1913, 1914 och 1915 ett belopp av 500,000 kronor.

Den i ärendet anbefallda utredningen har numera verkställts av statskontoret. Enligt dess i ämnet utarbetade förslag skulle betydande belopp årligen avsättas av trafikmedel och ingå uti ifrågavarande pensionsfond för amortering av brist i fonden. Statskontorets förslag har remitterats till järnvägsstyrelsen för avgivande av

utlåtande, vilket dock, enligt vad jag inhämtat, ej är att förvänta under nu pågående riksdag.

Vid tidigare beräkningar i ämnet har man utgått från, att ur nämnda fond skulle kunna bestridas 22,1 % av hela kostnaden för pensionering av statens järnvägars ordinarie personal, ävensom att de uti 1910 års pensionslag bestämda pensionsavgifterna skulle, i likhet med vad som i allmänhet beräknats vid ordnandet av det övriga civila pensionsväsendet, täcka ungefär en tredjedel av berörda kostnad.

En utav sakkunnig person, filosofie doktorn E. Fagerholm, på uppdrag av järnvägsstyrelsen nyligen verkställd utredning har emellertid, enligt vad som meddelats mig, givit till resultat, att fonden kan bestrida 27 % av hela pensionskostnaden i stället för de i sådant hänseende förut beräknade 22,1 %. Samtidigt har man dock funnit, att de nu utgående pensionsavgifterna i verkligheten kunna täcka allenast 27,4 % av denna kostnad i stället för, såsom förut antagits, 33,3 %.

Jag har mig bekant, att man inom järnvägsstyrelsen anser det kunna ifrågasättas, huruvida tillräckliga skäl föreligga att fortgå på den inslagna vägen att genom årliga avsättningar stärka pensionsfonden, eller om man ej bör ordna saken på annat sätt. För egen del är jag för närvarande icke beredd att uttala någon mening härom. Emellertid synes det mig lämpligen icke böra ifrågakomma att i sådana tider av synnerlig penningknapphet som de nuvarande, då samtidigt stora krav ställas på statsverkets kassa, göra en betydande avsättning till en fond med det ändamål, varom här är fråga. De redan skedda avsättningarna liksom den nu ifrågasatta avse ju att lätta bördan av pensionskostnaderna för en kommande generation och hava givetvis icke något inflytande på statens förpliktelser i avseende å pensioneringen. Vid sådant förhållande synes mig undanskjutande av ett års avsättning — det skulle såsom nämnt röra sig om ett belopp av 500,000 kronor — låta väl försvara sig. Verkningarna därav måste i alla händelser vara av underordnad betydelse i förhållande till fördelen av att nu kunna göra motsvarande belopp disponibelt för annat ändamål. Jag anser mig följaktligen icke böra förorda den ifrågasatta avsättningen.

I statsverkspropositionen till innevarande års riksdag har bland statsverkets inkomster för år 1916 upptagits överskott av statens järnvägars verksamhet med 22,000,000 kronor. Därvid hava inkomsterna beräknats till 99,690,000 kronor och driftkostnaderna till 77,690,000 kronor. Bland driftkostnaderna är inberäknat det belopp av 500,000 kronor, som järnvägsstyrelsen föreslagit skola avsättas till pensionsfonden. Vinner emellertid min mening, att dylik avsättning icke skall

äga rum år 1916, Kungl. Maj:ts och riksdagens bifall, följer därav, att statens järnvägars driftkostnader böra minskas med 500,000 kronor och det beräknade överskottet upptagas till ett med motsvarande summa förhöjt belopp, eller 22,500,000 kronor.

Under åberopande av vad sålunda anförts hemställer jag, i samråd med chefen för finansdepartementet, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

dels till vissa byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar för år 1916 anvisa ett belopp av 480,000 kronor;

dels ock besluta, att det i statsverkspropositionen bland inkomsterna upptagna överskott av statens järnvägar skall höjas med 500,000 kronor eller till 22,500,000 kronor.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagade Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnade, att proposition i ämnet av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skulle till riksdagen avlätas.

Ur protokollet:

Carl Stålhammar.