

Nr 66.

Ankom till riksdagens kansli den 15 april 1932 kl. 1 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående statsförvärv av Härnösand—Sollefteå järnväg m. m. jämte två i ämnet väckta motioner.

(4:e avd.)

Uti en till riksdagen avlåten, den 11 mars 1932 dagtecknad proposition, nr 210, som hänvisats till statsutskottets föreberedande behandling, har Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen ej mindre medgiva, att Härnösand—Sollefteå järnväg må av staten förvärfvas i enlighet med av departementschefen i statsrådsprotokollet förordade grunder; än även, vid bifall här till, *dels* till förbättringsarbeten å nämnda bana för budgetåret 1932/1933 under utgifter för kapitalökning anvisa ett reservationsanslag, att utgå av lånemedel, av 240,000 kronor; *dels ock* höja den i förslaget till riksstat för budgetåret 1932/1933 under rubriken »E. Lånemedel» upptagna inkomstposten »Övriga lånemedel» med ett belopp av 240,000 kronor.

Beträffande den i ärendet förebragta utredningen får utskottet hänvisa till åberopade statsrådsprotokollet.

I sammanhang med Kungl. Maj:ts förevarande förslag har utskottet till behandling förehaft två likalydande motioner, väckta den ena, nr 347, inom första kammaren av herr *E. A. Enhörning* samt den andra, nr 505, inom andra kammaren av herrar *N. O. Sandström* och *H. Molander*, i vilka motioner hemställts, att riksdagen måtte besluta *dels* att bifalla Kungl. Maj:ts proposition om statens övertagande av Härnösand—Sollefteå järnväg, *dels ock* att till Härnösands stad betala 450,000 kronor, eller det mindre belopp, som riksdagen kan anse skäligt, för de stora utlägg nämnda stad haft för ovannämnda banas tillkomst.

I fråga om de skäl, som åberopats till stöd för motionärernas förslag, får utskottet hänvisa till motionen II: 390.

Å Härnösand—Sollefteå järnväg, som har en spårvidd av 1.435 meter, beviljade Kungl. Maj:t koncession den 4 maj 1888. Sedan koncessionen överlätits å Härnösand—Sollefteå järnvägsaktiebolag, beviljade Kungl. Maj:t den 15

september 1893 bolaget koncession å sidospår vid Kramfors till Kramfors brädgård. Järnvägen, som har en längd av 102 kilometer, öppnades för allmän trafik den 12 december 1893. I Sollefteå har järnvägen anslutning till statsbanorna och i Härnösand till Ostkustbanan.

Genom resolution den 1 april 1892 anvisade Kungl. Maj:t såsom lån till bolaget ett av 1891 års riksdag för ändamålet beviljat belopp av 2,350,000 kronor, att lyftas med hälften år 1892 och med andra hälften påföljande år. Den beräknade kostnaden för järnvägsföretaget uppgick till 4,713,523 kronor. Till säkerhet för lånet skulle lämnas inteckning med bästa förmånsrätt i järnvägen.

Sedermera har 1897 års riksdag medgivit, att den ränta, som enligt gällande föreskrifter bör till riksgäldskontoret erläggas å uteblivna inbetalningsbelopp för lån till understödjande av enskilda järnvägsanläggningar, från och med år 1898 skall å alla dylika lån beräknas efter fem procent om året.

I en till Kungl. Maj:t ingiven skrift den 26 juni 1931 hembjöd Härnösand—Sollefteå järnvägsaktiebolag till staten övertagandet av bolagets järnväg jämte övriga tillgångar samt förklarade sig önska träda i förhandling om villkoren för detta övertagande.

Sedan i anledning härav väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, järnvägsstyrelsen och fullmäktige i riksgäldskontoret avgivit yttranden samt bolaget inkommit med en skrift, har Kungl. Maj:t genom beslut den 4 december 1931 uppdragit åt järnvägsstyrelsen samt anmodat fullmäktige i riksgäldskontoret att gemensamt efter den utredning, som kunde finnas erforderlig, med bolaget upptaga förhandlingar om statens övertagande av bolagets järnväg, därvid skulle iakttagas, att köpeskillingen ej finge överstiga statens fordran på grund av statslån för järnvägens anläggning, ävensom att till Kungl. Maj:t inkomma med det förslag, vartill förhandlingarna kunde giva anledning.

De förhandlingar, som med anledning av Kungl. Maj:ts sålunda meddelade beslut förts mellan ombud för järnvägsstyrelsen och riksgäldsfullmäktige, å ena sidan, samt representanter för bolaget och dess övriga större fordringsägare, Härnösands stad och Aktiebolaget Svenska handelsbanken, å den andra, hava resulterat i ett den 17 december 1931 upprättat förslag till villkor för statsinlösen av ifrågavarande järnväg, som sedermera godkänts å extra stämma den 25 januari 1932 med delägarna i järnvägsbolaget samt den 26 i samma månad av bolagets nyssnämnda båda fordringsägare.

I särskilda skrivelser den 18 respektive den 19 februari 1932 hava fullmäktige i riksgäldskontoret och järnvägsstyrelsen anmält det sålunda framkomna förhandlingsresultatet samt yttrat sig om detsamma. Vid järnvägsstyrelsens skrivelse hava fogats nyssnämnda förslag till inlösningsvillkor jämte motiveering, beräkning av inkomster och utgifter å järnvägen efter dess förstatligande samt en inom järnvägsstyrelsen utarbetad promemoria angående kompletterings- och förstärkningsarbeten å järnvägen efter införlivande med statens järnvägar.

Förslaget till inlösningsvillkor har följande innehåll:

Järnvägsbolaget överlåter till staten sin järnväg mellan Härnösand och Sollefteå med rullande materiel och vad i övrigt till järnvägen hörer ävensom alla sina övriga tillgångar, på följande villkor:

1. Ovannämnda egendom tillträdes av staten den 1 juli 1932.
2. Staten övertager bolagets å tillträdesdagen befintliga skulder och övriga förbindelser, med undantag av skulden för bolagets obligationslån samt skulderna till Härnösands stad och aktiebolaget Svenska handelsbanken; dock äger Handelsbanken att i avräkning å sin fordran hos järnvägsbolaget av staten å tillträdesdagen utbekomma ett belopp av 62,000 kronor.
3. Det åligger järnvägsbolaget att å tillträdesdagen till kungl. järnvägsstyrelsen överlämna alla järnvägen besvärande inteckningar utom den, som beviljats till säkerhet för statslånet och samtrafiksmidlen, eller ock att å nämnda dag medelst gravationsbevis styrka, att järnvägen icke häftar för andra inteckningar än för statslånet och samtrafiksmidlen.
4. Staten förbinder sig att bestrida kostnaderna för bolagets likvidation och upplösning.
5. Järnvägen skall omedelbart efter tillträdesdagen införlivas med statens järnvägar, och vid dessa gällande taxor och föreskrifter skola utan inskränkning tillämpas på järnvägen.
6. Beträffande järnvägsbolagets personal och pensionärer skola samma bestämmelser tillämpas som tidigare meddelats vid statens övertagande av andra enskilda järnvägar, senast Norra Södermanlands järnväg.
7. Järnvägsbolaget äger ej att använda sina kontanta tillgångar för andra ändamål än järnvägsdriftens normala uppehållande. Ej heller må bolaget anställa personal i stället för avgående sådan.

I sin berörda skrivelse har *järnvägsstyrelsen* föreslagit följande lydelse av punkten 6:

»Beträffande järnvägsbolagets personal och pensionärer skola samma bestämmelser tillämpas, som tidigare meddelats vid statens övertagande av Norra Södermanlands järnväg, varvid dock skall iakttagas:

a. *att* järnvägens personal under de tre första månaderna efter statens övertagande av banan — liksom ock personal, vilken enligt mom. b. uppsäges utan eller med rätt till förtidspension, under hela sin återstående tjänstgöringstid — skall i tillämpliga delar vara underkastad tidigare gällande anställnings- och lönevillkor;

b. *att* statens järnvägar förbehålla sig rätt att under i mom. a nämnda tid *dels* jämlikt för personalen gällande avtal uppsäga sådan icke ordinarie eller till ordinarie åren 1931—1932 befordrad personal, som befinner sig för den övertagna järnvägens drift i statens järnvägars regi icke erforderlig, *dels* mot skälig förtidspensionering entlediga äldre personal i ordinarie befattning än ovan angivna, som med hänsyn till antingen sjuklighet eller lyte eller ock arten av innehavande tjänstbefattning icke lämpligen kan övertagas i statens järnvägars tjänst;

c. *att* personal, som efter förloppet av i mom. a nämnda tre månader vinner anställning enligt för statens järnvägar gällande anställnings- och lönevillkor, skola hava att åtnöjas med sådana — mot deras löneförhållanden så vitt möjligt svarande — befattningar, som kungl. järnvägsstyrelsen anser lämpligt anförtro dem;

d. *att* den enskilda järnvägens vid statens järnvägars övertagande av densamma i tjänst varande personal, som efter förloppet av i mom. a nämnda tre månader icke vinner anställning enligt vid statens järnvägar gällande lönevillkor samt banans redan pensionerade personal, ävensom pensionsberättigade familjemedlemmar efter personal av nämnda båda kategorier icke skola få komma i åtnjutande av andra pensionsförmåner eller understöd, fränsett dem som intill pensionsålderns inträdande kunna komma att tillerkännas personal, som för-

tidspensionernas enligt mom. b, än som skulle tillkommit vederbörande, därest banan ej övergått i statens ägo.»

Beträffande det ekonomiska resultatet av järnvägens drift i statens regi samt nödiga åtgärder till förbättrande av järnvägen anför järnvägsstyrelsen:

Även om viss möjlighet genom vad nyss föreslagits beredes järnvägsstyrelsen att begränsa personalens storlek, så måste dock utgifterna för järnvägens drift i statlig regi bliva större än förut, beroende på dels de lönekostnadsökningar, som följa av ändrade lönevillkor, och dels på att en tidigare uraktlåten avsättning till förnyelsefond måste vidtagas. Noggranna utredningar, vid vilka man räknat med en reducerad personal, hava fastställt, att så blir fallet. Då därjämte inkomsterna, enligt vad förut angivits, komma att på grund av taxesänkningar undergå minskning, så måste järnvägen, vars driftresultat även fransett räntor och avskrivningar för år 1931 torde bliva negativt, beräknas komma att i statlig drift bliva starkt förlustbringande. Enligt en skrivelsen bilagd sammanställning av beräknade inkomster och utgifter i statlig regi skulle järnvägens drift i statens hand komma att medföra en årlig förlust av omkring 234 000 kronor.

Härvid hava inga räntor beräknats, då järnvägsstyrelsen utgår från att statens järnvägar icke skola nödgas övertaga järnvägen på något annat villkor, än att det i järnvägen bundna statslånet visserligen skall, till belopp, som av fullmäktige i riksgäldskontoret anses skäligt, i statens järnvägars räkenskaper uppföras såsom kapitalökning men härvid icke till någon del med ökning av det enligt vedertagna normer i första hand räntepliktiga lånekapitalet. Emellertid tarvar järnvägen för sitt iståndsättande betydande medel, vilka jämlikt en skrivelsen bilagd, inom järnvägsstyrelsen upprättad promemoria beräknas till ett belopp av 1,680,000 kronor. Av detta belopp falla enligt promemorian 850,000 kronor på åtgärder, vilka till möjliggörande av driftens rationaliserings behöva vidtagas för att höja järnvägens kapacitet till likvärdighet med vissa angränsande statsbanelinjer. Efter förbättringsarbetenas genomförande skola statens järnvägars lokomotiv kunna framföras å banan, varvid viss reducering av driftkostnaderna vinnes, varjämte tåghastigheten kan ökas, i samband varmed järnvägen vinner ökad konkurrenskraft gent emot automobiltrafiken. Berörda kapitalinvestering kan alltså anses affärsmässigt och synes böra kunna ske genom anslag av räntepliktiga lånemedel. Vid nyssnämnda inkomst- och utgiftsberäkningar har emellertid räknats med en rationaliserad drift, varför räntekostnaden för ifrågakommande lånekapital, efter 4.5 procent uppgående till 38,250 kronor, bör tilläggas förut angivna driftförlust.

Återstående kostnadsbelopp, beräknat till 830,000 kronor, faller åter på sådant järnvägens iståndsättande, som tarvas på grund av förut eftersatt underhåll och som under normala förhållanden bör bekostas av trafikmedel. Anslag av lånemedel för ifrågakommande kostnaders bestridande böra alltså härvid icke ifrågakomma. Principiellt riktigast vore enligt järnvägsstyrelsens uppfattning, att anslag av andra statsinkomster härtill bleve beviljade, men då detta vid nuvarande, i varje fall så ansträngda budgetläge väl icke gärna kan ske, återstår endast den möjligheten, att statens järnvägar vid ett eventuellt statsförvärv själva övertaga den del av kostnaden för järnvägens iståndsättande, som faller på uppskjutet underhåll. För att emellertid i så fall berörda kostnad icke skall i allt för hög grad belasta visst års affärsresultat för statens järnvägar, har järnvägsstyrelsen härvid tänkt sig tillgripa en i tidigare liknande fall använd utväg, nämligen att kostnaden bokföringsmässigt förskottas av statens järnvägars rörelsemedel, och lämnat förskott amorteras av trafikmedel — för banavdelningens driftkostnadsstat — under ett antal år. Förfares på så sätt, ökas emellertid för vissa år framåt den årliga driftförlusten

av Härnösandsbanan i statlig regi. Med bortseende från denna eventuellt tillkommande kostnad av tillfällig karaktär, beräknas sålunda den sammanlagda årliga driftförlusten och räntekostnaden för Härnösandsbanan i statlig regi till omkring 272,000 kronor.

Slutligen anför järnvägsstyrelsen:

Därest järnvägsstyrelsen ägde affärsmässig handlingsfrihet och kunde få bedöma frågan om Härnösandsbanans införlivande med statsbanenätet endast efter vad för statens järnvägar och för dess trafikanter vore förmånligt, skulle järnvägsstyrelsen, med förestående beräknade negativa affärsresultat för ögonen, givetvis bestämt avstyrka det ifrågasatta statsförvärvet. Styrelsen befinner sig emellertid i stället i ett tvångsläge. Redan i det yttrande, som styrelsen den 26 oktober 1931 avgivit i anledning av Härnösandsbanans hembjudan till staten, har styrelsen uttalat, att ifrågavarande järnväg måste anses äga sådan allmän betydelse, att dess fortsatta trafikering måste säkerställas, och härför fordras tydligen statens mellankomst. Ifrågasattas kunde då möjligen, att sådan skedde i form av ekonomiskt stöd åt järnvägsbolaget, som dock härvid icke kunde begränsas till enbart avskrivning av statslån och statslåneräntor, utan nog måste utsträckas till även kontanta driftkostnadsunderstöd av varierande och svårkontrollerbar storlek. En tilldelning av sådana torde i varje fall också få väntas medföra svåröverskådliga konsekvenser beträffande andra järnvägar, vilka jämväl äro i ekonomiskt betryck. Främst torde böra beaktas, att järnvägen först i statens hand kan komma att erbjuda nödig trygghet och jämnhet i driftsförloppet och med hänsyn till inträdande lättnader i taxehänseende m. m. för trafikområdet kan bliva till bestående och större gagn. Järnvägens införlivande i statsbanenätet, i vilket det skulle utgöra en naturlig förbindelseled till havet för vidsträckta, numera med statsbanor utrustade områden, torde därför få anses utgöra den bästa lösningen för en statens hjälpaktion. Under anförda förhållanden och då järnvägsbolagets största enskilda fordringsägare under förutsättning av ett statsförvärv avstå från att göra sina fordringsanspråk gällande, ser sig styrelsen nödgad att finna sig i järnvägens inkorporering i statens järnvägsnät, trots därav följande, låt vara relativt ej alltför betydande, försämring i statens järnvägars ekonomiska ställning.

Vid järnvägens övertagande enligt avgivet förslag till avtal kommer visserligen staten att, även om av järnvägsstyrelsen yrkade modifikationer beträffande personalförhållandena införas, få övertaga järnvägen med större till densamma knutna förpliktelser särskilt beträffande personalen än som vore behövt, därest järnvägen vid konkursauktion inropades för statens räkning. Då emellertid förfaringssättet härvid anknyter till tidigare praxis och icke strider mot av Kungl. Maj:t givna direktiv, vill styrelsen häremot icke göra någon erinran, utan får tillstyrka, att det av förhandlingsmännen framlagda och av övriga parter godkända avtalsförslaget av Kungl. Maj:t biträdades, dock endast under förutsättning, att de av styrelsen yrkade tilläggen till punkt 6 i avtalsförslaget bliva av Kungl. Maj:t beaktade.

I anslutning till vad järnvägsstyrelsen sålunda yttrat anför *fullmäktige i riksgäldskontoret* i sin förut nämnda skrivelse den 18 februari 1932 följande:

Fullmäktige anse sig kunna instämma i vad järnvägsstyrelsen anført i fråga om inledningen och punkterna 1—4 i avtalsförslaget och finna sålunda de föreslagna avvikelserna från Kungl. Maj:ts direktiv för underhandlingarna vara fullt motiverade av föreliggande förhållanden.

Avtalsförslagets punkt 5 har ej heller givit fullmäktige anledning till någon erinran.

Vid förhandlingarnas inledande förutsatte fullmäktige, att beträffande Härnösand—Sollefteå järnvägsaktiebolags personal och pensionärer skulle tillämpas samma bestämmelser, som tidigare meddelats vid statens övertagande av andra enskilda järnvägar, senast Norra Södermanlands järnväg. Med förmälan, bland annat, att den vid järnvägen anställda personalen ej i sin helhet kommer att bli behövlig efter statens övertagande av järnvägen har järnvägsstyrelsen emellertid föreslagit, att till avtalsförslaget punkt 6, avfattad i enlighet med vad förut angivits, skola fogas vissa förtydligande och inskränkande bestämmelser. Fullmäktige, som anse sig sakna anledning att ingå i närmare prövning av denna fråga, vilja endast uttala, att, då införandet av berörda kompletterande bestämmelser utgöra ett bestämt krav från järnvägsstyrelsens sida, fullmäktige ej vilja motsätta sig detsamma.

Under uttalande av att järnvägens drift i statens hand kommer att medföra en betydande årlig förlust, även om någon ränta ej beräknas, har järnvägsstyrelsen förklarat sig utgå från, att det i järnvägen bundna statslånet visserligen skall till belopp, som av fullmäktige i riksgäldskontoret anses skäligt, i statens järnvägars räkenskaper uppföras såsom kapitalökning, men ej medföra ökning av det enligt vedertagna normer i första hand räntepliktiga lånekapitalet. I detta avseende vilja fullmäktige erinra om, att vid statsförvärv av enskilda järnvägar under de senaste åren bestämts, att regleringen mellan allmänna järnvägslänefonden och statens järnvägars fond skulle ske på så sätt, att från den förra fonden till den senare skulle överföras ett belopp, motsvarande statens kvarstående kapitalfordran för respektive bolags lån. Så bör enligt fullmäktiges mening ske även i nu förevarande fall och statens kvarstående kapitalfordran hos Härnösand—Sollefteå järnvägsaktiebolag, 1,543,171 kronor 64 öre, alltså överföras till statens järnvägars fond. Senaste gången en dylik överflyttning ägde rum, nämligen år 1931 i fråga om Norra Södermanlands järnväg, bestämdes tillika, att viss del av statens kapitalfordran efter ett antal år skulle i järnvägsstyrelsens räkenskaper överföras till lånekapital. I nu ifrågakommande fall kunde måhända ifrågasättas en liknande anordning eller ock att spörsmålet om eventuell framtida förräntning av någon del av statskapitalet i järnvägen tills vidare hålles öppen och upptages till avgörande framtiden. Med hänsyn till osannolikheten att järnvägen inom överskådlig tid skall bli i stånd att förränta ens någon del av där i nedlagt kapital, anse sig fullmäktige emellertid ej böra framställa något yrkande i sådan riktning.

Fullmäktige hava ej något att erinra mot, att av det enligt järnvägsstyrelsens beräkning för iståndsättande av järnvägen Härnösand—Sollefteå erforderliga beloppet, 1,680,000 kronor, 850,000 kronor, avseende åtgärder för rationalisering av driften för höjande av järnvägens kapacitet till likvärdighet med vissa angränsande statsbanelinjer, beviljas genom anslag å riksstaten av låne-medel samt att återstående 830,000 kronor förskötteras av statens järnvägars rörelsemedel och under ett antal år amorteras av trafikmedel.

I betraktande av vad järnvägsstyrelsen anfört i fråga om det beräknade ekonomiska resultatet av driften å järnvägen efter dess införlivande med statens järnvägar hade även fullmäktige givetvis helst sett, att något statsförvärv ej behövt ifrågakomma. Då emellertid bolagets ekonomiska ställning är sådan, att fortsatt enskild drift synes utesluten och järnvägen enligt järnvägsstyrelsens uttalande äger sådan allmän betydelse, att dess fortsatta trafikering måste säkerställas, torde det ej finnas någon annan utväg än att järnvägen förvärvas av staten och införlivas med statens järnvägar. Beslutas ej statsförvärv nu, kommer järnvägsbolaget att nödgas träda i konkurs, varvid riksgäldskontoret för bevakande av statens intecknade fordran för statslånet måste för statens räkning inropa järnvägen å exekutiv auktion.

Sedermera hava järnvägsbolagets styrelse, Härnösands stadsfullmäktige, Aktiebolaget Svenska Handelsbanken, representanter för personalen vid Härnösand—Sollefteå järnväg samt riksräkenskapsverket yttrat sig i ärendet, var- efter järnvägsstyrelsen avgivit förnyat utlåtande.

I detta utlåtande har *järnvägsstyrelsen* anfört bland annat följande:

Ehuru ett avskedande av personal i större utsträckning vore ur driftsekonomiska skäl motiverat och de för personalen nu gällande avtalen stadga rätt till uppsägning för *all* personal, har styrelsen dock icke krävt rätt till uppsägning av annan personal än icke ordinarie sådan eller till ordinarie åren 1931—1932 befordrad personal, som befinner sig för den övertagna järnvägens drift i statens järnvägars regi icke erforderlig. Redan härav torde få anses framgå, att styrelsen vid den personalinskränkning, som vid järnvägens förvandling till statsbana är ofrånkomlig, vill framgå med varsamhet och visa nödig hänsyn till personalens intressen. Givetvis kommer järnvägsstyrelsen också att vid tillämpningen av i mom. b till punkt 6 föreslagna tilläggsbestämmelser taga den hänsyn till personalens personliga förhållanden, som kan vara med styrelsens ansvar förenligt, men det kan icke vara lämpligt att härvid binda sig vid vissa på individuella hänsyn grundade normer, på sätt av Härnösandsbanans styrelse ifrågasatts.

Beaktas må ock, att den extra linjepersonal med flera, som nu har fast anställning, torde, i mån personliga förutsättningar finnas, en tid framåt kunna beredas arbete som banarbetare under åtminstone stora delar av året vid de omfattande kompletterings- och ändringsarbeten, som äro behövlige för att sätta banan i stånd och giva den en mot närmast liggande statsbanelinjes svarande kapacitet. Beträffande verkstadspersonalen har från järnvägens sida uppgivits, att densamma tillförsäkrats viss pension vid avsked. I mån för den enskilda järnvägen bindande sådana bestämmelser finnas, bliva de ock bindande för statens järnvägar. Vid anförda förhållanden synes icke finnas anledning att, på sätt bolagsstyrelsen ifrågasatt, under ett helt år kvarhålla i fast anställning sådan personal, som styrelsen finner böra uppsägas. Enligt gällande avtal är uppsägningstiden för extra personal begränsad till en månad. Redan utsträckningen till minst tre månader innebär sålunda en betydande för- mån. Längre kan ej vara lämpligt utsträcka tiden.

Styrelsen får slutligen fästa Kungl. Maj:ts uppmärksamhet på, att några önskemål icke uttalats om ändrad lydelse av momenten c och d i styrelsens tilläggsförslag.

Från järnvägens personal har till Kungl. Maj:t ingivits en skrivelse, vari personalen under framförande av den uppfattningen, att Härnösandsbanans iråkade obeständ föranletts av vissa statliga åtgärder och att det av vissa statsmyndigheters förhandlingsmän biträdde förslaget till överenskommelse om villkor för Härnösandsbanans avträdande till staten borde få gälla, hemställt om antagande av detta förslag i oförändrat skick. I anledning härav får styrelsen anföra följande.

Kungl. Maj:t har i brev av den 4 december 1931 lämnat det direktivet, att statens köpeskilling för Härnösand—Sollefteå järnväg ej må överstiga statens fordran på grund av lämnade statslån, varvid alltså förutsattes, att enskilda fordringsägare i företaget skulle utan ersättning avstå från sina fordringar. Kungl. Maj:t har härmed beträffande det i järnvägen insatta kapitalet på förhand underkänt eventuella anspråk på ersättning på grund av skada, som företaget kan hava lidit genom Ostkustbanans tillkomst m. m. Häri hava berörda fordringsägare nödgats finna sig. Det torde vara tydligt, att järnvägens personal med vida mindre rätt än järnvägens fordringsägare kan göra anspråk på ersättning av nämnda art. Det kan icke finnas fog för, att statens järn-

vägar skola vid banans övertagande nödgas underhålla en obehövlig personal av det skäl, att staten lämnat bidrag till byggande av Ostkustbanan, eller av andra anförda anledningar.

Det förslag till avtal, som av utsedda förhandlingsmän utarbetats, har vidare icke den karaktär, som personalen önskar giva detsamma. Några »grundliga detaljundersökningar eller uttömmande överläggningar» angående de i avtalsförslaget punkt 6 intagna personalbestämmelserna förekommo vid angående avtalsförslaget förda förhandlingar icke. Med förhandlingarna avsågs vid detta tillfälle i främsta rummet att få sådan uppgörelse till stånd, varigenom fordringsägare i järnvägsbolaget vid en statsinlösen avstode från sina fordringar. Av statens järnvägars förhandlingsman uttalades i personalfrågan endast, att han, som icke kunde ingå i svaromål på från personalens ombud gjorda detaljfrågor, utgick från förutsättningen, att personalens intressen skulle tillgodoses på sätt vid liknande statsförvärv varit brukligt, och punkten 6 avfattades i enlighet härmed. Närmare utredningar rörande personalförhållandena kunde först längre fram vidtagas. Det visade sig då, att järnvägspersonalen i statsdrift kunde väsentligt begränsas, och vissa tillägg till avtalsförslaget punkt 6 blevo då nödvändiga. Då personalen gör gällande, att ett ryggande av avtalsförslaget ej bör tillåtas, synnerligast som den i ämnet träffade uppgörelsen måste anses grundad på åtminstone moraliskt ansvar för ömsesidigt respekterande av överenskommelsen ifråga, intar personalen, som ju dock ej är avtalsslutande part och väl alltså icke har någon talan, en annan ståndpunkt än de avtalsslutande själva. För dem samtliga har det tydligen stått klart, att det vid berörda förhandlingar utarbetade avtalsförslaget icke vore på något sätt bindande för förhandlingsmännens uppdragsgivare.

Styrelsen får, under hänvisning i övrigt till vad i det föregående uttalats i anledning av från järnvägsbolagets styrelse med flera framförda önskemål om hänsynfull tillämpning av tilläggsbestämmelserna till punkt 6, hemställa, att personalens yrkanden icke må till någon Kungl. Maj:ts åtgärd förledda.

Departementschefen har inledningsvis anfört följande.

I likhet med åtskilliga andra järnvägar i landet har Härnösand—Sollefteå järnväg tungt drabbats av den rådande ekonomiska depressionen och samtidigt fått allt starkare känning av konkurrensen från motorfordonstrafiken. Härtill komma kännbara verkningar av de nya taxebestämmelserna och av föreskrifterna angående godssamtrafik, vilka sistnämnda medfört trafikavledning från järnvägen. Dessa omständigheter hava medfört, att järnvägsbolagets ekonomi, som alltid varit svag, alltmer försämrats. Redan år 1929 kunde bolaget icke fullgöra den för statslänets förräntning och amortering föreskrivna annuiteten, uppgående till 117,500 kronor; av statslänets kapitalbelopp, ursprungligen 2,350,000 kronor, återstår numera oguldet något mer än 1,543,000 kronor. Såvitt nu kan bedömas, förefinnas icke utsikter att bolaget skall kunna återupptaga annuitetsbetalningarna å statslänets. Fastmera synas förhållandena vara sådana, att bolaget snart nog nödgas träda i likvidation eller konkurs, därest icke särskilda åtgärder vidtagas.

I detta läge ansåg sig bolaget böra hembjuda järnvägen och bolagets övriga tillgångar till staten samt hemställde om upptagande av förhandlingar angående villkoren för ett dylikt övertagande.

Då järnvägsdriftens fortsatta upprätthållande i enskild regi var allvarligt äventyrat och ett nedläggande av järnvägen i betraktande av dennas trots allt stora betydelse för orten borde undvikas samt en lättnad i betalningsskyldigheten till staten, hur omfattande den än gjordes, uppenbarligen icke syntes giva tillräcklig ekonomisk grundval för järnvägens fortsatta bestånd såsom fristå-

ende företag, fann jag för min del vid bedömande av den gjorda framställningen annan lösning näppeligen vara möjlig än ett förstatligande av järnvägen, hur föga tilltalande detta än vore; även efter en dylik åtgärd komme nämligen banan, såsom i den här lämnade redogörelsen återgivna kalkyler visa, att åtminstone under mycket lång tid framåt utvisa driftunderskott. Efter övervägande av de skilda, på frågan inverkan omständigheterna ansåg jag mig därför böra tillstyrka bolagets framställning om inledande av förhandlingar om villkoren för järnvägens införlivande med statsbanorna. En utgångspunkt för förhandlingar härom ansåg jag dock böra vara, att köpeskillingen ej finge överstiga statens fordran på grund av statslånet. Med anledning av Kungl. Maj:ts i enlighet härmed fattade beslut hava förhandlingar ägt rum mellan representanter för järnvägsstyrelsen och fullmäktige i riksgäldskontoret, å ena, samt bolaget och dess övriga större fordringsägare, å andra sidan. Dessa förhandlingar hava resulterat i det förslag till villkor för statsinlösen av järnvägen, vilket i det föregående återgivits.

Beträffande förslaget till villkor för järnvägens statsinlösen yttrar departementschefen.

Nämnda förslag innebär i två avseenden avvikelser från det i Kungl. Maj:ts nyssnämnda beslut givna direktivet för underhandlingarna, nämligen dels därutinnan att statsverket skulle påtaga sig betalningsskyldigheten för vissa bolagets smärre skulder mot övertagande jämväl av utanför järnvägsfastigheten liggande tillgångar, dels ock därutinnan att Aktiebolaget Svenska handelsbanken skulle av sin fordran hos järnvägsbolaget utbetomma 62 000 kronor. Gentemot dessa avvikelser från direktivet har i de i ärendet föreliggande yttrandena icke gjorts erinran, och ej heller för min del har jag med hänsyn till vad i ärendet blivit upplyst — jag hänvisar härutinnan till den lämnade redogörelsen — velat motsätta mig förslaget i berörda avseenden.

Med hänsyn till de ekonomiskt ogynnsamma förutsättningarna för driften av banan och under framhållande att en avsevärd del av järnvägsbolagets personal icke bleve behöfelig vid statsdrift av järnvägen, har järnvägsstyrelsen framlagt förslag om i huvudsak sådan ändring i de av förhandlingsdelegerade föreslagna inlösningsvillkoren, att järnvägsstyrelsen skulle äga rätt att dels förtidspensionera och entlediga viss äldre personal, dels ock jämlikt för järnvägspersonalen gällande avtal uppsäga sådan icke-ordinarie eller till ordinarie under åren 1931 och 1932 befordrad personal, som befinnes vara för den övertagna järnvägens drift i statens järnvägars regi icke erforderlig. Beslut därutinnan skulle av järnvägsstyrelsen meddelas under de tre första månaderna efter statens övertagande av banan. Enligt av bolaget ingivna, i januari 1932 upprättade tablåer utgjorde antalet befattningshavare vid järnvägen 201, varav 57 icke-ordinarie eller under år 1931 ordinarieblivna och 16 verkstadsarbetare — under år 1932 hade enligt tablåerna ingen befordran till ordinarie ägt rum — samt antalet pensionärer 37. Enligt i tablåerna lämnade uppgifter skulle emellertid under år 1932 5 och under år 1933 3 befattningshavare vara berättigade att avgå med pension.

Med avseende å förtidspensioneringen av äldre personal synes icke någon invändning vara att göra mot järnvägsstyrelsens förslag. Mot förbehållet om rätt till uppsägning av den i statsdrift obehöfliga icke-ordinarie och den på senaste tiden till ordinarie befordrade personalen hava erinringar och önskemål framställts såväl av bolagsstyrelsen och personalens representanter som av de förutom statsverket största fordringsägarna, Härnösands stad och Svenska handelsbanken; bolagsstyrelsen har dock icke ansett sig i förevarande läge kunna motsätta sig förslaget, och såväl staden som banken hava likaledes godkänt det samma.

Ehuru det med hänsyn till läget å arbetsmarknaden givetvis vore önskvärt, att personalen i sin helhet kunde beredas fortsatt sysselsättning vid järnvägen efter dess förstatligande, synas, såsom järnvägsstyrelsen närmare utvecklade, förhållandena i detta fall icke vara sådana, att ett övertagande av all personal rimligtvis kan ske, helst vid statens järnvägar i övrigt personalindragningar icke kunnat undvikas. Jag har alltså, med hänsyn till föreliggande omständigheter och då den av järnvägsstyrelsen hävdade ståndpunkten innebär endast ett begränsat ianspråktagande av järnvägsbolagets avtalsenliga uppsägningsrätt, ansett mig böra biträda järnvägsstyrelsens mening. Vid detta ståndpunktstadgande har jag särskilt beaktat järnvägsstyrelsens uttalande, att styrelsen vid blivande personalinskränkning vill framgå med varsamhet och visa nödig hänsyn till personalens intressen. I den mån så lämpligen kan ske, torde entledigad personal böra — såsom järnvägsstyrelsen också läser avse — erhålla arbete vid de planerade arbetena å banan.

Vad järnvägsstyrelsen i övrigt föreslagit beträffande personal och pensionärer vid järnvägen har icke föranlett erinran från dem, som yttrat sig i ärendet, och torde böra bifallas.

I fråga om den reglering mellan allmänna järnvägslånefonden och statens järnvägars fond, som vid ett statsförvärv av ifrågavarande järnväg bör äga rum, ansluter sig departementschefen till det av fullmäktige i riksgäldskontoret framlagda och av järnvägsstyrelsen biträdda förslaget. Detta förslag, som överensstämmer med statsmakternas under de senaste åren fattade beslut i liknande fall och med vad som föreslagits i proposition nr 127 till pågående riksdag angående statsförvärv av Mellersta Södermanlands järnväg, innebär att från järnvägslånefonden skulle till statens järnvägars fond överföras ett belopp av 1,543,171 kronor 64 öre, motsvarande statens kapitalfordran hos bolaget. Ej heller har departementschefen funnit anledning frångå järnvägsstyrelsens förslag, att det sålunda överförda beloppet redovisas såsom annat kapital än lånekapital. Täckning av nyssnämnda belopp syntes i sinom tid beredas riksgäldskontoret ur fonden för statsskuldens amortering. Vad av statens fordran hos bolaget överstiger kapitalbeloppet skulle omedelbart avskrivras.

Härefter fortsätter departementschefen:

Såsom av det föregående framgår, har järnvägsstyrelsen ansett omfattande förbättrings- och underhållsarbeten å järnvägen erforderliga efter järnvägens införlivande med statsbanorna. Sammanlagda kostnaden härför har beräknats till 1,680,000 kronor, varav 850,000 kronor beräknats belöpa å arbeten för höjande av järnvägens kapacitet till likvärdighet med angränsande statsbanors samt återstoden, 830,000 kronor, på utförande av iståndsättningsarbeten, som tarvas på grund av eftersatt underhåll av banan. Enligt den vid järnvägsstyrelsens skrivelse den 19 februari 1932 fogade promemorian ingå bland erforderliga arbeten utbyte av broöverbyggnader och räls, åtskilliga arbeten till bankroppens iordningställande, såsom påfyllning av sjunkande bankar, förstärkning av slänter och stödmurar samt spårisoleringsarbeten till förebyggande av tjälskjutning i banan, ävensom ökande av fria höjden genom omsprängning av tunnlar. Dessa och andra åtgärder av liknande art åsyfta, bland annat, att möjliggöra användandet av statens järnvägars lokomotiv med deras driftkostnadsbesparande bromsutrustning m. m.

Ifrågavarande arbeten äro av den angelägna art, bland annat för järnvägsdriftens rationalisering, att de efter statsförvärv av järnvägen böra, åtmin-

stone till en på lämpligt sätt begränsad del, komma till utförande redan under nästkommande budgetår. Även ur den synpunkten, att vid dessa arbeten skulle i viss utsträckning kunna sysselsättas härför skickad personal, som i enlighet med vad förut sagts må kunna bli uppsagd av järnvägsstyrelsen, synes det lämpligt att redan under nästa budgetår igångsätta arbetena.

Vad angår medelsbehovet för eftersatta underhållsarbetens utförande, torde detta enligt min mening icke behöva tillgodoses medelst anslag å riksstaten, utan lära erforderliga medel kunna upptagas i de driftkostnadsstater, som Kungl. Maj:t årligen fastställer. Av de nu ifrågavarande underhållsarbetena är det, enligt vad jag erfarit från järnvägsstyrelsen, i främsta rummet behövt att få företaga en genomgående komplettering av ballastningen av linjen genom påfyllning av grus ävensom en del spårisoleringsarbeten till förekommande av alltför besvärande tjälskjutningar i banan. Det belopp, som kan prövas erforderligt under år 1932 för utförande i nödig omfattning av nyssnämnda arbeten, enligt uppgift omkring 150,000 kronor, synes lämpligen kunna av Kungl. Maj:t anvisas i samband med fastställande av det tillägg till den för samma år gällande driftkostnadsstaten, vilket vid ett statsförvärv av banan under alla förhållanden måste göras.

Jämväl med avseende å medelsbehovet för höjande av järnvägens kapacitet har jag inhämtat närmare uppgifter från järnvägsstyrelsen. Av dessa uppgifter framgår, att vad som härvidlag anses vara mest angeläget är ombyggnandet av vissa svagt konstruerade järnbroar, så att statens järnvägars lokomotiv skola kunna införas å bandelen och därmed möjligheter vinnas för ett rationellt utnyttjande av den rullande materielen i samband med trafiken på de angränsande statsbanelinjerna. I de av järnvägsstyrelsen till sammanlagt 850,000 kronor beräknade kostnaderna för denna grupp av arbeten ingår ett belopp av 480,000 kronor för nyssnämnda broars ombyggnad. Detta belopp anser sig järnvägsstyrelsen, om så befinnes önskvärt, kunna fördela på de tvänne budgetåren 1932/1933 och 1933/1934 med 240,000 kronor på vardera budgetåret. Till övriga förbättringsarbeten av ifrågavarande slag, närmast avseende bangårdar, signal- och säkerhetsanläggningar samt vattenstationer, skulle järnvägsstyrelsen i mån av behov framdeles begära medel i samband med övriga anslagsäskanden för statens järnvägar. Nu ifrågavarande medelsbehov synes vara att jämställa med dem, som tillgodoses medelst kapitalökningens anslag under rubriken nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar; dessa anslag pläga alltid anvisas att utgå av lånemedel. Något avgörande skäl att i detta fall förfara annorlunda synes mig knappast föreligga. Jag vill alltså tillstyrka, att till förbättringsarbeten å ifrågavarande bana äskas ett anslag för budgetåret 1932/1933 av 240,000 kronor, att utgå av lånemedel.

Utskottet tillstyrker Kungl. Maj:ts förevarande förslag.

Med avstyrkande därjämte av de i ämnet väckta motionerna — vilka gå ut på att staten utöver de betydande uppoffringar i form av statslånets avskrivning och kostnader för banans iståndsättning, staten har att ikläda sig, skulle gälla en särskild löseskilling för banan till Härnösands stad — hemställer utskottet,

*Utskottets
yttrande.*

att riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande förslag och med avslag å de av herrar Enhörning samt Sandström och Molander väckta motionerna I: 347 och II: 505, i vad de skilja sig från Kungl. Maj:ts förslag, må

a) medgiva, att Härnösand—Sollefteå järnväg må av staten förvärvas i enlighet med av departementschefen i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 11 mars 1932 förordade grunder; samt

b) till förbättringsarbeten å nämnda bana för budgetåret 1932/1933 under utgifter för kapitalökning anvisa ett reservationsanslag, att utgå av lånemedel, av 240,000 kronor.

Beträffande Kungl. Maj:ts förslag om höjning av inkomstposten »Övriga lånemedel» kommer utskottet att framdeles under riksdagen avgiva utlåtande.
Stockholm den 15 april 1932.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Närvarande: se under utlåtandet nr 64.

Reservation

av herrar *Anderson* i Råstock, *Eriksson* i Stockholm. och *Nilsson* i Örebro.