

Nr 78.

Ankom till riksdagens kansli den 5 maj 1933 kl. 1 e. m.

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition
angående statsförvärv av Ostkustbanan och Uppsala
—Gävle järnväg jämte en i ämnet väckt motion.*

(4:e avd.)

I en till riksdagen den 17 mars 1933 avlåten, till statsutskottet hänvisad proposition, nr 217, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bifogat utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen,

ej mindre medgiva, *dels* att staten såsom prioriterad fordringsägare i Ostkustbanans aktiebolag må, i samband med bolagets avveckling, förvärva nämnda bana; *dels ock* att staten må med Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag träffa avtal om förvärv av bolagets järnväg och övriga tillgångar mot det att staten övertager bolagets samtliga skulder och förpliktelser samt därutöver erlägger ett belopp av 2,500,000 kronor, att likvideras med statsobligationer; allt i huvudsaklig överensstämmelse med de särskilda grunder, som av departementschefen i statsrådsprotokollet förordats;

än även, vid bifall till vad sålunda beträffande Uppsala—Gävle järnväg föreslagits, *dels till förvärvande av Uppsala—Gävle järnväg m. m.* för budgetåret 1933/1934 under Utgifter för kapitalökning, I. Statens affärsverksamhet, C. Statens järnvägar anvisa ett reservationsanslag, att utgå av lånemedel, av 13,700,000 kronor; *dels ock* höja den i förslaget till riksstat för budgetåret 1933/1934 under rubriken F. Lånemedel upptagna inkomstposten »Övriga lånemedel» med ett belopp av 13,700,000 kronor.

I anledning av förevarande proposition har herr *N. Holmström* i en inom andra kammaren väckt motion, ur 479, — under framhållande av önskvärdheten av att tre angivna befattningshavare vid Uppsala—Gävle järnväg måtte få bibehålla sina avlöningsförmåner oavkortade intill uppnådd ordinarie pensionsålder år 1934 — hemställt, att riksdagen, vid behandling av ärendet om statsinlösen av Ostkustbanan och Uppsala—Gävle järnväg, måtte taga sålunda i motionen anförda synpunkter till benäget övervägande.

Departementschefen har för egen del i ärendet anfört följande:

Den direkta anledningen till att frågan om Ostkustbanans och Uppsala—Gävle järnvägs förstatligande nu föreligger till behandling är Ostkustbanebolagets iråkade ekonomiska svårigheter. Bolaget har sedan en tid tillbaka befunnit sig i ett finansiellt sett synnerligen vanskligt läge. Räntorna till

riksgäldskontoret, cirka 900,000 kronor för år, hava under år 1930 endast delvis och under åren 1931 och 1932 ej alls kunnat betalas. Vad år 1932 beträffar hade driften överhuvud ej kunnat upprätthållas, om ej staten försträckt bolaget ett belopp av 300,000 kronor. Osannolikt synes ej heller, efter de av bolagets styrelse gjorda uttalandena att döma, att därutöver redan under den närmaste tiden skall uppkomma behov av ytterligare tillskott av kontanta driftsmedel.

Bland samtliga dem, som hörts i ärendet — i detta hänseende kan också åberopas en enhällig meningsyttring från bolagets egen styrelse — synes enighet råda därom, att den enda praktiskt framkomliga vägen för ett tryggnande av Ostkustbanans fortbestånd är, att staten övertager banan och införlivar den med statens järnvägar.

För egen del finner jag det ej erforderligt ingå på de olika skälen — järnvägsekonomiska och andra — för att i statsbanenätet inkorporera Ostkustbanan. Jag vill här endast erinra, att staten redan nu står som huvudintressent i ostkustbaneföretaget; av det i järnvägsanläggningen nedlagda aktie- och lånekapitalet, cirka 50 miljoner kronor, uppgår den statliga kapitalinsatsen (obetalda räntor oräknat) till över 32½ miljoner kronor. Omnämnas må ock, att järnvägsstyrelsen redan i samband med koncessionens beviljande år 1903 framhöll som sannolikt ett banans framtida förstatligande; den tänktes därvid byggd som en länk i en blivande statsbana Uppsala—Gävle—Härnösand—Sollefteå (Långsele).

Under hänvisning i övrigt till ett i ärendet avgivet kommittébetänkande tillstyrker departementschefen kommitténs förslag om Ostkustbanans förstatligande och införlivning med statens järnvägar. Då staten i egenskap av fordringsägare övertog banan, erfordrades intet särskilt anslag för banans förvärvande.

Härefter fortsätter departementschefen:

Det sålunda nu av omständigheterna framtvungade förstatligandet av Ostkustbanan drager emellertid — på sätt kommittén närmare utvecklat — med sig ett förnyat övervägande av frågan om statsförvärv jämväl av Uppsala—Gävle järnväg. Med avseende å möjligheterna till statsinlösen av nämnda järnväg är att märka, att koncessionsvillkoren ej innefatta någon rätt till dylik inlösen. Ett i samband med finansieringen av Ostkustbanan träffat avtal om rätt för staten att efter värdering förvärva banan synes ej heller numera kunna läggas till grund för en tvångsinlösen; vad som i första hand anses göra, att detta avtal från statens sida knappast kan tillämpas, är den i avtalet förekommande bestämmelsen om skyldighet att samtidigt med bananläggningen övertaga samtliga av Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag i Ostkustbanans aktiebolag tecknade aktier till det för dem inbetalade beloppet — cirka 2,700,000 kronor — jämte ränta. Emellertid har i samband med frågan om Ostkustbanans övergång till staten — och måhända under intryck av det driftekonomiskt försämrade läge, som för Uppsala—Gävle järnväg skulle uppkomma genom att Ostkustbanan trädde ut ur den för de båda banorna gemensamma trafikförvaltningen — framkommit ett försäljningsanbud, som kommittén tillstyrkt till antagande.

Av de i ärendet hörda myndigheterna har endast riksräkenskapsverket ställt sig betänksamt mot ett statsförvärv av Uppsala—Gävle järnväg; och ämbetsverket har ansett tillräckliga skäl i varje fall icke föreligga för att staten skulle erlægga någon köpeskilling utöver övertagandet av skulderna, cirka 11,200,000 kronor. Att, på sätt riksräkenskapsverket synes förutsätta, aktieägarna skulle kunna förmås avstå från järnvägen utan någon som helst

ersättning, måste jag finna föga troligt. Det nu begärda beloppet, 2,500,000 kronor, motsvarar 30 kronor för aktie eller hälften av varje akties nominella värde. Även om hänsyn tages till all järnvägsdrifts nuvarande vanskligheter synes detta pris godtagligt, i all synnerhet som banan på sätt nyss nämnts ej kan utan frivillig överlåtelse statligt förvärfvas.

Av kommittén har utförligt utvecklats de järnvägs- och samhällsekonomiska fördelar, som förvärfvet skulle medföra. Genom detsamma skulle, sedan nu enligt beslut av 1932 års riksdag Härnösand—Sollefteå järnväg (med dess anknötning till Norra stambanan uppe vid Långsele) införlivats med statsbanenätet, förverkligas den gamla tanken om en genomgående stats- och stambana utmed nedre Norrlands kustland. För trafikanterna medför förstatligandet stora fördelar både med avseende å befordringstider och taxor. Jag förutsätter härvid, att såväl Ostkustbanan som Uppsala—Gävle järnväg på sätt eljest pläгат ske med statsinköpta järnvägar helt införlivas med statsbanenätet, varmed skulle följa helt genomförd tillämpning av statens järnvägars vanliga tariffer för befordran av såväl passagerare som gods. Erinras bör måhända, att såväl Ostkustbanan som Uppsala—Gävle järnväg redan nu i huvudsak tillämpa statens järnvägars taxor, med vissa avvikelser dock beträffande persontaxan vid Uppsala—Gävle järnväg. Taxelättnaderna vid en införlivning med statens järnvägar utgöra därför så gott som helt en följd av den genomgående zontaxans tillämpning utan taxebrott vid nuvarande övergångsstationer. Närmast å anledning av den vid järnvägsstyrelsens behandling av ärendet framkomna reservationen vill jag alltså hava uttalat, att tillräckliga skäl ej synas föreligga för en avvikelse från den beträffande hela det övriga statsbanenätet iakttagna grundsatsen om enhetliga tariffer, vilken enhetlighet finnes genomförd oavsett de olika bandelarnas karaktär av huvudbanor eller bibanor och utan hänsyn till deras belägenhet eller sättet för deras tillkomst.

Jag vill alltså tillstyrka, att avtal träffas med Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag om förvärfv av bolagets samtliga tillgångar i enlighet med det gjorda anbudet samt att ifrågavarande järnväg införlivas med statens järnvägar. Något kontant utlägg för banans förvärfvande erfordras icke, då förenämnda belopp av 2,500,000 kronor må erläggas i statsobligationer och då bolagets lån, vid tidpunkten för övertagandet uppgående till i runt tal 11,200,000 kronor, äro avsedda att övertagas av riksgäldskontoret. Av budgetskäl bör dock, på sätt riksräkenskapsverket framhållit, köpeskillingen redovisas över riksstaten, därvid anslaget i överensstämmelse med tidigare tillämpat förfarande torde böra upptagas med 13,700,000 kronor. Anmärkas må i detta sammanhang, att utgifterna för detta kapitals förräntning beräknas komma att uppvägas av en motsvarande ökning av inkomsten från statens järnvägar.

Vad Gävle—Ockelbo järnväg beträffar förutsättes nu endast, att statens järnvägar tillsvidade övertaga den för närvarande av Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag omhänderthavda driften av nämnda järnväg, varvid nuvarande arrendeform med vissa förenklingar i avtalet skulle bibehållas.

På sätt riksräkenskapsverket tillstyrkt synes det i Ostkustbanan av staten investerade länemedelskapitalet, tillhoppa 32,277,268 kronor 22 öre, böra omföras från respektive fonder till statens järnvägars fond och där tillsvidade redovisas såsom 'Lånekapital att finansieras med andra medel'; såsom kommittén förutsatt, torde framdeles böra övervägas, om och i vad mån omföring till kontot 'Lånekapital att finansieras med trafikinkomster' må äga rum. Vad åter angår den bolaget lämnade, av skattemedel bestridda försträckningen å 300,000 kronor, torde densamma, därest riksdagen ej däremot fram-

ställer erinran, få omedelbart avskrivnas; på enahanda sätt torde få förfaras med bolagets ränteskuld på grund av statslånen.

Det belopp, varmed Uppsala—Gävle järnväg skall redovisas i statens järnvägars räkenskaper, nu beräknat till 13,700,000 kronor, torde såsom i ärendet föreslagits böra upptagas å kontot 'Lånekapital att finansieras med trafikinkomster'.

Vad järnvägsstyrelsen anfört beträffande redovisnings- och bokföringsåtgärder i övrigt synes icke giva anledning till erinran.

Riksräkenskapsverket har ifrågasatt, att jämväl det för Ostkustbanan och Uppsala—Gävle järnväg gemensamma verkstadsbolagets lån ur pensionsförsäkringsfonden, cirka 680,000 kronor, skulle redovisas å budgeten. Ett dylikt förfarande synes knappast av omständigheterna påkallat. Verkstadsföretaget är nämligen avsett att alltjämt drivas som ett formellt fristående företag i aktiebolags form. De årliga låneanniteterna kunna därvid betraktas som en löpande driftutgift, för vilken visserligen statens järnvägar subsidiärt har att svara men för vars betalning i sista hand — enligt järnvägsstyrelsens uppskattning — finnes täckning genom en realisation av bolagets tillgångar.

Med avseende å övergångsanordningarna för de båda järnvägsföretagens personal hava normerande för kommittén varit de bestämmelser, som tillämpades vid förstatligandet år 1932 av Härnösand—Sollefteå järnväg. För egen del anser jag att vad som sålunda föreslagits i stort sett är av beskaffenhet att böra godtagas. Järnvägsstyrelsen har dels föreslagit vissa särskilda bestämmelser beträffande personal vid Gävle södra station samt i fråga om den personal, som skulle uppföras på övergångsstat, dels ock påyrkat en mindre jämkning, avseende att i fråga om semesterrätt, avlöning vid sjukdom o. s. v. skola på den övertagna personalen tillämpas statens järnvägars bestämmelser, även om dessa bestämmelser förete vissa mindre skiljaktigheter i förhållande till de nu vid de båda privatbanorna gällande. Vad styrelsen sålunda föreslagit har jag funnit mig böra biträda. I anslutning till vad styrelsen för Ostkustbanans aktiebolag anfört utgår jag i övrigt från att all möjlig hänsyn skall tagas till den vid de skilda företagen anställda personalen.

Utskottet.

Det förslag om Ostkustbanans och Uppsala—Gävle järnvägs statsinlösen, som här förelägges riksdagen till prövning, är närmast föranlett av Ostkustbanans iråkade ekonomiska svårigheter.

Sistnämnda banas stora betydelse som en huvudsamfärdselled genom nedre Norrlands kustland torde vara allmänt erkänd; i detta avseende må här endast erinras, att den 30 mil långa järnvägen genomlöper industri-distrikt, som genom sin produktion av trävaror, pappersmassa och andra viktiga exportprodukter räknas bland landets viktigaste. Ett nedläggande av bandriften, sedan nu järnvägen under statens alldeles särskilda medverkan åstadkommits, torde alltså få anses utesluten.

Genom verkställda utredningar är också ådagalagt, att den lämpligaste, för att ej säga enda framkomliga vägen att trygga banans fortsatta trafikering är dess införlivning med statens järnvägar, varvid bandriften synes allt framgent kunna upprätthållas utan att man skall behöva räkna med några driftförluster.

Utskottet tillstyrker alltså förslaget om Ostkustbanans statsinlösen.

Utskottet har ej heller velat motsätta sig att Uppsala—Gävle järnväg förvärvas i enlighet med det i propositionen framlagda förslaget. Den be-

gärda köpeskillingen — motsvarande ett kontantbelopp av cirka 50 kronor per aktie eller hälften av varje akties nominella värde — kan visserligen ej anses lågt tilltagen. Den torde dock få betraktas som godtagbar med hänsyn till de fördelar banans förstatligande medför ur allmän kommunikationssynpunkt, däribland främst i form av lägre driftkostnader och sänkta befordringsavgifter. Genom banans införlivning med statsbanenätet skulle också, sedan numera enligt beslut av 1932 års riksdag Härnösand—Sollefteå järnväg övertagits av staten, förverkligas den gamla tanken på en genomgående statlig kustbanelinje Långsele (Sollefteå)—Uppsala (Stockholm).

Om i stort sett inga särmeningar framkommit i fråga om lämpligheten av Ostkustbanan och Uppsala—Gävle järnvägs förvärvande, hava däremot bland de hörda myndigheterna olika uppfattningar yppats beträffande vissa av de bokföringsåtgärder, som påkallas i samband med förvärven. Enighet råder dock om att Ostkustbanans införlivning med statens järnvägar *tillsvidare* ej skall medföra någon utökning av statens järnvägars »räntepliktiga» kapital (lånekapital att finansieras med trafikinkomster), varemot dylik förräntningsskyldighet bör åvila statens järnvägar för det för Uppsala—Gävle järnväg gjorda kapitalutlägget, såväl köpeskillingen som de övertagna lånen; likaledes råder enighet därom, att med avskrivningen av det i Ostkustbanaföretaget nedlagda, med statlig upplåning bestridda kapitalet måste under rådande statsfinansiella läge *tillsvidare* anstå. De därefter kvarstående meningsskiljaktigheterna avse rena bokföringstekniska spörsmål, som ej synas påkalla något särskilt uttalande av riksdagen.

Vad departementschefen anfört om taxors bestämmande och formerna i övrigt för övertagandet av de båda järnvägarna ävensom erforderliga övergångsordningar, föranleder ingen erinran från utskottets sida. I anslutning till vad av styrelsen för Ostkustbanans aktiebolag och jämväl motionsvis i detta avseende framhållits, utgår emellertid utskottet ifrån att vid övertagandet av såväl Ostkustbanan som Uppsala—Gävle järnväg all skälig hänsyn skall tagas till den vid företagen anställda personalen och särskilt sådana anställda, som räkna hög levnads- och lång tjänsteålder eller beträffande vilka förhållandena i övrigt äro ömmande.

Under åberopande härav hemställer utskottet,

I. att riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande förslag, må

a) medgiva,

1) att staten såsom prioriterad fordringsägare i Ostkustbanans aktiebolag må, i samband med bolagets avveckling, förvärva nämnda bana;

2) att staten må med Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag träffa avtal om förvärv av bolagets järnväg och övriga tillgångar mot det att staten övertager bolagets samtliga skulder och förpliktelser samt därutöver erlägger ett belopp av 2 500 000 kronor, att likvideras med statsobligationer;

allt i huvudsaklig överensstämmelse med de särskilda grunder, som av departementschefen i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 17 mars 1933 förordats;

b) vid bifall till vad sålunda beträffande Uppsala—Gävle järnväg föreslagits, till *förvärvande av Uppsala—Gävle järnväg m. m.* för budgetåret 1933/1934 under Utgifter för kapitalökning, I. Statens affärsverksamhet, C. Statens järnvägar anvisa ett reservationsanslag av 13,700,000 kronor, att utgå av lånemedel;

II. att herr Holmströms motion, II: 479, må anses besvarad med vad utskottet ovan anfört.

Beträffande Kungl. Maj:ts förslag om höjning av inkomstposten »Övriga lånemedel» kommer utskottet att framdeles under riksdagen avgiva yttrande.

Stockholm den 5 maj 1933.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Kvarnzelius, Lindblad, Widell, Nilsson* i Malmö, *Svensson* i Kompersmåla, *Carlsson* i Gävle, *Asplund, Walles, Ernfors, Nilsson* i Fredriksfält och *Theelin*; samt

från andra kammaren: herrar *Anderson* i Råstock, *Holmgren, Strindlund, Törnkvist* i Karlskrona, *Eriksson* i Stockholm, *Jeppsson, Persson* i Falla, *Svensson* i Grönvik, *Jonsson* i Eskilstuna, *Ward, Högström* och *Holmdahl*.