

Nr 199.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående bildande av ett statligt aktiebolag för övertagande av restaurangrörelsen m. m. vid statens järnvägar; given Stockholms slott den 26 februari 1937.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Albert Forslund.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 26 februari 1937.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena SANDLER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, LEVINSON, ENGBERG, SKÖLD, NILSSON, QUENSEL, FORSLUND.

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

I skrivelse den 9 december 1936 har järnvägsstyrelsen gjort framställning
Bihang till riksdagens protokoll 1937. 1 saml. Nr 199.

om medel till belopp av 375,000 kronor för bildande av ett aktiebolag för övertagande av den restaurangrörelse å statens järnvägars tåg och färjor, som nu bedrivs av Turisttrafikförbundets restaurantaktiebolag. De av järnvägsstyrelsen med nämnda bolag träffade avtalen hava av järnvägsstyrelsen uppsagts att upphöra med utgången av år 1938, och järnvägsstyrelsens avsikt är nu att genom det nybildade bolaget driva ifrågakvarande restaurangrörelse jämte viss annan restaurangrörelse m. m. vid järnvägarna, som bedrivs av det nuvarande bolaget.

Restaurangrörelsen i de flesta restaurangvagnarna i statens järnvägars tåg, å statens järnvägars samtliga ångfärjor samt vid vissa statens järnvägars stationsrestauranger utövas enligt träffade kontrakt av Turisttrafikförbundets restaurantaktiebolag. Detta bolag stiftades år 1909 av turisttrafikförbundet, vars namn sedermera år 1921 ändrades till svenska trafikförbundet. Nu för bolaget gällande bolagsordning är antagen den 15 april 1919. Enligt densammans ordalydelse har bolagets verksamhet till föremål att utöva restaurangrörelse i restaurangvagnar eller annorledes. Vidare skola aktierna, lydande på etthundra kronor, vara dels stamaktier och dels preferensaktier, vilka senare kunna utgivvas till ett belopp av högst fyra gånger nominella beloppet av utgivna stamaktier. För närvarande och sedan år 1919 uppgår bolagets aktiekapital till 375,000 kronor fördelat sålunda:

3,000 preferensaktier (i privat ägo)	300,000 kr.
750 stamaktier (i svenska trafikförbundets ägo)	75,000 »
	<hr/>
	375,000 kr.

Enligt bolagsordningen tillkomma ägaren av stamaktierna fyra röster för varje ägd stamaktie och ägare av preferensaktie en röst för varje ägd preferensaktie. Stam- och preferensaktier uppväga sålunda varandra i röstetal. Preferensaktierna medföra framför stamaktierna företrädesrätt till årlig utdelning av bolagets vinst med högst 10 procent av aktiekapitalet. Denna rätt har enligt bolagsordningen ackumulativ verkan så att om under ett eller flera år sådan utdelning icke kunnat lämnas, preferensaktieägarna bekomma vad däruti brustit, innan utdelning å stamaktierna må äga rum. Därutöver skola preferensaktierna icke medföra någon rätt till utdelning av vinsten. Vad av vinsten återstår, sedan ägarna av preferensaktierna erhållit sin enligt vad nyss sagts företrädesberättigade utdelning, tillfaller stamaktiernas ägare, d. v. s. svenska trafikförbundet.

Bolagsordningen innehåller vidare den bestämmelsen, att, därest bolaget upplöses, innehavare av preferensaktie ur bolagets tillgångar skall erhålla endast aktiens nominella värde jämte eventuell ännu icke gulden del av utdelningen. Därefter återstående tillgångar iullfalla stamaktiernas ägare.

Bolaget har årligen fattat beslut om visst bidrag till svenska trafikförbundet. Utdelningen å stam- och preferensaktier samt bidraget till svenska trafikförbundets verksamhet hava för åren 1923—1935 utgått sålunda:

År	Utdelning å		Bidrag till svenska trafikbundet kr.
	preferensaktier 10 % med kr.	stamaktier 10 % med kr.	
1923	30,000	7,500	12,500
1924	30,000	7,500	28,000
1925	30,000	7,500	28,000
1926	30,000	7,500	50,000
1927	30,000	7,500	60,000
1928	30,000	7,500	60,000
1929	30,000	7,500	60,000
1930	30,000	7,500	60,000
1931	30,000	7,500	60,000
1932	30,000	7,500	60,000
1933	30,000	7,500	60,000
1934	30,000	7,500	60,000
1935	30,000	7,500	60,000

I detta sammanhang må ock erinras om att svenska trafikförbundet fr. o. m. år 1935 åtnjutit statsbidrag i form av anslag under sjätte huvudtiteln för bidrag till turistreklam- och upplysningsverksamhet i utlandet. För första halvåret 1935 erhöll förbundet sålunda 110,000 kronor, för budgetåret 1935/1936 180,000 kronor samt för innevarande budgetår 190,000 kronor, med vilket belopp anslaget upptagits även i riksstatsförslaget för nästa budgetår.

Riksdagens år 1934 församlade revisorer uttalade under § 66 av sin berättelse, bland annat, att de ansåge, att bidragen till svenska trafikförbundet borde hava kunnat vara åtskilligt större och att det i varje fall syntes vara ett statsintresse, att bolagets avkastning så snart som möjligt komme att fördelas efter andra grunder än dittills. Det syntes revisorererna bland annat böra tagas under övervägande, huruvida icke bolagets kontrakt med statens järnvägar borde revideras på sådant sätt, att statens intressen bleve bättre tillgodosedda. Det kunde vidare ifrågasättas, slutade revisorererna, huruvida det ej vore lämpligt att inlösa preferensaktiekapitalet, då detta ej syntes vara behöfligt för bolagets drift; därigenom skulle en icke obetydlig ränteutgift inbesparas.

I utlåtande den 8 januari 1935 över riksdagsrevisorernas berättelse i förevarande del anförde *järnvägsstyrelsen* bland annat:

Under senaste åren och långt innan riksdagens revisorer verkställt undersökning i frågan, har järnvägsstyrelsen kommit till insikt om att mellanvarandet mellan bolaget och statens järnvägar borde kunna ordnas så, att statsverket av bolagets avkastning erhöle en större anpart än hittills, utan att dock järnvägsstyrelsens krav på en hög standard finge minskas. Järnvägsstyrelsen har också, i den mån gällande kontrakt icke lägga hinder i vägen, redan vidtagit åtgärder i sådan riktning. Så hava kontrakten rörande bolagets bedrivande av restaurangrörelserna å de routerna Trälleborg—Sassnitz och Malmö—Köpenhamn trafikerande, statens järnvägar tillhöriga ångfärjorna numera ersatts med nya kontrakt, vilka tillförsäkra statens järnvägar större ersättning än förut. Enligt de nya kontrakten erlägger bolaget en viss procent å bruttoomsättningen.

Att, såsom riksdagens revisorer ifrågasatt, statens järnvägar för att få förhållandena ordnade på förmånligare sätt skulle inlösa bolagets preferensak-

tiekapital har också redan tidigare varit föremål för diskussion inom järnvägsstyrelsen, då styrelsen liksom riksdagens revisorer nog är böjd för att anse det lämpligast, att bolagets aktiestock innehaves av staten. Järnvägsstyrelsen har dock ännu icke fattat slutligt avgörande i saken, och i varje fall lär en sådan åtgärd som inlösen av en nu befintlig aktiestock knappast vara erforderlig för ifrågavarande syftes vinnande. Järnvägsstyrelsen kommer att, om icke förr, så räknat fr. o. m. 1939, då kontrakten angående stationsrestaurangen vid Stockholm C och angående restaurangvagnsrörelsen, som nyss nämnts, upphöra, söka få mellanvarandena mellan statens järnvägar och bolaget ordnade på ett för statens järnvägar förmånligt sätt, och torde järnvägsstyrelsen dessförinnan få anledning att i och för godkännande inkomma med förslag i ärendet till Kungl. Maj:t.

Vad sålunda förekommit föranledde icke något uttalande vare sig av statsutskottet eller av riksdagen.

Järnvägsstyrelsen har i sin förevarande skrivelse till en början anfört:

Turisttrafikförbundets restaurantaktiebolags förhållande till järnvägsstyrelsen respektive till järnvägsstyrelsen och andra järnvägsförvaltningar i vissa förekommande fall, exempelvis beträffande de genomgående restaurangvagnarna Malmö—Göteborg—Mellerud—Kornsjö—Oslo, är noggrant reglerat i de angående de olika rörelserna upprättade kontrakten. Restaurangrörelsens vid statens järnvägar förnämsta ändamål är givetvis att tillgodose den resande allmänhetens krav på mat och dryck. Det är således av synnerlig vikt, att allmänheten på ett i olika avseenden fullt tillfredsställande sätt betjänas i restaurangvagnarna, i färjerestaurangerna samt å restauranger och hotell inom statens järnvägars område. På grund härav bestämmes också bolagets priser av järnvägsstyrelsen i förekommande fall efter samråd med övriga berörda järnvägsförvaltningar. I fråga om tillgodoseendet av allmänhetens krav har restaurangrörelsen till stor del ansetts likställd med alla andra sådana åtgärder, exempelvis anordnande av bekväma väntsalor, bekväma kupéer m. m. som statens järnvägar ansett sig skyldiga vidtaga för att hålla anordningarna för trafikanterna uppe i en tillfredsställande standard. Ett för statens järnvägar gynnsamt ekonomiskt resultat av restaurangrörelsen har visserligen betraktats som eftersträvansvärt men dock såsom ett mera sekundärt mål. Huvudändamålet med de bedrivna restaurangrörelserna har varit tillgodoseendet av den resande allmänhetens behov av förplägnad. Den ekonomiska motiveringen till åtgärder för tillgodoseendet av nämnda behov, oavsett om dessa åtgärder i och för sig avkasta någon ränta å därför använt kapital, har givetvis legat däri, att de var och en i sin mån bidra till ökad resandefrekvens och därigenom ökade inkomster.

Vid beträffar tillgodoseendet av nyssnämnda ekonomiska synpunkt må anföras, att järnvägsstyrelsen i kontrakten angående av bolaget utövade rörelser tillsett, att statens järnvägar tillgodoförts viss hyra för de olika rörelserna. I ett flertal fall har hyran bestämts till 50 % av rörelsens nettovinst med ett visst minimibelopp för varje kontrakt. Enligt bolagets styrelseberättelser hava till statens järnvägar inbetalda hyror följande år utgått sålunda:

År	Kronor	År	Kronor	År	Kronor
1923	112,300	1927	235,500	1931	305,600
1924	125,200	1928	225,400	1932	273,300
1925	149,500	1929	274,600	1933	259,400
1926	203,700	1930	322,700	1934	300,300
				1935	306,700

Skulle man vid ett ekonomiskt bedömande av restaurangrörelsen vid statens järnvägar till äventyrs utgå endast därifrån, att de stationära hotell- och restaurangrörelserna samt ångfärjerestaurangrörelserna anordnats ävensom att restaurangvagnarna anskaffats samt framförts i tågen i syfte att utgöra affärsobjekt, på vilka det avsetts att skörda vinst genom särskild för dem upplagd rörelse, så hava förenämnda till statens järnvägar från bolaget influtna hyror varit långt ifrån tillräckliga för att kunna ersätta statens järnvägars kostnader för en dylik såsom fristående betraktad rörelse. Statens järnvägars kostnader skulle nämligen vid ett dylikt betraktelsesätt innefatta dels ränta å det kapital, som statens järnvägar nedlagt i av bolaget disponerade stationära, rullande och flytande lokaler med till desamma hörande inventarier ävensom viss avsättning till förnyelsefond, dels kostnaderna för underhåll av dessa lokaler och vagnar, varjämte härvid jämväl borde medräknas vissa andra utgifter, exempelvis kostnaderna för restaurangvagnarnas gång, uppvärmning, belysning etc. Dessa sammanlagda kostnadsbelopp överstiga vida vad som från bolaget influtit i hyror till statens järnvägar. Att erhålla full täckning för samtliga nyssnämnda kostnader har järnvägsstyrelsen, som förut berörts, för sin del icke ansett nödvändigt beräkna. Detta mål torde för övrigt näppeligen kunna vinnas huru frågan om restaurangrörelsen vid statens järnvägar än ordnas.

Även om statens järnvägar sålunda allt fortfarande påtaga sig vissa kostnader för restaurangrörelsen, för vilka täckning icke kan påräknas direkt i den separata rörelsen utan först därigenom att allmänheten, tillfredsställd av den trevnad och komfort, som järnvägen erbjuder, i allt livligare omfattning begagnar sig av järnvägens transportlägenheter, så är det naturligtvis välkommet och betraktas det givetvis av järnvägsstyrelsen som ett statens järnvägars intresse av vikt, att de ofrånkomliga utgifterna för restauranglokalerna och restaurangvagnarna minskas därigenom, att statens järnvägar tillgodoföras största möjliga behållning från den vid desamma bedrivna restaurangrörelsen.

Som förut här ovan omnämnts tillfaller Turisttrafikförbundets restaurantaktiebolags vinst, sedan preferensaktieägarna erhållit sin företrädesberättigade utdelning, svenska trafikförbundet i egenskap av stamaktiernas ägare. Viss del av rörelsens vinst har på så vis kommit att användas för tillgodoseende av turistreklamen, vilken får förutsättas i sin mån hava bidragit till ökad trafik och ökade inkomster för statens järnvägar.

Järnvägsstyrelsen erinrar i fortsättningen om att förhållandet mellan styrelsen och restaurangbolaget varit föremål för granskning av statens järnvägars överrevisorer och riksdagens revisorer. Efter att hava återgivit vad 1934 års riksdagsrevisorer i sin berättelse anfört och järnvägsstyrelsen i anledning därav yttrat, fortsätter styrelsen:

Sedan järnvägsstyrelsens yttrande den 8 januari 1935 avlåtits, hava på järnvägsstyrelsens föranstaltande samtliga mellan statens järnvägar och Turisttrafikförbundets restaurantaktiebolag träffade kontrakt angående av bolaget bedrivna hotell- och restaurangrörelse, restaurangrörelse, butiks försäljning, plattformsförsäljning, tidningsförsäljning å ångfärjorna samt ambulerande tågservering m. m. uppsagts till upphörande med utgången av år 1938. Järnvägsstyrelsen har för avsikt att därefter icke förnya den oktroj, som innehafvs av nämnda bolag. Detta driver visserligen inom den ram, som angivits i bolagsordningen, vissa mindre rörelser, vilka äro statens järnvägar helt ovidkommande, men då bolagets ställning i stort sett är helt beroende av nyssnämnda, av järnvägsstyrelsen lämnade oktroj, antager järnvägssty-

relsen som mest sannolikt, att bolaget eller i första hand Svenska trafikförbundet såsom innehavare av bolagets stamaktier skall finna sig föranlåtet att låta bolaget efter den 1 januari 1939 träda i likvidation för att därefter upplösas.

Järnvägsstyrelsen övergår här efter till frågan om ordnandet fr. o. m. den 1 januari 1939 av de statens järnvägar berörande restaurangrörelser m. m., som intill nämnda dag komma att bedrivas av Turisttrafikförbundets restaurantaktiebolag. Styrelsen förutskickar härvid, att styrelsen anser det opåskallat, att några privatintressen skola vara förbundna med det organ, som den 1 januari 1939 vid statens järnvägar skall övertaga ifrågavarande rörelser. Styrelsen har därför, under förutsättning av statsmakternas godkännande, tänkt sig, att de av Turisttrafikförbundets restaurantaktiebolag tidigare bedrivna rörelserna fr. o. m. år 1939 skola bedrivas av ett för ändamålet bildat nytt bolag, vars aktier — med beaktande av genom gällande bolagslag stipulerad viss oväsentlig inskränkning — skola helt innehavas av statens järnvägar. Endast härigenom synes det järnvägsstyrelsen för framtiden kunna fullständigt undanröjas varje tvivel i frågan, huruvida statens järnvägar verkligen tillgodoses fullt ut vid disponerandet av behållningen på restaurangrörelsen vid statens järnvägar. På så sätt skulle också, säger styrelsen, statens järnvägars förut berörda ofrånkomliga kostnader för tillhandahållande åt sin publik av hotell- och restauranglokaler, restaurangvagnar m. m. bliva i största möjliga utsträckning reducerade med hjälp av avkastningen från restaurangrörelsen vid statens järnvägar.

I fråga om det planerade nya restaurangbolaget anför styrelsen:

Firmanamnet för det nya bolaget, vari statens järnvägar äro ämnade att äga i realiteten hela aktiestocken, skulle enligt järnvägsstyrelsens avsikt bliva Trafikrestaurangaktiebolaget. I och för restaurangrörelsernas vid statens järnvägar kontinuerliga bedrivande skulle det nya bolaget lämpligen kunna från Turisttrafikförbundets restaurantaktiebolag genom frivilligt köp, varom särskilt avtal lär kunna träffas, och med tillträdesrätt vid årsskiftet 1938/1939 förvärva vissa dittintills för restaurangdriften använda och fortfarande lämpligen användbara lösa och fasta inventarier, ävensom sistnämnda bolags vid nämnda årsskifte ineliggande för det nya bolagets drift erforderligt varulager. Det nya bolaget skulle i överensstämmelse med mellan detsamma och järnvägsstyrelsen, eventuellt andra trafikförvaltningar, träffade kontrakt mot erläggande av vissa stipulerade och med hänsyn till en måttlig förräntning av aktiekapitalet avvägda, högsta möjliga hyror eller arrenden handhava restaurangrörelserna i övrigt efter samma riktlinjer och uti samma standard som Turisttrafikförbundets restaurantaktiebolag. Med hänsyn tagen till affärens storlek och för densammans drivande erforderligt rörelsekapital ävensom till nyssnämnda förvärv av inventarier och varulager har järnvägsstyrelsen tänkt sig, att det nya bolaget skulle startas med ett minimiaktiekapital på samma belopp som Turisttrafikförbundets restaurantaktiebolags nuvarande aktiekapital eller 375,000 kr. fördelat på 3,750 aktier à 100 kr. Detta aktiekapitalbelopp, 375,000 kr., skulle således bestridas av statsmedel och — vartill järnvägsstyrelsen i det följande ämnar återkomma — för att undvika någon ny kapitalinvestering helst tagas av statens järnvägars tillgängliga rörelsemedel.

Beträffande nyssnämnda övertagande genom köp av vissa, det gamla bo-

laget tillhöriga inventarier och varulager så måste det samma givetvis föregås av en värdering och ett träffande av särskild överenskommelse. För likvidering av köpesumman erforderligt belopp kan därför nu icke exakt angivas, men vill styrelsen till viss ledning omnämna, att Turisttrafikförbundets restaurantaktiebolags samtliga inventarier i balansräkningen per den 31 december 1935 voro upptagna till 186,092: 30 kr., varjämte bland tillgångar upptagits för varulager 114,535: 28 kr. För det fall emellertid att från förenämnda aktiekapital i det nya bolaget medel icke kunna vara disponibla för att tillfullo gälda för köp vid årsskiftet 1938/1939 av för nya bolaget erforderliga inventarier och varulager, bör förutsättas att järnvägsstyrelsen skall äga att — likaledes av rörelsemedel — tillskjuta resterande belopp såsom räntepliktigt lån till bolaget.

Såsom järnvägsstyrelsen redan i samband med kontraktssuppsägningen även meddelat restaurangbolaget, anser järnvägsstyrelsen, att den hos nämnda bolag anställda personalen må övergå i det nya bolagets tjänst. På samma grund som järnvägsstyrelsen, i enlighet med vad förut anförts, förutsätter som mest sannolikt att det hittillsvarande bolaget kommer att upplösas, gör järnvägsstyrelsen härvidlag även den förutsättningen, att pensionsfrågan för den i bolagets tjänst anställda personalen, som icke är anställd enligt kollektivavtal utan genom personliga kontrakt eller överenskommelser, dessförinnan är ordnad av nuvarande bolaget efter viss där föreliggande plan. Då vidare statens järnvägar såsom ägare av det nya bolaget icke synes böra belastas med mera än de framtida löpande utgifterna för detta ändamål, anser styrelsen såsom ingående i den gjorda förutsättningen, att Turisttrafikförbundets restaurantaktiebolag eller svenska trafikförbundet — som, efter nyssnämnda bolags upplösning och sedan preferensaktieägarna erhållit nominella värdet av sina aktier, kommer att såsom ägare till stamaktierna erhålla de kvarvarande tillgångarna — bör till det nya bolaget överlämna vad som avsatts eller ytterligare kan behöva avsättas för den icke kollektivavtalsanställda personalens pensionering enligt förenämnda plan. Det kan där emot ej påfordras, att pensionsfrågan för den kollektivavtalsanställda personalen skall lösas av en enstaka arbetsgivare vid sidan av kollektivavtalet, vilket styrelsen, med det nya bolaget liksom det nuvarande anslutet till vederbörande arbetsgivareorganisation, förutsätter skall bestå. Den frågan måste upptagas i ett större sammanhang samt därför också för det nya bolagets del — liksom måst ske, om det nuvarande bolaget bestått — behandlas på samma vis och framföras i samma tempo som inom landets restaurangrörelse i övrigt.

Järnvägsstyrelsen övergår så till vissa frågor, sammanhängande med bolagens — det gamla och det nya — förhållande till svenska trafikförbundet, och anför:

Såsom styrelsen tidigare här berört, förutsätter styrelsen som sannolikt, att bolaget eller svenska trafikförbundet med hänsyn till redan antydda skäl kommer att finna det lämpligt att upplösa det gamla bolaget, då den huvudsakliga grunden för dess verksamhet fallit undan i och med uteblivandet av ny oktroj. Vid en bolagsupplösning skall i enlighet med bolagsordningen till ägarna av preferensaktierna återbetalas preferensaktiernas nominella värde, 300,000 kr., samt eventuell ogulden utdelning. Sedan likaledes förut omnämnda avsättningsbelopp till personalens pensionering dessutom i överensstämmelse med av järnvägsstyrelsen angiven förutsättning överlämnats för att tillgodoföras det nya bolaget, kommer resten av tillgångarna att tillfalla trafikförbundet. Genom viss under åren i restaurangbolaget verk-

ställd fondering och avskrivning torde efter nyssnämnda utbetalningar ett betydande belopp kvarstå av det gamla bolagets kvarlåtenskap, vilket sålunda enligt gällande föreskrifter övergår i trafikförbundets ägo. Järnvägsstyrelsen anser, att ingen erinran kan eller bör resas häremot, då det måste anses rimligt, att förbundet får taga hand om denna sin rättfångna egendom, varav inkomsten givetvis får förutsättas bliva brukad för förbundets statskontrollerade verksamhet. Huru stor denna förbundets inkomst kan komma att bliva kan nu icke fastslås, men tydligen kan den icke komma att bliva av samma storleksordning som den förbundet för närvarande åtnjuter i och med den andel, som pläгат givas förbundet av restaurangbolagets avkastning av restaurangrörelsen vid statens järnvägar. Vederlag härför anser järnvägsstyrelsen bör komma trafikförbundet tillgodo. I detta sammanhang vill styrelsen omnämna, att de inom kommunikationsdepartementet tillkallade sakkunniga i sitt i augusti och oktober 1927 avgivna betänkande och förslag angående turistreklam- och upplysningsverksamheten i utlandet (statens off. utredn. 1927: 28) kalkylerade med en inkomst för trafikförbundet från restaurangbolaget på 75,000 kr. (sid. 142 i betänkandet).

Järnvägsstyrelsen anser sålunda, att ifrågakvarande kvarlåtenskap bör ingå i den grundfond, som omnämnes i § 5 i de för trafikförbundet av Kungl. Maj:t den 19 oktober 1934 med giltighet fr. o. m. den 1 januari 1935 fastställda stadgarna. Järnvägsstyrelsen anser vidare, att trafikförbundet utöver den avkastning, som kan härflyta från den sålunda fonderade kvarlåtenskapen vid avvecklingen av det gamla bolaget, bör på grund av hävden att erhålla en andel av avkastningen å restaurangrörelsen vid statens järnvägar, bekomma ett fyllnadsbelopp såsom direkt statsanslag — helst över riksstaten eller eventuellt upptaget som en post i statens järnvägars driftskostnadsstat — så att förbundet må förbliva vid sin hittillsvarande, sedan ett flertal år innehavda förmån att för sin verksamhet kunna påräkna ett årligt bidrag, ytterst stammande från restaurangrörelsen, om 60,000 kr. Härutöver anser järnvägsstyrelsen emellertid, att trafikförbundet bör kunna erhålla ett visst ytterligare belopp med hänsyn till den upphörda, tidigare åtnjutna utdelningen å förbundets stamaktier i gamla bolaget. Då förbundet under en följd av år å nämnda stamaktier uppburit årlig utdelning med 7,500 kronor, anser styrelsen det vara berättigat, att förbundet, som icke lär kunna räkna med 10 % avkastning på det lösgjorda stamaktiekapitalet, alltså må hava att påräkna lämpligen halva nyssnämnda årliga belopp eller efter avrundning 4,000 kr. Än ytterligare anser järnvägsstyrelsen det vara motiverat av syftet med trafikförbundets verksamhet, att förbundet, som arbetar med knapp medeltillgång, erhåller viss förhöjning på grund av den omständigheten, att någon utdelning till utomstående preferensaktieägare icke vidare förekommer, sedan det statliga bolaget bildats. Nyssnämnda preferensaktieägare hava under en lång följd av år bekommit 10 % årlig utdelning å 300,000 kronor eller 30,000 kronor per år. Styrelsen vill anse skäligt, att denna utgiftsbesparing delas lika mellan statens järnvägar och Svenska trafikförbundet och att förbundet alltså med anledning av omständigheten i fråga bekommer en ökad subvention med hälften av sistnämnda belopp eller 15,000 kronor per år.

Järnvägsstyrelsen vill således förorda, att trafikförbundet må erhålla en subvention, som förd tillsammans med avkastningen av nyssnämnda kvarlåtenskap kommer att bringa det årliga belopp, varöver förbundet i nu förvarande avseende har att för sin verksamhet förfoga, upp till 79,000 kr. Som villkor härför anser styrelsen dock böra uppställas, att trafikförbundet ordnar personalens pensionsfråga på sätt styrelsen förväntar.

Kapitalbeloppet för det gamla bolagets, förbundet tillfallande kvarlåtenskap efter gamla bolagets avveckling blir först framdeles känt. Emellertid bör man utgå därifrån, att förbundet skall förvalta detta kapitalbelopp så, att en genomsnittsavkastning av 4 % uppkommer. Järnvägsstyrelsen vill då på följande sätt exemplifiera innebörden av sin avsikt i nu nämnda avseenden:

Om värdet av den meranämnda kvarlåtenskap, som skulle ingå i förbundets grundfond, kommer att visa sig uppgå till låt säga 500,000 kronor, så utgör den årliga avkastningen å detta belopp efter 4 % 20,000 kronor. Trafikförbundet skulle då erhålla en ytterligare statssubvention å 59,000 kronor, så att förbundet på så vis tillhoppa skulle erhålla (20,000 + 40,000 + 4,000 + 15,000) 79,000 kronor.

I anslutning till vad järnvägsstyrelsen sålunda anfört hemställer styrelsen dels om godkännande i princip av vad styrelsen anfört rörande bildandet av det nya statliga bolaget och dess förhållande till svenska trafikförbundet, dels ock om bemyndigande att av statens järnvägars tillgängliga rörelsemedel använda ett belopp av 375,000 kronor att utgöra aktiekapitalet i det nybildade bolaget. Sedan sådant godkännande och bemyndigande erhållits, är det styrelsens avsikt att dels vidtaga erforderliga åtgärder för bildandet av det nya statliga bolaget, i samband varmed styrelsen ämnar till Kungl. Maj:t ingiva förslag till bolagsordning för detsamma, dels träda i förhandling med Turisttrafikförbundets restaurantaktiebolag om köp vid årsskiftet 1938/1939 av vissa detta bolag tillhöriga, för rörelsernas bedrivande använda och för det nya bolaget erforderliga användbara lösa och fasta inventarier ävensom av användbart varulager.

Svenska trafikförbundet har i yttrande den 11 januari 1937 anfört:

Enligt hittills hävdvunnen praxis utövar staten affärsverksamhet antingen genom de s. k. affärsdrivande ämbetsverken eller, i de fall där friare arbetsformer ansetts vara påkallade, genom särskilda fristående aktiebolag, där Kungl. Maj:t utser styrelsen helt eller delvis och där den erforderliga kontrollen dels utövas genom av Kungl. Maj:t (direkt eller å bolagsstämma) utsedda revisorer och dels ytterligare vinnes därigenom, att tvenne olika intressen i form av ägare till tvenne olika slags aktier, de ena tillhöriga staten och de andra enskilda personer eller sammanslutningar, inkopplats med varandra till samverkan och ömsesidig tillsyn.

Järnvägsstyrelsens förslag upptar intetdera av dessa alternativ till frågans lösande utan innebär, att verksamheten visserligen skulle överlämnas åt ett aktiebolag men att detta skulle stå helt under järnvägsstyrelsens kontroll och inseende.

En dylik anordning, varigenom en verksstyrelse skulle själv (genom ombud å bolagsstämma) utse såväl bolagsstyrelse som revisorer, innebär i verkligheten — låt vara att detta icke är av järnvägsstyrelsen avsett och att trafikförbundet villigt erkänner att med nuvarande ledning av statens järnvägar detta enbart är av teoretiskt intresse — att dithörande del av förvaltningen undandrages den kontroll, som ligger icke blott i riksräkenskapsverkets revision utan även i de för ämbetsverken, men ej aktiebolagen, gällande bestämmelserna om handlingars offentlighet. En sådan anordning är för svensk statsförvaltnings vidkommande främmande och bör bestämt avvisas.

Enligt trafikförbundets mening bör i stället frågan vinna sin lösning antingen genom bildandet av ett aktiebolag, däri även andra intressen äro före-

trädda och varvid trafikförbundet såsom huvudsaklig ägare av det nuvarande restaurangbolaget i första hand bör ifrågakomma att ingå såsom ägare av preferens- eller stamaktiekapitalet, under det att statens järnvägar ställas som ägare till aktierna i övrigt, eller ock därigenom att restaurangrörelsen direkt inordnas under någon byrå i järnvägsstyrelsen med all den kontroll, som enligt gällande författningar utövas i fråga om statens affärsdrivande verksamhet i allmänhet.

Då den som tager del av järnvägsstyrelsens framställning näppeligen lär er undgå det intrycket, att styrelsen ansåge ett samarbete med trafikförbundet mindre ägnat att tillgodose statsnyttan än ett av statens järnvägar ensamt kontrollerat bolag, nödgas trafikförbundet göra en bestämd gensaga mot rikstigheten av en sådan uppfattning. Till undvikande av en för framtiden felaktig åsiktsbildning rörande betydelsen av trafikförbundets insatser i restaurangbolagets skötsel föränledes förbundet att något beröra hithörande förhållanden.

Tillgodoseendet av det enskilda aktieägareintresset har tagit sig uttryck i den uti bolagsordningen för lång tid tillbaka införda bestämmelsen om en förräntning efter högst 10 % av preferensaktiekapitalet. Trafikförbundet är ense med järnvägsstyrelsen därom, att den överränta, som utbetalats å nämnda kapital och som med tidigare gängse räntefot kunnat beräknas till 12,000 å 15,000 kronor om året men nu måste skattas något högre, bör så snart som möjligt avvecklas, och järnvägsstyrelsen torde i likhet med trafikförbundet vara av den insikten, att nämnda avveckling lagligen ej kunnat ske tidigare än i samband med bolagets upplösning vid oktrojtids utgång. Härutinnan förefinnes ej och har ej heller under senare år förefunnits någon meningsskiljaktighet.

Huru fördelningen av årsvinsten mellan statens järnvägar och trafikförbundet ordnas är mera ett bokföringsspörsmål än en fråga av ekonomisk betydelse för statsverket, medan nu trafikförbundet erhåller anslag å riksstaten och vid anslagsbeloppets beräknande hänsyn toges till förbundets inkomst från restaurangbolaget. Därest statens järnvägar genom en förskjutning av bolagsvinsten från trafikförbundet till järnvägsstyrelsen blir i tillfälle att till statsverket inleverera en något större årsvinst, så uppväges detta nämligen av ett större anslagsbehov för trafikförbundets vidkommande. Ur statsverkets synpunkt reduceras alltså spörsmålet till en bokföringsfråga.

Frågan i vad mån statens järnvägar skola kunna påräkna ökade inkomster från restaurangrörelsen, därest denna handhaves av ett särskilt bolag, är beroende dels på innehållet av det arrendeavtal, som må träffas mellan statens järnvägar och det bolag, som omhänderhar rörelsen, och dels på det sätt, varpå bolagets rörelse brukas. Om ledningen av detta bolag ligger i händerna enbart på statens järnvägar eller hos statens järnvägar jämte annat intresse (svenska trafikförbundet), blir av betydelse endast i den mån nämnda förhållande visar sig vara av beskaffenhet att kunna inverka på de omständigheter, som bliva normerande för vinstens storlek.

Vad då först angår arrendeintäkterna (nettovinstens storlek), så bestämmas dessa uteslutande av ingångna arrendeavtal jämte bolagsordningens bestämmelser om nettovinstens fördelning på olika slag av aktier. Därest det anses önskligt, att svenska trafikförbundet i fortsättningen bibehålles vid inkomst i en eller annan form från restaurangbolaget, synes detta därför utan någon som helst olägenhet kunna ske därigenom, att förbundet berättigas kvarstå i det blivande restaurangbolaget med sina nuvarande tillgångar såsom preferensaktieägare samt att förbundet å dess preferensaktier tillerkännes den utdelning, som statsmakterna vid ärendets behandling anse sig böra fastställa.

En omläggning till ett enbart av järnvägsstyrelsen förvaltadt och kontroller-

rat aktiebolag kan alltså icke motiveras av någon svårighet att ordna vinstfördelningen på det sätt statsmakterna finna önskvärt, utan lär anledningen i så fall vara att söka i någon järnvägsstyrelsens önskan om annan ledning av restaurangbolagets angelägenheter. Det må då till en början fastslås, att samtliga de åtgärder och förhållanden, vilka på sin tid påtalats av riksdagens revisorer och statens järnvägars överrevisorer, hänföra sig till verksamhetsår, då restaurangbolagets direktörer samtidigt varit tjänstemän i järnvägsstyrelsen. Trafikförbundet anser sig hava anledning antaga, att från järnvägsstyrelsens sida icke finnes någon erinran i fråga om förvaltningen av restaurangbolagets angelägenheter under senare år, varunder det samma letts av en verkställande direktör med speciell fackutbildning. Ej heller lär järnvägsstyrelsen kunna med fog göra gällande, att dess synpunkter och önskemål i fråga om bolagets skötsel icke vunnit allt tillbörligt beaktande. Inom bolagsstyrelsen hava visserligen statens järnvägar under senare år varit företrädde av allenast en ledamot, men svenska trafikförbundets representant i bolagsstyrelsen har städse låtit sig angeläget vara att visa all möjlig hänsyn till statens järnvägars önskemål, något som med hänsyn till för handen varande omständigheter också varit naturligt. Under de år, då ordförandeskapet i restaurangbolaget icke utövats av någon statens järnvägars funktionär, torde ej heller någon fråga vunnit avgörande mot statens järnvägars önskemål. Trafikförbundet finner det emellertid naturligt att vid en omorganisation av bolaget även formellt sett ett avgörande inflytande tillerkännes statens järnvägar på såväl bolagsstämman som bolagsstyrelsen.

Såsom redan framhållits, torde det vara en missuppfattning att påräkna att enbart den omständigheten, att statens järnvägar ensamma hava ledningen av restaurangbolaget, skulle innebära en ökad garanti för större behållning. Med järnvägsstyrelsen är trafikförbundet helt ense därom, att restaurangrörelsen aldrig kan så bedrivas, att densamma täcker alla kostnader och ränteutgifter för restaurangvagnar, hotell m. m., utan att rörelsen är att anse som ett led i den serie olika åtgärder, som vidtagas för de resandes betjärande och som genom att bidraga till ökning av resandefrekvensen också medverkat till att göra statens järnvägar mera räntebärande genom en ökning av biljettinkomsten. Men i den mån anledning till uppkomsten av olika meningar mellan statens järnvägar och trafikförbundet rörande skötseln av restaurangbolaget hittills kunnat skönjas, synes erfarenheten närmast giva vid handen, att trafikförbundet velat något mera utpräglat än statens järnvägar tillgodose rent ekonomiska synpunkter å restaurangrörelsen. Sålunda har från trafikförbundets sida tagits initiativ till avskaffande av den utav järnvägsförvaltningen på sin tid tillförsäkrade särskilda rabatten för statens järnvägars funktionärer av 25 %, en rabatt, som icke torde varit tillräckligt starkt motiverad och som, enligt vad en för tiden 1 januari—31 oktober 1936 verkställd undersökning ger vid handen, enbart för nämnda tio månader uppgår till i runt tal över 48.000 kronor. Likaså har järnvägsförvaltningen hittills ställt sig obenägen medgiva en av restaurangbolaget önskad och mot den hittillsvarande stegringen av partiprisen svarande och av övriga restauranginnehavare vidtagen förhöjning av restaurangpriserna.

Sammanfattningsvis uttalar trafikförbundet, att förbundet hade den uppfattningen, att, därest restaurangrörelsen efter den 1 januari 1939 skulle omhänderhavas av ett särskilt bolag, detta bolag borde ägas och kontrolleras icke av statens järnvägar ensamma utan av statens järnvägar jämte annat intresse, varvid främst borde ifrågakomma svenska trafikförbundet. Härigenom vunnas därjämte dels en avsevärd förenkling vid omorganisationen

med minskad omgång vid värdering av restaurangbolagets tillgångar, dels ock att trafikförbundet, som numera vore att anse som en i främsta rummet statlig institution, även i fortsättningen finge en naturlig och god placering av sitt i restaurangbolaget nedlagda kapital. Skulle emellertid ett fortsatt delägarskap för trafikförbundet icke anses böra komma till stånd, syntes det riktigast att rörelsen dreves av statens järnvägar icke genom ett av det samma ägt bolag utan på samma sätt som annan dess verksamhet. Det syntes emellertid icke ankomma på trafikförbundet att i vidare mån än som skett ingå på detta spörsmål. Däremot förmenade svenska trafikförbundet, att, om dess samverkan med järnvägsstyrelsen i fråga om restaurangrörelsens drift ej längre ansåges påkallad, de för trafikförbundets rörelse erforderliga medlen borde i sin helhet anvisas på riksstaten och förbundet alltså icke för sin verksamhet göras beroende av en eventuell vinst från ett bolag, i fråga om vars skötsel förbundet intet hade att bestämma och där alltså vinsten kunde genom allt för hårda arrendevillkor, genom oklok prissättning eller genom andra åtgärder komma att resultera under vad som beräknats. Än mera syntes i sådant fall vara anledning att jämväl i övrigt bryta det ekonomiska samband mellan svenska trafikförbundet och statens järnvägar, som bestode däri, att trafikförbundet, vilket dock vore en sammanslutning bl. a. av olika — även med statens järnvägar konkurrerande — trafikföretag, skulle vara skyldigt att till väsentlig del bekosta vissa statens järnvägars resebyråer utomlands utan att hava någon bestämmanderätt vid tillsättandet av personalen vid desamma.

Slutligen anför svenska trafikförbundet, att förbundet beträffande frågan om dispositionen av det kapital, som i händelse av en fullständig upplösning av Turisttrafikförbundets restaurantaktiebolag kunde komma att stå till svenska trafikförbundets förfogande, komme att framdeles, i samband med framläggande av förslag till statsanslag för tiden efter den 1 januari 1939, inför Kungl. Maj:t framlägga berörda fråga.

Med anledning av svenska trafikförbundets yttrande har *järnvägsstyrelsen* i skrivelse den 30 januari 1937 anfört:

Trafikförbundets påstående i fråga om gällande praxis för de särskilda fristående aktiebolagen, vari staten äger intresse, har ingalunda någon allmängiltighet. Med Kungl. Maj:ts och i visst fall riksdagens biträdande administreras nämligen redan nu sidoordnade rörelsegrenar vid statens järnvägar genom aktiebolag, helt ägda av statens järnvägar men såväl administrativt som i bokföringshänseende skilda från statsbanan. Inga som helst andra intressen än statens järnvägars egna äro realiter inkopplade i dessa aktiebolag. Åsyftade företag, som äro av en betydande storleksordning, äro Aktiebolaget Gävle Vagnverkstad, Aktiebolaget Kullens Omnibustrafik och Aktiebolaget Hallands Omnibustrafik. I dessa bolag innehades aktiestocken i realiteten av statens järnvägar. Endast ett fåtal aktier äro nämligen formellt placerade på vissa befattningshavare vid statens järnvägar i och för uppfyllande av i gällande aktiebolagslag stipulerade bestämmelser. I dessa bolag dikteras därför val av styrelsemedlemmarna på bolagsstämman av järnvägsstyrelsen i dess egenskap av aktiemajoritetens innehavare. Antagandet av bolagens verkställande direktörer och revisorer är därigenom också beroende på godkännande från järnvägsstyrelsens sida, men har förvaltningen av bola-

gen ock ägnats uppmärksamhet av statens järnvägars överrevisorer. Järnvägsstyrelsen, som tänkt sig, att det till bildande föreslagna Trafikrestaurangaktiebolaget jämväl skulle administreras på i huvudsak analogt sätt, har emellertid intet att erinra mot att, om så skulle på högre ort anses påfordrat, bolagets såväl styrelse som revisorer utses av Kungl. Maj:t. Frågan härom såväl som den av trafikförbundet i skrivelsen berörda frågan rörande eventuell kontroll av det av statens järnvägar ägda Trafikrestaurangaktiebolaget genom riksräkenskapsverkets revision, varemot järnvägsstyrelsen för sin del icke heller har något att erinra, synes styrelsen emellertid icke vara aktuellt för ögonblicket. Dessa frågor kunna prövas och ordnas i samband med bolagsordningens fastställande. Såsom styrelsen i sin skrivelse den 9 december 1936 anfört, skulle också styrelsen i sinom tid till Kungl. Maj:t insända förslag till bolagsordning för det nya statliga bolaget.

Med hänvisning till vad styrelsen redan i sin skrivelse den 9 december 1936 anfört rörande restaurangrörelsernas betydelse i främsta rummet för den resande allmänheten — det vill säga statens järnvägars kunder — och därmed också för statens järnvägar såsom affärsföretag, nödgas järnvägsstyrelsen i anledning av vad förbundet anfört fråga, dels varför också andra än statens järnvägars egna intressen nödvändigtvis skola förutsättas vara företrädda i det nya bolag, som framdeles skall omhänderhava restaurangrörelserna vid statens järnvägar, dels ock varför just trafikförbundet i så fall skall ifrågakomma såsom meddelägare tillsammans med statens järnvägar. Att trafikförbundet på sin tid medverkade till stiftandet av det restaurangföretag, som för närvarande enligt numera uppsagda kontrakt bedriver vissa restaurangrörelser vid statsbanan, kan enligt järnvägsstyrelsens mening ingalunda predestinera till att trafikförbundet för all framtid skall hava medinflytande i fråga om restaurangrörelserna vid statens järnvägar. Det är dock statens järnvägar och ej ens till någon del trafikförbundet, som äga de för restaurangrörelsen erforderliga fasta och rörliga restauranglokaler vid statens järnvägar, och det är statens järnvägar, som äga att förfoga beträffande denna apparat om och huru den skall disponeras för restaurangrörelse i statens järnvägars intresse som trafikföretag.

Järnvägsstyrelsen kan icke heller finna, att trafikförbundet, om detsamma bleve delägare i det nya bolaget, skulle kunna skaffa ökad trygghet för att statens järnvägars och statens nytta bliver bättre tillgodosedd vid bolagets förvaltning än om statens järnvägar ensamma äga och omhänderhava bolaget på samma sätt och under samma former, som gälla beträffande de andra bolag, vilka som dotterföretag omhänderhavas av statens järnvägar. Trafikförbundet såsom sådant torde icke äga större möjligheter att söka och lita till sakkunskap i fråga om statsbanerestaurangföretagens skötsel än statens järnvägar själva. Det är nämligen järnvägsstyrelsens avsikt att, om det nya statliga bolaget kommer till stånd, söka ordna så att dess styrelse liksom nu skall få räkna som medlem minst en i hotell- och restaurangdrift fack- och sakkunnig person ävensom att företagets löpande skötsel läggas i händerna på en verkställande direktör, tillhörande facket. Styrelsen har för övrigt härvidlag icke för sin del tänkt sig något utbyte av den person, som för närvarande är anförtrodd skötseln av Turisttrafikförbundets restaurangaktiebolags företag.

Att restaurangrörelsen vid statens järnvägar skulle, såsom trafikförbundet framfört såsom ett andra alternativ, drivas icke av ett av statens järnvägar ägt bolag utan så, att rörelsen komme att inordnas under någon järnvägsstyrelsens byrå för att drivas såsom statens järnvägars verksamhet i övrigt, anser styrelsen vara i hög grad olämpligt. Styrelsens organisation är ej lämpad för att upptaga en sådan arbetsuppgift och styrelsen kan icke gärna tänka

sig att för behovet inlemma i statens järnvägars stater personal med så speciella och från de för järnvägsdrift och järnvägsförvaltning normala så artskilda kvalifikationer och detta desto mindre då det ej heller är av något praktiskt behov påkallat.

Ehuru trafikförbundet sålunda påyrkar ett fortsatt delägarskap i fråga om restaurangrörelserna vid statens järnvägar, har förbundet likväl i fortsättningen av sin skrivelse förklarat sig finna det naturligt, att — vid en omorganisation av det nuvarande bolaget — statens järnvägar skulle icke endast sakligt utan även formellt sett erhålla ett avgörande inflytande på såväl bolagsstämman som bolagsstyrelsen. Med denna förbundets deklaration tagen i betraktande har järnvägsstyrelsen svårt att inse relevansen av de sakskaäl, som trafikförbundet förmenar skulle betinga ett fortsatt delägarskap från förbundets sida.

Järnvägsstyrelsen är gärna villig vitsorda, att några större divergenser mellan styrelsen och förbundet i fråga om det nuvarande restaurangbolagets skötsel icke varit för handen, vilket nog i sin mån får tillskrivas trafikförbundets förutvarande och nuvarande översta ledning, men då statens järnvägar emellertid hava ett oproportionerligt litet inflytande i denna ledning, är det ingalunda otänkbart, att förhållandena härutinnan kunna bli annorlunda i framtiden. Järnvägsstyrelsen har också redan genom förbundets nu förevarande skrivelse fått ett belägg för farhågor att slitningar kunna komma att ligga nära till hands vid ett samägandeförhållande med trafikförbundet i det nya bolaget. Förbundet påstår sig nämligen i nämnda skrivelse under årens lopp hava velat något mera utpräglat än statens järnvägar tillgodose rent ekonomiska synpunkter på restaurangrörelsen. Järnvägsstyrelsen skall i visst avseende i det följande återkomma härtill men vill här framhålla, hurusom förbundet i detta sammanhang bland annat påtalat, att järnvägsstyrelsen hittills ställt sig obenägen medgiva en av Turisttrafikförbundets restaurantaktiebolag och svenska trafikförbundet önskad förhöjning av restaurangpriserna. Därest trafikförbundet skulle vara meddelägare även i det nya bolaget, synes det järnvägsstyrelsen som om man just skulle kunna befara, att yrkanden i skärpt form skulle komma att framställas rörande tillvaratagandet av trafikförbundets privatekonomiska profitintresse vid hotell- och restaurangtaxornas fixerande i sådan omfattning, att det kan länkas lända statens järnvägar till nackdel. Den av järnvägsstyrelsen hittills intagna avvisande ställningen mot de tidigare gjorda yrkandena om prisökning har just berott på, att styrelsen ansett en dylik höjning vara emot statens järnvägars egna intressen, och järnvägsstyrelsen har motsatt sig densamma, då styrelsen ansett den möjlig att undvika i betraktande av att bolaget även med de fastställda något lägre priserna lämnat sådan vinst, att förutom avskrivningar en stark konsolidering och fondbildning kunnat äga rum samt utbetalning av stora bidrag kunnat förekomma samtidigt som en utdelning av 10 % under en följd av år kunnat lämnas till såväl stam- som preferensaktieägarna.

Utöver förutnämnda, mot en intressegemenskap med trafikförbundet talande farhågor för divergenser mellan järnvägsstyrelsen och förbundet i fråga om restaurangprisernas och standardens fastställande och möjligen även om standardens hållande äro slitningar vid ett samäganderättsförhållande jämväl att befara, då det gäller fastställandet av arrendebelopp, som det nya restaurangbolaget skall hava att erlagga för rätten att bedriva de olika restaurangrörelserna vid statens järnvägar. Storleken av bolagets nettovinst kommer, som förbundet i sin skrivelse också framhållit, att i högsta grad vara beroende av arrendebeloppens storlek. Om, såsom järnvägsstyrelsen påyrkar, statens

järnvägar ensamma få vara ägare av bolaget, kommer detsammans nettovinst att hållas vid mycket blygsamma belopp, som också riktigt är, enär det givetvis i grunden måste betraktas som en oformlighet att, såsom trafikförbundet önskar, bereda restaurangbolaget möjlighet att deklarerera en stor vinst samtidigt som det för en integrerande del av den för dess rörelse och drift erforderliga apparaten — de statens järnvägar tillhöriga fasta och rörliga restauranglokaler — icke finnes tillnärmelsevis kostnadstäckning. De arrenden, som bolaget vid den av järnvägsstyrelsen tänkta nya ordningen skall hava att erlægga, måste därför naturligen komma att fastställas så stora som möjligt, så att statens järnvägars ofrånkomliga kostnader för tillhandahållandet åt resandepubliken av hotell- och restauranglokaler, restaurangvagnar m. m. må i driftkostnadsstaterna te sig i görligaste mån reducerade. Att järnvägsstyrelsen härvid även måste taga hänsyn till, att en klok och statens järnvägars intressen främjande prissättningspolitik alltjämt föres, torde vara uppenbart. Vad som göres härvidlag står för övrigt genom de av Kungl. Maj:t förordnade överrevisorerna under affärsmässigt bedömande och kontroll.

I sammanhang härmed vill järnvägsstyrelsen anföra, att styrelsen icke heller kan dela trafikförbundets påstående, att fördelningen mellan statens järnvägar och förbundet endast bleve en bokföringsfråga, i det att en större vinst för statens järnvägar av restaurangrörelsen vid dessa skulle uppvägas av ett större anslagsbehov för förbundets vidkommande. Det är ju dock så, att storleken av förbundets årliga anslag för varje gång måste provas av statsmakterna, och anslagen kunna alltså få undergå ej blott en sådan automatisk ändring som trafikförbundet antyder. Då trafikförbundet numera är att anse som en i främsta rummet ställig institution, är det för övrigt enligt styrelsens uppfattning i varje fall riktigast, att en affärsmässig avgränsning sker mellan förbundets och statens järnvägars verksamhet.

Såsom framgår av järnvägsstyrelsens skrivelse av den 9 december 1936 såge också styrelsen helst, att — om förslaget rörande ett av statens järnvägar helt ägt bolag genomföres — trafikförbundets för dess rörelse erforderliga anslagsmedel komme att i överensstämmelse med det yrkande förbundet nu gör, helt och hållet bliva anvisade på riksstaten. Härigenom bleve anslaget, såsom järnvägsstyrelsen också i sin meranämnda skrivelse förutsatt, oberoende av den vinst, statens järnvägars restaurangbolag som sådant kan komma att uppvisa. Med hänsyn till förutnämnda omständigheter och i anslutning till vad järnvägsstyrelsen i sin skrivelse den 9 december 1936 anfört beträffande de tid efter annan uppkommande tvivelsmålen, huruvida statens järnvägar verkligen erhålla största möjliga behållning av vid desamma drivna restaurangrörelser, måste järnvägsstyrelsen fasthålla vid sitt förslag, att statens järnvägar ensamma böra helt och hållet vara ägare till det nya bolagets aktier.

Slutligen har trafikförbundet i sin skrivelse berört några förhållanden, som visserligen sakna varje sammanhang med den nu föreliggande frågan angående restaurangbolagets omorganisation, men som styrelsen dock anser sig icke böra med tystnad förbigå. Styrelsen syftar först på vad förbundet anfört, att, därest förbundet icke skulle hava rätt till samverkan med järnvägsstyrelsen beträffande restaurangrörelsen vid statens järnvägar, så borde det ekonomiska sambandet mellan förbundet och statens järnvägar brytas jämväl i vad rör det nuvarande förhållandet, att trafikförbundet — vartill även olika med statens järnvägar konkurrerande trafikföretag äro anslutna — till väsentlig del bekostar vissa statens järnvägars resebyråer i utlandet, utan att förbundet har någon bestämmanderätt vid tillsättandet av resebyråernas personal. Enligt Kungl. Maj:ts brev den 19 oktober 1934 skulle svenska tra-

fikförbundet övertaga viss allmän av järnvägsstyrelsen förut bedriven turist-reklam- och upplysningsverksamhet i utlandet samt till statens järnvägar betala sådana lokal-, personal- och administrationskostnader vid statens järnvägars resebyråer i Berlin, London och Köpenhamn, som föranleddes därav att dessa byråer även tjäna som reklamcentraler. En förutsättning för förbundets övertagande av utlandsreklamen var, att förbundet av järnvägsstyrelsen erhöle ett bidrag om 65,000 kronor per år. Järnvägsstyrelsen måste härvid erinra dels om att statens järnvägars nämnda bidrag till Svenska trafikförbundet är oformligt stort i jämförelse med vad andra trafikföretag tillsammans giva, dels om att, för det fall nyssnämnda ekonomiska samband såsom förbundet ifrågasätter brytes, turistreklam- och upplysningsverksamheten i utlandet måste komma att bli dyrare ytterst för statsverket än med nuvarande anordning, dels slutligen vad själva personalfrågan angår, att järnvägsstyrelsen enligt nyssnämnda brev är skyldig inhämta trafikförbundets yttrande vid vissa personaltillsättningar å utlandsresebyråerna men att från järnvägsstyrelsens sida dock måste självfallet krävas, att personalen vid dessa byråer även äro kunniga i järnvägstjänst, enkannerligen resebyråtjänst.

Återkommande därefter till trafikförbundets förut berörda påstående, att förbundet velat något mera utpräglat än statens järnvägar tillgodose rent ekonomiska synpunkter på restaurangrörelsen, vill järnvägsstyrelsen slutligen beträffande det av förbundet i detta sammanhang särskilt omnämnda avskaffandet av den hittills av statens järnvägars personal traditionellt åtnjutna prisnedsättningen endast framhålla, att ett bibehållande av dylika rabattförmåner av givna opportunitetsskäl icke kunnat få tänkas i det nya bolagets regi och att denna sak alltså saknar betydelse för den här behandlade huvudfrågans bedömande.

Försäljningen av lämpligen övertagbara inventarier och materialier från det gamla till det nya bolaget är blott en engångsätgård av skäligen enkel art, som alltså icke heller kan anses vara av någon betydelse för huvudfrågan.

Med hänvisning till vad järnvägsstyrelsen sålunda anfört hemställer järnvägsstyrelsen, att Kungl. Maj:t utan hänsyn till svenska trafikförbundets nu gjorda avstyrkande ville i princip godkänna vad järnvägsstyrelsen anfört i sin skrivelse den 9 december 1936 rörande bildandet av det nya statliga av statens järnvägar helt ägda bolaget ävensom bemyndiga järnvägsstyrelsen att av statens järnvägars tillgängliga rörelsemedel använda ett belopp av 375,000 kronor att utgöra aktiekapitalet i det nybildade av statens järnvägar helt ägda trafikrestaurangaktiebolaget.

Statskontoret har avgivit utlåtande i ärendet den 28 januari 1937 och därvid anfört:

Vad till en början beträffar järnvägsstyrelsens förslag att statens järnvägar skulle, sedan kontraktet med turisttrafikförbundets restaurantaktiebolag med 1938 års utgång upphört att gälla, själva övertaga och genom särskilt bolag driva rörelsen vid av statens järnvägar disponerade hotell och restauranger ävensom restaurangrörelsen å tåg och ångfärjor synes, såvitt statskontoret kan finna, intet vara att häremot erinra. Statskontoret vill emellertid i anledning av vad som från riksdagens sida uttalats i fråga om kontrollen över verksamheten vid ett sålunda bildat bolag framhålla, att föreskrift torde böra meddelas därom, att denna verksamhet skall vara underkastad granskning från riksdagens revisorers sida, och att i samband med avslutande av kontrakt med bolaget bestämmelse härom bör införas i kontraktet. Statskontoret vill ytterligare betona, att det för vinnande av önskvärd ord-

ning av reda torde vara lämpligt att det kapital, som ställes till det nya bolagets förfogande, anvisas av lånemedel och icke tillskjutes av andra för statens järnvägar disponibla medel. Det av statskontoret sålunda förordade tillvägagångssättet lär vara påkallat med hänsyn till det inkomstbringande ändamål, för vilket kapitalet avses.

Statskontoret ansluter sig till järnvägsstyrelsens förslag i fråga om övertagandet av det nuvarande restaurangbolagets inventarier och har heller intet att erinra mot att detta bolags personal övergår i tjänst hos det nya bolaget, varvid ämbetsverket anser lämpligt att pensionsfrågan för den nuvarande genom kollektivavtal ej anställda personalen ordnas på sätt järnvägsstyrelsen förutsätter.

Vidkommande därefter de spörsmål, som sammanhännga med avvecklingen av mellanhavandet mellan Turisttrafikförbundets restaurantaktiebolag och järnvägsstyrelsen, har statskontoret icke kunnat undgå att finna vad järnvägsstyrelsen föreslagit i avseende å kompensation till trafikförbundet gå vida utöver vad som kan anses skäligt. Statskontoret kan sålunda icke dela järnvägsstyrelsens uppfattning, att trafikförbundet med hänsyn till att under en följd av år å restaurangrörelsen redovisats en betydande vinst, vilken kommit förbundet tillgodo, bör hava anspråk på att jämväl framdeles få räkna med motsvarande årliga tillskott från järnvägsstyrelsens sida. Ej heller kan statskontoret finna, att några sakliga skäl motivera, att ägaren av stamaktiekapitalet, d. v. s. förbundet, vilket under de senaste åren uppburit en betydande utdelning å stamaktierna, även, sedan det numera uppsagda kontraktet med järnvägsstyrelsen upphört att gälla, skulle åtnjuta viss gottgörelse för utdelningen å dessa aktier. Förslaget att därutöver lämna förbundet ett årligt bidrag av 15,000 kronor bland annat av den orsaken, att utdelningen å preferensaktierna bortfaller, synes lika litet vara grundat på några godtagbara skäl.

Då statskontoret alltså anser sig böra avstyrka den av järnvägsstyrelsen föreslagna kompensationen till svenska trafikförbundet, vill ämbetsverket å andra sidan icke förneka, att trafikförbundet på grund av de åtaganden, som förbundet beträffande vissa resebyråer i utlandet iklätt sig gentemot järnvägsstyrelsen, möjligen kan äga fog för anspråk på viss gottgörelse. Denna fråga sammanhänger emellertid icke med spörsmålet om ersättning till trafikförbundet vid upphörande av den rörelse, som nu drives av förbundets restaurangaktiebolag. Överhuvudtaget lærer spörsmålet om statsbidrag till förbundet böra lösas såsom en fullt fristående fråga med beaktande av de olika synpunkter, som i detta hänseende kunna göras gällande.

Riksräkenskapsverket har i utlåtande den 8 februari 1937 anfört:

I likhet med järnvägsstyrelsen, trafikförbundet och statskontoret vill riksräkenskapsverket förorda, att det privata aktieägareintresset avkopplas ur restaurangbolagets verksamhet samt att staten erhåller den vinst ur rörelsen, som bättre svarar mot statens järnvägars kostnader för verksamhetens bedrivande.

Beträffande formen för den nya verksamhetens bedrivande synas de erinringar av huvudsakligen förvaltningsteknisk natur, som trafikförbundet framskällt i anledning av järnvägsstyrelsens förslag angående bildande av ett nytt av statens järnvägar ägt restaurangaktiebolag, vara värda beaktande. Visserligen äro statens järnvägar redan nu ensamma ägare till vissa aktiebolag. Dessa bolag, vilka ur ekonomisk synpunkt äro av mindre betydelse, hava emellertid karaktären av järnvägsstyrelsen underordnade trafikförvaltningar. Det nya bolaget skulle däremot avse en för statens järnvägar helt ny verksam-

hetsgren omfattande så gott som samtliga större statsbanelinjer samt bedriven i järnvägsstyrelsens egen regi. Vid frågans bedömande måste hänsyn jämväl tagas till den omständigheten, att restaurangbolagets verksamhet även omfattar restaurangrörelsen vid vissa enskilda järnvägar. Huru denna del av verksamheten i fråga skall ordnas för framtiden är ett spörsmål, som icke berörts i järnvägsstyrelsens framställning.

Riksräkenskapsverket vill för sin del förorda, att den av staten övertagna restaurangrörelsen — som delvis bedrivs i konkurrens med enskilda restaurangföretag — överlåtes till ett aktiebolag, där Kungl. Maj:t utser styrelse och revisorer samt fastställer bolagsordningen. Medel för aktieteckningen böra vid sådant förhållande anvisas å anslag under utgifter för kapitalökning, fonden för statens aktier.

Restaurangbolagets årsvinst uppgår för närvarande till över 100,000 kronor. För normal förräntning av det aktiekapital, som beräknas för det nya bolaget, skulle erfordras omkring 15,000 kronor. Därest det ekonomiska resultatet av verksamheten även i framtiden blir lika tillfredsställande, skulle alltså statens järnvägar hava möjlighet att höja hyrorna för åt det nya bolaget upplåtna vagnar och lokaler till belopp, som stå i bättre överensstämmelse med de verkliga hyresvärdena.

Riksräkenskapsverket övergår härefter till frågan om regleringen av statens, statens järnvägars och restaurangbolagets bidrag till trafikförbundet. Ämbetsverket får till en början erinra, att mer än 75 % av trafikförbundets utgifter bestridas av å riksstaten anvisade anslagsmedel samt bidrag från statens järnvägar och restaurangbolaget. Efter statens övertagande av restaurangrörelsen synes lämpligast, att såväl statens järnvägars som restaurangbolagets bidrag till trafikförbundet slopas och att trafikförbundets medelsbehov för framtiden tillgodoses genom anslag å riksstaten. Riksräkenskapsverket får dock framhålla, att järnvägsstyrelsens beräkning rörande storleken av den ersättning, som i anledning av överlåtelsen bör tillkomma trafikförbundet, icke har givit riksräkenskapsverket anledning till erinran.

Vad riksräkenskapsverket sålunda förordat behöver givetvis icke medföra någon rubbning i det nuvarande samarbetet mellan järnvägsstyrelsen och trafikförbundet, vilket bland annat kommer till uttryck däri, att järnvägsstyrelsen representeras i trafikförbundets styrelse och trafikförbundet i restaurangbolagets styrelse.

Som en konsekvens av den ståndpunkt, som riksräkenskapsverket och i viss mån även statskontoret intagit till förevarande ärende, måste alltså följa, att den av trafikförbundet berörda frågan om finansieringen av resebyråernas verksamhet bör upptagas till prövning. Den nuvarande anordningen, som synes innebära, att en av järnvägsstyrelsen företagen ökning av kostnaderna för resebyråerna delvis kommer att bestridas av statsanslaget till trafikförbundets verksamhet, lärer varken ur praktiska eller budgettekniska synpunkter vara lämplig. Riksräkenskapsverket vill för den skull ifrågasätta, huruvida icke i samband med förevarande ärende frågan beträffande finansieringen av trafikförbundets och resebyråernas verksamhet bör upptagas till förnyad omprövning.

I ärendet föreligger ytterligare en skrivelse från svenska trafikförbundet rörande den i förbundets förut återgivna yttrande berörda frågan om pris-sättningen å restaurangbolagets restauranger. Trafikförbundet har därvid velat påvisa, att restaurangbolaget kunnat giva större överskott, därest järnvägsstyrelsen tillåtit en höjning av restaurangpriserna, och förmenar att ett

fullföljande av järnvägsstyrelsens prispolitik inom det planerade nya bolaget ingalunda skulle leda till de förbättrade inkomster av restaurangrörelsen, som riksdagens revisorer ansett böra eftersträvas.

Sedan järnvägsstyrelsen, såsom av det anförda närmare framgår, uppsagt de med Turisttrafikförbundets restaurantaktiebolag träffade avtalen rörande restaurangrörelsen m. m. vid statens järnvägar till upphörande med utgången av år 1938, har järnvägsstyrelsen nu framlagt förslag till ordnande av restaurangrörelsen vid statsbanorna efter nämnda tidpunkt. Järnvägsstyrelsen har därvid förordat, att ett helt statligt aktiebolag med statens järnvägar såsom ägare av aktierna skall övertaga ifrågavarande rörelse. Härtill har statskontoret givit sin anslutning. Även riksräkenskapsverket har tillstyrkt förslaget med den jämkningen, att ämbetsverket anser, att ledamöterna av bolagets styrelse och bolagets revisorer böra utses av Kungl. Maj:tt samt att för aktieteckningen nödiga medel skola anvisas å anslag under utgifter för kapitalökning, fonden för statens aktier. Svenska trafikförbundet, som är huvudintressent i det nuvarande restaurangbolaget, har för sin del påyrkat, att trafikförbundet skulle få ingå såsom delägare även i det nya restaurangbolaget, därvid dock statens järnvägar skulle erhålla ett dominerande inflytande och förbundet en begränsad utdelning å sina aktier.

Såsom järnvägsstyrelsen närmare utvecklade, har det nuvarande restaurangbolaget under en följd av år redovisat betydande årliga vinster, ehuru restaurangrörelsen i själva verket icke varit vinstgivande. Restaurangbolaget har nämligen icke kunnat erlægga sådan hyra för de av statens järnvägar tillhandahållna, för rörelsens bedrivande erforderliga lokalerna och vagnarna m. m., som varit nödvändig för täckande av statens järnvägars kostnader för desamma, ens om bolagets vinst helt disponerats för detta ändamål. Restaurangrörelsen är alltså icke i och för sig att betrakta såsom en ekonomiskt bärande affär men är givetvis, såsom styrelsen understrukit, av utomordentlig betydelse för statens järnvägars persontrafik.

Med hänsyn bland annat till nu nämnda förhållande synes det icke innebära en rationell ordning att vid bildande av ett nytt restaurangbolag upprätthålla fiktionen, att restaurangrörelsen är ett vinstgivande företag, i syfte att bereda svenska trafikförbundet viss utdelning å aktier i bolaget. Måhända skulle restaurangrörelsen kunna ha framvisat ett ekonomiskt mera fördelaktigt resultat, därest, såsom trafikförbundet hävdade, restaurangpriserna höjts. Det synes dock osannolikt, att priserna skulle kunna höjas i sådan grad, att restaurangrörelsens inkomster bleve tillräckliga att täcka de verkliga kostnaderna för rörelsen, om man däri inräknar även statens järnvägars kostnader för restaurangvagnar och restauranglokaler. Man torde i stället få anse restaurangrörelsen såsom ett till järnvägsdriften hörande nödvändigt komplement, vilket, särskilt för sig betraktat, icke kan väntas lämna vinst. Då riksdagens revisorer såväl som statens järnvägars överrevisorer vid olika tillfällen berört frågan om revision av förhållandena på här ifrågavarande område, syftande till ett bättre tillgodoseende av statens intressen, torde de

*Departement-
chefen.*

icke ha avsett, att detta tillgodoseende skulle ske genom en höjning av restaurangpriserna. Då ej heller i övrigt något vägande skäl för att bibehålla förbundets meddelägarskap synes mig hava förebragts och det icke heller torde vara lämpligt att inordna rörelsen i statens järnvägars egen organisation, vill jag i likhet med järnvägsstyrelsen och de hörda ämbetsverken förordna, att restaurangrörelsen vid statens järnvägar fr. o. m. år 1939 omhändertages av ett helt statligt bolag. Endast härigenom synas önskemålen om en lämpligare fördelning än för närvarande av inkomsterna av restaurangrörelsen — särskilt uttalade av riksdagens revisorer — kunna på ett fullt tillfredsställande sätt tillgodoses.

Vad beträffar de former, under vilka ett dylikt bolag bör komma att arbeta, torde jag icke här behöva närmare ingå på spörsmålet i vidare mån än att jag funnit mig böra i anslutning till riksräkenskapsverkets förslag förordna, att flertalet av bolagets styrelseledamöter och revisorer skola utses av Kungl. Maj:t. Med en sådan anordning och då bolaget givetvis bör vara skyldigt att underkasta sig granskning från riksdagens revisorers sida, torde en från olika synpunkter tillfredsställande organisation vara säkrad. Bolagsordningen liksom framtida ändringar i densamma böra underställas Kungl. Maj:ts prövning.

Järnvägsstyrelsen har föreslagit, att aktiekapitalet i det nya bolaget bestämmas till 375,000 kronor och att detta belopp måtte få anskaffas genom anlitande av statens järnvägars rörelsemedel. Statskontoret har för sin del förordnat anvisande av lånemedel för ändamålet, och riksräkenskapsverket har, med hänsyn till sitt förslag om att styrelse och revisorer skulle utses av Kungl. Maj:t, förordnat det erforderliga anslaget upptagande å riksstaten under rubriken fonden för statens aktier. För min del har jag, i betraktande av det nyss beträffande restaurangrörelsens bristande räntabilitet anförda, icke kunnat tillstyrka, att lånemedel anvisas under fonden för statens aktier, utan funnit mig böra biträda järnvägsstyrelsens förslag, varigenom statens järnvägar skulle bli ägare av aktierna. I och för sig är detta intet nytt. Statens järnvägar äro redan ensamma ägare av vissa bolag, vilkas verksamhet knappast kan sägas vara av mindre betydelse än det nuvarande restaurangbolagets. Då på grund härav redan ett betydande aktiekapital är bokfört bland statens järnvägars tillgångar och de för restaurangrörelsens bedrivande i jämförelse med aktiekapitalet betydande belopp, som ligga i restaurangvagnarna och restauranglokalerna, redan äro bokförda bland statens järnvägars fonder, synes mig även aktiekapitalet i restaurangbolaget utan olägenhet kunna bokföras på samma sätt. Emellertid innebär icke detta, att de för bolagets bildande nödiga medlen icke skulle vara att anse som kapitalökning, då de givetvis böra redovisas såsom av statens järnvägar disponerat kapital. Därest aktiekapitalet skulle befinnas otillräckligt för finansiering av inventarieanskaffning m. m., torde järnvägsstyrelsen få ställa erforderligt belopp till bolagets förfogande i form av lån.

I likhet med järnvägsstyrelsen anser jag, att restaurangbolagets personal skall, i den mån den behöves för driften, övertagas av det nya bolaget. Järn-

vägsstyrelsen har dessutom förutsatt, att pensionsfrågan för den i bolagets tjänst anställda personalen, som icke har sina arbetsvillkor fastställda i något kollektivt avtal utan i personliga sådana, dessförinnan är ordnad av det nuvarande bolaget efter en viss, där föreliggande plan. Då statens järnvägar såsom det nya bolagets ägare icke enligt styrelsens mening skola belastas med mera än de framtida löpande utgifterna för pensionsändamål, förutsätter styrelsen vidare, att Turisttrafikförbundets restaurantaktiebolag hör till det nya bolaget överlämna, vad som avsatts eller ytterligare kan behöva avsättas för den nämnda personalens pensionering enligt den antydda planen. Enligt min mening är emellertid spörsmålet rörande personalens pensionering och vilken omfattning denna skall hava icke tillräckligt utrett, varför jag anser frågan icke för närvarande böra upptagas till slutligt avgörande utan underkastas ytterligare omprövning.

Vad järnvägsstyrelsen i övrigt anfört rörande övertagandet av restaurangrörelsen har icke givit mig anledning till särskilt uttalande.

I ärendet har slutligen diskuterats frågan om statens bidrag till svenska trafikförbundet, sedan förbundet förlorat sina inkomster från det nuvarande restaurangbolaget. Detta spörsmål, som icke i och för sig äger samband med frågan om restaurangrörelsens lämpliga ordnande, torde emellertid, på sätt förbundet självt tänkt sig, i sinom tid få upptagas till särskild prövning efter framställning av förbundet.

Under åberopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att, med godkännande av vad jag i det föregående anfört rörande organisationen av restaurangrörelsen m. m. vid statens järnvägar, medgiva att för tecknande av aktier i det nya statliga restaurangaktiebolaget må tagas i anspråk ett belopp av 375,000 kronor av statens järnvägars rörelsemedel.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

F. Wessberg.