

## Nr 99.

Ankom till riksdagens kansli den 16 april 1937 kl. 12 m.

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts propositioner angående statsförvärv av järnvägarna Sala—Gysinge—Hagström och Uppsala—Enköping.*

(4:e avd.)

1:o) **Statsförvärv av järnvägen Sala—Gysinge—Hagström.** I en den 26 februari 1937 dagtecknad proposition, nr 135, har Kungl. Maj:t, under åberopande av det vid propositionen fogade utdraget av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen medgiva, att den Sala—Gysinge—Gävle nya järnvägsaktiebolag tillhöriga järnvägen mellan Sala och Hagström må förvärfvas och införlivas med statens järnvägar i huvudsaklig överensstämmelse med av departementschefen i statsrådsprotokollet angivna grunder.

Järnvägen Sala—Gysinge—Hagström, vilken har normal spårvidd och en längd av 99 kilometer, ansluter i Sala till statens järnvägars norra stambana och i Hagström till Gävle—Dala järnväg; den i sistnämnda järnväg ingående linjen Hagström—Gävle har en längd av 6 kilometer. Till anläggning av järnvägen beviljades den 1 juli 1898 ett lån ur allmänna järnvägslånefonden av 1,545,500 kronor, vilket belopp i sin helhet utbetalades under åren 1899—1901. Statens fordran på grund av nämnda lån uppgick den 31 december 1936 till i runt tal 2,072,250 kronor; från och med år 1931 har icke någon inbetalning å statslånet ägt rum.

I en den 11 mars 1933 dagtecknad framställning har *Sala—Gysinge—Gävle nya järnvägsaktiebolag*, som sedan år 1913 är ägare till ifrågavarande järnväg, hemställt, att Kungl. Maj:t måtte taga under omprövning, huruvida staten borde på av bolaget närmare angivna grunder övertaga järnvägen. Yttranden i ärendet hava sedan avgivits av *järnvägsstyrelsen*, 1932 års *järnvägsekonometriutredning*, *fullmäktige i riksgäldskontoret* och *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, varjämte viss utredning verkställts på föranstaltande av riksgäldsfullmäktige.

Vid övervägande av de olika förslag till ordnande av järnvägens framtid, som framkommit under ärendets behandling, har *departementschefen* för sin del funnit avgörande skäl tala för järnvägens införlivande med statsbanorna samt härvid anført:

Av den lämnade redogörelsen framgår, att Sala—Gysinge—Gävle nya järnvägsaktiebolags järnväg mellan Sala och Hagström saknar förutsättningar

att bestå såsom särskilt företag och att av statens fordran hos bolaget på grund av statslån till järnvägens anläggning, numera sammanlagt över 2 miljoner kronor, icke något belopp kan förväntas bli återbetalat annat än i samband med ett nedläggande av järnvägen. Då järnvägens realisationsvärde, inberäknat värdet å bolagets omnibusmateriel, enligt en i slutet av år 1934 verkställd värdering beräknats till 796,000 kronor, torde staten vid ett nedläggande av banan icke kunna återfå mer än en mindre del av sin fordran.

Emellertid torde det med hänsyn till det jämförelsevis betydande trafikområde, som banan genomlöper, icke nu böra ifrågasättas att nedlägga densamma. I detta läge hava undersökningar gjorts om möjligheten att sammanföra järnvägen med annan enskild järnväg eller med statens järnvägar. Bland de enskilda järnvägsföretag, som kunna ifrågakomma för en dylik sammanslagning, har endast Gävle—Dala järnvägsaktiebolag förklarat sig villigt att övertaga järnvägen i fråga, därvid bolaget tänkt sig att omhändertaga densamma genom dotterbolag och synes hava förutsatt, att köpeskillingen skulle bestämmas till nyss angivna realisationsvärde, 796,000 kronor, att innestå ränte- och amorteringsfri så länge järnvägsdriften upprätthålles. Järnvägsstyrelsen har i sitt senast avgivna utlåtande intagit den ståndpunkten, att ett införlivande av järnvägen i fråga med statsbanenätet visserligen icke kan vara ett affärsekonomiskt intresse för statsbaneföretaget men att styrelsen icke vill resa någon erinran mot ett statsförvärv, om ett sådant skulle finnas motiverat med hänsyn till de samlade verkningarna för berörda delar av samhället.

Ett sammanförande av järnvägen med Gävle—Dala järnväg på det sätt, som sistnämnda järnvägs ägare tänkt sig, nämligen genom ett dotterbolag, torde icke kunna anses innebära en fullt tillfredsställande lösning av frågan om banans framtid. En dylik organisationsform medför nämligen icke någon garanti för trafikens upprätthållande längre tid än dotterbolagets ekonomi det tillåter. Slutligen må framhållas att statsverket vid den ifrågasatta fusionen icke skulle erhålla någon betalning å sin fordran annat än i samband med järnvägens nedläggande.

Vad beträffar ett förstatligande av ifrågavarande järnväg är det uppenbart, att banan från trafiksynpunkt på ett naturligare sätt hör samman med statsbanenätet. Järnvägsstyrelsen har framhållit, att driftresultatet kan förväntas bli väsentligt förbättrat, därest banan införlivas med statsbanorna. Visserligen beräknas inkomsterna komma att sjunka med omkring 40,000 kronor till 269,000 kronor, men å andra sidan kunna utgifterna förutses bli i än högre grad reducerade, nämligen från 330,000 kronor till 264,000 kronor, vadan alltså ett driftöverskott å järnvägsrörelsen av omkring 5,000 kronor skulle kunna påräknas. Med inräknande av ett belopp av 55,000 kronor för avsättning till förnyelsefond skulle således statens järnvägars årskostnad för järnvägens upprätthållande kunna beräknas till omkring 50,000 kronor, vartill kommer räntan å det kapital om 250,000 kronor, som skulle behöva investeras för anskaffning av rälsomnibusar. Härvid har hänsyn icke tagits till det överskott, som kan beräknas å den av järnvägen bedrivna omnibusrörelsen.

Mot den förlust, som sålunda skulle åsamkas statens järnvägar vid ett statsförvärv av Sala—Gysinge—Gävle järnväg, äro emellertid att ställa de fördelar från samhällsekonomiska och andra synpunkter, som ett förstatligande av banan skulle medföra. Samhällsekonomiskt sett är det av påtagligt intresse att söka genom lämpliga fusionsåtgärder nedbringa kostnaderna för järnvägsdriften, vilket på sätt nyss angivits i betydande mån skulle bli fallet vid förstatligande av förevarande järnväg. För de av järnvägen berörda trakterna skulle dess införlivande med statsbanorna innebära betydande för-

delar, i det att dels såväl personbiljetter som avgifter för godstransporter skulle bli väsentligt förbilligade och dels i allmänhet bättre förbindelser med övriga delar av landet torde komma att ernås genom bättre anslutning till statens järnvägars tåg i Gävle och Sala. Av särskild betydelse är i detta sammanhang, att vid det planerade införandet av drift med rälsomnibuser restiden kan förkortas och en efter behovet bättre avpassad tidtabell tillämpas, varjämte eventuellt behövligen utökning av antalet tåglägenheter relativt lätt kan ordnas.

Departementschefen har härefter till särskild behandling upptagit frågan om sättet för anordnande av tågförbindelsen mellan järnvägens slutpunkt i Hagaström å Gävle—Dala järnväg och statens järnvägar i Gävle samt härutinnan yttrat:

Ett särskilt spörsmål, som uppkommer vid förstatligande av järnvägen och som jag här torde få något beröra, gäller sättet för anordnande av tågförbindelsen mellan järnvägens slutpunkt i Hagaström å Gävle—Dala järnväg och statens järnvägar i Gävle. Linjen Hagaström—Gävle, en sträcka om 6 kilometer, ingår nämligen, på sätt inledningsvis nämnts, såsom en del av Gävle—Dala järnväg. Vid beräkningarna angående inkomst- och utgiftsförhållanden vid Sala—Gysingebanan efter densamma inlemmande i statsbanenätet har, enligt vad jag inhämtat, förutsatts att en nyligen träffad överenskommelse, enligt vilken Gysingebanans tåg framföras med egna lokomotiv även å linjen Hagaström—Gävle, skulle fortbestå. Gävle—Dala järnväg, som erhåller den på nämnda bandel belöpande inkomsten av trafiken, lämnar Gysingebanan viss ersättning för denna trafikprestation. Genom denna anordning, vilken kan sägas innebära, att järnvägens slutstation i driftshänseende flyttas från Hagaström till Gävle, skulle efter ett statsförvärf av järnvägen vinnas möjlighet att i och för driftens rationalisering repliera på i Gävle befintliga, av statens järnvägar ägda lokstations- och driftverkstadsanordningar. Då överenskommelsen synes vara till fördel icke blott för trafikanterna utan även för båda de berörda järnvägsförvaltningarna, har jag ansett mig kunna förutsätta, att från Gävle—Dala järnvägs sida någon erinran icke skall resas mot att statens järnvägar, efter förvärf av förevarande järnväg, beträffande nämnda överenskommelse träda i Sala—Gysinge—Gävle nya järnvägsaktiebolags ställe. Det synes emellertid angeläget, att förenämnda gemenskapsförhållande även utvidgas att gälla taxeväsendet sålunda, att Gävle blir statens järnvägars tariffstation för linjen Sala—Gysinge—Gävle, på samma sätt som t. ex. hamnbanestationerna i Göteborg i tarifieringshänseende tillhöra samtliga där sammanlöpande järnvägar. Jag förutsätter alltså, att därest staten förvärvar ifrågavarande järnväg, förhandlingar upptagas i syfte att åstadkomma en sådan efter tidsförhållandenas krav lämpad ordning, som här sagts, syftande till en förbättring av den allmänna transporthushållningen inom banans direkta trafikområde och ett vinnande av en fullständigare samhällsnytta.

Beträffande övriga med järnvägens övertagande sammanhängande spörsmål har departementschefen anfört:

Vad slutligen beträffar sättet för genomförande av ifrågavarande statsförvärf torde det, enligt vad jag erfarit, sannolikt befinnas lämpligast, att riksgäldskontoret förvärvar järnvägen i exekutiv ordning, varefter banan överföres till statens järnvägar. Därest det skulle befinnas förmånligare, att järnvägen direkt förvärvas av statens järnvägar, torde emellertid så böra få ske, därvid köpekontraktet bör underställas Kungl. Maj:ts prövning. Jag förut-

sätter i båda fallen, att järnvägens personal övertages av statens järnvägar i huvudsak enligt de grunder, som under senare år tillämpats i motsvarande fall, samt att järnvägen i statens järnvägars bokföring skall upptagas till ett belopp, motsvarande dess realisationsvärde, och att samma belopp skall redovisas under rubriken »Annat kapital», varmed avses annat kapital än låne-medelskapital. För detta belopp jämte återstoden av statens kapitalfordran hos järnvägen torde täckning i sinom tid böra beredas riksgäldskontoret i vanlig ordning, medan räntefordringarna på vanligt sätt avskrivas.

Den materiel, som användes i den av järnvägsbolaget bedrivna omnibus-trafiken, ingår icke i järnvägsfastigheten och kan alltså icke förvärfvas vid exekutiv försäljning av järnvägen. Enär jämväl omnibustrafiken självfallet bör övertagas av statens järnvägar, förutsättes emellertid, att till denna trafik hörande rullande materiel och fasta anläggningar överlätas till staten utan vederlag, därest ett övertagande av järnvägen kommer till stånd. Genom sistnämnda åtgärd åtager sig staten nämligen så pass stora kostnader för tillgodoseende av traktens trafikbehov, att staten icke skäligen synes böra vidkännas ytterligare kostnader i form av köpeskilling för omnibusrörelsen.

Vad slutligen beträffar det belopp av 250,000 kronor, som järnvägsstyrelsen beräknat erforderligt för anskaffning av rälsomnibusar för driftens rationalisering, torde med anvisande därav kunna anstå i avvaktan på överförandet av järnvägen till statens järnvägar. Skulle emellertid behov uppkomma av dylik materielanskaffning inom sådan tid, att riksdagens beslut i saken icke hinner inhämtas, torde järnvägsstyrelsen, om riksdagen icke uttalar erinran häremot, få efter bestämmande av Kungl. Maj:t disponera tillgängliga medel för sådant ändamål.

*Utskottet.*

Vid de undersökningar, som verkställts rörande möjligheterna att säkerställa fortsatt drift å järnvägen Sala—Gysinge—Hagaström, vilken visat sig sakna förutsättningar att bestå såsom fristående företag, hava framkommit två alternativa förslag till lösning av frågan, avseende det ena järnvägens införlivande med statsbanorna och det andra dess sammanförande med Gävle—Dala järnväg. I det senare fallet skulle järnvägen övertagas av ett dotterbolag till Gävle—Dala järnvägsaktiebolag för en köpeskilling motsvarande realisationsvärdet, 796,000 kronor, vilken köpeskilling emellertid skulle gäldas med en räntefri revers, att betalas först i fall av järnvägens nedläggande. Härvid skulle Gävle—Dala järnvägsaktiebolag teckna borgen för fullgörandet av dotterbolagets förpliktelser.

Aven om sistnämnda anordning enligt utskottets mening måste anses innebära en rätt tillfredsställande garanti för att trafiken kommer att upprätthållas, har utskottet likväl i likhet med departementschefen funnit avgörande skäl tala för ett statsförvärf av ifrågavarande järnväg. Genom järnvägens införlivande med statsbanorna beräknas visserligen statens järnvägar — oaktat den väsentliga förbättring av driftresultatet, som fusionen förväntas medföra — komma att åsamkas en årlig förlust av omkring 50,000 kronor, vartill kommer räntan å det kapital om 250,000 kronor, som måste investeras för anskaffning av rälsomnibusar. Mot angivna förlust, i vilken inräknats ett belopp av 55,000 kronor för avsättning till förnyelsefond, böra emellertid ställas de fördelar från samhällsekonomiska och andra synpunkter, som ett förstatligande av banan kommer att medföra. Härvid bör särskilt uppmärk-

sammas, att ett införlivande av järnvägen med statsbanorna kommer att för de trakter, som falla inom densammas trafikområde, innebära avsevärda fördelar i form av förbilligade samt i allmänhet bättre och snabbare förbindelser.

Under återopande av vad sålunda anförts får utskottet, med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förevarande förslag, hemställa,

att riksdagen må medgiva, att den Sala—Gysinge—Gävle nya järnvägsaktiebolag tillhöriga järnvägen mellan Sala och Hagaström må förvärfvas och införlivas med statens järnvägar i huvudsaklig överensstämmelse med de av departementschefen i statsrådsprotokollet den 26 februari 1937 angivna grunderna.

2:o) **Statsförvärfv av järnvägen Uppsala—Enköping.** I en den 26 februari 1937 dagtecknad proposition, nr 146, har Kungl. Maj:t, under återopande av det vid propositionen fogade utdraget av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen medgiva, att den Uppsala—Enköpings järnvägsaktiebolag i likvidation tillhöriga järnvägen mellan Uppsala och Enköping må förvärfvas och införlivas med statens järnvägar i huvudsaklig överensstämmelse med av departementschefen i statsrådsprotokollet angivna grunder.

Järnvägen Uppsala—Enköping, som är normalspårig och har en längd av 44 kilometer, ansluter i Uppsala till statsbanorna och i Enköping till Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar. Till anläggning av järnvägen, som öppnades för trafik år 1912, utlämnades ett lån om 1,040,000 kronor från allmänna järnväglånefonden. Från och med år 1924 har icke någon inbetalning å statslånet ägt rum. Skulden till staten uppgick den 31 december 1936 till 2,156,751 kronor.

*Departementschefen* har i ärendet anfört följande:

»Såsom av den lämnade redogörelsen framgår befinner sig Uppsala—Enköpings järnvägsaktiebolag sedan omkring tre år i likvidation, och järnvägens drift har kunnat upprätthållas endast genom att riksgäldskontoret och Uppsala stad tillskjutit erforderliga medel. Rörande järnvägens framtida drift föreligga nu två alternativa förslag till lösning av frågan, nämligen å ena sidan järnvägens införlivande med statsbanorna och å andra sidan dess överlåtande till Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag, i båda fallen sedan fullmäktige i riksgäldskontoret, på sätt förutsatts, förvärfvat järnvägen i exekutiv ordning. Liksom i fråga om den tidigare i dag behandlade järnvägen Sala—Gysinge—Hagaström har järnvägsstyrelsen förklarat sig icke vilja resa någon erinran mot statsförvärfv av järnvägen Uppsala—Enköping, om detta skulle befinnas motiverat med hänsyn till verkningarna i olika hänseenden av en dylik åtgärd för därav berörda delar av samhället. Fullmäktige i riksgäldskontoret hava för sin del icke haft något att erinra mot banans förstatligande, och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har tillstyrkt järnvägens införlivande med statsbanorna.

I det föregående har närmare angivits att järnvägen Uppsala—Enköping i statens järnvägars hand kan beräknas lämna ett driftöverskott av omkring 23,000 kronor. Enär erforderlig avsättning till förnyelsefond beräknats till

35,000 kronor, skulle järnvägens övertagande åsamka statens järnvägar en årlig förlust av 12,000 kronor, vartill komma ränteutgifter å omkring 5,000 kronor för kapitalvärdet av rullande materiel, som skulle tillföras banan; den direkta nyinvesteringen — huvudsakligen för anskaffning av rälsomnibus och släpvagn — beräknas dock icke till högre belopp än 100,000 kronor. I kalkylen för banans inkomster och utgifter, som givit till resultat den angivna förlusten, tillhoppa 17,000 kronor för år, ingår emellertid ett belopp av 7,000 kronor, avseende ersättning till andra järnvägar för förlorad samtrafik, vilken utgift efter ett tiotal år helt försvinner.

Enligt den preliminära överenskommelsen med Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag skulle bolaget förvärva järnvägen i fråga för en köpeskillning, motsvarande realisationsvärdet 282,000 kronor, vilken köpeskillning emellertid skulle gäldas med en räntefri revers, att betalas först i fall av järnvägens nedläggande. Bolaget har förbehållit sig att få sätta dotterbolag i sitt ställe.

Läget i fråga om förevarande järnväg är sålunda i stort sett detsamma som beträffande förutnämnda järnväg Sala—Gysinge—Hagaström. De skäl, som jag tidigare i dag anfört för ett statsförvärf av sistnämnda järnväg, synas mig i huvudsak äga tillämpning jämväl med avseende å järnvägen Uppsala—Enköping. Jag vill alltså för min del förorda, att denna järnväg, sedan densamma förvärfvats av riksgäldskontoret å exekutiv auktion, införlivas med statens järnvägar.

I samband med järnvägens övergång till statens järnvägar torde personalen vid densamma likaledes få övergå i statsbanornas tjänst på sätt föreslagits beträffande järnvägen Sala—Gysinge—Hagaström. Med avseende å sättet för banans redovisande i statens järnvägars bokföring och avskrivningen av statens fordran på grund av förutnämnda statslån ansluter jag mig till vad fullmäktige i riksgäldskontoret anfört. Jag utgår därvid från att köpeskillningen för järnvägen skall ungefär motsvara järnvägens realisationsvärde. Det kapital, som överföres från allmänna järnvägslånefonden till statens järnvägars fond, bör givetvis därstädes upptagas såsom annat kapital än låne-medelskapital, och fullmäktige i riksgäldskontoret torde i sinom tid beredas ersättning i vanlig ordning för det belopp, vartill statens kapitalfordran på grund av ifrågavarande statslån uppgår. Räntefordringarna skulle på vanligt sätt omedelbart avskrivas.

Vad beträffar det anslag å 100,000 kronor, som beräknats erforderligt för anskaffning av viss rullande materiel m. m., torde med anvisande därav kunna anstå till nästa år. Därest medel för ändamålet dessförinnan skulle visa sig erforderliga, lär Kungl. Maj:t, därest riksdagen icke häremot uttalar erinran, få ställa lämpligt belopp till järnvägsstyrelsens förfogande av för styrelsen tillgängliga medel.»

*Utskottet.*

Utskottet, som under punkt 1:o) av detta utlåtande tillstyrkt Kungl. Maj:ts förslag om införlivande med statens järnvägar av järnvägen Sala—Gysinge—Hagaström, finner i likhet med departementschefen de skäl, som tala för ett statsförvärf av nämnda järnväg, i huvudsak äga tillämpning jämväl med avseende å järnvägen Uppsala—Enköping. Utskottet får därför, med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts nu ifrågavarande förslag, hemställa,

att riksdagen må medgiva, att den Uppsala—Enköpings järnvägsaktiebolag i likvidation tillhöriga järnvägen mellan Uppsala och Enköping må förvärfvas och införlivas med statens järnvägar

i huvudsaklig överensstämmelse med av departementschefen i statsrådsprotokollet den 26 februari 1937 angivna grunderna.

Stockholm den 16 april 1937.

På statsutskottets vägnar:

ANDERS ANDERSON.

---

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit

från första kammaren: herrar Nilsson i Malmö, Svensson i Kompersmåla, Oscar Olsson, Hansén, Bergström, Gustafsson i Benestad, Nilsson i Fredriksfält, Lindström, Rahmn, Magnusson och Hörstadius; samt

från andra kammaren: herrar Anderson i Råstock, Jansson i Falun, Magnusson i Skövde, Strindlund, Jeppsson, Persson i Falla, Andersson i Höör, Jonsson i Eskilstuna, Svensson, Andersson i Prästbol, Ward och Isacson, dock att vid behandlingen av punkt 2:o i stället för herr Magnusson i Skövde deltagit herr Olsson i Staxäng.

---

### Reservation

vid punkt 2:o) av herrar Svensson i Kompersmåla, Rahmn, Hörstadius, Persson i Falla och Olsson i Staxäng, vilka ansett att utskottets yttrande och förslag bort hava följande lydelse:

»Vid nu föreslagna förstatligande av Uppsala—Enköpings järnväg är att räkna med — förutom ett kapitalutlägg på 100,000 kronor för inköp av rälsomnibus och släpvagn — en årlig förlust för statens järnvägar å mellan 10,000—20,000 kronor.

Med avseende å möjligheterna att på annat sätt trygga järnvägens fortsatta drift vill utskottet erinra om den preliminära överenskommelse, som föreligger mellan riksgäldskontoret och Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag angående banans övertagande av sistnämnda bolag, och som innebär, att, sedan riksgäldskontoret å exekutiv auktion inropat banan, densamma försäljes för en köpeskilling av 282,000 kronor, för vilken betalningsskyldighet först inträder om banan eventuellt framdeles realiseras.

Redan den omständigheten att vid nyssnämnda bolags järnvägar tillämpas ångdrift, medan angränsande statsbanenät är elektrifierat, talar för att ifrågasvara överenskommelse fullföljes. Framhållas må ock, att alternativet med statsinlösen först framkommit på allra sista tiden som en från järnvägsstyrelsens och riksgäldsfullmäktiges sida i och för sig godtagbar men dock med större oppoffringar för det allmänna förenad lösning. Riksgäldsfullmäktige hava tidigare i ett så sent som den 4 januari 1937 avgivet utlåtande ansett det 'lämpligt och naturligt' att banan övertages av Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag för att införlivas med dess järnvägsnät

samt i anslutning därtill framhållit, att beaktansvärda fördelar komme att vinnas för trafikanterna genom en sådan åtgärd liksom ock att överenskommelsen ifråga syntes behörigen tillgodose även berörda personals intressen.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att riksdagen med avslag å Kungl. Maj:ts förevarande proposition må bemyndiga Kungl. Maj:t att föranstalta därom, att med Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag träffas avtal angående överlåtelse till bolaget av Uppsala—Enköpings järnväg i huvudsaklig överensstämmelse med den i detta avseende preliminärt träffade överenskommelsen.»

---