

Nr 164.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående avlöningsförmåner för personal vid Borås—Jönköpings järnväg, som vid järnvägens införlivande med statens järnvägar övergår i nämnda järnvägars tjänst; given Stockholms slott den 24 februari 1939.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande 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.

N. Quensel.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 24 februari 1939.

Närvarande:

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

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anför t. f. chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Quensel:

Enligt ett av Kungl. Maj:t den 3 april 1936 godkänt kontrakt skall järnvägen Borås—Jönköping efter färdigställandet av järnvägsanläggningen Ulricehamn—Jönköping överlätas till staten. I skrivelse den 28 januari innevarande år har järnvägsstyrelsen — under förmälan att nämnda järnvägsanläggning

Bihang till riksdagens protokoll 1939. 1 saml. Nr 164.

förväntas kunna bli färdig under loppet av nästkommande budgetår — hemställt, bland annat, att Borås—Jönköpings järnväg måtte från och med tidpunkten för järnvägens överlåtande till staten införlivas med statens järnvägar.

Innan jag ingår på styrelsens framställning, torde jag få erinra om följande rörande järnvägen Ulricehamn—Jönköping:

Den 15 december 1922 beviljade Kungl. Maj:t Borås—Ulricehamns järnvägsaktiebolag jämte ett antal enskilda personer koncession å en normal-spårig järnväg mellan Ulricehamn och Jönköping. Sedan koncessionen blivit av övriga koncessionsinnehavare å bolaget överlåten anhöll bolaget den 24 januari 1927, att Kungl. Maj:t måtte dels bevilja bolaget ett statslån å 3,100,000 kronor ur allmänna järnvägslånefonden, dels ock bemyndiga statens arbetslöshetskommission att under den form, som kunde anses lämplig, bedriva arbete å järnvägsföretaget samt såsom ersättning härför i bolaget eventuellt teckna aktier till ett belopp av 700,000 kronor. Kostnaderna för företaget hade år 1925 beräknats till 6,174,000 kronor, däri inberäknade utgifterna för rullande materiel. På grund av därefter inträffade prisstegringar hade kostnaderna vid tidpunkten för skrivelsens ingivande ansetts för vinnande av trygghet böra överslagsvis beräknas till 6,900,000 kronor. Av den sålunda beräknade kostnaden förutsattes ett belopp av 3,100,000 kronor skola bestridas med genom aktieteckning av kommuner och landsting erhållna medel. Aktier voro redan tecknade till ett belopp av 2,734,000 kronor, och den fortsatta aktieteckningen beräknades inbringa återstoden, eller 366,000 kronor, av nyssnämnda belopp.

Sedan Kungl. Maj:t lämnat fullmäktige i riksgäldskontoret tillfälle att yttra sig i ärendet ingav bolaget med skrivelse den 13 juni 1927 till fullmäktige en ekonomisk utredning rörande driften å järnvägslinjen Ulricehamn—Jönköping, i vilken inkomsterna för hela järnvägen Borås—Ulricehamn—Jönköping beräknades komma att uppgå till 1,200,000 kronor och utgifterna till 600,000 kronor. Ett överskott å 600,000 kronor per år beräknades alltså uppkomma av järnvägsdriften. Fullmäktige uttalade, att därest arbetslöshetskommissionen kunde öka sin aktieteckning till sådant belopp, att bolagets eget kapital utgjorde fyra sjundedelar av totalkostnaden efter avdrag av kommissionens med arbete likviderade aktier, intet hinder syntes böra möta för att återstående tre sjundedelar lämnades som statslån ur allmänna järnvägslånefonden. Arbetslöshetskommissionen förklarade med anledning av fullmäktiges yttrande, att kommissionen intet hade att erinra mot en ökad aktieteckning. Om anläggningskostnaden i enlighet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens beräkning uppskattades till 6,800,000 kronor, skulle kommissionens hela aktieteckning behöva uppgå till 1,375,000 kronor och statslånet sålunda till ett belopp av 2,325,000 kronor.

I utlåtande den 4 november 1927 upptog järnvägsstyrelsen till granskning den verkställda ekonomiska utredningen. Styrelsen ansåg för sin del de blivande inkomsterna icke böra beräknas högre än 1 miljon kronor, medan utgifterna däremot enligt styrelsens mening komme att stiga till 870,000 kronor, och driftöverskottet sålunda stanna vid 130,000 kronor. Styrelsen anförde, att enär till Borås—Ulricehamns järnväg redan lämnats statslån å 1,315,000 kronor komme alltså, därest ytterligare statslån å 2,325,000 kronor beviljades, det sammanlagda statslånet att uppgå till 3,640,000 kronor, varå räntan efter 5 procent belöpte sig till 180,000 kronor. Det faktiska överskottet skulle sålunda icke förslå ens till förräntning av lånekapitalet. Järnvägsstyrelsen tillade, att en järnvägs anläggande från Ulricehamn till Jönköping skulle för statens järnvägar medföra en årlig inkomstminskning av omkring 200,000 kronor. På anförda grunder avstyrkte järnvägsstyrelsen bifall till järnvägsbolagets ansökningar.

Genom beslut den 16 december 1927 förklarade Kungl. Maj:t hinder icke möta för statens arbetslöshetskommission att med Borås—Ulricehamns järnvägsaktiebolag träffa avtal om utförande genom kommissionens försorg av sådana arbeten, intill en beräknad kostnad av högst 3,200,000 kronor å den ifrågasatta järnvägsanläggningen, vilka kommissionen prövade vara för dess verksamhet lämpade. Kommissionens åtagande skulle dock endast avse arbeten, som kommissionen med hänsyn till planläggningen och det ändamålsenliga bedrivandet av kommissionens verksamhet funne kunna utföras såsom nödhjälpsarbeten. Såsom villkor för kommissionens åtagande föreskrevs vidare, att bolaget skulle styrka, att det förfogade över eget kapital för järnvägens byggande till ett belopp av minst 3,100,000 kronor, samt att de avtalade kostnaderna för av kommissionen utförda arbeten skulle av bolaget ersättas intill ett belopp av 1,500,000 kronor med aktier i bolaget och därutöver med av bolaget utfärdade skuldförbindelser, därvid bolaget skulle till säkerhet för skuldförbindelserna avlämna mot dessas belopp svarande inteckningar i järnvägen med förmånsrätt närmast efter inteckningar å 500,000 kronor till säkerhet för ett av bolaget upplånat belopp. Beträffande slutligen frågan om lån ur allmänna järnvägslånefonden till järnvägsanläggningen förklarade Kungl. Maj:t bolagets då föreliggande ansökningar i ämnet icke föranleda någon Kungl. Maj:ts åtgärd.

Enligt den finansieringsplan, som låg till grund för detta beslut, beräknades de totala kostnaderna för anläggningen av järnvägen Jönköping—Ulricehamn uppgå till 6,800,000 kronor. Av detta belopp skulle, som förut nämnts, 3,100,000 kronor utgöras av bolagets eget genom aktieteckning uppbringade kapital, vartill skulle komma 1,500,000 kronor för aktier, tecknade av statens arbetslöshetskommission. Av återstoden skulle bolaget å enskild väg upplåna 500,000 kronor mot säkerhet av inteckningar i järnvägen, medan arbetslöshetskommissionen skulle mot säkerhet av inteckningar med förmånsrätt näst efter nyssnämnda inteckningar såsom lån i form av arbete tillhandahålla ytterligare erforderliga 1,700,000 kronor.

I en till Kungl. Maj:t ingiven skrivelse den 10 september 1931 hemställde bolaget, som då erhållit benämningen Borås—Jönköpings järnvägsaktiebolag, om ytterligare hjälpåtgärder från statens sida för anläggande av meromnämnda järnväg, enär kostnaderna för järnvägsföretaget hade blivit avsevärt större än ursprungligen beräknats. Sedan bolaget inkommit med vissa kostnadsberäkningar avgav väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 31 december 1931 efter att ha inhämtat yttrande av statens kontrollant vid järnvägsbyggnaden, utlåtande i ämnet. Enligt nämnda yttrande visade dämera föreliggande reviderade kostnadsberäkning, som av kontrollanten i detalj genomgåts, att kostnaderna för järnvägsföretaget måste beräknas till 3,700,000 kronor högre belopp än tidigare beräknats eller till sammanlagt omkring 10,500,000 kronor.

Kungl. Maj:t förklarade härefter genom beslut den 5 februari 1932 hinder icke möta för arbetslöshetskommissionen att med bolaget träffa avtal om utförande genom kommissionens försorg — utöver vad i beslutet den 16 december 1927 bestämts — av sådana arbeten å järnvägsanläggningen Ulricehamn—Jönköping, som avsågos i sistnämnda beslut, intill en beräknad arbetskostnad av högst 2,100,000 kronor, under villkor, att de avtalade kostnaderna för de arbeten, som på grund av Kungl. Maj:ts sålunda meddelade beslut kunde komma att utföras, skulle av bolaget ersättas med av bolaget utfärdade skuldförbindelser samt att bolaget till säkerhet för dessa skulle avlämna mot förbindelsernas belopp svarande inteckningar i järnvägen med enahanda förmånsrätt, som angivits i beslutet den 16 december 1927.

Den 31 oktober 1932 hemställde bolaget i skrivelse till Kungl. Maj:t om ytterligare statsunderstöd för järnvägsanläggningens fullbordande. Bolaget

anförde, att sedan kostnadsberäkningarna uppgjorts rälspriserna stigit på grund av den svenska kronans värdeförsämring. Stegringen beräknades till 160,000 kronor. Det hade vidare visat sig omöjligt för bolaget att upplåna det belopp å 500,000 kronor, som tidigare förutsatts. Enär den totala kostnaden då kunde beräknas till 10,660,000 kronor och staten genom arbetslöshetskommissionen dithills utfört arbeten för 5,300,000 kronor samt bolaget anskaffat 3,100,000 kronor, återstode att anskaffa ett belopp av 2,260,000 kronor. Enär det måste betraktas som uppenbart, att bolaget icke på enskild väg förmådde uppbringa detta belopp, hemställde bolaget, att Kungl. Maj:t måtte, i den form Kungl. Maj:t kunde finna lämplig, ställa till bolagets förfogande ett belopp av ytterligare 2,260,000 kronor.

Sedan utlåtanden avgivits över bolagets hemställan av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och statens arbetslöshetskommission inkom bolaget i oktober 1933 med en promemoria angående trafik- och driftkostnader vid Borås—Jönköpings järnväg. I promemorian beräknades inkomsterna av järnvägens drift komma att uppgå till 750,000 kronor samt av bolagets automobilinjer till cirka 114,000 kronor, medan driftkostnaderna uppskattades till sammanlagt omkring 651,000 kronor. Driftöverskottet skulle sålunda komma att uppgå till 213,000 kronor, varav på järnvägsrörelsen skulle komma omkring 187,000 kronor. I förnyat utlåtande anförde järnvägsstyrelsen, att de verkställda beräkningarna sannolikt vore för optimistiska. Järnvägsstyrelsen funne sig icke kunna räkna med högre inkomster av järnvägsrörelsen än 700,000 kronor, medan driftsutgifterna uppskattades till 660,000 kronor och överskottet sålunda till 40,000 kronor. Under hänvisning till att till förnyelsefonden skulle krävas en avsättning av 136,000 kronor, samt att räntorna på erhållet och ifrågasatt statslån efter 5 procent uppginge till 178,000 kronor, uttalade styrelsen, att den försträckning, som kunde komma att lämnas bolaget, vore att betrakta såsom för staten helt förlorad.

I en av chefen för socialdepartementet infordrad promemoria den 11 april 1934 framhöll järnvägsstyrelsen ytterligare, att den förevarande järnvägen vore en s. k. förkortningsbana, vars inkomster till mycket betydande del beräknades härröra från trafik, som avletts från andra järnvägar. I främsta rummet komme konkurrensen att drabba statens järnvägars linje Göteborg—Falköping—Jönköping. För erhållande av ökade möjligheter att bedriva denna konkurrens hade järnvägsbolaget också i sina byggnadsplaner upptagit en egen station vid Västerbrunn i Jönköping. Genom banans anknytning till statens järnvägar skulle kostnaderna för dess anläggning kunna något nedbringas dels genom avstående från stationen vid Västerbrunn, dels genom minskning av det omedelbara behovet av kapital för anskaffning av rullande materiel, dels ock slutligen, under vissa omständigheter, genom möjlighet att använda vid statens järnvägars linjer upptagna, begagnade räler. Järnvägsstyrelsen beräknade, att med dessa anordningar anläggningskostnaderna skulle kunna nedbringas med omkring 900,000 kronor. Styrelsen anförde emellertid i samband därmed, att anläggningskostnaderna sannolikt icke komme att stanna vid 10,660,000 kronor utan troligen komme att uppgå till 11,300,000 kronor.

Under hänvisning till att enligt de lämnade uppgifterna det ytterligare kapitaltillskott, som erfordrades för banans anläggning, skulle uppgå till 2,900,000 kronor, eller — under de av järnvägsstyrelsen angivna förutsättningarna — 2,000,000 kronor uttalade chefen för socialdepartementet i proposition nr 263 till 1934 års riksdag, att han ansåge ytterligare bidrag av statsmedel icke böra beviljas till järnvägsföretaget. Med hänsyn till såväl den omständigheten, att riksdagen lämnat utan erinran de tidigare åtgärderna för stödjande av företaget, som ock till de olägenheter,

vilka ett inställande av banbygget otvivelaktigt skulle medföra, hade emellertid departementschefen ansett, att riksdagens yttrande i ämnet borde inhämtas.

I anledning av nyssnämnda proposition anförde 1934 års riksdag i skrivelse nr 313, bland annat, att riksdagen, vid den prövning riksdagen ägnat ärendet, kommit till den uppfattningen, att staten nödgades medverka till banbyggets slutförande, och att hinder sålunda icke borde möta för att statens arbetslöshetskommission fortsatte ur dess synpunkt lämpliga arbeten å anläggningen. Riksdagen förutsatte också, att en ytterligare utredning komme till stånd angående såväl statens medverkan beträffande banans iordningställande som under vilka villkor trafiken skulle skötas. I sistnämnda hänseende funne riksdagen förtjänt av övervägande, huruvida ej banan Borås—Jönköping borde övertagas och trafikeras av statens järnvägar.

Med anledning av vad riksdagen sålunda anfört uppdrog Kungl. Maj:t den 20 juli 1934 åt järnvägsstyrelsen att skyndsamt verkställa den av riksdagen i dess skrivelse omförmälda utredningen samt att med denna jämte de förslag, vartill densamma kunde föranleda, inkomma till Kungl. Maj:t.

I skrivelse den 10 november 1934 inkom järnvägsstyrelsen med anbefalld utredning jämte förslag. Under hänvisning till vad styrelsen anfört i sin förenämnda promemoria den 11 april 1934 framhöll styrelsen, att järnvägens anknytning till statens järnvägar kunde beräknas medföra besparingar å följande belopp, nämligen genom slopande av planerad station å Västerbrunn samt lokstall i Ulricehamn 222,000 kronor, genom användning av från statens järnvägars linjer upptagen räls 300,000 kronor samt genom övertagande av rullande materiel från statens järnvägar 430,000 kronor eller tillhoppa 952,000 kronor. Emellertid komme, anförde styrelsen, på grund av inträffad prisstegring å vissa materialier, särskilt slipers och räls, anläggningskostnaden sannolikt ytterligare att stiga samt uppgå till ett belopp av 11,450,000 kronor, eller med minskning av nyssnämnda 952,000 kronor till omkring 10,500,000 kronor. Då för bestridande av dessa kostnader stode till förfogande bolagets eget kapital, 3,100,000 kronor samt genom statens arbetslöshetskommission anvisade 6,200,000 kronor skulle, under förutsättning att arbetslöshetskommissionen komme att utföra och bekosta arbeten i den utsträckning, som vid besluten om kommissionens medverkan varit avsett, återstå att tillskjuta ytterligare 1,200,000 kronor för fullbordande av järnvägsanläggningen och för järnvägens förseende med erforderlig rullande materiel. Med hänsyn till de stora omslutningstal, det här gällde, ävensom den dåvarande tendensen till prisstegring fann styrelsen nämnda belopp böra höjas till 1,300,000 kronor. Frågan angående förvaltningsformen för den färdiga banan ansåg styrelsen böra lämnas öppen.

Sedan statskontoret och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tillstyrkt bifall till järnvägsstyrelsens förslag — statskontoret under hänvisning till riksdagens år 1934 intagna ståndpunkt — framlade Kungl. Maj:t i 1935 års statsverksproposition (utgifter för kapitalökning, bil. 3, punkt 52) förslag om anvisande av ett reservationsanslag av 1,300,000 kronor, att utgå av andra statsinkomster än länemedel till lån till färdigställande av järnvägsanläggningen Ulricehamn—Jönköping. Som förutsättning för lånets utlämnande skulle gälla, att överenskommelse träffats om villkoren för statsförvärf av hela järnvägen Borås—Jönköping. Frågan om förvaltningsformen för den färdiga banan i statens hand skulle lämnas öppen. Riksdagen biföll Kungl. Maj:ts förslag, därvid förutsattes att riksdagens mening sedermera skulle inhämtas. Med hänsyn till de för banans trafikering och förvaltning.

Genom beslut den 15 mars 1935 anbefallde Kungl. Maj:t därefter järnvägsstyrelsen att under förbehåll av Kungl. Maj:ts godkännande och med beaktande av vad i statsrådsprotokollet den 4 januari 1935 anförts, med Borås—Jönköpings järnvägsaktiebolag träffa överenskommelse om förvärv för statens räkning av bolagets järnvägsanläggning Borås—Ulricehamn—Jönköping. Med skrivelse den 22 februari 1936 underställde järnvägsstyrelsen Kungl. Maj:ts prövning ett den 10 och 22 samma månad upprättat kontrakt angående förvärv för svenska statens räkning av ifrågavarande järnvägsanläggning.

Enligt kontraktet skulle järnvägsbolaget till svenska staten med full äganderätt från den dag efter det järnvägsanläggningen Ulricehamn—Jönköping blivit färdig och avsynad, som Kungl. Maj:t ägde bestämma, överlåta den bolaget tillhöriga järnvägsanläggningen Borås—Ulricehamn—Jönköping samt bolagets övriga vid tiden för överlåtelsen ägande tillgångar och rättigheter. Bolaget skulle genom överlåtelsen befrias från skyldigheten att till statsverket återbetala oguldna delar av sin skuld för de till bolaget utlämnade statslånen och det belopp, som motsvarade bolagets vid tidpunkten för överlåtelsen återstående kapitalskulder till staten på grund av 1917 och 1918 års lån från allmänna järnväglånefonden, anses som köpeskilling för den överlåtna egendomen. Bolaget skulle berättigas att så snart ske kunde efter tillträdesdagen återbekomma sina till riksgäldskontoret och statskontoret för statslånen avlämnade skuldförbindelser. Bolagets samtliga förpliktelser och skulder med undantag för sådana, som bolaget kunde ha iklätt sig i strid mot § 2 i kontraktet, skulle övertagas av järnvägsstyrelsen. Dock skulle ifråga om förpliktelserna mot personalen gälla bestämmelserna i § 7 av kontraktet. Enligt dessa, som i stort sett överensstämde med motsvarande bestämmelser i senare upprättade kontrakt rörande överlåtelse av enskild järnväg till staten, skulle statens järnvägar övertaga bolaget åvilande förpliktelser mot vid bolagets järnväg anställd personal, som kvarstode i tjänst vid tidpunkten för överlåtelsen. Från denna allmänna regel gjordes dock vissa undantag.

Genom beslut den 3 april 1936 godkände Kungl. Maj:t kontraktet. Sedan bolaget i en den 25 maj 1936 inkommen skrivelse hemställt att få komma i åtnjutande av det för järnvägsanläggningen Ulricehamn—Jönköping förut-satta lånet, beviljade Kungl. Maj:t genom beslut den 3 september samma år bolaget omförmälda lån å 1,300,000 kronor. Vidare har Kungl. Maj:t genom beslut den 3 november 1938 på därom av järnvägsbolaget gjord framställning förklarat hinder icke möta för statens arbetslöshetskommission att med bolaget träffa avtal om utförande, intill en beräknad arbetskostnad av högst 480,000 kronor, genom kommissionens försorg — utöver vad i breven den 16 december 1927, den 5 februari 1932 och den 20 juli 1934 bestämts — av sådana arbeten å järnvägsanläggningen Ulricehamn—Jönköping, vilka kommissionen prövade vara för dess verksamhet lämpade, under villkor, att de avtalade kostnaderna för de arbeten, som på grund av beslutet kunde komma att utföras, av bolaget ersattes med av bolaget utfärdade skuldförbindelser samt att bolaget till säkerhet för förbindelserna avlämnade mot dessas belopp svarande inteckningar i järnvägen med enahanda förmånsrätt, som i nyss-nämnda brev angäves, med rätt för Kungl. Maj:t att, därest och i den mån

så funnes påkallat, i stället för skuldförbindelser bekomma aktier till motsvarande belopp. Slutligen har Kungl. Maj:t genom beslut den 10 februari 1939 medgivit, att ett för inköp av rullande materiel avsett belopp av 108,000 kronor finge i huvudsaklig överensstämmelse med av järnvägsbolaget framlagt förslag användas till bestridande av andra för järnvägsbyggnaden erforderliga kostnader.

I sin nu förevarande skrivelse erinrar *järnvägsstyrelsen* om att styrelsen i sin skrivelse den 22 februari 1936, varmed det då villkorliga kontraktet överlämnades, framhållit, att detsamma grundade sig på förutsättningen, att järnvägen skulle tills vidare förvaltas enligt bestämmelserna i Kungl. Maj:ts brev den 28 november 1924 angående fastställande av grunder för förvaltningen av enskilda järnvägar, som inköpts av staten. I anslutning härtil anför styrelsen:

Sagda antagande var ofrånkomligt, försåvitt båda förvaltningsalternativen skulle hållas öppna, och överensstämde för övrigt närmast med de intentioner, åt vilka järnvägsstyrelsen givit uttryck i sitt utlåtande i ärendet den 10 november 1934. Styrelsen framhöll därvid, att med båda förvaltningsformerna kunde ernås i huvudsak samma fördelar i driftshänseende samt att det först sedan banan öppnats för trafik kunde bli möjligt med någon högre grad av säkerhet beräkna de förändringar i inkomst- och utgiftshänseende, som komme att inträda vid banans införlivande i statsbanenätet.

Av bestämmelserna i sagda Kungl. Maj:ts brev den 28 november 1924 äro i förevarande sammanhang av huvudsakligt intresse, dels att särskild taxa såsom för enskild järnväg skall tillämpas, dels att personalens anställnings- och löneförhållanden skola ordnas efter vid enskilda järnvägar av motsvarande betydelse brukliga grunder.

Av mera underordnad betydelse äro bestämmelserna om dylik banas redovisande i statistiskt hänseende såsom enskild järnväg och om förändret av särskilda räkenskaper för varje övertagen bana, eftersom det överskott respektive underskott, som framgår av dessa räkenskaper, automatiskt skall överföras till, respektive täckas av statens järnvägar. Ej heller torde särhållandet av utgifter för förnyelse och eventuell kapitalökning spela någon större roll.

Anförda järnvägsstyrelsens uttalande bör givetvis betraktas mot bakgrunden av förhandenvarande förhållanden ifråga om trafikeringen av under järnvägsstyrelsens förvaltning ställda förutvarande enskilda järnvägar. Förenämnda bestämmelser tillämpades visserligen för det dåvarande endast för Svartälvs järnväg. Trafikeringen av järnvägen Gävle—Ockelbo enligt ett från Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag övertaget arrendeavtal bildade emellertid ett praktiskt sett analogt fall, och styrelsen ansåg skäl föreligga hålla möjligheten öppen att begagna sig av ifrågavarande trafikeringsform vid de framtida förvärv, där de järnvägsekonomiska konsekvenserna av ett inlemmande kunde visa sig särdeles ogynnsamma. — Utsikterna för möjlighetens ifråga utnyttjande tedde sig emellertid skäligen problematiska.

I detta hänseende kan numera, anför järnvägsstyrelsen vidare, erforderlig klarhet sägas vara vunnen; resultatet vore rent negativt. Sedan år 1934 hade nämligen ett ej ringa antal enskilda underskottsbanor förvärvats av staten, och i samtliga fall hade omedelbart inlemmande i statsbanenätet av statsmakterna beslutats, utan att någon avgörande vikt syntes hava lagts vid de kal-

kylerade förändringarna i inkomst- och utgiftshänseende. Bland de sålunda nytillkomna bandelarna kunde nämnas Linköping—Hultsfred, Sala—Gysinge—Gävle, Uppsala—Enköping och Gävle—Ockelbo. Styrelsen fortsätter:

Ifråga om den sistnämnda hade järnvägsstyrelsen utan formellt förord för det ena eller andra av förenämnda alternativ — med hänsyn till den förhållandevis mycket betydande skillnaden i kalkylatoriskt resultat — funnit lämpligast till Kungl. Maj:ts prövning hänskjuta frågan huruvida — bedömt i ett större sammanhang — övervägande vikt borde tillmätas statens järnvägars intresse av obeskuren inkomstgivning, vilket tydligen jämväl vore ett statsfinansiellt intresse, eller de skäl, främst av samhällsekonomisk art, som talade för den nyförvärvade linjens omedelbara inlemmande i den statliga taxegemenskapen. — Statsmakterna beslöto, som redan antytts (vid 1938 års riksdag), att banan skulle omedelbart inlemmas. — Vid samma riksdag beslöts jämväl, att den sedan 1 december 1936 efter bestämmelserna i förenämnda Kungl. Maj:ts brev trafikerade linjen Varberg—Ätran skulle införlivas med statens järnvägar. — Efter detta införlivande, vilket ägde rum den 1 juli 1938, tillämpas sagda bestämmelser icke för någon järnväg (förenämnda Svartälvs järnväg är sedan den 15 maj 1936 nedlagd). Tilläggas må, att 1936 års järnvägskommitté i sitt förslag till åtgärder för enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet icke räknat med särhållande av någon statsägd järnväg.

I konsekvens med omförmälda beslut av statsmakterna hava, framhåller järnvägsstyrelsen, de båda villkorliga avtal om statsförvärv av enskild järnväg (avseende Tidaholms och Lysekils järnvägar), vilka tidigare under innevarande år av järnvägsstyrelsen underställts Kungl. Maj:ts prövning, träffats under förutsättning av omedelbart införlivande. Styrelsen anför vidare:

Då järnvägen Borås—Jönköping är av normal spårvidd och ansluter till en statens järnvägars station, kan styrelsen ej heller — mot bakgrunden av sagda beslut — anföra något vägande skäl, varför densammas trafikanter och personal skulle efter järnvägens överlåtelse till staten försättas i en ogynnsam särställning jämfört med förhållandena vid samtliga övriga av staten ägda järnvägslinjer. Den år 1934 framhållna omöjligheten att, innan banan öppnats för trafik, med någon högre grad av säkerhet beräkna det järnvägsekonomiska utfallet av ett inlemmande kan givetvis icke ensam motivera en sådan anordning, då dels inga utsikter finnas, att det vid en sådan beräkning funna förlustsaldot komme att bli vare sig absolut eller relativt särdeles stort i jämförelse med vissa av ovannämnda fall, dels såsom redan framhållits, ingen avgörande hänsyn i något av dessa fall torde hava tagits till sagda förlustsaldos storlek.

Järnvägsstyrelsen föreslår i anslutning härtil, att järnvägen Borås—Jönköping från och med tidpunkten för överlåtelsen till staten, vilken tidpunkt Kungl. Maj:t äger bestämma, måtte införlivas med statens järnvägar. Då järnvägsanläggningen Ulricehamn—Jönköping förväntas kunna bli färdig under loppet av budgetåret 1939/40, bör, anser styrelsen, förevarande fråga underställas innevarande års riksdag.

Styrelsen upplyser, att bland järnvägens personal icke finnes någon befattningshavare, som kan tänkas bli i samband med införlivandet placerad å aktiv stat i 21:a eller högre lönegrader, varför intet beslut av riksdagen med avseende å antalet befattningar erfordras.

Vad angår bokföringen av järnvägens kapitalvärde vore, anför styrelsen, förvaltningsformen utan praktisk betydelse. Järnvägsstyrelsen ville emellertid framhålla, att då, såsom vid upprepade tillfällen påpekats, järnvägens tillkomst måste förväntas leda till försämring av statens järnvägars affärsresultat, övertagandet icke rimligen kunde få medföra ökning av kapitalet i statens järnvägars fond.

Med åberopande av vad styrelsen sålunda anfört hemställer järnvägsstyrelsen, att Kungl. Maj:t i till årets riksdag avlåten proposition måtte föreslå riksdagen medgiva, dels att järnvägen Borås—Ulricehamn—Jönköping måtte från och med tidpunkten för avtalad överlåtelse till staten införlivas med statens järnvägar, där den skulle tillhöra andra distriktet, dels att tjänsteman vid sagda järnväg, som i anledning av statens övertagande av järnvägen konstituerades till ordinarie tjänsteman vid statens järnvägar, måtte utan hinder av bestämmelserna i för tjänstemän vid statens järnvägar gällande avlöningsreglemente placeras i högre löneklass inom vederbörande lönegrad än den lägsta, dels ock besluta att järnvägens införlivande ej skall föranleda höjning av kapitalet i statens järnvägars fond.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava avgivit yttrande i ärendet den 16 februari 1939 och däri till en början erinrat om att för anläggning av järnväg mellan Gånghester och Ulricehamn Borås—Ulricehamns järnvägsaktiebolag erhållit två lån ur allmänna järnvägslånefonden, det ena å 1,165,000 kronor, vilket belopp utbetalades under åren 1917 och 1918, och det andra å 150,000 kronor, utbetalade under år 1918. Genom inbetalningar av annuiteter för åren 1923 och 1924 hade, anförde fullmäktige, skulden nedbragts för lånen till respektive 1,150,309 kronor 35 öre och 148,108 kronor 50 öre. Sedermera hade verkställts under vissa år inbetalningar å förfallna räntor, senast år 1930. Genom upplupna oguldna räntor hade skulden för lånen numera starkt ökats och utgjorde den 30 juni 1938 2,174,797 kronor 78 öre och 263,599 kronor 77 öre, vilka belopp vore fördelade på följande sätt:

	Förfallen skuld	Icke förfallen skuld	Summa
<i>Lån nr 1.</i>			
Kapital	97,694: 82	1,052,614: 53	1,150,309: 35
Ränta	572,430: 02	21,052: 29	593,482: 31
Överränta	175,650: 24	—	175,650: 24
Anståndsränta	—	255,355: 88	255,355: 88
	845,775: 08	1,329,022: 70	2,174,797: 78
<i>Lån nr 2.</i>			
Kapital	12,578: 72	135,529: 78	148,108: 50
Ränta	68,810: 92	2,710: 60	71,521: 52
Överränta	20,671: 14	—	20,671: 14
Anståndsränta	—	23,298: 61	23,298: 61
	102,060: 78	161,538: 99	263,599: 77

Fullmäktige anföra härefter:

Från fonden för låneunderstöd har bolaget år 1936 erhållit ett lån av 1,300,000 kronor för färdigställande av järnvägsanläggningen Ulricehamn—Jönköping. Detta lån skall enligt Kungl. Maj:ts resolution den 10 februari 1939 löpa utan ränta till och med den 1 juli 1941. Ifrågavarande lånebelopp utbetalades efter det i enlighet med 1935 års riksdags beslut överenskommelse träffats mellan järnvägsstyrelsen och järnvägsbolaget angående statsförvärf av hela järnvägen Borås—Jönköping.

Enligt berörda riksdagsbeslut skulle frågan om sättet för järnvägens trafikerings och förvaltning efter övergången i statens ägo avgöras först framdeles och sedan riksdagens mening därutinnan inhämtats.

Under framhållande av att i fråga om järnvägens trafikering förefunnes två alternativa möjligheter, nämligen inlemmande i statsbanenätet och förvaltning jämlikt bestämmelserna i Kungl. Maj:ts brev den 28 november 1924 angående av staten övertagna järnvägar, har järnvägsstyrelsen efter en utförlig motivering förordat det förra alternativet. Järnvägsstyrelsen har alltså föreslagit, att järnvägen Borås—Jönköping måtte från och med tidpunkten för överlåtelsen till staten, vilken tidpunkt Kungl. Maj:t äger bestämma, införas med statens järnvägar.

Vad järnvägsstyrelsen sålunda föreslagit har ej givit fullmäktige anledning till någon erinran.

Järnvägsstyrelsen har vidare framhållit, att, då ifrågavarande järnvägs tillkomst måste förväntas leda till försämring av statens järnvägars affärsresultat, övertagandet icke rimligen kunde få medföra ökning av kapitalet i statens järnvägars fond.

Ej heller mot detta järnvägsstyrelsens uttalande vilja fullmäktige framställa någon erinran. Statens fordran på grund av järnvägsbolagets ovan omnämnda tre statslån bör i samband med statsövertagandet avskrivas. Den del av statens fordran, som utgöres av kapital, skall därvid överföras till fonden för oreglerade kapitalmedelsförluster.

Med åberopande av vad sålunda anförts tillstyrka fullmäktige, att proposition angående Borås—Jönköpings järnväg avlåtes till innevarande års riksdag i enlighet med järnvägsstyrelsens föreliggande förslag.

Departements-
chefen.

Såsom av den lämnade redogörelsen framgår anvisade riksdagen år 1935 ett anslag av 1,300,000 kronor, att utgå av andra medel än lånemedel, till färdigställande av järnvägsanläggningen Ulricehamn—Jönköping. Beloppet skulle utlämnas som lån till Borås—Jönköpings järnvägsaktiebolag under villkor, att före lånets utlämnande avtal vore träffat om överlåtande till staten av hela järnvägsanläggningen Borås—Ulricehamn—Jönköping. Dylikt avtal godkändes av Kungl. Maj:t genom beslut den 3 april 1936. I samband därmed förklarade Kungl. Maj:t, att Kungl. Maj:t ville framdeles på förslag av järnvägsstyrelsen dels fastställa den dag, från vilken överlåtelsen skulle ske, dels ock fastställa grunder för den framtida förvaltningen av ifrågavarande järnvägsanläggning i statens hand.

Järnvägsanläggningen Ulricehamn—Jönköping beräknas bli färdig under loppet av nästa budgetår. Den tidigare avtalade överlåtelsen torde sålunda komma att äga rum under budgetåret 1939/40. Med anledning härav har järn-

vägsstyrelsen nu hemställt, att järnvägen Borås—Ulricehamn—Jönköping må från och med tidpunkten för överlåtelsen införlivas med statens järnvägar samt att, i anslutning härtill, tjänsteman vid sagda järnväg, som i anledning av statens övertagande av järnvägen konstitueras till ordinarie tjänsteman vid statens järnvägar, må utan hinder av bestämmelserna i för tjänstemän vid statens järnvägar gällande avlöningsreglemente placeras i högre löneklass inom vederbörande lönegrad än den lägsta.

Frågan om formen för förvaltningen av ifrågavarande järnväg i statens hand lämnades öppen vid beslutet om statens förvärv av densamma. Det förutsattes emellertid, att järnvägen vid överlåtelsen kunde befinnas lämpligen böra förvaltas i enlighet med bestämmelserna i Kungl. Maj:ts brev den 28 november 1924 angående fastställande av grunder för förvaltningen av enskilda järnvägar, som inköpts av staten. Enligt dessa bestämmelser skall av staten övertagen enskild järnväg förvaltas på sätt, som om den fortfarande vore enskild järnväg. För enskilda järnvägar eller för ifrågavarande järnväg tidigare fastställda reglementen skola alltjämt tillämpas i den utsträckning och med den modifikation, som järnvägsstyrelsen prövar skälig. Särskild taxa såsom för enskild järnväg skall tillämpas och personalens anställnings- och avlöningsförhållanden ordnas efter vid enskilda järnvägar av motsvarande betydelse brukliga grunder, sålunda utan ändring av den vid järnvägens övertagande anställda personalens ställning.

För närvarande tillämpas icke ifrågavarande bestämmelser vid någon av staten övertagen enskild järnväg. Svartälvs och Skara—Timmersdala järnvägar, vilka på sin tid förvaltades enligt nämnda grunder, hava sedermera, den ena nedlagts och den andra överlåtits till enskild järnväg. Sedan 1938 års riksdag medgivit, att tjänsteman vid Varberg—Ätrons järnväg, för vars förvaltning ifrågavarande bestämmelser tillämpades, skulle utan hinder av gällande avlöningsreglementes bestämmelser vid konstituerande till ordinarie tjänsteman vid statens järnvägar kunna placeras i högre löneklass än den lägsta för vederbörande lönegrad gällande, införlivades även denna järnväg med statens järnvägar från och med den 1 juli 1938. Under senare tid av staten övertagna järnvägar hava omedelbart inlemmats i statsbanenätet. I konsekvens härmed har järnvägsstyrelsen i sina framställningar om statens övertagande av Tidaholms och Lysekils järnvägar, vilka framställningar föranlett propositioner i ämnet till innevarande års riksdag, förordat, att järnvägarna omedelbart införlivades i statsbanenätet. Mot bakgrunden av statsmakternas beslut säger sig järnvägsstyrelsen icke kunna anföra några vägande skäl till stöd för att förevarande järnvägs trafikanter och personal skulle efter järnvägens överlåtelse till staten försättas i en ogynnsam särställning i jämförelse med trafikanterna och personalen vid övriga av staten ägda järnvägar. Järnvägsstyrelsen föreslår därför, att järnvägen Borås—Jönköping från och med tidpunkten för överlåtelsen införlivas med statens järnvägar.

Mot vad järnvägsstyrelsen föreslagit synes mig intet vara att invända. I fråga om två av de tre järnvägar, om vilkas övertagande av staten Kungl. Maj:t

nyligen framlagt förslag, har jag tillstyrkt ett omedelbart inlemmande i statsbanenätet. Vidkommande den tredje av ifrågavarande järnvägar, nämligen Mjölby—Hästholmens järnväg, har jag på grund av särskilda skäl ansett frågan om förvaltningsformen böra lämnas öppen. Det har emellertid förutsetts, att därest frågan om samtrafiksvägarna löses i enlighet med järnvägsstyrelsens intentioner, även Mjölby—Hästholmens järnväg skall införlivas med statsbanenätet. Att under sådana förhållanden beträffande Borås—Jönköpings järnväg intaga en annan ståndpunkt torde knappast vara motiverat.

Förevarande fråga synes emellertid icke vara av beskaffenhet att kräva särskilt beslut av riksdagen. Vad beträffar personalens löneställning efter införlivandet torde det däremot vara nödvändigt att inhämta riksdagens medgivande till att personalen vid järnvägen skall vid inplacering å löneskalan i det för tjänstemän vid statens järnvägar gällande avlöningsreglementet — d. v. s. civila avlöningsreglementet, som träder i kraft den 1 juli 1939 — få placeras i högre löneklass än den lägsta för vederbörande lönegrad gällande. Jämlikt en vid avtalet om järnvägens överlåtelse till staten fogad förteckning voro år 1935 vid Borås—Jönköpings järnväg anställda 58 personer, inberäknat tillfällig personal och personal för biltrafiken. Enligt järnvägsstyrelsens uppgifter finnes bland personalen ingen, som kan tänkas bli placerad i 21:a eller högre lönegrad i nämnda avlöningsreglemente, varför intet beslut av riksdagen beträffande antalet befattningshavare erfordras.

Järnvägsstyrelsen har hemställt, att järnvägens införlivande med statsbanenätet icke skall föranleda höjning av kapitalet i statens järnvägars fond. Av den lämnade redogörelsen framgår, att redan år 1934, då riksdagen i sin skrivelse uttalade den uppfattningen, att staten nödgades medverka till banbyggets slutförande, intet tvivel förefanns, att det i järnvägen investerade statskapitalet måste anses ur avkastningssynpunkt förlorat. Det torde icke heller hava förutsatts, att det år 1935 anvisade lånebeloppet för färdigställande av järnvägsanläggningen, vilket utgick av andra statsinkomster än lånemedel, skulle kunna förräntas. Under sådana förhållanden och då järnvägens drift såvitt kan bedömas kommer att lämna förlust, torde i enlighet med fullmäktiges i riksgäldskontoret förslag den del av statens fordran, som utgöres av kapital, få regleras över fonden för oregrerade kapitalmedelsförluster.

Under återopande av vad jag sålunda anfört hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva,

att tjänsteman vid Borås—Jönköpings järnväg, som i anledning av statens övertagande av nämnda järnväg konstitueras till ordinarie tjänsteman vid statens järnvägar, må — i den mån sådant erfordras för att han icke skall lida minskning i av honom vid övergången innehavda avlöningsförmåner — utan hinder av bestämmelserna i civila avlöningsreglementet placeras i högre löneklass inom vederbörande lönegrad än den lägsta.

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

Ur protokollet:

Sigurd Lang.
