

Nr 242.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående förvärv av aktier i Bergslagernas med flera järnvägsaktiebolag; given Stockholms slott den 25 april 1947.

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

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Torsten Nilsson.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 25 april 1947.

N ä r v a r a n d e :

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, QUENSEL, GJÖRES, DANIELSON, VOUGT, ZETTERBERG, NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, MOSSBERG, WEIJNE, KOCK.

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

I två särskilda skrivelser, dagtecknade den 5 och den 10 mars 1947, har nämnden för behandling av vid statsinlösen av enskild järnväg uppkomman-

Bihang till riksdagens protokoll 1947. 1 saml. Nr 242.

de tvistefrågor om järnvägsegendomens värde m. m.¹ med tillstyrkan underställt Kungl. Maj:ts prövning fyra överenskommelser om förvärv för svenska statens räkning av aktiemajoriteterna i Bergslagens, Gävle—Dala, Södra Dalarnes samt Kil—Fryksdalens järnvägsaktiebolag, vilka överenskommelser träffats inför nämnden mellan å ena sidan förstatligandeberedningen i järnvägsstyrelsen samt å andra sidan dels Göteborgs stad, dels Gävle stad, dels Hedemora och Leksands socknar ävensom Hedemora och Sätters städer, dels ock Fryksände med flera kommuner.

Överenskommelserna, vilka torde få fogas till dagens statsrådsprotokoll (*Bilaga A—D*), äro slutna under förutsättningar att de bliva godkända *dels* av Kungl. Maj:t senast den 15 juni 1947, *dels ock* av respektive kommuner senast vissa närmare angivna dagar under mars 1947.

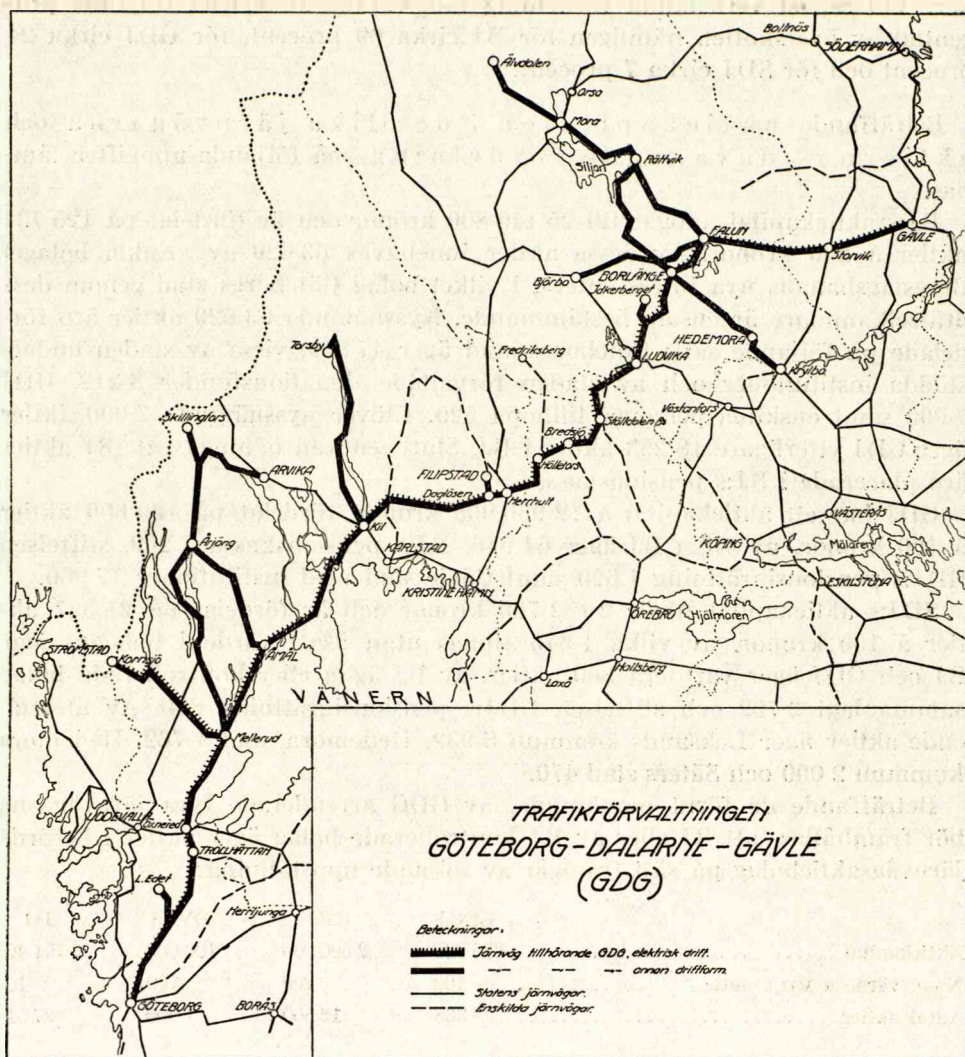
Till fullföljande av 1939 års lagtima riksdags principbeslut om sammanförande i statens hand av det svenska järnvägsnätet upptog ett inom järnvägsstyrelsen tillsatt organ, förstatligandeberedningen, kontakt med Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle, Bergslagens järnvägsaktiebolag & Co (i fortsättningen benämnd GDG). Efter omfattande utredningar ägde förhandlingar rum under åren 1945 och 1946 mellan beredningen och av trafikförvaltningen utsedda representanter. Med hänsyn till resultatet av dessa förhandlingar uppdrog jag den 14 september 1946 åt omförmälda nämnd att för parterna framlägga medlingsförslag rörande förstatligande av de till trafikförvaltningen hörande järnvägarna. Efter ytterligare förhandlingar inför nämnden framlade denna den 2 och den 6 mars 1947 medlingsförslag, vilka enhälligt tillstyrkts av parterna och resulterat i de inledningsvis omnämnda preliminära överenskommelserna.

Erinras må, att GDG är ett inregistrerat handelsbolag, vars delägare äro de tre järnvägsbolagen Bergslagens järnvägsaktiebolag (BJ), Gävle—Dala järnvägsaktiebolag (GDJ) och Södra Dalarnes järnvägsaktiebolag (SDJ), vilka bolags järnvägar sammanfattningsvis benämnas GDG storbanor. Med BJ som formell arrendator arrenderar GDG följande fyra järnvägsbolag tillhöriga järnvägar, nämligen Lödöse—Lilla Edets (LLEJ), Kil—Fryksdalens (KFJ), Dal—Västra Värmlands (DVVJ) och Dalslands järnvägsaktiebolag (DJ), sammanfattningsvis benämnda GDG arrendebanor.

GDG:s järnvägsnät framgår av denna karta (s. 3).

GDG:s huvuduppgift uttryckes i ingressen till överenskommelsen om trafikförvaltningens bildande på följande sätt: »I ändamål att genom de olika järnvägarnas sammanförande för gemensamt begagnande under *en* trafikförvaltning, benämnd trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle, åstadkomma förbättrade trafikordningar och mera rationell trafikskötsel för järnvägarna såsom en helhet, ledande till såväl höjning av inkomsterna som minskning av utgifterna, har mellan de tre bolagen träffats överenskommelse om gemensam trafikförvaltning.» I överensstämmelse härmed om-

¹ Nämnden, som tillsattes av Kungl. Maj:t den 4 augusti 1939, består av generaldirektören Henning Leo, ordförande, generaldirektören Nils Bolinder och ledamoten av riksdagens första kammare, lantbrukaren K. A. Westman i Brobygård.



händerhar GDG driften på järnvägsnätet, uppbär alla inkomster därav och bestrider alla driftsutgifter. Utöver utgifterna för drift och underhåll av järnvägarna förräntar GDG vissa slag av investeringar, som delägarna göra för den gemensamma driften behövs eller för att tillföra förvaltningen ökad trafik. GDG, som äger förråd m. m. för järnvägsdriften, utför vidare förbättringsarbeten å järnvägsanläggningarna med byggnader och rullande materiel samt gör därjämte avskrivningar och avsättningar för skilda behov. Sedan GDG enligt bestämmelser i §§ 9 och 11 i överenskommelsen gottgjort BJ, GDJ och SDJ vissa räntebelopp, fördelas den återstående nettobehållningen mellan bolagen enligt i § 5 mom. 3 i överenskommelsen intagna grun-

der. Vid senast verkställda fördelning motsvarade andelarna följande procenttal av överskottet, nämligen för BJ cirka 69 procent, för GDJ cirka 24 procent och för SDJ cirka 7 procent.

Beträffande aktiekapitalen i de olika järnvägarna och aktiernas nuvarande fördelning må följande uppgifter lämnas.

BJ:s aktiekapital uppgår till 25 146 800 kronor och är fördelat på 125 734 aktier à 200 kronor. Av dessa aktier innehavas 63 620 av »Enkla bolaget Bergslagsbanans nya intressenter», i vilket bolag Göteborgs stad genom dess drätselkammare är ensam bestämmande. Nyssnämnda 63 620 aktier äro fördelade på följande sätt: Göteborgs stad äger 47 879, vissa av staden understödda institutioner och av staden förvaltade donationsfonder 8 212, GDJ 7 000 samt enskilda personer tillhopa 529. Utöver nyssnämnda 7 000 aktier äger GDJ ytterligare 18 253 aktier i BJ. Slutligen kan nämnas, att 184 aktier äro placerade i BJ:s pensionskassa.

GDJ har ett aktiekapital å 12 960 000 kronor, fördelat på 129 600 aktier à 100 kronor, av vilka BJ äger 64 646, BJ:s pensionskassa 7 209, stiftelsen GDJ:s pensionsinrättning 1 620 samt Gävle stad med institutioner 17 960.

SDJ:s aktiekapital utgör 2 132 700 kronor och är fördelat på 21 327 aktier à 100 kronor, av vilka 1 645 finnas utan åsatt värde i bolagets ägo. BJ och GDJ äger vardera 800 aktier, av BJ ägda eller kontrollerade bolag sammanlagt 2 702 och stiftelsen GDJ:s pensionsinrättning 800. Av återstående aktier äger Leksands kommun 3 932, Hedemora stad 1 762, Hedemora kommun 2 000 och Sätters stad 470.

Beträffande de förut omnämnda, av GDG arrenderade fyra järnvägarna bör framhållas, att BJ eller av BJ kontrollerade bolag äger aktier i berörda järnvägsaktiebolag på sätt framgår av följande uppställning:

	LLEJ	KFJ	DVVJ	DJ
Aktiekapital	336 800	2 500 000	100 000	2 751 400
Nom. värde å varje aktie	100	200	100	100
Antal aktier	3 368	12 500	1 000	27 514
<i>Aktieägare:</i>				
BJ eller av BJ kontr. bolag	1 762	5 527	1 000	19 412
Övriga	1 606	6 973	—	8 102

Slutligen må omnämnas, att GDG samt de i GDG deltagande tre järnvägsbolagen tillsammans äga samtliga aktier i GDG:s biltrafikaktiebolag och trafikaktiebolaget Haglund & Larsson, ävensom att BJ genom av bolaget kontrollerade bolag äger samtliga aktier i aktiebolaget Göteborgs express & transport.

Till belysande av det nu preliminärt avtalade järnvägsförvärvets omfattning och tillkomst har järnvägsstyrelsen i ett den 21 mars 1947 i

ärendet avgivet remissyttrande lämnat följande sammanställning av siffror från 1938 års statistik rörande omfattningen av GDG:s järnvägar, jämförda med bland annat samtliga de enskilda normalspåriga järnvägar, som förefunnos vid 1939 års beslut i förstatligandefrågan och omfattades av det samma.

J ä r n v ä g	Bankm (ägd ban- längd)	Inkomst av egen järn- vägsrörelse 1 000-tal kronor	Byggnads- kostnad	Aktie- kapital	Personal i medeltal under året antal
			Miljoner kronor		
BJ	493·9	18 244	92·1	25·1	2 755
GDJ	292·9	7 293	37·8	13·0	1 029
SDJ	132·8	2 374	13·2	2·1	241
DJ	68·5	1 202	5·8	2·8	229
DVVJ	251·1	888	24·4	0·1	242
KFJ	81·9	549	5·2	2·5	105
LLEJ	14·5	62	0·8	0·3	15
Summa GDG-järnvägar	1 835·6	30 612	179·8	45·9	4 616
ENJ 1938 (i förstatligande- planen)	4 973·8	96 033	495·6	162·7	14 483
ENJ 1946 (i förstatligande- planen)	1 862·9	46 963	242·2	67·9	6 501
Under åren 1939—46 för- statligade ENJ	3 110·9	49 070	253·4	94·8	7 982

Procenttalen för GDG i förhållande till 1938 års, respektive 1946 års i förstatligandeplanen ingående ENJ, ävensom i förhållande till under mellantiden förstatligade sådana järnvägar bli:

	gentemot ENJ 1938	gentemot ENJ 1946	gentemot under 1939—46 förstat- ligade ENJ
efter bankm	27 %	72 %	43 %
› bruttoinkomst.	32 ›	65 ›	62 ›
› byggnadskostnad	36 ›	74 ›	71 ›
› aktiekapital	28 ›	68 ›	48 ›
› personal	32 ›	71 ›	58 ›

Anmärkas må, att 1938 års ENJ omfattade 46 järnvägsenheter, varav 40 inom förstatligandeplanen. Av sistnämnda 40 återstå nu 10, medan övriga 30 införlivats med SJ. Jämfört med vart och ett av de hittills skedda järnvägsförvärven har alltså det nu förevarande en mycket stor omfattning.

Även med statsbanenätet som måttstock är storleken av GDG-systemet betydande, såsom framgår av förestående uppgifter, avseende (i stort sett) 1938 års förhållanden vid SJ:s nuvarande normalspårslinjer.

	Bankm (ägd banlängd)	Inkomst av egen järn- vägsrörelse	Byggnads- kostnad	Personal i medeltal under året antal
		Miljoner kronor		
SJ 1938 normalspår	7 967·6	251	1 395	29 600
Under åren 1939—46 förställda ENJ	3 110·9	49	253	7 982
SJ 1946 normalspår	11 078·5	300	1 648	37 582
GDG	1 335·6	31	179	4 616

Vilken måttstock som än användes, synes alltså GDG kunna anses motsvara drygt 10 procent av SJ:s nuvarande normalspårsnät.

GDG-koncernens järnvägar äro uppdelade på följande koncessionsenheter.

	Koncession meddelad år	Öppnad för trafik år	Banlängd km
<i>Bergslagernas järnvägar</i>			
Falun Göteborgs Bs	1871	1875—79	476·3
Daglösen—Filipstad	1873	1876	8·0
Rämshyttan—Idkerberget	1910	1912	9·6
			Summa 493·9
<i>Gävle—Dala järnvägar</i>			
Gävle—Falun	1855	1857—59	90·7
Falun—Rättvik	1886	1889—90	50·2
Rättvik—Mora Noret	1887	1891	38·8
Mora Noret—Älvdalen	1894	1896, 1900	41·2
Falun—Repbäcken	1899	1904	29·4
Repbäcken—Björbo	1902	1905	40·7
Gävle—Fredrikskans	1904	1905	1·9
(Åges av GDJ tillsammans med Gävle stad)			Summa 292·9
<i>Södra Dalarnes järnväg</i>			
Krylbo—Borlänge	1876	1880—81	63·6
Kullsveden—Bispberg	1876	1880	3·2
Borlänge—Lännheden	1881	1883	8·3
Lännheden—Insjön	1882	1884	27·7
Knippboheden—Rättvik	1899	1914	30·0
			Summa 132·8
<i>Dalshöjns järnväg</i>			
Sunnanå—norska gränsen samt Ed—Le.....	1875	1879	68·5
<i>Dal—Västra Värmlands järnväg</i>			
Mellerud—Bengtsfors östra	1914	1926	43·1
Bengtsfors östra—Gilserud	1914	1928	115·0
Beted—Skillingfors	1914	1928	18·8
Åmåls östra—Årjäng	1914	1928	69·2
Hallanda—Kättilsbyn	1924	1928	4·0
Åmåls djuphamn—Åmåls östra	1929	1930	1·0
			Summa 251·1
<i>Kil—Fryksdalens järnväg</i>			
Kil—Torsby	1907	1913—15	81·9
<i>Lödöse—Lilla Edets järnväg</i>			
Lilla Edet—Alfhem	1904	1906	14·5

Såsom framgår av denna sammanställning, sträcker sig förevarande järnvägssystemets tillkomsthistoria över en tid av cirka 75 år eller nära nog samma tid, som åtgått för statsbanenätets utbyggande. Medan den äldsta bandelen, mellan Gävle och Falun, är jämnårig med de första statsbanedelarna, tillhöra sålunda de senaste bandelarna det tidsskede, då järnvägsbyggandet i vårt land fann sin — åtminstone temporära — avslutning.

Järnvägsstyrelsen har beträffande järnvägarnas tillkomst och utveckling upplyst i huvudsak följande.

Av järnvägspolitiskt intresse är främst koncessioneringen av linjen Falun—Göteborg, från början benämnd »Stora Bergslagsbanan». Medan järnvägen Gävle—Falun vid sin tillkomst torde ha tillmätts i huvudsak lokala uppgifter, motsvarade Bergslagsbanan uppenbarligen helt den ursprungliga karaktärstypen av begreppet stambana, såsom en järnväg, vilken »i oavbruten sträckning förlöper genom flera provinser eller en större del av landet». Dess tillkomst i enskild ägo betecknade följaktligen ett markerat avsteg från de riktlinjer för det svenska järnvägssystemets utbyggnad, som uppdragits vid mitten av 1850-talet, och vari den ledande grundsatsen var, att »alla järnvägsstamlinjer i riket skulle anläggas och utföras genom statens omedelbara försorg och på dess bekostnad». Koncessioneringen av Bergslagsbanan, vilken kommer i tiden något före övriga storbanekoncessioner, kan sålunda sägas beteckna övergången till en ny järnvägspolitik, vars inriktning klart framlyser i ett uttalande vid 1869 års riksdag, att »statsbanebyggnaderna borde noggrant begränsas för att möjliggöra privatbanesystemets allmänare införande». Det var denna tvära övergång från en viss järnvägspolitisk grundprincip till en annan, nära nog motsatt sådan, som resulterade i det för Sverige säregna blandade järnvägssystemet, med såväl huvudbanor som bibanor dels i statlig, dels i enskild ägo. Härmed har också följt, att det nära nog universella problemet om järnvägssystemets konsolidering i vårt land fått sin specifika karaktär.

Bland huvudbanor i enskild ägo har linjen Falun—Göteborg alltifrån sin tillkomst stått i första rummet, varför ett i den allmänna transporthushållningens intresse beslutat järnvägsförstatligande för att bli till avsedd nytta nödvändigt måste omfatta denna linje. Härtill kommer, att i och med tillkomsten av Bergslagsbanan linjen Gävle—Falun erhöi en väsentligt vidgad uppgift samt under senare årtionden såsom del av GDG blivit en utpräglad stambanedel. Av vikt är också det geografiska läget: stambanan Göteborg—Falun—Gävle ligger bildligt talat som en avskärningslinje tvärs över det nuvarande statsbanesystemet.

Berörda historiska förhållanden synas järnvägsstyrelsen vara av aktuell intresse såsom bidrag till belysande av det nu villkorligt avtalade järnvägsförvärvets betydelse. Liksom koncessioneringen av BJ på sin tid inledde den år 1869 bebådade partiella övergången till privatbanesystemet, så bildar statsförvärvet av samma järnväg den avgörande etappen i det år 1939 beslutade enhetliggörandet i statlig ägo.

Av allmänt järnvägspolitiskt intresse är också den drifts- och hushållningsgemenskap, som åvägabragts inom GDG, då denna torde ha spelat en väsentlig roll vid de under mellankrigstiden verkställda utredningarna angående järnvägsnätets enhetliggörande genom fusionering, i det den framstått som det starkaste belägget för möjligheten att på fusioneringsvägen komma fram till bärkraftiga och ur driftsynpunkt rationella järnvägsföretag. Denna gemenskap går tillbaka till år 1908, då mellan BJ, GDJ och Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägsaktiebolag (SWB) träffades överenskommelse

om en fr. o. m. 1909 fungerande gemensam trafikförvaltning, benämnd Trafikförvaltningen Göteborg—Stockholm—Gävle, med ledningen förlagd till Göteborg. Denna gemenskap bestod oförändrad till årsskiftet 1918—1919, då SWB utträdde och SDJ tillkom, med konsekvens bland annat att gemenskapsorganet erhöll sin nuvarande benämning. 1918 års överenskommelse har sedermera upprepade gånger blivit förlängd med vissa ändringar, som ej behöva här beröras, och äger nu giltighet till och med år 1953.

GDG:s verksamhetsområde har utvidgats därigenom, att BJ med förenämnda GDG-arrendebanor träffat avtal om trafikering, gällande för DJ:s del från och med års 1942, för den i DVVJ ingående Åmål—Årjängs järnväg från och med den 1 november 1936 samt för övriga banor från de tidpunkter då resp. linjer öppnats för trafik.

Tillvaron av dessa långtidsavtal har medfört, dels att förvärvet av alla GDG-järnvägar måst av formella skäl behandlas i ett sammanhang, dels att objektivt fullt häriga beräkningar rörande affärsvärdet kunna verkställas endast för koncernen som helhet, då såväl inkomst- som utgiftssiffror för de enstaka järnvägarna närmast äro av statistisk natur.

Järnvägsstyrelsen har beträffande järnvägarna lämnat följande tekniska data.

	Rälsvikt i huvudspår per m kg	Tillåten hastighet km/tim
BJ: Falun—Mellerud	43·8	90
Mellerud—Göteborg	45·5	100
GDJ: Gävle—Falun	40·5—43·2	90
Falun—Mora	34·0—34·5	80
SDJ: Krylbo—Rättvik	34·0—34·5	80
DJ: Mellerud—norska gränsen	41·2—43·2	90
DVVJ: Mellerud—Arvika	27·0—32·0	60
KFJ: Kil—Torsby	32·0	60
LLEJ: Lilla Edet—Althem	27·1	60

Den GDG tillhöriga rullande materielen utgöres enligt uppgifter i senaste tillgängliga statistik (1945) av

Ånglok	161
El-lok	34
El-motorvagnar	7
Övriga motorvagnar och rälsbussar	15
Lokomotorer	14
Person- och postvagnar, 2-axliga	90
» » » 4- »	165
Resgodsvagnar	93
Godsvagnar, slutna	835
» » , öppna	4 248

Den sammanlagda anskaffningskostnaden för denna rullande materiel utgjorde, i något avrundat belopp, 54 miljoner kronor.

För de fasta anläggningarna redovisas en anläggningskostnad av, med samma avrundning, 145 miljoner kronor.

I fråga om skuldförpliktelser på grund av statslån må anmärkas, att endast KFJ och DVVJ häfta för statslån, varå den 1 juli 1947 beräknas återstå en kapitalskuld av 1 782 000 kronor respektive 3 992 000 kronor.

Påpekas må, att jämväl övriga GDG-järnvägar, LLEJ undantagen, tillkommit med insats av statsmedel, dels i form av lån, dels som direkta bidrag. Så erhöll BJ år 1873 statslån om 5 000 000 kronor, varjämte statsverket år 1878 övertog obligationer för 6 753 600 kronor. För GDJ åter lämnades två statslån av 1855 resp. 1858 på tillhoppa 3 000 000 kronor. Även till SDJ ha (1876 och 1882) beviljats två statslån på resp. 2 500 000 och 950 000 kronor, det sistnämnda åt Siljans järnvägsaktiebolag för anläggning av järnväg mellan Borlänge och Insjön. Till DJ slutligen lämnades efter beslut av 1874 års riksdag ett bidrag utan återbetalningsskyldighet om 1 000 000 kronor. Alla dessa låneförpliktelser äro emellertid numera — delvis sedan mycket länge — avvecklade.

Angående GDG:s biltrafikerörelse har järnvägsstyrelsen meddelat, att GDG genom sitt dotterbolag, GDG biltrafiks aktiebolag, vilket år 1942 bildades genom sammanslagning av äldre liknande bolag, ävensom ett under år 1946 inköpt biltrafikföretag, trafikaktiebolaget Haglund & Larsson, bedreve en särdeles omfattande biltrafik, vilken betjänade så gott som hela trafikområdet för GDG järnvägar och på vissa håll sträckte sig långt över detta områdes gränser. Rörelsen omfattade såväl linje- som beställningstrafik för person- och godsbefordran. Enligt föreliggande uppgifter för år 1946 utgjorde den koncessionerade linjelängden 7 707 km, varav 7 274 km för närvarande trafikerades. Vagnparken utgjordes av 276 omnibusar, 6 personbilar, 142 lastbilar och 132 godssläpvagnar med en bokförd anskaffningskostnad av 9,2 miljoner kronor. Anläggningskostnaden för till bilrörelsen hörande fasta anläggningar vore bokförd till 1,6 miljon kronor (brutto). Med denna biltrafik hade GDG skaffat sig ett värdefullt komplement till järnvägsrörelsen, och beretts möjlighet att på ett mera tillfredsställande sätt än eljest betjäna de landsdelar, som järnvägen genomlöpte. Vidare hade innehavet av biltrafiken möjliggjort genomförandet av vissa rationaliseringar beträffande järnvägsdriften. Sålunda hade å vissa håll, där avsevärd besparing därmed kunnat vinnas, mera lokalconstruerade persontågslägenheter ersatts med vägbussar. Det hade även visat sig trafikekonomiskt fördelaktigt, att å vissa sträckor befordra styckegodset med lastbil i stället för med lokalgodståg.

I fråga om trafikintensiteten uppvisar GDG-systemet mycket stora variationer, såsom framgår av följande sammanställning, upptagande trafiksiffror från senaste mellankrigsåret (1938). Till jämförelse ha angivits motsvarande uppgifter för dels ENJ 1938, exklusive malmtrafikleden Grängesberg—Oxelösunds järnvägar (TGO), dels SJ 1938, exklusive transporter av lapplandsmalm, båda undantagen föranledda av ifrågavarande masstransporters speciella natur.

	Banlängd trafikerad km	Personkm	Godstonkm	Tillhopa
		Tusental per bankm		
BJ	497·3	239·7	716·6	956·3
GDJ	295·3	113·7	399·4	513·1
SDJ.....	184·6	164·5	136·9	301·4
DJ.....	70·1	145·0	60·5	205·5
DVVJ.....	256·8	23·8	40·5	64·3
KFJ.....	82·3	57·1	61·1	118·2
LLEJ	14·8	31·6	17·1	48·7
Hela GDG	1351·2	145·0	379·1	524·1
Till jämförelse:				
ENJ (exkl. TGO)		141·4	186·8	328·2
SJ 1938 (exkl. lapplandsmalm)		292·1	267·2	559·3

Såsom kommentar till sammanställningen framhåller järnvägsstyrelsen, att GDG:s genomsnittliga persontrafikintensitet nära överensstämde med den för hela ENJ 1938 och utgjorde cirka 50 % av motsvarande tal för SJ 1938, medan godstrafikintensiteten för GDG var dubbelt så stor som för ENJ 1938 och nära 50 procent större än för SJ 1938, i båda fallen exklusive vissa masstransporter av järnmalm. Denna övervikt för godstrafiken innebure enligt styrelsens mening uppenbarligen en ej oväsentlig ekonomisk fördel för GDG (jämförd med normalspårnätet i dess helhet).

Då det gällde att bedöma trafikrörelsen på GDG:s huvudlinje Gävle—Falun—Göteborg, har järnvägsstyrelsen anført, att man hade att hålla sig till siffrorna för BJ, som nära nog helt tillhörde denna huvudlinje, medan GDJ innehöle dels den mycket trafikstarka bandelen Gävle—Falun om 92 km, dels svagare linjer om cirka 200 km, varför ingen slutsats kunde dragas ur medeltalen för hela GDJ. Nämnda BJ siffror gäve vid handen, att sagda huvudlinje, med en längd av 570 km, utgjorde en godstrafikled av för svenska förhållanden mycket hög klass och att å densamma jämväl ombesörjdes en betydande persontrafik. Linjen genomlöpte en rad områden med hög och fortgående utveckling av industri eller bergsbruk. Förutom ändpunkterna, Gävle och Göteborg, kunde som betydande godstrafikorter här nämnas Forsbacka, Sandviken, Hofors, Falun, Domnarvet, Borlänge, Idkerberget, Gräsberg, Håksberg, Ludvika, Grängesberg, Ställdalen, Bredsjö, Hällefors, Filipstad, Deje, Kil, Vålberg, Grums, Säffle, Åmål, Trollhättan.

Det ligger i sakens natur, att godstrafiken inom ett så utpräglat industriområde som detta måste till större delen bestå av råvaror till och produkter från industrier och bergsbruk. Till belysning av godstrafikens sammansättning meddelas här uppgifter om den procentuella fördelningen på olika varugrupper av vagnslastgodset under åren 1938 och 1945. Det visar sig, att en betydande förskjutning i procenttalen ägt rum från 1938 till 1945, främst på grund av att vedtransporterna tillkommit, medan transporterna av stenkol och koks starkt minskat.

	1938	1945
	procent av godsmängden	
Trävaror.....	13·96	13·08
Ved.....	0·04	12·86
Pappersmassa, papp och papper.....	10·86	9·79
Sten och mineralier, utom malmer.....	3·15	2·85
Stenkol och koks.....	15·61	3·25
Träkol.....	2·61	2·67
Malmer.....	22·08	16·06
Järn och stål.....	16·30	15·20
Övriga varor.....	15·39	24·24
	100·00	100·00
Total vikt mängd, tusental ton.....	3 706	4 815

Rörande de ekonomiska förhållandena avseende *hela* det nuvarande GDG-systemet (inklusive DJ) återopas dels följande drifträkningar samt vinst- och förlusträkningar för åren 1931—38, vilken tid använts som basperiod för utredningarna, samt för åren därefter till och med år 1945,¹ dels och följande konsoliderade balansräkning för år 1946. De anförda beloppen ha erhållits genom sammanslagning av motsvarande i Allmän järnvägsstatistik innehållna poster för de i sagda system nu ingående järnvägsförvaltningarna, varefter kvittning skett för vissa å såväl debet- som creditsidan uppträdande poster. I särskilda tabeller, vilka förts fram till år 1946, lämnas vissa ytterligare uppgifter till belysande av *trafikförvaltningens* och *bolagens* ekonomiska förhållanden.

Konsoliderad balansräkning för GDG (inkl. DJ) år 1946.

	Kronor
<i>Tillgångar.</i>	
Järnvägsanläggningen.....	212 966 000
Bilrörelsen.....	15 436 000
Aktier och obligationer.....	3 989 000
Kassa och bank.....	7 663 000
Diverse debitorer.....	6 232 000
Förråd.....	1 416 000
	Summa 247 702 000
<i>Skulder.</i>	
Statslån.....	6 080 000
Obligationslån.....	21 075 000
Reverslån.....	38 684 000
Diverse kreditorer.....	7 719 000
Aktiekapital.....	30 518 000
Reservfonder.....	7 728 000
Övriga egna fonder.....	23 261 000
Förnyelsefonder.....	95 328 000
Värderegleringskonton.....	858 000
Balanserad vinst.....	7 961 000
Årets vinst.....	8 490 000
	Summa 247 702 000

¹ Uppgifterna för år 1946 äro ännu ej tillgängliga.

Drifträkningar för GDG (inkl. DJ) 1931—45.

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	Medeltal 1931—38	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
	T u s e n t a l k r o n o r															
Järnvägsrörelsen.																
<i>Inkomster</i>																
Persontrafik ..	7 480	6 714	6 458	6 743	7 061	7 544	8 063	7 991	7 256	8 213	10 496	13 254	16 809	18 705	16 596	17 690
Godstrafik	17 212	14 488	14 800	18 216	19 152	20 762	23 578	21 184	18 674	24 874	28 025	31 868	35 060	34 836	33 951	32 682
Övriga m. m. . .	1 279	1 171	1 152	1 242	1 214	1 257	1 356	1 436	1 258	1 452	1 364	1 500	1 703	1 854	2 192	2 287
Summa	25 921	22 373	22 410	26 201	27 427	29 563	32 997	30 611	27 188	34 539	39 885	46 622	53 572	55 395	52 739	52 659
<i>Utgifter</i>	20 421	18 714	17 791	18 595	20 008	20 902	23 686	22 315	20 304	24 781	29 067	35 033	40 629	40 353	39 019	40 304
<i>Driftöverskott</i> ..	5 500	3 659	4 619	7 606	7 419	8 661	9 311	8 296	6 884	9 758	10 818	11 589	12 943	15 042	13 720	12 355
Bilrörelsen.																
<i>Inkomster</i>								2 315		3 256	3 838	5 686	7 235	8 255	9 196	8 842
<i>Utgifter</i>								1 876		2 566	3 198	4 804	5 923	7 115	7 945	7 901
<i>Driftöverskott</i> ..								439		690	640	882	1 312	1 140	1 251	941
<i>Avsättning till förnyelsefond</i>								374		472	472	593	674	873	557	623

Vinst- och förlusträkningar för GDG (inkl. DJ) 1931-45.

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
	T u s e n t a l k r o n o r														
<i>Inkomster.</i>															
Driftöverskott.....	5 493	3 670	4 626	7 598	7 417	8 658	9 512	8 295	9 754	10 812	11 595	12 926	15 042	13 720	12 355
Övriga inkomster (saldo).....	296	373	195	271	635	366	13	147	300	179	248	-676	-2 616	-1 244	2 198
Summa inkomster	5 789	4 043	4 821	7 869	8 052	9 024	9 495	8 442	10 054	10 991	11 843	12 250	12 426	12 476	14 553
<i>Utgifter.</i>															
Avsättning till förnyelsefond.....	1 953	1 728	1 721	1 734	1 892	1 933	2 029	2 168	2 280	3 045	3 627	3 996	4 295	5 032	4 995
Räntor, saldo.....	2 310	3 120	2 915	2 993	2 582	1 682	1 577	1 634	2 255	1 301	1 251	1 263	1 189	1 002	984
Skatter.....	334	15	103	57	222	526	1 002	997	1 542	2 460	2 470	2 712	2 556	2 258	2 312
Vinst för året.....	1 192	-820	82	3 085	3 356	4 863	4 887	3 643	3 977	4 185	4 495	4 279	4 386	4 184	6 262
Summa utgifter	5 789	4 043	4 821	7 869	8 052	9 004	9 495	8 442	10 054	10 991	11 843	12 250	12 426	12 476	14 553

Trafikförvaltningens drifträsk

	1931	1932	1933	1934	1935	1936
	T u s e n t a l					
<i>Inkomster.</i>						
Persontrafik	6 838	6 163	5 930	6 173	6 452	6 852
Posttransporter.....	588	587	585	597	598	598
Poststationsskötsel	19	18	18	19	19	20
Godstrafik	16 774	14 182	14 512	17 921	18 855	20 433
Övriga.....	803	824	605	733	1 059	882
Summa	25 022	21 774	21 650	25 443	26 983	28 725
<i>Utgifter.</i>						
Driftutgifter	18 832	16 693	15 967	16 846	18 071	19 262
Järnvägsbolagen enl. §§ 9 och 11 i övenskommelsen	982	1 010	1 019	1 022	1 029	1 146
Summa	19 314	17 703	16 986	17 868	19 100	20 408
Överskott	5 708	4 071	4 664	7 575	7 883	8 317
<i>Fördelas sålunda:</i>						
BJ	3 687	2 630	3 013	4 853	5 066	5 373
GDJ	1 655	1 181	1 353	2 135	2 208	2 307
SDJ.....	366	260	298	587	609	637

Balansräkning och vinst- och förlusträkning för GDG biltrafiks aktiebolag te sig på följande sätt för åren 1945 och 1946.

Balansräkning.

<i>Tillgångar.</i>	Tusental kronor:	
	År 1945	År 1946
Bilar m. m.	9 610	14 410
Fastigheter	985	1 111
Inventarier	679	914
Aktier m. m.	129	131
Kassa och bank	23	32
Diverse debitorer	759	749
	Summa	12 185
		17 347
<i>Skulder.</i>		
Reverslån	4 586	4 848
Diverse kreditorer	667	4 094
Aktiekapital	2 600	2 600
Reservfond	125	150
Övriga egna fonder	75	75
Förnyelsefond	4 054	4 852
Vinst för året och balans från föregående år	78	728
	Summa	12 185
		17 347

ning har följande utseende.

1937	1938	Medeltal 1931—38	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946
k r o n o r										
7 319	7 264	6 624	7 529	9 605	11 851	16 808	18 705	16 596	17 690	17 889
602	608	595	595	510	543	622	666	594	643	759
19	16	19	17	30	35	39	40	40	46	47
23 159	20 820	18 332	24 425	26 951	30 258	35 060	34 836	33 951	32 682	38 049
769	769	798	871	824	922	1 057	1 113	1 225	1 665	1 440
31 868	29 477	26 368	33 437	37 920	43 609	53 586	55 360	52 406	52 726	58 184
21 941	20 572	18 461	23 116	26 811	31 878	40 591	40 495	38 451	39 441	43 006
1 321	1 441	1 121	1 634	2 016	2 467	3 572	5 407	4 728	5 183	2 872
23 262	22 013	19 582	24 750	28 827	34 345	44 163	45 902	43 179	44 624	45 878
8 606	7 464	6 786	8 687	9 093	9 264	9 423	9 458	9 227	8 102	12 306
5 578	4 778	4 372	5 630	5 930	6 057	6 175	6 201	6 029	5 216	8 469
2 372	2 107	1 915	2 388	2 472	2 507	2 540	2 547	2 500	2 256	3 020
656	579	499	669	691	700	708	710	698	630	817

Vinst- och förlusträkning.

<i>Inkomster</i>	Tusental kronor:	
	År 1945	År 1946
Balanserad vinst	50	53
Trafikinkomster	8 842	11 657
Summa	8 892	11 710
 <i>Utgifter.</i>		
Driftutgifter	8 040	10 012
Räntor	120	156
Skatter	31	46
Avsättning till förnyelsefond	623	768
Vinst från föregående år	50	53
Vinst för året	28	675
Summa	8 892	11 710

BJ:s vinst- och förlusträkningar.

	1931	1932	1923	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946
	T u s e n t a l k r o n o r															
<i>Inkomster:</i>																
Balanserad vinst	1 324	1 572	1 369	1 426	1 580	2 519	1 669	1 697	1 701	1 707	1 860	1 922	1 345	2 260	3 125	4 515
Andel i GDG netto	3 687	2 630	3 013	4 853	5 066	5 373	5 578	4 778	5 630	5 930	6 057	6 175	6 201	6 029	5 216	8 469
Gottgörelse enl. §§ 9 och 11 i överenskommelsen	678	685	693	695	700	758	846	937	1 127	1 427	1 895	2 190	2 363	2 521	3 465	1 887
Utdelning å aktier	597	417	240	245	421	486	558	513	514	564	521	563	563	588	518	640
Diverse inkomster	13	27	9	33	29	50	29	129	31	22	32	60	123	200	1 075	54
Årets förlust	—	203	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	6 299	5 534	5 324	7 257	7 796	9 186	8 700	8 054	9 003	9 650	10 365	10 910	10 595	11 598	13 399	15 565
<i>Utgifter:</i>																
Avsättning till förnyelsefond Investeringsfond för rull. mat.	1 166	1 143	1 143	1 134	1 286	1 297	1 350	1 421	1 471	2 102	2 695	2 728	2 801	3 579	3 537	3 097
Räntor	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	400	—	—	—
Skatter	2 055	2 180	2 088	2 159	2 104	1 797	1 886	1 889	2 530	1 659	1 646	1 684	1 566	1 402	1 397	1 392
Diverse utgifter (pensioner m. m.)	35	—	—	22	91	254	394	581	608	1 194	1 102	1 352	1 277	1 152	1 248	1 188
Diverse utgifter (pensioner m. m.)	717	639	619	613	680	663	641	630	590	678	743	866	782	831	942	1 244
Från föregående år balanserad vinst	1 324	1 572	1 369	1 426	1 580	2 519	1 669	1 697	1 701	1 707	1 860	1 922	1 345	2 260	3 125	4 515
Årets vinst	1 002	—	105	1 903	2 055	2 656	2 760	1 836	2 103	2 310	2 319	2 358	2 424	2 374	3 150	4 129
Summa	6 299	5 534	5 324	7 257	7 796	9 186	8 700	8 054	9 003	9 650	10 365	10 910	10 595	11 598	13 399	15 565
<i>Till bolagsstämmans för- fogande:</i>																
Vinst från föregående år	1 324	1 572	1 369	1 426	1 580	2 519	1 669	1 697	1 701	1 707	1 860	1 922	1 345	2 260	3 125	4 515
Årets vinst eller förlust	1 002	— 203	105	1 903	2 055	2 656	2 760	1 836	2 103	2 310	2 319	2 358	2 424	2 374	3 150	4 129
Summa	2 326	1 369	1 474	3 329	3 635	5 175	4 429	3 533	3 804	4 017	4 179	4 280	3 769	4 634	6 275	8 644
<i>Disponeras sålunda:</i>																
Utdelning till aktieägarna	754	—	—	754	1 006	1 006	1 132	1 132	1 257	1 257	1 257	1 257	1 509	1 509	1 760	2 012
Procent	3 %	—	—	3 %	4 %	4 %	4,5 %	4,5 %	5 %	5 %	5 %	5 %	6 %	6 %	7 %	8 %
Nedskrivning av aktier m. m.	—	—	48	495	110	—	350	—	250	—	—	—	—	—	—	—
Avsättning till egna fonder ..	—	—	—	500	—	2 500	1 250	700	590	900	1 000	1 678	—	—	—	—
Balans till efterföljande år...	1 572	1 369	1 426	1 580	2 519	1 669	1 697	1 701	1 707	1 860	1 922	1 345	2 260	3 125	4 515	6 632
Summa	2 326	1 369	1 474	3 329	3 635	5 175	4 429	3 533	3 804	4 017	4 179	4 280	3 769	4 634	6 275	8 644

GDJ:s vinst- och förlustkonto.

Bilaga till riksdagens protokoll 1947. 1 saml. Nr 242.

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946
	T u s e n t a l k r o n o r															
<i>Inkomster:</i>																
Balanserad vinst	349	507	564	625	634	757	807	820	882	897	909	933	939	945	1 433	2 689
Andel i GDG netto	1 655	1 181	1 353	2 135	2 208	2 307	2 372	2 107	2 388	2 472	2 507	2 540	2 517	2 500	2 256	3 020
Gottgörelse enl. §§ 9 och 11 i överenskommelsen	251	261	263	264	266	311	363	398	402	482	462	475	1 615	677	1 553	783
Utdelning å aktier	342	193	27	32	191	227	233	260	268	303	306	306	322	383	308	360
Diverse inkomster	37	32	31	56	59	172	159	387	114	34	83	426	43	80	641	1 090
Summa	2 634	2 174	2 238	3 112	3 358	3 774	3 934	3 972	4 054	4 188	4 267	4 680	5 466	4 585	6 191	7 942
<i>Utgifter:</i>																
Avsättning till förnyelsefond	439	382	373	379	382	406	428	465	474	521	580	761	952	954	978	1 024
Avskrivningar	—	—	20	15	—	—	—	—	—	8	—	312	965	—	15	—
Räntor	353	411	413	418	398	388	328	657	201	143	121	117	209	275	140	113
Skatter	274	—	101	34	116	240	557	340	700	895	768	810	715	697	800	759
Diverse utgifter (pensioner m. m.)	413	428	317	384	427	326	294	321	275	305	358	334	273	319	332	471
Från föregående år balanserad vinst	349	507	564	625	634	757	807	820	882	897	909	933	939	945	1 433	2 689
Årets vinst	806	446	450	1 257	1 401	1 657	1 520	1 369	1 522	1 419	1 531	1 413	1 413	1 395	2 493	2 886
Summa	2 634	2 174	2 238	3 112	3 358	3 774	3 934	3 972	4 054	4 188	4 267	4 680	5 466	4 585	6 191	7 942
<i>Till bolagsstämmans för- fogande:</i>																
Vinst från föregående år	349	507	564	625	634	757	807	820	882	897	909	933	939	945	1 433	2 689
Årets vinst	806	446	450	1 257	1 401	1 657	1 520	1 369	1 522	1 419	1 531	1 413	1 413	1 395	2 493	2 886
Summa	1 155	953	1 014	1 882	2 035	2 414	2 327	2 189	2 404	2 316	2 440	2 346	2 352	2 340	3 926	5 575
<i>Disponeras sålunda:</i>																
Utdelning till aktieägarna ...	648	389	389	648	778	907	907	907	907	907	907	907	907	907	1 037	1 037
Procent	5 %	3 %	3 %	5 %	6 %	7 %	7 %	7 %	7 %	7 %	7 %	7 %	7 %	7 %	8 %	8 %
Avsättning till egna fonder ..	—	—	—	600	500	700	600	400	600	500	600	500	500	—	—	—
Balans till efterföljande år ..	507	564	625	634	757	807	820	882	897	909	933	939	945	1 433	2 889	4 538
Summa	1 155	953	1 014	1 882	2 035	2 414	2 327	2 189	2 404	2 316	2 440	2 346	2 352	2 340	3 926	5 575

Kungl. Maj:ts proposition nr 242.

SDJ:s vinst- och förlusträkningar.

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946
T u s e n t a l k r o n o r																
<i>Inkomster:</i>																
Balanserad vinst	105	58	61	122	54	111	125	130	134	164	186	208	172	200	375	545
Andel i GDG netto	366	260	298	587	609	637	656	579	669	691	700	708	710	698	630	817
Gottgörelse enl. § 9 i trafik- överenskommelsen	53	64	63	63	63	77	92	106	105	107	110	121	122	146	141	138
Diverse inkomster	2	2	9	11	1	12	11	16	12	12	14	14	28	14	98	156
Summa	526	384	431	783	727	837	884	831	920	974	1 010	1 051	1 032	1 058	1 244	1 646
<i>Utgifter:</i>																
Avsättning till förnyelsefond	155	97	100	100	101	104	122	144	147	147	153	231	236	275	256	280
Räntor	144	145	145	143	115	105	102	98	95	84	74	68	66	51	50	75
Skatter	19	11	1	1	14	31	50	75	233	230	167	163	160	132	139	142
Diverse utgifter (pensioner m. m.)	71	70	63	73	104	74	82	82	83	84	90	99	102	107	116	148
Från föregående år balanserad vinst	105	58	61	122	54	111	125	130	134	164	186	208	172	200	375	545
Årets vinst	32	3	61	344	339	412	403	302	228	265	340	282	296	293	308	456
Summa	526	384	431	783	727	837	884	831	920	974	1 010	1 051	1 032	1 058	1 244	1 646
<i>Till bolagsstämmans för- fogande:</i>																
Vinst från föregående år	105	58	61	122	54	111	125	130	134	164	186	208	172	200	375	545
Årets vinst	32	3	61	344	339	412	403	302	228	265	340	282	296	293	308	456
Summa	137	61	122	466	393	523	528	432	362	429	526	490	468	493	683	1 001
<i>Disponeras sålunda:</i>																
Utdelning till aktieägarna....	79	—	—	212 ¹	79	98	98	98	98	118	118	118	118	118	138	157
Procent	4 %	—	—	4 %	4 %	5 %	5 %	5 %	5 %	6 %	6 %	6 %	6 %	6 %	7 %	8 %
Diverse	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25	—	—	—	—	—	—
Avsättning till egna fonder ..	—	—	—	200	203	300	300	200	100	100	200	200	150	—	—	—
Balans till efterföljande år ..	58	61	122	54	111	125	130	134	164	186	208	172	200	375	545	844
Summa	137	61	122	466	393	523	528	432	362	429	526	490	468	493	683	1 001

¹ 4 % utdelning å ser. A åren 1932, 1933, 1934 och
4 % , , , B år 1934.

DJ:s vinst- och förlusträkningar.

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946
	T u s e n t a l k r o n o r															
<i>Inkomster:</i>																
Balanserad vinst	36	42	27	21	67	72	31	34	30	3	6	133	139	140	12	120
Driftöverskott	194	57	87	180	135	191	251	193	218	536	731	—	—	—	—	—
Arrenden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	762	778	360	333	441
Räntor och inkomst av värde- handlingar	25	22	19	16	16	21	13	15	15	—	—	—	—	4	3	—
Diverse inkomster	—	20	21	11	14	10	11	10	12	12	19	—	—	—	90	17
Summa	255	141	154	228	232	294	306	252	275	551	756	895	917	504	438	578
<i>Utgifter:</i>																
Avsättning till förnyelsefond ..	63	64	65	80	83	86	89	90	139	226	150	199	213	131	131	134
Räntor	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49	5	21	5	—	—	4
Diverse utgifter	7	1	2	6	2	2	3	2	10	6	—	99	99	43	47	52
Skatter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	140	331	300	323	181	2	106
Från föregående år balanserad vinst	36	42	27	21	67	72	31	34	30	3	6	133	139	140	12	120
Årets vinst	149	34	60	121	80	134	183	126	96	127	264	143	138	9	246	162
Summa	255	141	154	228	232	294	306	252	275	551	756	895	917	504	438	578
<i>Till bolagsstämmans förfo- gande:</i>																
Vinst från föregående år	36	42	27	21	67	72	31	34	30	3	6	133	139	140	12	120
Årets vinst	149	34	60	121	80	134	183	126	96	127	264	143	138	9	246	162
Summa	185	76	87	142	147	206	214	160	126	130	270	276	277	149	258	282
<i>Disponeras sålunda:</i>																
Utdelning till aktieägarna ...	83	—	28	55	55	55	55	55	83	124	137	137	137	137	137	137
Procent	3 %	—	1 %	2 %	2 %	2 %	2 %	2 %	3 %	4 1/2 %	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %
Avsättning till egna fonder ..	60	49	38	20	20	120	125	75	40	—	—	—	—	—	—	—
Balans till efterföljande år ..	42	27	21	67	72	31	34	30	3	6	133	139	140	12	121	145
Summa	185	76	87	142	147	206	214	160	126	130	270	276	277	149	258	282

KFJ:s vinst- och förlusträkningar.

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946
	T u s e n t a l k r o n o r															
<i>Inkomster:</i>																
Balanserad vinst	392	398	380	320	303	293	290	309	318	243	107	36	23	34	43	4
Inkomst av utarrenderad bana	105	80	42	89	90	102	113	100	118	158	231	280	249	331	254	294
Inkomst av värdehandlingar m. m.	45	43	35	30	38	29	31	30	28	28	28	29	30	29	28	28
Diverse inkomster	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Årets förlust	—	18	60	17	10	3	—	—	—	—	—	—	—	2	60	—
Summa	542	539	517	456	441	427	437	439	464	429	366	345	402	396	385	326
<i>Utgifter:</i>																
Avsättning till förnyelsefond .	32	32	33	33	33	33	33	33	33	33	33	58	76	76	76	76
Räntor	102	101	100	100	100	97	91	84	83	81	81	79	77	76	74	73
Skatter	6	4	—	—	—	—	—	—	—	1	102	87	80	94	122	110
Diverse utgifter	4	4	4	3	5	4	4	4	5	7	4	5	35	7	9	9
Från föregående år balanserad vinst	392	398	380	320	303	293	290	309	318	243	107	36	23	34	43	4
Årets vinst	6	—	—	—	—	—	19	9	25	64	39	80	111	109	61	54
Summa	542	539	517	456	441	427	437	439	464	429	366	345	402	396	385	326
<i>Till bolagsstämmans förfo- gande:</i>																
Vinst från föregående år	392	398	380	320	303	293	290	309	318	243	107	36	23	34	43	4
Årets vinst eller förlust	6	-18	-60	-17	-10	-3	19	9	25	64	39	80	111	109	61	54
Summa	398	380	320	303	293	290	309	318	343	307	146	116	134	143	104	58
<i>Disponeras sålunda:</i>																
Utdelning till aktieägarna ...	—	—	—	—	—	—	—	—	100	—	75	75	100	100	100	—
Procent	—	—	—	—	—	—	—	—	4 %	—	3 %	3 %	4 %	4 %	4 %	—
Avsättning till egna fonder ..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200	35	18	—	—	—	—
Balans till efterföljande år ..	398	380	320	303	293	290	309	318	243	107	36	23	34	43	4	—
Summa	398	380	320	303	293	290	309	318	343	307	146	116	134	143	104	—

LLEJ:s vinst- och förlusträkningar.

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946
	T u s e n t a l k r o n o r															
<i>Inkomster:</i>																
Balanserad vinst	16	20	25	27	29	4	10	12	13	14	15	17	19	22	16	10
Inkomst av utarrenderad bana	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	113
Inkomst av värdehandlingar																
m. m.	—	2	—	—	6	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	4
Summa	34	40	43	45	53	24	30	33	34	35	36	38	40	43	37	127
<i>Utgifter:</i>																
Avsättning till förnyelsefond	8	8	8	8	7	8	8	15	15	16	16	17	17	17	16	16
Räntor	5	6	7	6	6	5	5	4	4	3	2	1	1	—	—	—
Skatter	1	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Diverse utgifter	—	—	—	1	1	1	5	1	1	1	1	1	—	—	1	1
Vinst från föregående år	16	20	25	27	29	4	10	12	13	14	15	17	19	22	16	10
Årets vinst	4	5	2	2	10	6	2	1	1	1	2	2	3	4	4	100
Summa	34	40	43	45	53	24	30	33	34	35	36	38	40	43	37	127
<i>Till bolagsstämmans följande:</i>																
Vinst från föregående år	16	20	25	27	29	4	10	12	13	14	15	17	19	22	16	10
Årets vinst	4	5	2	2	10	6	2	1	1	1	2	2	3	4	4	100
Summa	20	25	27	29	39	10	12	13	14	15	17	19	22	26	20	110
<i>Disponeras sålunda:</i>																
Utdelning till aktieägarna ...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	10	—
Procent	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 %	3 %	—
Avsättning till egna fonder ..	—	—	—	—	35	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Balans till efterföljande år ..	20	25	27	29	4	10	12	13	14	15	17	19	22	16	10	110
Summa	20	25	27	29	39	10	12	13	14	15	17	19	22	26	20	110

Trafikförvaltningens och bolagens ekonomiska ställning framgår av följande balansräkningar, vilka avse ställningen per den 31 december 1946 och vilka jämväl i och för jämförelse angiver balansvärdena per samma datum år 1945.

	Tfv		BJ		GDJ		SDJ		DJ		DVVJ		KFJ		LLEJ	
	T u s e n t a l k r o n o r															
	1945	1946	1945	1946	1945	1946	1945	1946	1945	1946	1945	1946	1945	1946	1945	1946
<i>Tillgångar:</i>																
Järnvägsanläggningen	—	—	128 672	130 438	43 523	44 625	14 092	15 897	7 185	7 272	4 394	4 470	5 270	5 295	770	770
Fastigheter och jordområden	—	—	2 822	2 811	—	—	—	—	40	40	—	—	31	31	155	155
Värdehandlingar i samhörande företag	2 082	2 377	10 057	11 369	4 805	4 805	175	175	—	—	—	—	75	75	50	50
Obligationer, reverser m. m.	849	817	2 775	973	1 898	2 842	750	750	402	602	—	—	480	470	—	—
I kassa och bank	3 538	557	574	3 106	3 772	2 457	598	965	630	164	2	2	132	84	28	88
Övriga tillgångar	4 049	7 188	4 442	4 682	5 169	6 551	674	563	137	129	—	—	282	312	18	66
Förråd	1 862	210	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	12 380	11 149	149 342	153 379	59 167	61 280	16 289	18 350	8 394	8 207	4 396	4 472	6 270	6 267	1 021	1 129
<i>Skulder:</i>																
Statslån	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 017	3 992	2 130	2 088	—	—
Obligationslån	—	—	20 909	20 035	—	—	2 170	2 090	626	626	—	224	—	—	—	—
Reverslån	—	—	24 507	22 966	10 500	10 150	158	1 558	—	—	199	—	—	—	140	140
Diverse kreditorer	9 972	8 741	4 184	5 936	88	84	16	210	393	51	80	156	34	43	—	2
Aktiekapital	2 408	2 408	25 147	25 147	12 960	12 960	2 133	2 133	2 751	2 751	100	100	2 500	2 500	337	337
Reservfond	—	—	3 000	3 000	1 296	1 296	1 215	1 215	1 584	1 584	—	—	250	250	225	225
Övriga egna fonder	—	—	12 510	12 510	6 500	6 500	2 700	2 700	1 120	1 120	—	—	335	335	8	8
Förnyelsefonder	—	—	52 180	55 141	23 897	24 715	7 214	7 443	1 662	1 793	—	—	917	993	291	307
Vinst för året och balans från föregående år	—	—	6 275	8 644	3 926	5 575	683	1 001	258	282	—	—	104	58	20	110
Summa	12 380	11 149	149 342	153 379	59 167	61 280	16 289	18 350	8 394	8 207	4 396	4 472	6 270	6 267	1 021	1 129

I sin skrivelse den 5 mars 1947 har *nämnden* lämnat följande redogörelse rörande innebörden av överenskommelserna med Göteborgs stad, Gävle stad samt Hedemora och Leksands socknar ävensom Hedemora och Sätters städer.

De ingångna överenskommelserna innebära förvärv för staten *dels* av Göteborgs stad tillhöriga minst 56 091 aktier i BJ — och därmed aktiemajoriteten i detta bolag — till ett pris av 535 kronor per aktie, *dels* av Gävle stad tillhöriga minst 16 200 aktier i GDJ till ett pris av 310 kronor per aktie, *dels ock* av Leksands och Hedemora socknar samt Hedemora och Sätters städer tillhöriga minst 8 074 aktier i SDJ till ett pris av 280 kronor per aktie, att likvideras efter säljarens önskan kontant eller i statsobligationer, löpande med 3 procent ränta. De nuvarande aktieägarna skola vid respektive ordinarie bolagsstämmor 1947 äga disponera 8 procent å aktiekapitalen. Staten förbinder sig att senast den 1 juli 1948 inlösa övriga aktier i sagda bolag till enahanda pris och villkor. Slutligen utfäster sig staten att inlösa aktierna i Lödöse—Lilla Edets järnvägsaktiebolag och Dalslands järnvägsaktiebolag till ett pris av respektive 75 kronor och 160 kronor per aktie. I enlighet härmed skulle staten, sedan de koncernägda aktierna frånräknats, erlagga

för 100 481 aktier à 535 i BJ	kronor 53 757 000
» 64 954 » » 310 » GDJ.....	» 20 136 000
» 15 380 » » 280 » SDJ.....	» 4 306 000
» 9 491 ¹ » » 160 » DJ	» 1 519 000
» 1 606 » » 75 » LLEJ	» 120 450
	<hr/>
	kronor 79 838 450

Härtill kommer, att staten skulle, sedan bolagen likviderats, övertaga utom förefintligt statslån bolagens skulder, vilka efter avdrag av likvida medel torde uppgå till omkring 50 miljoner kronor, samt även svara för bolagens övriga förpliktelser. Vid bedömandet av överenskommelsernas finansiella innebörd må även erinras, att överskotten å bolagens verksamhet för år 1946, i vad desamma överstiga vad som motsvarar 8 procent å de utanför koncernen liggande delarna av aktiekapitalen, ävensom överskotten i sin helhet för tiden den 1 januari—30 juni 1947 tillfaller staten.

Genom förvärvet av de i överenskommelserna upptagna aktieposterna torde staten kunna från och med den 1 juli 1947 bestämma över GDG:s rörelse och förvaltning.

Beträffande de preliminära överenskommelserna i övrigt må anmärkas, att i överenskommelserna med städerna Göteborg och Gävle till skydd för trafiken över respektive städernas hamnar intagits en bestämmelse av i huvudsak enahanda innebörd som järnvägsstyrelsen lämnat Kalmar stad i samband med förvärv av stadens aktier i de normalspåriga Kalmarbanorna. I överenskommelsen med Göteborg har dessutom intagits vissa särbestämmelser. Järnvägsstyrelsen skall sålunda, så snart ske kan, utan vederlag återlämna sådan av staden enligt gåvobrev den 14 december 1926 till BJ för järnvägsändamål upplåten eller reserverad mark, som icke längre erfordras för sådant ändamål. Även om skyldighet att återlämna mark stadgats redan i gåvobrevet, torde det för Göteborgs stad innebära en förmån att få denna rätt aktualiserad och sålunda så snart ske kan komma i besittning av den mark, som icke längre erfordras för järnvägsändamål. Vidare har järnvägsstyrelsen åtagit sig att i Göteborg, därest tomt kan av staden anvisas, i an-

¹ Antalet utelöpande aktier utgör den 1 april 1947 8 102, sedan GDG-koncernen förvärvat ytterligare 1 389 aktier.

slutning till centralstationen uppföra ett större hotell. En ombyggnad av centralstationen står sedan länge på dagordningen och frågan om uppförande av ett hotell i samband med denna ombyggnad har tidigare varit på tal. De statsmedel, som skulle investeras i hotellbygget, kunna beräknas giva nöjaktig avkastning. Vidare skall järnvägsstyrelsen — när med hänsyn till trafiken så erfordras — utföra i 1926 års bangårdsavtal omnämnda järnvägsövergångar och därvid ersätta den del av kostnaderna, som enligt nämnda avtal skulle åvila staden, i den mån dessa kostnader icke på annat sätt kunna täckas av statsmedel. Vid bedömandet av detta villkor synes böra framhållas, att statens järnvägar enligt bangårdsavtalet skola utföra och bekosta de delar av viadukterna, som ligga över statens järnvägars befintliga eller blivande spår, med det stöd som uppbära dessa delar av viadukterna, var emot staden hade att utföra och bekosta gatuanordningarna utanför spårren. Enligt vad nämnden inhämtat bliva vissa nu ifrågavarande övergångar av sådan betydelse för biltrafiken, att staden kunnat påräkna att via anslag från bilskattemedel få huvudparten av sina kostnader täckta. Slutligen har järnvägsstyrelsen förbundit sig att icke motsätta sig en ansökan om koncession för staden att med spårväg eller buss trafikera vägar i Backa socken. Avsett är, att denna socken skall från och med den 1 januari 1948 införlivas med Göteborgs stad och att invånarna där skola få motsvarande förmåner i fråga om buss- eller spårvägsförbindelser som stadens befolkning i övrigt.

I sin skrivelse den 10 mars 1947 har nämnden rörande överenskommelsen med Fryksände med flera kommuner angående förvärv av aktier i Kil—Fryksdalens järnvägsaktiebolag (KFJ) anfört bland annat följande.

KFJ:s aktiekapital utgör 2 500 000 kronor, fördelat å 12 500 aktier à 200 kronor, av vilka vissa utmed järnvägen belägna kommuner äga 5 344, BJ 5 527 och övriga 1 629.

Den ingångna överenskommelsen innebär förvärv för staten av Fryksände, Stora Kils, Lysviks, Sunne, Västra Emterviks och Östmarks kommuner jämte Sunne köping tillhöriga minst 5 300 aktier i KFJ till ett pris av 100 kronor per aktie, att likvideras efter säljarens önskan kontant eller i statsobligationer, löpande med tre procent ränta. Staten förbinder sig att senast den 1 juli 1948 inlösa övriga aktier i bolaget till enahanda pris och villkor. I enlighet härmed skulle staten, sedan de av BJ ägda aktierna frånräknats, erlagga för 6 973 aktier i KFJ 697 300 kronor, därvid överskottet å bolagets verksamhet för år 1946 och för tiden den 1 januari—den 30 juni 1947 skulle tillfalla staten.

Järnvägsstyrelsen har den 21 mars 1947 på grund av remiss avgivit utlåtande i ärendet.

Under hänvisning till att föreliggande uppgörelse vore formellt olikartad mot flertalet av de överenskommelser om järnvägsförvärv, vilka hittills kommit till stånd efter statsmakternas vid 1939 års riksdag fattade principbeslut om enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet — eftersom vid dessa i regel kunnat följas den i principbeslutet angivna huvudvägen, direkt inköp av järnvägsföretagens rörelse och anläggningar — påpekar järnvägsstyrelsen inledningsvis, att de med olikheten i form följande reella skiljaktigheterna icke torde behöva tillmätas större betydelse, vare sig i fråga om kostnaderna för förvärvets genomförande eller beträffande den trafik- och driftekonomiska effekten av enhetliggörandet. Vad anginge den allmänekonomiska

miska effekten samt enhetliggörandets praktiska detaljer, finge först framhållas att, då enighet i prisfrågan vunnits så sent som nu vore fallet (den 2 mars), det säkerligen icke varit möjligt färdigställa de många och vidlyftiga avtal, som skulle erfordrats för direkt egendomsförvärv, i tid för beslut vid innevarande års riksdag, och att följaktligen vid framgående på den direkta vägen inga mer genomgripande praktiska åtgärder för tillgodogörande av enhetlighetens fördelar skulle varit möjliga före den 1 juli 1948. De villkorliga avtalen om aktieköp kunde däremot omedelbart färdigställas, och om desamma nu vunne statsmakternas godkännande, kunde det praktiska arbetet på GDG-systemets infogande i SJ börja redan den 1 juli 1947, samt för såvitt inga oförutsedda komplikationer tillstötte, enhetliggörandet vara helt genomfört den 1 juli 1948. Erfarenheterna från tidigare fall, då förvärv av järnvägsbolag tillhörig egendom skett i två omgångar, syntes giva anledning till de bästa förhoppningar i detta hänseende. I samtliga fall hade nämligen staten snabbt erhållit icke blott den från början avtalade aktiemajoriteten utan också huvudparten av övriga aktier. Från alla håll hade jämväl ådagalagts en beredvillig medverkan från representanter för de kommuner, vilka tidigare behärskat respektive järnvägar, att göra övergången så friktionsfri som möjligt. Mot bakgrunden av dessa erfarenheter från tidigare s. k. »statliga» järnvägsbolag framstode det därför som praktiskt taget visst, att järnvägsstyrelsen skulle kunna redan under bolagstiden åstadkomma en vittgående anpassning till statens järnvägars förhållanden, ävensom att det komme att bli beroende enbart av statsmakternas beslut, vid vilken tidpunkt ett formellt inlemmande i statsbanesystemet skulle företagas. Järnvägsstyrelsen vore, som nyss nämnts, inställd på ett års övergångstid. Att med det nu valda förfarings sättet förevarande järnvägsförvärv komme att kräva beslut vid två riksdagar, vore givetvis en olägenhet, vilken emellertid icke syntes väga tungt i jämförelse med ovan berörda fördelar.

I fråga om fördelarna med ett enhetliggörande uttalar järnvägsstyrelsen, att de allmänna fördelar och rationaliseringsmöjligheter, som följde med enhetliggörandet och för vilka i olika sammanhang redogörelse lämnats, kunde alla i större eller mindre grad väntas vunna i följd av GDG-nätets införlivande med S.J. Järnvägsstyrelsen anför härom.

Järnvägsstyrelsen vill då allra först erinra om den typiska stambanekaraktär, som vissa GDG-linjer ha, ävensom om de folkrika, betydande industribygder, som dessa järnvägslinjer genomlöpa. I detta speciella fall gäller det därför i särskilt hög grad att, om vårt lands järnvägsväsen skall kunna fylla sina viktiga transportuppgifter på ett fullt tillfredsställande sätt och hävda sig gentemot andra kommunikationsmedel, den samlade järnvägsmaterielen bör utnyttjas så rationellt som möjligt samt rese- och transportlägenheterna inte blott inom det nuvarande GDG-nätet utan även och ej minst mellan detta och tillstötande statsbanelinjer ordnas under strängt beaktande av allmänhetens krav på bekväma och snabba reselägenheter åt skilda håll. Att ett sådant ordnande i hög grad underlättas, därest nuvarande SJ och GDG bandelar få samma ägare och alltså läggas under en och samma ledning, torde vara uppenbart. Lika litet synes kunna förnekas, att de nuvarande förhållandena i detta avseende lämna åtskilligt övrigt att önska, främst i vad angår reseförbindelserna mellan de olika järnvägsnäten.

Ett ytterligare uppskjutande av nu ifrågavarande statsförvärv skulle icke blott ställa dessa förbättringar på framtiden till men för den trafikerande allmänheten utan dessutom allvarligt försvåra ett önskvärt rationellt planläggande av den framtida tågplanen å SJ i här berörda delar av landet. Styrelsen finner alltså, när det gäller ett järnvägsföretag av den omfattning och karaktär som GDG, särskilt starka skäl tala för att ett sammanförande med SJ bringas till stånd och att detta sker utan tidsutdräkt.

Vidare må nämnas, att ett inordnande av det betydande GDG-nätet med dess godsvagnpark i SJ kommer att möjliggöra ett rationellare utnyttjande av den samlade godsvagnparken ävensom minskad tomkörning. — Hamnväxlingen i Göteborgs och Gävle hamnar kommer sålunda att förenklas och förbilligas på grund av att till dessa hamnar ankommande vagnar framdeles kunna ställas till trafikanternas förfogande för lastning med beaktande enbart av tekniska och driftsförhållanden men oberoende av vem som är ägare. Med nuvarande ordning nödgas man däremot i stor utsträckning undanväxla tomma GDG-vagnar och till hamnanläggningarna i stället framväxla SJ-vagnar av liknande typ eller tvärtom, ett arbete som sedermera blir obehövt. Denna förenkling kommer att medföra möjligheter till en snabbare vagnomsättning och minskade växlingskostnader för järnvägen. Även på vissa andra stationer inträder av förenämnda anledning lättnader i växlingsarbete och vagnutdelning. Till reduktion av tomvagnsdragningen kommer bland annat att bidra omständigheten, att det med gemensam vagnfördelning icke kan komma i fråga att tillföra en hamn exempelvis BJ tomvagnar samtidigt som därifrån dragas SJ tomvagnar av liknande typ, vilket under nuvarande förhållanden kan inträffa.

I samband härmed må nämnas, att genom GDG:s uppgående i SJ, den nuvarande arbetskrävande vagnredovisningen vid icke mindre än 14 föreningsstationer upphör och en betydande lättnad även i vagnhyresavräkningen vinnes.

Vad beträffar trafikredovisningen, bemärkes, att i Göteborg befintligt kontrollkontor blir obehövt. Dess arbetsuppgifter kunna med en relativt liten personalökning övertagas av SJ kontrollkontor i Tomtebodas. Den arbetskrävande och nu ofrånkomliga fraktfördelningen mellan SJ och GDG och i vissa fall mellan GDG-järnvägarna inbördes bortfaller nämligen helt. Av större ekonomisk betydelse är bortfallandet av de dubbla redovisningarna vid nuvarande 17 föreningsstationer mellan SJ och GDG. Av dessa tillhöra 9 SJ, nämligen Göteborg C, Olskroken, Billingsfors, Kil, Arvika, Björbo, Mora, Storvik och Krylbo, medan återstående 8, nämligen Göteborg Bs, Öxnered, Bäckefors, Herrhult, Ludvika, Hagaström, Gävle Norra och Gävle C, tillhöra GDG. Gods- och biljettredovisningarna förenklas främst på dessa föreningsstationer men även i övrigt, genom att samtrafiken praktiskt taget bortfaller. Kassaregister och andra expeditjonsmaskiner kunna jämväl givas en rationellare utformning och användning.

Med övergången från samtrafik till lokaltrafik följer också en vinst, som ligger på ett annat plan, nämligen frigörelsen från nödvändigheten att använda genom samtrafiksordningen fixerade transportvägar.

Även i den allmänna bokföringen inträder förenkling, bl. a. därigenom, att den invecklade särskilda bokföringen för icke mindre än 7 järnvägsbolag och ett 10-tal andra bolag bortfaller. Även den mycket detaljerade bokföring och statistik, som har till ändamål bl. a. att få fram för skattetaxeringen i kommunerna erforderliga inkomstsiffror, bortfaller.

Förrådsförsörjningen ävensom verkstadsunderhållet av materielen kan göras gemensam med SJ, varigenom vissa vinster kunna påräknas. GDG biljett- och blankettkontor kan likaledes upphöra, och dess verksamhet övertagas av SJ biljett- och blankettkontor.

Det nuvarande omständliga arbetet med beräkning av förvaltningsbidrag, underhållsbidrag och vagnväxlingsbidrag blir obehövt vid 16 av förenämnda 17 föreningsstationer, av vilka 15 helt och 1 i huvudsak förlora karaktären som sådana. Detta kommer att medföra en icke oväsentlig arbetslättnad.

Möjligheter till förbättrad personhushållning inträda särskilt i Göteborg, där centralstationen ombesörjer person- och ilgodstrafiken — som är daglig — under det att BJ station svarar för magasinistjänsten — som är inskränkt till vardagar. Det har hittills alltid varit ett svårt problem att vid Göteborg C ordna bl. a. söndagstjänstgöring och reservhållning av personal. Då magasinistjänsten å BJ station huvudsakligen utgöres av dagtjänst, medan på vissa andra stationer i Göteborg förekommer mycket natttjänst, kan även en jämnare fördelning av natttjänsten erhållas. Erfarenheterna från Stockholm ge vid handen, att i och med erhållandet av gemensam stationsledning en väsentlig lättnad bör stå att vinna i dessa hänseenden, ävensom att därmed bör följa en betydande effektivisering och jämväl besparingar.

Genom att stora delar av GDG förvaltningsbyggnad i Göteborg frigöras, kommer SJ också att kunna tillgodose ett där befintligt behov av tjänstelokaler.

Slutligen må nämnas, att övertagandet av bilrörelsen, som är väl utvecklad, förväntas bli av särskilt stort värde just nu, när konkurrensen från landsvägstrafiken satt in och för varje dag, som går, alltmer tränger på. Vissa av de lastbils- och busslinjer, som genom förvärvet nu komma att övergå till SJ, ha delvis på ett märkbart sätt trängt in på SJ trafikområde, varför deras överförande i SJ ägo är av icke ringa betydelse för den samlade transportapparatens rationella utnyttjande.

Ehuru de sålunda uppräknade fördelarna och andra i och med införlivandet av GDG-nätet i SJ möjliggjorda förenklingar och rationaliseringsåtgärder icke kunna för närvarande direkt uppskattas i penningar, är tydligt, att däri ligger betydande allmänna och ekonomiska värden, vartill viss hänsyn måste tagas vid bedömandet av det pris, som staten enligt föreliggande avtal måste betala för förvärvet av GDG.

Beträffande beräkningen av GDG-järnvägarnas affärsvärde erinrar järnvägsstyrelsen, att denna beräkning — i enlighet med de grundantaganden och riktlinjer i övrigt, för vilka närmare redogörelse meddelats i järnvägsstyrelsens framställning den 23 februari 1940 angående statsförvärv av Göteborg—Borås och Borås—Alvesta järnvägar, vilket förvärv inledde den år 1939 i princip beslutade förstatligandeprocéduren — hade i samtliga de fall, där ett affärsvärde överhuvud ansetts vara för handen, främst grundats på uppgifter för den som basperiod betraktade årsföljden 1931—38, varvid tiden för denna periods slut framstått såsom primär beräkningstidpunkt. Genom denna fixering av basperiod och beräkningstidpunkt avsåges främst att i möjlig mån säkerställa en likformig behandling de särskilda järnvägsföretagen emellan, eller med andra ord att söka förhindra, att ersättningen till järnvägarnas ägare skulle bli beroende av den tidsföljd, i vilken förvärven komme att genomföras. Med hänsyn till den långvariga och intensiva debatt, som utspunnit sig beträffande värderingen av GDG, ansåge järnvägsstyrelsen det påkallat att ur sagda redogörelse anföra följande.

»Beräkningarna i fråga har för förevarande järnvägar (Boråsbanor) grundats på förefintligt från bolagens bokföring för åren 1931—1938 hämtat, i

sammandrag återgivet siffermaterial. Enär emellertid, såsom redan nämnts, under basperioden inträtt vissa förändringar av bestående natur i järnvägar-nas inkomst- och driftförhållanden, vilka förändringar delvis äro för järn-vägarna säregna, kunna icke vare sig uppgifterna för de enstaka åren eller meddelade genomsnittssiffror anses — ens i samma mån som för järnvägs-nätet betraktat såsom helhet — vara direkt användbara för en framtids-prognos.

För detta ändamål har man därför närmast att söka evalvera inkomst- och utgiftssiffrorna under tidigare år till att motsvara driftformerna m. m. vid basperiodens slut ävensom att eliminera rena tillfälligheter. Man kommer sålunda fram till sammanställningar, för vilka här användes beteckningen normalkalkyl, utvisande dels normaliserade och, med hänsyn till sär-skilda förhållanden bl. a. i fråga om utvecklingstendensen, justerade genom-snitt av respektive järnvägars inkomster och utgifter under basperioden 1931 —1938, dels ställningen vid utgången av sistnämnda år.

Det torde böra framhållas, att ehuru bearbetningen av siffermaterialet skett i samråd med vederbörande järnvägsförvaltningar, normalkalkylen när-mast uttrycker den uppfattningen av affärsställningen, som man inom järn-vägsstyrelsen efter verkställda utredningar kommit till.

Närmast följa siffror avseende den egentliga järnvägsdriften. Huvudvikten är därvid att lägga vid saldot, driftöverskottet, vilket för den närmare fram-tid, som i förevarande sammanhang främst är av intresse, räknat efter ge-nomsnittet för en hel konjunkturcykel samt med bortseende från de för respektive järnvägar speciella förhållanden, vilka i det följande komma att närmare behandlas, icke förväntas undergå några alltför stora förändringar, även om inkomsterna och utgifterna var för sig komma att starkt växla un-der inflytande av den fortgående allmänna ekonomiska utvecklingen.»

Efter att hava angivit resp. vinstbelopp och däremot svarande efter 4 pro-cents räntefot beräknade kapitalvärden för dessa Boråsbanor påpekade sty-relsen, att framräkningen av dessa belopp bildade första etappen vid bestäm-mandet av ifrågavarande järnvägsföretags affärsvärden, och fortsatte:

»Till fullständigande av beräkningarna har man i första hand att däri in-föra tillägg och avdrag betingade av anläggningarnas ålder och underhålls-standard. Till klargörande av detta förhållande må erinras, att den i normal-kalkylen ingående avsättningen till förnyelsefond är räknad utan hänsyn tagen till omständigheten, att de till förnyelsefond avsatta medlen stå till förvaltningens förfogande från tiden för avsättningen till tiden för förnyel-sen. Sagda kapitaldisposition medför tydligen en väsentlig minskning i be-hovet av lånta medel. För varje enstaka objekt, betraktat under hela använd-ningstiden, är det sålunda frigjorda och för rörelsen disponibla kapitalet i genomsnitt lika med halva anskaffningskostnaden. Det i objektet bundna kapitalet, med andra ord uttryckt det permanenta kapitalbehov, som objek-tet representerar, uppgår alltså i genomsnitt jämväl till halva sagda kostnad.

Med stöd av antydda resonemang finner man, att, om ränta och avsätt-ning till förnyelsefond beräknas som här skett, en nytillkommen järnvägs-anläggning blir i kalkylen väsentligt hårdare belastad än vad som motsvarar ett fortvarighetstillstånd och att följaktligen en korrigerings-term, motsva-rande mervärdet å nya anläggningar gentemot till hälften förbrukade, bör införas. Å andra sidan bör givetvis en järnväg, vars förnyelsefundsobjekt äro i genomsnitt mer än till hälften förbrukade, vidkännas en korrigerings-term i mot-satt riktning, med andra ord en reduktion med hänsyn till hög genomsnitts-ålder.

Även frånsett ränteberäkningarna ligger det ju för övrigt nära till hands, att hänsyn måste tagas till de ej värdebeständiga anläggningarnas ålder och att det ej kan vara riktigt eller rättvist att exempelvis räkna ett nytt lok som likvärdigt med ett halvslitet eller t. o. m. ett slopmässigt.»

Vidare anfördes till allmän belysning av normalkalkylen följande resonemang:

»Såsom framhållits, är övergången från hittillsvarande ordning till den planerade nya — vad varje särskild järnväg angår — avsedd att försiggå i ett sammanhang. Vid ett studium av den procedur, vilken sammanfattas under benämningen järnvägsnätets enhetliggörande, kunna emellertid särskiljas två samtidigt men olikartade moment, nämligen dels egendomens övergång från enskild till statlig ägo, dels den förvärvade järnvägens inlemmande i statsbanenätet, innebärande omvandling till en statsbanedel av ett förut självständigt företag.

Inriktas uppmärksamheten uteslutande på det förra momentet, kan man, så att säga, gå förbi själva järnvägsaktiebolaget, vilket visserligen formellt är innehavare samt förvaltare av järnvägens egendom och rörelse, men likväl i här förevarande situation endast spelar rollen av förmedlare. Äganderättens överflyttning kommer sålunda att — om man ser enbart till ekonomiska realiteter — framträda såsom en affärstransaktion mellan staten å ena sidan och vederbörande järnvägsbolags aktieägare å den andra, vilken i praktiken föga skiljer sig från ett köp av aktiestocken.

Inriktas åter uppmärksamheten på det senare momentet, framstår omvandlingen i fråga såsom en allmän angelägenhet, vilken icke berör aktieägarna såsom sådana och vars företagande alltså icke böra ha något avgörande inflytande vare sig på den enskilde aktieägarens anspråk å ersättning eller vid bedömandet från statens sida av dessa anspråk.

Man kommer med denna argumentering fram till det förenklade grundantagande, å vilket ovanstående normalkalkyler kunna sägas vara baserade, och vars innebörd är, att affärsvärdet å viss järnväg skall kalkyleras, som om uppgörelsen avsåge enbart statsförvärv av aktier i vederbörande bolag. — Man får på så sätt — trots att de nu förevarande transaktionerna (avseende Göteborg—Borås m. fl. järnvägar) ha en väsentligt vidare syftning — vid själva beräkningarna anknytning till de uppgörelser om aktieförvärv, vilka vid 1938 års riksdag vunno statsmakternas godkännande.

Genom att på antytt sätt räkna med förhållandena vid fortsatt enskild drift kan man tydligen erhålla ett fullt stabilt kalkylationsunderlag samt överhuvud taget en enkel och klar frågeställning.»

Järnvägsstyrelsen uttalar i sitt nu föreliggande remissyttrande, att de riktlinjer, som sålunda uppdragits i samband med de tidigaste jämlikt 1939 års principbeslut genomförda järnvägsförvärven, hade följts jämväl vid motsvarande beräkningar rörande GDG; den *primära* normalkalkylen avsåge alltså även här årsskiftet 1938/39. Med hänsyn till den drift- och utgiftsgemenskap, som förefunnes GDG järnvägar emellan, bleve kalkylens syfte att tjäna till grund vid bedömande av koncernens *totala* affärsvärde, vilket ju också bildade huvudintresset från statens synpunkt. En på angivet sätt uppgjord normalkalkyl, närmast avseende aktievärdet i GDG storbanor vid årsskiftet 1938/39, innehölle följande huvudsiffror.

	Medeltal 1931—38 1 000-tal kronor	Normalår
<i>Drifträkning.</i>		
Inkomster	26 093	26 810
Utgifter	19 349	19 185
Överskott	6 744	7 625
<i>Sammanfattning för normalår.</i>		
<i>Inkomster (järnvägsrörelsen)</i>		
Driftöverskott	7 625	
Övriga	190	7 815
<i>Utgifter (järnvägsrörelsen)</i>		
Avsättning till förnyelsefonder	2 323	
Låneräntor	2 005	
Arrenden	218	
Skatter	692	
Diverse	142	5 380
Nettoinkomst		2 435
Motsvarande kapital efter 4 procent		60 875
<i>Tillägg (för egendom utanför järnvägsrörelsen)</i>		
Biltrafik	6 600	
Elektrifieringskostnader	4 026	
Värdehandlingar, fordringar m. m.	22 962	+ 33 588
<i>Avdrag (för skulder utöver fasta lån m. m.)</i>		
Diverse skulder	18 284	
Avdrag för överårighet, brist i pensionskassa m. m.	14 865	— 33 149
<i>Saldo</i>		
Affärsvärde per 31. 12. 1938 på GDG storbanors aktier		61 314

I anslutning till sagda normalkalkyl anför järnvägsstyrelsen.

Vid flertalet av de uppgörelser, som hittills träffats, har likvid skett i 3 procents statsobligationer, och närmaste syftet med normalkalkylen kan alltså sägas ha varit att bestämma det kapitalbelopp i sådana obligationer, som vid årsskiftet 1938/39 från aktieägaresynpunkt kunde anses likvärdigt med vederbörande till överlåtelse ifrågasatta järnvägsföretag. Man ställer med andra ord mot varandra å ena sidan en med 1939 börjande serie av årliga aktieutdelningar och å andra sidan en med samma år börjande konstant ränteinkomst av statsobligationer och söker avväga den senare så, att likvärdhet kan anses erhållen.

Det inses lätt, att med fasthållande vid förenämnda grundantaganden, vilka sammanfattande kunna benämnas 1939 års värderingsbas, bestämmandet av den förändring, som inträder i och med uppmärksamhetens överflyttning från nämnda primära värderingstidpunkt till tidpunkten för överta-

gandet, reduceras till ett räknestycke, där som termer ingå kapitalvärdet den 31 december 1938, förräntningsfaktorn samt de faktiska utdelningarna från och med år 1939.

Genom en sådan framskjutning till tidpunkten för senaste under förhandlingarna föreliggande bokslut, årsskiftet 1945/46, samt tillägg för GDG arrendebanor har erhållits ett samlat aktievärde av med någon avrundning 64,2 miljoner kronor. Genom ytterligare framskjutning till den 1 juli 1947 samt belastning med överenskommen aktieutdelning för år 1946 förändras värdet till 64,8 miljoner kronor.

Denna summa är att jämföra med de i förstatligandenämndens båda skrivelser angivna totalbeloppen för aktieförvärven av 79 838 450 och 697 300 kronor, d. v. s. tillhoppa cirka 80,5 miljoner kronor. Tillägget över förenämnda 1939 års kalkylpris är med andra ord 15,7 miljoner kronor eller 24,2 procent. Härtill är att lägga de kostnader, som SJ kan komma att få ikläda sig på grund av de särskilda utfästelserna gentemot Göteborgs stad.

Beträffande omfattningen av dessa uppoffringar i form av oräntabel investering är ej möjligt nu göra något säkert uttalande. Dock är det uppenbart, att desamma i huvudsak komma att hänföra sig till punkt 3, avseende i 1926 års bangårdsavtal omförmälda järnvägsövergångar (planskilda gatukorsningar).

Vad angår dessa gatukorsningar, har järnvägsstyrelsen, med stöd av upplysningar, som lämnades vid förhandlingarna inför förstatligandenämnden, ansett sig kunna räkna med, att ifrågavarande överflyttning från Göteborgs stad till SJ av viss kostnad icke skall påverka storleken av det statsbidrag av bilskattemedel, som lämnas till resp. anläggningar. Skulle alltså vederbörande förordning rörande statsbidragsverksamheten till väg- och gatubyggandet på grund av sin formulering icke medgiva ett sådant bidrag, av anledning att detsamma skulle komma statens järnvägar tillgodo, förutsätter styrelsen att frågan ordnas genom ett särskilt beslut. Det bör tilläggas, att om ett sådant bidrag icke kunnat ställas i utsikt, järnvägsstyrelsens representanter vid förhandlingarna säkerligen skulle funnit sig förhindrade att biträda det av nämnden framlagda förslaget.

Järnvägsstyrelsen kan icke undgå att finna de preliminärt avtalade villkoren *mycket kostsamma* för staten. Såsom den närmaste framtiden för järnvägarna nu synes te sig, förefaller det nämligen högst sannolikt, att även en uppgörelse efter 1939 års kalkylpris skulle berett aktieägarna skälig ersättning för vad de avstå, då erhållna obligationsräntor skulle ha för GDG storbanor i genomsnitt motsvarat cirka 6,7 procent å aktiernas nominella värde, en utdelningsnivå, som sannolikt skulle blivit svår att hålla. Statsmakternas uttalanden i samband med 1939 års principbeslut torde heller icke kunna åberopas som motiv för tillägg till sagda kalkylpris.

Å andra sidan var det nog ofrånkomligt, att det system, som valts för förstatligandebeslutets genomförande — allmänt förstatligande på bestämd tid genom frivilliga uppgörelser — måste leda till en ej så liten överbetalning, eftersom genom detta beslut åstadkoms en »säljarnas marknad». Det är också förklarligt, om för de järnvägars del, vilka synas vara av utvecklingen gynnade, kraven på marginal för bedömningsfel och dylikt växa, alltefter som man avlägsnar sig från den primära värderingstidpunkten, årsskiftet 1938/39, då ju för varje år tillkomma faktorer, om vars verkningar skilda meningar kunna råda.

Med hänvisning *enbart* till dessa förhållanden synas emellertid tillägg av här förevarande absoluta eller relativa storlek icke kunna försvaras. Att järnvägsstyrelsen anser sig kunna biträda förstatligandenämndens förslag, beror fastmer till stor del på, att från SJ synpunkt GDG-komplexet faktiskt

synes intaga en särställning. Av betydelse är därvid främst den hittills genomförda elektrifieringen av GDG huvudlinje, vilken elektrifiering, som förhållandena på bränslemarknaden nu synas utveckla sig, representerar ett värde, avsevärt överstigande de kapitalbelopp, som direkt eller indirekt ingå i 1939 års kalkyl. Järnvägsstyrelsen har jämväl ansett sig böra taga hänsyn till den redan berörda omständigheten, att GDG i vad angår förstatligandeverkets fortgång befinner sig i en nyckelposition. Sagda förhållande synes kunna uttryckas sålunda, att det på utgången i detta fall beror, huruvida förstatligandet skall bli allmänt i den mening, som 1939 års riksdagsmajoritet avsåg, eller tillsvidare begränsas i huvudsaklig överensstämmelse med förslag från vissa reservanter i statsutskottet. Visserligen återstå även efter förstatligandet av GDG ett ganska stor antal förvaltningar, men ingen av dessa är av sådan betydelse, att densammas kvarblivande tillsvidare i enskild ägo kan befaras förhindra, att de mångahanda rationaliseringsåtgärder, vilka ingå bland motiven för järnvägsnätets enhetliggörande och vilka kunna sammanfattas i orden transporthushållning, materielhushållning och personalhushållning, bli i huvudsak genomförda.

Utan att taga ställning till den ömtåliga och omstridda frågan, i vad mån här berörda och övriga i detta sammanhang relevanta omständigheter kunna anses motivera anspråk från säljaresidan om överpris gentemot det på 1939 års värderingsbas kalkylerade affärsvärdet, anser sig järnvägsstyrelsen kunna konstatera, att på grund av dessa speciella omständigheter medgivandet av ett sådant överpris från SJ synpunkt förefaller mindre betänkligt ifråga om GDG än för någon av de nu återstående förvaltningarna.

Sammanfattningsvis anför järnvägsstyrelsen, att styrelsens ställningstagande till förevarande uppgörelse sålunda bestämts av järnvägsekonomiska och trafikpolitiska motiv. Däremot hade det ansetts ligga utanför styrelsens kompetensområde att söka klarlägga och bedöma eventuella följdverkningar på kapitalmarknaden och prisutvecklingen i allmänhet.

Vidkommande *a n s l a g s b e h o v e t* uttalar järnvägsstyrelsen, att den samlade köpeskillingen för aktierna av 80,5 miljoner kronor uttryckte också det totala behovet av investeringsmedel för genomförande av de föreslagna aktieförvärven. Av denna summa komme 37,8 miljoner kronor på genom avtalen direkt säkerställda förvärv och återstående 42,7 miljoner kronor på aktier, som staten förbundit sig att på angivna villkor inlösa. Totalbeloppet 80,5 miljoner kronor motsvarade ett nominellt kapital för icke-koncern-ägda aktier av i runt tal 30,6 miljoner kronor fördelat på ovan angivna järnvägsbolag med undantag för DVVJ, där BJ innehade alla aktier. Helt koncern-ägda och därför möjliga att utelämna i föregående kalkyler samt i affärsavtalen vore vidare aktierna i tre till GDG hörande biltrafikföretag, nämligen GDG biltrafiks aktiebolag, trafikaktiebolaget Haglund & Larsson samt aktiebolaget Göteborgs Express & Transport, ävensom två bolag för förvaltning av värdepapper, med firma AB Hast, resp. AB Fjorden. Samma gällde om andelarna i förenämnda med Tfv betecknade handelsbolag. Andelarna i Tfv:s under krigsåren tillkomna hjälporgan för bränsleanskaffningen, med firma Leveransförmedling, innehavas av Tfv ensam.

Järnvägsstyrelsen övergår härefter till frågan om *j ä r n v ä g s b o l a g e n s* fortvaro tills vidare samt likvidation samt anför härom.

Nu föreslagna aktieförvärv behöva i och för sig icke föranleda ändringar i resp. bolags verksamhet. Det är emellertid avsett att, på sätt skett i motsvarande tidigare fall, nuvarande bolagsledningarna från och med den 1 juli 1947 skola ersättas med av staten nämnda personer, på sätt angivits i överenskommelsernas näst sista paragrafer. Järnvägsstyrelsen, som utgår från, att detta kommer att ske genom chefen för kommunikationsdepartementet, vill endast fästa uppmärksamheten på bestämmelsen om viss representation för de säljande kommunerna, en anordning, som styrelsen gärna vill medverka till, då densamma vid tidigare fall visat sig lämplig.

Aktieförvärvet kan ej heller medföra inlemmande i statens järnvägar, vad taxan angår. Frågan huruvida statens järnvägars taxa bör under återstående bolagstid komma i tillämpning för viss person- och godstrafik, torde få bli föremål för vidare utredningar. Däremot har järnvägsstyrelsen för avsikt att, så snart sig göra låter, söka få till stånd en överenskommelse om gods- och personvagnsgemenskap.

Vad slutligen beträffar personalen, torde tillsvidare i huvudsak få bli vid det bestående, dock att styrelsen hoppas kunna ernå vissa fördelar genom för SJ och GDG gemensam personalanvändning. Såsom finnes angivet i § 5 av överenskommelserna, kan frågan om personalens framtida överförande i statens järnvägars tjänst bli föremål för behandling först i samband med blivande avtal om införlivning i statsbanenätet av förevarande järnvägar. Beträffande personalens rättigheter vid sådant tillfälle stadgas i nyssnämnda § 5, att personalen skall vid införlivning av resp. bolags järnvägar med statens järnvägar beredas anställnings- och lönevillkor, likvärdiga med dem, som tillämpats vid hittills jämlikt statsmakternas beslut vid 1939 års riksdag om enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet skedda övertaganden av enskilda järnvägar. Mot denna ordning är från styrelsens sida intet att erinra. Den vid GDG järnvägar och biltrafik anställda personalen uppgår till i runt tal 6 400 personer. Att märka härvidlag är emellertid, att de nyligen slutförda löneförhandlingarna berett den vid GDG anställda personalen löneförmåner m. m. i stort sett likvärdiga med de för personalen vid SJ gällande.

Beträffande de ytterligare beslut, som erfordras för åstadkommande av sagda införlivning, har styrelsen för avsikt att inkomma med framställning senare under innevarande år. Redan nu synes emellertid böra framhållas, dels att införlivningen om möjligt bör äga rum den 1 juli 1948, dels att därvid bör förfaras på samma sätt, som skett i tidigare analoga fall, nämligen så att vederbörande järnvägsbolag träda i likvidation samt vid likvidationens början avtal träffas om överlåtelse till staten av bolagens alla tillgångar och skulder.

I och för detta skuldövertagande erfordras investeringsanslag med belopp, motsvarande vid likvidationen förefintliga kapitalförpliktelser på grund av lån från annan än staten eller koncerndelägare. Angående storleken av dessa lån kan noggrann uppgift ännu ej lämnas. Till ledning må emellertid meddelas, att vid tiden för senaste nu kända bokslut, avseende årsskiftet 1945/46, motsvarande summa uppgick till 62.4 miljoner kronor samt att med anlitan- de av GDG-bolagens likvida medel en väsentlig reduktion av angivna belopp förväntas kunna genomföras, sannolikt till omkring 50 miljoner kronor.

Samtidigt som GDG järnvägar framdeles införlivas i statsbanenätet, är det avsett att, i analogi med vad som skett i tidigare liknande fall — Stockholm— Västerås—Bergslagens och Halmstad—Nässjö järnvägar — staten jämväl skall övertaga den försäkringsverksamhet, som utövas av vid GDG befintliga, i remissakten omförmälda två pensionsinrättningar, nämligen Bergslagens järnvägars pensions- samt änke- och pupillkassa och Stiftelsen Gävle—Dala järnvägars pensionsinrättning. Då emellertid uppdraget att verk-

ställa utredning och inkomma med förslag angående sådant övertagande av Kungl. Maj:t lämnats åt särskilda sakkunniga, 1943 års pensionsutredning, och detta uppdrag ännu ej slutförts, får järnvägsstyrelsen här inskränka sig till att omnämna förhållandet.

Med återopande av vad styrelsen sålunda anfört hemställer styrelsen från de synpunkter styrelsen hade att bevaka, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen *dels* besluta att aktierna i Bergslagens m. fl. järnvägsaktiebolag må på överenskomna villkor förvärvas av staten, *dels ock* å riksstaten för budgetåret 1947/48 å kapitalbudgeten under rubrik Statens affärsverksfonder, statens järnvägar till Förvärv av aktier i Bergslagens m. fl. järnvägsaktiebolag anvisa ett investeringsanslag av 80 500 000 kronor.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava den 20 mars 1947 avgivit yttrande i ärendet och därvid beträffande förvärvets finansiering anfört följande.

Likviden av det sammanlagda beloppet för statens aktieförvärv i alla ifrågavarande bolag, utgörande omkring 80,5 milj. kronor, skall efter säljarens önskan ske kontant eller i treprocentiga statsobligationer. Vid likvid i obligationer kan denna ske av det 3 procents lån, förfallande år 1992, som riksgäldskontoret upplade i december 1946. Av detta lån finnas obligationsvärdet å 10 000, 5 000 och 1 000 kronor. Då under nuvarande förhållanden ett utlämnande av dessa obligationer till underkurs ej kan ifrågakomma, skola obligationerna alltså tillhandahållas till pari eller, därest börskursen före den 1 nästkommande juli skulle stiga över pari, till den kurs, som noteras den 30 juni 1947.

Under hänvisning till att de remitterade handlingarna icke lämnade någon upplysning om de grunder, efter vilka man framkommit till de i överenskommelserna angivna priserna för aktierna, förklara fullmäktige, att de därför icke hava möjlighet att bedöma prisernas skälighet, samt anföra vidare.

Anledning finnes emellertid att antaga, att dessa icke kunnat undgå att påverkas av den för närvarande rådande högkonjunkturen och av det gynnsamma läge ifrågavarande järnvägsbolag därför för närvarande befinna sig i. Fullmäktige vilja under sådana omständigheter ifrågasätta lämpligheten av att nu gå till förvärv av ifrågavarande aktier, vilket — förutom framtida övertagande av järnvägsbolagens skulder — skulle kräva ett direkt kapitalutlägg av omkring 80,5 miljoner kronor. Det synes icke osannolikt, att staten framdeles i ett annat konjunkturläge skulle kunna komma fram till fördelaktigare priser. Till det nu anförda kommer, att affären skulle genomföras under ett synnerligen ogynnsamt läge på kapitalmarknaden. Fullmäktige anse sig icke här böra närmare ingå på detta ämne, men vilja framhålla, att en upplåning av 80 miljoner kronor utöver de lånetransaktioner, som fullmäktige måste räkna med under den närmaste tiden, att döma av läget för dagen icke torde vara möjlig att utföra på marknaden.

I anslutning härtill hemställa fullmäktige, att frågan om ett uppskov med förvärvet av ifrågavarande järnvägar till en ur de anförda synpunkterna lämpligare tid upptages till ingående övervägande.

I detta sammanhang torde jag få anmäla, att *handelskamrarnas nämnd m. fl. näringsorganisationer* i skrivelse i januari 1946 hemställt om begräns-

ning av det fortsatta järnvägsförstatligandet i vad det anginge de järnvägsföretag, som gemensamt sköttes av trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle, och därvid erinrat, att 1936 års järnvägskommitté i sitt betänkande namngivit vissa järnvägsföretag, som ansetts icke böra komma i fråga till förstatligande, samt att departementschefen i anledning därav i propositionen i ämnet uttalat, att det icke vore möjligt att i dåvarande läge bestämma om en järnväg skulle uteslutas eller icke och att i stället ett avgörande borde träffas från fall till fall. Uttalandet innebure, enligt organisationernas mening, att en uteslutning från förstatligandet av vissa järnvägar kunde ske på grund av särskilda skäl och att alltså ett fullständigt enhetliggörande icke varit a priori förutsatt. I enlighet därmed borde ett undantagande från förstatligande i detta fall icke strida mot det av statsmakterna år 1939 fattade principbeslutet.

Trafikförvaltningen intoge, framhålles det vidare, med sitt omfattande och i stort sett enhetliga samt i förhållande till det övriga järnvägsnätet avskilda trafikområde en särställning i jämförelse med andra enskilda järnvägsföretag, vilka varit mer eller mindre »insprängda» i det statliga järnvägsnätet. Då städerna Göteborg och Gävle hade huvudinflytandet på trafikförvaltningens skötsel, vore det allmännas intresse inom trafikförvaltningen helt dominerande. Argumentet att det allmänna borde vara ägare till de viktigaste kommunikationsmedlen kunde således icke anföras mot att den väsentligen kommunalägda trafikförvaltningen bibehölles som självständigt företag. De fördelar, som vore att vinna genom att trafikförvaltningen undantoges från förstatligande, hade främst sin grund i den utvecklingsbefrämjande tävlan i olika hänseenden, som i så fall även i fortsättningen skulle få äga rum på järnvägsområdet. Det syntes obestriddigt att ett par stora järnvägsföretag i inbördes tävlan därvidlag måste kunna utträta mera än ett allenarådande monopolföretag. Mellan statens järnvägar och trafikförvaltningen komme en stimulerande tävlan att föreligga på det tekniska, företagsekonomiska och administrativa området, varigenom de båda företagen tvingades vart för sig söka åstadkomma bästa och billigast möjliga drift samt smidigaste service åt trafikanterna. En utvecklingsbefrämjande växelverkan hade ständigt ägt rum i fråga om uppslag till och åtgärder för genomförande av förbättringar och rationaliseringar, varvid värdefulla initiativ ofta utgått från de enskilda järnvägsföretagen. Även ur statlig kontrollsynpunkt syntes det vara angeläget att ett visst inhemskt jämförelsematerial funnes tillgängligt för bedömning av förhållandena inom det statliga järnvägsföretaget. Slutligen framstode det som synnerligen angeläget att de två största järnvägsföretagen finge tillfälle att jämsides och i inbördes tävlan pröva olika former för samarbete med landsvägstrafiken.

Organisationernas framställning utmynnar i en hemställan, att trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle icke måtte förstatligas eller i varje fall att i avbidan på den närmaste framtidens allmänna ekonomiska och tekniska utveckling förvaltningens förstatligande måtte lills vidare anstå.

I skrivelse den 12 februari 1946 hava *representanter för Svegs köping m. fl. kommunala organ* förordat ett förstatligande av trafikförvaltningen Göteborg —Dalarne—Gävle och därvid anfört, att ett överförande i statens järnvägars regi av de till trafikförvaltningen hörande Gävle—Dala och Södra Dalarnas järnvägar skulle medföra högst avsevärda fördelar för invånarna i Härjedalen och vissa delar av norra Dalarna. Sålunda skulle genomgående avståndsberäkning i fråga om biljettavgifterna kunna införas vid resor den kortaste vägen mellan Härjedalen och exempelvis Stockholm. Denna resväg, som ginge över Mora, Rättvik och Krylbo, ställde sig för närvarande dyrare än att använda den mest anlitade resvägen från Härjedalen över Bollnäs till Stockholm, oaktat denna sträcka vore 94 km längre. En stor del av varufrakterna till Härjedalen söderifrån bleve fördyrade därigenom att den längre färdvägen måste användas. Snabba och bekväma tågförbindelser söderut över Mora och Rättvik hade länge varit ett härjedalskt önskemål och syntes endast kunna ordnas i samband med ett förstatligande av dessa järnvägar.

Överenskommelserna med *Dala- och Värmlandskommunerna* hava blivit av kommunerna i vederbörlig ordning godkända, därvid kommunalfullmäktige i Leksands socken gjort det förbehållet, att kommunens beslut förbleve gällande endast i händelse att Göteborgs stad för sin del godkände den för stadens vidkommande träffade överenskommelsen. *Stadsfullmäktige i Gävle* hava den 17 mars 1947 godkänt överenskommelsen om försäljning av stadens aktieinnehav i Gävle—Dala järnvägsaktiebolag med den ändringen, att orden »Kungl. järnvägsstyrelsen» i §§ 7 och 8 i överenskommelsen skulle utbytas mot ordet »köparen», varjämte stadsfullmäktige till beslutet fogat det uttalandet, att stadsfullmäktige förutsatte, att vid de underhandlingar, vilka enligt nämnda § 7 skulle upptagas, köparen beaktade riksdagens beslut år 1939, enligt vilket skälig hänsyn skulle tagas till samhällen, som berövades skatteunderlag eller tillskyndades andra olägenheter. *Stadsfullmäktige i Göteborg* hava den 27 mars 1947 godkänt den förevarande överenskommelsen angående förvärv av stadens aktieinnehav i Bergslagens järnvägsaktiebolag under förutsättning att bestämmelserna i överenskommelsen gäves den innebörd, som framginge av en av drätselkammarens första avdelning i dess i ärendet avgivna yttrande lämnad kommentar till nämnda bestämmelser med ett av stadskollegiet förordat tillägg angående personalens löneförhållanden. Stadsfullmäktige hava tillika under förutsättning, att överenskommelsen med den innebörd, som nyss nämnts, bleve slutligen gällande, uppdragit åt och bemyndigat drätselkammarens första avdelning att vidtaga alla de åtgärder, som enligt överenskommelsen ankomme på staden såsom säljare, med rätt för avdelningen att själv bestämma, i vilken form den staden enligt överenskommelsen tillkommande likviden skulle utgå. I den av drätselkammaren lämnade kommentaren anföres till § 1 i överenskommelsen, att likviden skulle efter säljarens önskan erläggas kontant eller i statsobligationer löpan-

de med tre procent ränta, samt att drätselkammaren förutsatte, att man i detta fall hade att räkna med samma löptid för obligationerna som vid tidigare statsförvärv av enskilda järnvägar, d. v. s. 10 år. I anslutning till § 5 anmäler drätselkammaren, att representanter för busschaufförerna och verkstadspersonalen vid GDG:s biltrafik aktiebolag, distrikt I, under hand anhållit, att staden måtte bevaka ifrågavarande personals krav på, bland annat, att efter bolagets förstatligande dess personal finge kvarstanna på sina platser, så att förflyttningar till annan ort icke finge förekomma, att dess nuvarande s. k. extra personal måtte få kvarstå såsom fast anställd samt att personalen finge bibehålla sina nuvarande förmåner, i vad avsåge löner, kläder m. m. i den mån desamma vore förmånligare än motsvarande förmåner vid statens järnvägar. Drätselkammaren understryker det behjärtansvärda i de framställda kraven och uttalar den förhoppningen, att kraven efter en eventuell aktieöverlåtelse skulle i görligaste mån tillgodoses av bolagets nya ledning. Det sagda gällde enligt drätselkammarens mening även annan personal, som efter en aktieförsäljning komme att hava samma intressen som den nu berörda. Till § 7 mom. 1 uttalar drätselkammaren, att detta stadgande måste givas den tolkningen, att det efter ett aktieköp ålåde järnvägsstyrelsen att snarast möjligt verkställa undersökning rörande vilken mark, som efter BJ:s införlivning med statsbanorna nödvändigtvis erfordrades för järnvägsändamål, därvid hänsyn givetvis måste tagas till den rationalisering i olika hänseenden, som denna införlivning kunde möjliggöra, samt att på basis av resultatet av denna undersökning till staden överlämna ett i erforderlig grad motiverat förslag i frågan. Beträffande bestämmelsen i § 7 mom. 2 rörande hotellanläggningen anför drätselkammaren, att avsikten med bestämmelsen vore, att projektet skulle komma till utförande, så snart tomfrågan blivit löst och byggnadstillstånd kunde erhållas, samt avse ett hotell i storleksordningen 200 à 300 resanderum. Drätselkammaren erinrar i detta sammanhang om det initiativ, som Reso på hösten 1945 tagit i hotellfrågan, då denna organisation inlämnade en framställning till drätselkammaren om stadens medverkan för åstadkommande av ett centralt, nära järnvägsstationen beläget hotell av relativt enkel standard, s. k. folkhotell, innehållande cirka 250—300 rum, vilken framställning alltjämt vore beroende på drätselkammarens prövning. Drätselkammaren förutsätter, att Reso erhöle möjligheter att av järnvägsstyrelsen få arrendera det i förevarande bestämmelse avsedda hotellet på sådana villkor, att ett verkligt folkhotell av den beskaffenhet, som Reso förutsatt i sin framställning till drätselkammaren, erhöles. Det av stadskollegiet gjorda, av stadsfullmäktige godkända tillägget till drätselkammarens kommentar hänför sig till en av föreningen enskilda järnvägars förvaltningstjänstemän till drätselkammaren, å första avdelningen, ingiven skrivelse med yrkande att förslag till den vid avtal om statens förvärv av enskilda järnvägar städse knutna bilagan C, angivande lönegradsplaceringar vid statens järnvägar för all vid den enskilda järnvägen anställd personal, omedelbart måtte av järnvägsstyrelsen i föreliggande fall upprättas för att i vanlig ordning föreläggas järnvägsbolagets styrelse och respektive perso-

nalgrupper för godkännanden. Stadskollegiet förklarar, att kollegiet instämmer i föreningens hemställan att sagda bilaga C rörande personalen borde, innan överlåtelse till staten av stadens nu ifrågakvarande aktieinnehav ägde rum, upprättas, angivande personalens placering i lönehänseende.

De av kommunernas och socknarnas vederbörande organ fattade besluten ha vunnit laga kraft, med undantag av Göteborgs stadsfullmäktiges beslut, vilket blivit överklagat.

I en av *Göteborgs stads drätselkammare*, å första avdelningen, till förlikningsnämnden den 8 april 1947 avlåten och av nämnden till kommunikationsdepartementet överlämnad skrivelse har drätselkammaren, med instämmande av stadskollegiet, avgivit följande förklaring rörande innebörden av det beslut, stadsfullmäktige i Göteborg fattat den 27 mars 1947:

1) Sedan det blivit upplyst, att statsobligationer med 10 års löptid icke borde kunna komma att ställas till förfogande för aktiernas likvidering, får drätselkammaren återkalla den till § 1 i förslaget till överenskommelse knutna förutsättningen beträffande obligationernas löptid.

2) Beträffande det under § 7 mom. 2 i drätselkammarens yttrande gjorda uttalande rörande utarrenderande till Reso av det hotell, som enligt överenskommelsen skulle uppföras av statens järnvägar, förklarar drätselkammaren, att icke heller detta uttalande innefattar något villkor för överenskommelsens giltighet. Vid drätselkammarens behandling av förevarande överenskommelse, framställdes bland annat en förfrågan, huruvida det ifrågasatta hotellet vore tänkt såsom ett dyrbart hotell, avsett att tillgodose framför allt utländska turister med högt uppdrivna fordringar på komfort. I anledning härav upplyste de drätselkammarens ledamöter, som deltagit i de förhandlingar, som ledde till den preliminära överenskommelsen, att med bestämmelsen avsetts ett hotell av relativt enkel standard, anpassat efter vanliga resandes behov, d. v. s. ett folkhotell av ungefär det slag, som avsetts med Resos framställning till drätselkammaren. Då detta syftemål enligt drätselkammarens förmenande säkrast skulle bliva tillgodosett, därest Reso finge möjlighet att arrendera hotellet, beslöt drätselkammaren uttala ett önskemål härom i sin kommentar till förevarande paragraf. Uttalandet är sålunda icke att anse som ett villkor för aktiernas försäljning.

3) Det av stadskollegiet till drätselkammarens yttrande gjorda tillägget rörande upprättande av en bil. C, angivande personalens placering i lönehänseende, innan överlåtelsen till staten av stadens aktieinnehav äger rum, förklarar drätselkammaren endast innefatta ett önskemål från stadens sida, och utgör det sålunda icke något villkor för stadens godkännande av överenskommelsen.

I anslutning till det anförda kan drätselkammaren icke underlåta att framhålla, att drätselkammaren fäster stor vikt vid de under punkterna 2) och 3) här ovan angivna önskemålen. Samtidigt anser sig drätselkammaren böra understryka, att vad drätselkammaren i övrigt framhållit i sin skrivelse till stadsfullmäktige av den 18 mars 1947 rörande avsikten med och innebörden av de olika bestämmelserna i överenskommelsen innefattar förutsättningar för stadens godkännande av överenskommelsen.

Drätselkammaren i Gävle har i en till nämnden ställd, den 14 april 1947 dagtecknad och av nämnden till kommunikationsdepartementet överlämnad skrivelse, med instämmande av beredningsutskottet förklarat, att utbyte av

orden »Kungl. järnvägsstyrelsen» mot ordet »köparen» i §§ 7 och 8 i överenskommelsen icke avsåge att utgöra någon som helst saklig ändring i förslaget. Det hade endast syntts drätselkammaren formellt mera riktigt, att paragraferna finge den föreslagna ändrade lydelsen. Skulle emellertid denna ändring visa sig kunna medföra svårigheter för överenskommelsens genomförande, förklarade drätselkammaren denna vara för staden godtagbar även i av nämnden föreslaget oförändrat skick.

Departementschefen.

Innan jag närmare redogör för det föreliggande statsförvärvet av Bergslagens med flera järnvägsaktiebolag, torde jag få erinra om följande.

I proposition (nr 207) till 1939 års lagtima riksdag framlades förslag till åtgärder för enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet. I propositionen framhölls, att diskussionen i hithörande frågor i själva verket icke så mycket rörde, huruvida ett förstatligande överhuvud borde komma till stånd. Vad saken gällde vore fastmera, hur långt förstatligandet lämpligen borde drivas. 1936 års järnvägskommitté, som verkställt utredningen i saken, hade förordat, att praktiskt taget samtliga enskilda järnvägar skulle införlivas med statsbanenätet. Endast järnvägar utan allmän betydelse och vissa av kommittén uppräknade järnvägar med sådan betydelse hade av kommittén ansetts icke äga den trafik eller eljest vara av den natur, att de borde omfattas av ett förstatligande. Utan den av kommittén sålunda förordade åtgärden kunde enligt kommitténs mening olägenheterna med splittringen lika litet avlägsnas som förutsättningar skapas för en nyordning, som möjliggjorde ett rationellt utnyttjande av järnvägarnas transportkapacitet, en förbättring av deras ekonomi och en förstärkning av deras konkurrenskraft. Föredragande departementschefen anförde för sin del, att en nyordning i den utsträckning som vore nödvändig kunde järnvägarna själva genomföra endast om de vore en enhet och sålunda icke behövde taga hänsyn till särintressen. Genom en dylik reorganisation av järnvägarna skapades en effektiv transportapparat, som hade möjlighet att fullgöra transporter på sätt som tiden krävde och dess teknik gjorde möjligt. I propositionen framhölls, att av detta ställningstagande icke följde att samtliga järnvägar borde omfattas av ett förstatligande. Det låge i sakens natur, att det icke vore möjligt att i dåvarande läge bestämma, om en järnväg skulle uteslutas eller icke. I stället borde ett avgörande träffas från fall till fall. En uteslutning av vissa järnvägar torde alltså icke på förhand böra betraktas såsom given.

Propositionen hänvisades till statsutskottet, som avgav utlåtande (nr 172). Utskottet skärpte därvid den av departementschefen uttalade meningens rörande förstatligandets omfattning samt anförde, att utskottet i anslutning till kommitténs uppfattning ansåge, att det blivande förstatligandet borde omfatta samtliga rikets järnvägsenheter, såväl normalspåriga som smalspåriga, vilka ej vore att betrakta som spårvägar eller hade liknande lokal karaktär och som överhuvud vore av den allmänna betydelse att de borde

fortbestå. Utskottet framhöll vidare, att järnvägsstyrelsen i yttrande över kommitténs förslag förordade, att en plan uppgjordes, i vilken huvudavsnitten borde vara Skånes enskilda järnvägar, övriga normalspårsbanor i Götaland, bergslagsnätet och smalspårsnäten. Utskottet ansåg, att förvärven borde ske successivt och planmässigt; i verkligheten kunde dock vissa undantag från den utstakade ordningsföljden bli erforderliga. Utskottet uttalade även den förhoppningen att för införlivningen med statsbanenätet ej skulle behöva åtgå längre tid än fem år. Sammanfattningsvis anförde utskottet, att såväl ur den allmänna samfärdsels synpunkter som kanske främst rent nationellt det måste vara att hälsa med största tillfredsställelse, att — med utgångspunkt från ett av 1933 års riksdag taget initiativ och på grundval av förslag, utarbetat av en allsidigt sammansatt kommitté — proposition kunnat framläggas om det svenska järnvägsnätets enhetliggörande. Utskottet tillstyrkte, att en allmän införlivning med statsbanesystemet skedde av landets enskilda banor. Angeläget vore, att detta förstatligande kunde snarast genomföras.

I en till utlåtandet fogad reservation föreslogs, att förstatligandet skulle begränsas. Från detsamma borde sålunda undantagas dels sådana enskilda järnvägar, som bildade en grupp av den storleksordning och med den ekonomiska styrka, att de med tillämpning av en med statens järnvägar jämförlig taxa kunde genomföra erforderliga rationaliseringsåtgärder och dels sådana järnvägar, vilkas övertagande av staten icke i och för sig erbjöde ökade möjligheter till transportrationalisering och vilka dessutom hade ekonomiska förutsättningar att leva ett fortsatt självständigt liv. En begränsning av förstatligandet skulle även medföra en begränsning av de för genomförandet av åtgärden nödvändiga, högst betydande kapitalinsatserna. Genom ett allmänt förstatligande försvunne möjligheten till jämförelser mellan statsbaneföretaget och de större enskilda banorna och till de korrigeringar, vartill sådana jämförelser kunde giva anledning. För ett riktigt avvägande av taxeproblemet syntes det betydelsefullt, att tillgång funnes till ekonomiska driftkalkyler icke blott från statens järnvägar utan även från enskilda järnvägsföretag.

Riksdagen biträdde utskottets förslag. Riksdagen har sedermera i anledning av förslag från Kungl. Maj:t under åren 1939—1946 fattat beslut om förstatligande av enskilda normalspåriga järnvägar med en sammanlagd längd av 3 111 bankm. Till jämförelse må nämnas, att de i förstatligandeplanen ingående normalspåriga enskilda järnvägarna år 1938 hade en sammanlagd längd av 4 974 bankm samt att av de år 1946 i enskild ägo kvarvarande enskilda järnvägarna, vilka hade en sammanlagd längd av 1 863 km, 1 335 km belöpte på GDG-nätet. Statens normalspåriga järnvägsnät omfattar för närvarande 11 078 bankm.

Vid 1940 års riksdag ifrågasattes motionsvägen uppskov med vissa då till behandling föreliggande förvärv och vid 1941 års riksdag väcktes, i anledning av proposition om statsförvärv av vissa järnvägar, motioner, att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t uttala, att med hänsyn till inträdda extraordinära ekonomiska förhållanden, förstatligandet av de enskilda järnvägarna borde tills vidare anstå, där ej preliminära överenskommelser redan före-

låge. I båda fallen hemställde statsutskottet, att motionerna icke måtte föranleda till någon riksdagens åtgärd, vilket också blev riksdagens beslut.

Av det anförda framgår, att 1939 års principbeslut om förstatligande av det svenska järnvägsnätet även omfattade bergslagsnätet samt att riksdagen tid efter annan med eftertryck betonat nödvändigheten av att arbetet med de privatägda banornas införlivning med statsbanenätet bedreves på sådant sätt, att det av statsmakterna år 1939 uppställda målet, nämligen ett i statens hand enhetligt drivet svenskt järnvägssystem, snarast möjligt kunde uppnås.

Handelskamrarnas nämnd m. fl. näringsorganisationer ha förordat, att trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle (GDG) icke måtte förstatligas. Under den diskussion som förts i samband med uppgörandet av de nu föreliggande preliminära avtalen har även från andra håll ifrågasatts en ändring av det tidigare fattade principbeslutet på denna punkt. Till stöd för denna ståndpunkt hava åberopats de skäl, som, enligt vad jag inledningsvis omnämnt, anförts av reservanterna inom statsutskottet vid 1939 års riksdag, varvid framhållits, att ett förstatligande skulle medföra, att all befruktande konkurrens mellan olika järnvägsföretag komme att upphöra till men för fortsatt teknisk utveckling inom järnvägsväsendet. Härvid är att märka, att någon ekonomisk konkurrens av större betydelse mellan olika järnvägar knappast existerar i vårt land, då de i regel äro hänvisade till var sina trafikområden. I den mån man i detta sammanhang talar om konkurrens, har den förelegat på det tekniska området och varit betingad av järnvägarnas strävan att var för sig åstadkomma bättre och billigare driftformer. Även sedan den huvudsakliga delen av järnvägsnätet samlats i statens hand, kvarstår emellertid konkurrens — såväl tekniskt som ekonomiskt — från motorfordonstrafikens sida. I denna konkurrens ligger på ett helt annat sätt än i bibehållandet av ett enskilt järnvägsnät förutsättningar för och incitament till fortsatta framsteg inom järnvägsdriften; och med den livliga kontakt som råder mellan ledningen av järnvägar i skilda länder torde vara väl sörjt för att framsteg och förbättringar snabbt bliva kända och vinna efterföljd inom olika järnvägssystem.

Gentemot de nu berörda skälen för en ändring av förstatligandebeslutet kan anföras, att de allmänna fördelar och de rationaliseringsmöjligheter, som följa med enhetliggörandet av det svenska järnvägsnätet under en gemensam ledning, alla i större eller mindre grad kunna väntas stå att vinna genom GDG-nätets införlivande i SJ. Järnvägsstyrelsen erinrar sålunda i sitt yttrande, att det i detta speciella fall gällde i särskilt hög grad att — om vårt lands järnvägsväsen skulle kunna fylla sina viktiga transportuppgifter på ett fullt tillfredsställande sätt och hävda sig gentemot andra kommunikationsmedel — den samlade järnvägsmaterielen utnyttjades så rationellt som möjligt, samt att rese- och transportlägenheterna icke blott inom det nuvarande GDG-nätet utan även och icke minst mellan detta och tillstötande statsbanelinjer ordnades under strängt beaktande av allmänhetens krav på bekväma och snabba reselägenheter åt skilda håll. I likhet med järnvägsstyrelsen är jag av den uppfattningen att en sådan ordning skulle avsevärt underlättas, om

nuvarande SJ:s och GDG:s bandelar få samma ägare och sålunda läggas under en och samma ledning. Förnekas kan icke, att de nuvarande förhållandena i detta avseende lämna rum för berättigad kritik, främst i vad angår reseförbindelserna mellan de olika järnvägsnäten. Det synes mig utan vidare klart, att ett inordnande av det betydande GDG-nätet med dess godsvagnspark i SJ kommer att möjliggöra ett rationellare utnyttjande av den samlade godsvagnsparken ävensom minskad tomkörning. Jag erinrar även om att trafikredovisningen kan förenklas samt att den arbetskrävande fraktfördelningen mellan SJ och GDG och i vissa fall mellan GDG-järnvägarna inbördes bortfaller helt. Tidsödande dubbelredovisning vid de 17 föreningsstationerna mellan SJ och GDG bortfaller likaså. Skyldigheten att använda genom samtrafikordningen fixerade bestämda transportvägar, s. k. viavägar, försvinner. Härefter kan godset transporteras på snabbaste, billigaste och trafiktekniskt riktigaste sätt. Om de nuvarande samtrafikbestämmelserna avvecklas, kan ledningen för det samlade nätet bättre överblicka transportbehovet och tillgodose de olika trafikområdena med väl avvägda transportlägenheter. Vissa vinster torde även stå att vinna därigenom att förrådsförsörjningen och verkstadsunderhållet av materialen kan göras gemensam med SJ. En sammanslagning med SJ torde tillika medföra förutsättningar för att personalen, särskilt i Göteborg, kan disponeras mera rationellt. Järnvägsstyrelsen har ock i sitt yttrande ansett, att — när det gällde ett järnvägsföretag av den omfattning och karaktär som GDG — särskilt starka skäl talade för att ett sammanförande med statens järnvägar bringades till stånd utan tidsutdräkt. Järnvägsstyrelsen har tillika i sitt yttrande närmare berört olika för GDG-förvärvet specifika eller särskilt värdefulla resultat och därvid anfört åtskilliga belysande exempel på möjligheterna att förenkla förvaltningsapparaten och effektivisera driften. Järnvägsstyrelsen framhåller slutligen, att övertagandet av bilrörelsen, som vore väl utvecklad, förväntades bliva av särskilt värde just nu, när konkurrensen från landsvägstrafiken bleve allt hårdare för var dag.

De ekonomiska och drifttekniska fördelar, som enligt vad nyss påvisats i olika hänseenden skulle uppkomma vid ett införlivande av GDG-järnvägarna med statsbanenätet, äro i de flesta fall just sådana, som förutsetts redan i samband med de tidigare utredningarna rörande enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet och som legat till grund för statsmakternas tidigare ställningstagande till frågan hur långt förstatligandet bör drivas. Jag anser mig därför icke böra tillstyrka, att statsmakternas tidigare fattade principbeslut ändras, såvitt avser bergslagsnätet, utan förordar, att förstatligandeprogrammet fullföljes även i denna del.

Från näringsorganisationernas sida har emellertid även föreslagits, att med förstatligandet av GDG måtte tills vidare anstå i avvaktan på den närmaste framtidens allmänna ekonomiska och tekniska utveckling. Fullmäktige i riksgäldskontoret ha med hänsyn till kostnaderna för förvärvet och läget på kapitalmarknaden hemställt, att frågan om ett uppskov med statsförvärvet måtte upptagas till ingående prövning.

I anslutning härtill vill jag frambålla, att ett anstånd under längre tid med genomförandet av förstatligandebeslutet av skäl som i det föregående anförts måste anses ur järnvägsekonomisk och trafikpolitisk synpunkt olyckligt icke minst med hänsyn till GDG-nätets omfattning och den nyckelställning dessa järnvägar intaga. Fördelarna av järnvägsnätets enhetliggörande skulle under anståndstiden icke komma trafikväsendet till godo och det kan befaras att det fortsatta förstatligandet av övriga enskilda järnvägar skulle komma att ytterligare fördröjas. Även ett beslut om en kortare tids anstånd med förstatligande synes vara förenat med allvarliga olägenheter främst med hänsyn till de ogynnsamma verkningar ett sådant beslut kan befaras erhålla på företagsledningens intresse att, i avbidan på förstatligandet, driva företaget på bästa sätt. Med beaktande härav anser jag mig böra ur här angivna synpunkter avstyrka ett anstånd med förstatligandet av GDG-nätet.

Ett anstånd kan emellertid också övervägas med hänsyn till priset på aktierna och läget på kapitalmarknaden. Med hänsyn till vad riksgäldskontoret anført härom har jag ingående prövat dessa synpunkter. Såsom en bakgrund härtill torde jag nu få lämna en redogörelse för de föreliggande preliminära överenskommelserna och de därmed förenade villkoren.

De preliminära överenskommelserna innebära förvärv för staten *dels* av Göteborgs stad tillhöriga minst 56 091 aktier i BJ — och därmed aktiemajoriteten i detta bolag — till ett pris av 535 kronor per aktie, *dels* av Gävle stad tillhöriga minst 16 200 aktier i GDJ till ett pris av 310 kronor per aktie, *dels* av Leksands och Hedemora socknar samt Hedemora och Sätters städer tillhöriga minst 8 074 aktier i SDJ till ett pris av 280 kronor per aktie, *dels* ock av Fryksände med flera kommuner tillhöriga minst 5 300 aktier i KFJ till ett pris av 100 kronor per aktie, att likvideras i riksgäldskontoret den 30 juni 1947 efter säljarens önskan kontant eller i statsobligationer, löpande med 3 procent ränta. De nuvarande aktieägarna i BJ, GDJ och SDJ skola vid respektive ordinarie bolagsstämmor år 1947 äga disponera 8 procent å aktiekapitalen. Staten förbinder sig att intill den 1 juli 1948 på anfordran inlösa ej mindre övriga aktier i sagda fyra bolag till enahanda pris och villkor som nyss sagts, än även GDG-koncernen icke tillhöriga aktier i Lödöse—Lilla Edets järnvägsaktiebolag och Dalslands järnvägsaktiebolag till ett pris av respektive 75 och 160 kronor per aktie. I enlighet härmed skulle staten, sedan de koncernägda aktierna frånräknats, erlægga

för 100 481 aktier à 535 kronor i BJ	kronor	53 757 000
› 64 954 › › 310 › › GDJ ›		20 136 000
› 15 380 › › 280 › › SDJ ›		4 306 000
› 6 973 › › 100 › › KFJ ›		697 300
› 8 102 › › 160 › › DJ ›		1 296 320
› 1 606 › › 75 › › LLEJ ›		120 450

Summa kronor 80 313 070

Staten skulle därjämte, sedan bolagen likviderats, övertaga — utom förefintliga statslån, utgörande per den 1 juli 1947 till järnvägsaktiebolaget Dal—Västra Värmland omkring 4 miljoner kronor och till Kil—Fryksdalens järnvägsaktiebolag omkring 1,8 miljon kronor — bolagens skulder, vilka efter avdrag av likvida medel torde komma att uppgå till omkring 50 miljoner kronor, och även svara för bolagens övriga förpliktelser. Emellertid skall staten erhålla överskotten å BJ:s, GDJ:s och SDJ:s verksamhet för år 1946, i vad desamma överstiga vad som motsvarar 8 procent å de utanför koncernen liggande delarna av aktiekapitalen, jämte överskotten i sin helhet icke blott för KFJ, DJ och LLEJ för samma tid utan även för alla sex järnvägsbolagen för tiden från och med den 1 januari 1947.

Beträffande övriga bestämmelser i de preliminära överenskommelserna må erinras, att i överenskommelserna med städerna Göteborg och Gävle till skydd för trafiken över respektive städernas hamnar intagits en bestämmelse av i huvudsak enahanda innebörd som järnvägsstyrelsen lämnat Kalmar stad i samband med förvärv av stadens aktier i de normalspåriga Kalmarbanorna. I överenskommelsen med Gävle stad har vidare under § 7 upptagits en bestämmelse, att järnvägsstyrelsen förklarar sig beredd att efter införlivning med statens järnvägar av GDJ:s järnväg med representanter för staden upptaga underhandlingar rörande i samband med bangårdsförhållandena i Gävle stående mark- och stadsplanefrågor. I överenskommelsen med Göteborgs stad förekomma vissa särbestämmelser. Järnvägsstyrelsen skall sålunda, så snart ske kan, utan vederlag återlämna sådan av staden enligt gåvobrev den 14 december 1926 till BJ för järnvägsändamål upplåten eller reserverad mark, som icke längre erfordras för sådant ändamål. Vidare har järnvägsstyrelsen åtagit sig att i Göteborg, därest tomt kan av staden anvisas, i anslutning till centralstationen uppföra ett större hotell. Järnvägsstyrelsen skall ock — när med hänsyn till trafiken så erfordras — utföra i 1926 års bangårdsavtal omnämnda järnvägsövergångar och därvid ersätta den del av kostnaderna, som enligt nämnda avtal skulle åvila staden, i den mån dessa kostnader icke på annat sätt kunna täckas av statsmedel. Dessa järnvägsövergångar eller viadukter äro en gatuviadukt över spåranordningarna öster om Skansen Lejonet och en gatuviadukt över västkustbanan vid S:t Pauligatans förlängning samt två gångviadukter över västkustbanan, en vid Blekeallén och en vid Dämmevägen. Slutligen har järnvägsstyrelsen förbundit sig att icke motsätta sig en ansökan om koncession för staden att med spårväg eller buss trafikera vägar i Backa socken.

Järnvägsstyrelsen har i sitt yttrande funnit de preliminärt avtalade villkoren mycket kostsamma för staten. Järnvägsstyrelsen har ock beräknat, att tillägget över 1939 års kalkylpris utgör omkring 15,5 miljoner kronor eller omkring 24 procent. Härtill komme de kostnader, som statens järnvägar kunde komma att ikläda sig på grund av de särskilda utfästelserna gentemot Göteborgs stad. Järnvägsstyrelsen har emellertid ansett sig kunna biträda det av nämnden framlagda förslaget till överenskommelse och därvid åberopat, att från statens järnvägars synpunkt GDG-komplexet faktiskt syntes

intaga en särställning. Järnvägsstyrelsen anför, att den hittills genomförda elektrifieringen av GDG-huvudlinje främst härvid vore av betydelse. Som förhållandena på bränslemarknaden nu syntes utveckla sig, representerade denna elektrifiering ett värde, avsevärt överstigande de kapitalbelopp, som direkt eller indirekt inginge i 1939 års kalkyl. Ett överpris gentemot det på 1939 års värderingsbasis kalkylerade affärsvärdet förefölle alltså från statens järnvägars synpunkt mindre betänkligt i fråga om GDG än för någon av de från förstatligandet nu återstående förvaltningarna.

Ett bedömande av skäligheten av det överenskomna priset på nu ifrågasvarande aktier och därmed på järnvägsegendomens värde är förenat med betydande svårigheter. I förevarande fall ha parterna grundat sina ståndpunkter på omfattande utredningar och kalkyler. Det oaktat ha under de förhandlingar som föregått den nu träffade preliminära överenskommelsen mycket olika meningar gjort sig gällande, och enighet har kunnat nås först genom medverkan av den särskilda förlikningsnämnden. Då järnvägsstyrelsen biträtt nämndens förslag, har detta skett under beaktande av järnvägsekonomiska och trafikpolitiska förhållanden. Även enligt min mening utvisa de i ärendet förebragta utredningarna, att betydande allmänna och ekonomiska värden samt påtagliga fördelar för den allmänna transporthushållningen stå att vinna genom att de till GDG anslutna järnvägarna införlivas med statsbanenätet. I det läge saken nu befinner sig har jag därför, efter övervägande av de på prisfrågan inverkan faktorerna, funnit de preliminärt överenskomna villkoren för aktieförvärven vara för staten godtagbara. Jag anser mig sålunda böra tillstyrka, att avtalsvillkoren från statsverkets sida antagas.

Vad angår verkningarna på kapitalmarknaden av aktieförvärvets genomförande må till en början framhållas, att likviden för aktierna uppgår till sammanlagt omkring 80,3 miljoner kronor, varav cirka 37,8 miljoner kronor belöper på kommuner och socknar samt återstoden 42,5 miljoner kronor på andra aktieägare. Likviden skall efter säljarnas val erläggas kontant eller i treprocents statsobligationer. Vid likvid i obligationer kan detta direkt genom riksgäldskontoret ske av det treprocents lån, förfallande år 1992, som upplades i december 1946. Obligationsvalörerna på detta lån äro 10 000, 5 000 och 1 000 kronor. I den mån likvid i sådana obligationer icke accepteras av säljarna och riksgäldskontoret sålunda måste verkställa ny upplåning på kapitalmarknaden för att fullgöra kontantlikviderna kunna såsom riksgäldsfullmäktige anfört svårigheter uppstå. Dessa svårigheter hänföra sig i första hand till lånebeloppets storlek. Av skäl, vilka närmare skola utvecklas i det följande, torde emellertid likviden för aktierna i BJ, DJ och LLEJ, tillhoppa omkring 55,2 miljoner kronor, komma att fullgöras först under hösten 1947, medan övriga aktier, för vilka likvidbeloppet uppgår till sammanlagt omkring 25,1 miljoner kronor, kunna inlösas redan den 1 juli 1947. Med denna fördelning av likviderna komma uppenbarligen verkningarna på kapitalmarknaden att mildras. Vidare är att märka, att de likvida medel som kunna komma att erläggas vid aktieförvärven i sin tur måste placeras av säljarna. Kommunerna torde därvid — i den mån medlen icke omedelbart användas

för investeringar — tills vidare komma att placera medlen i bank eller i obligationer eller också använda dem för återbetalning av skulder. I så fall uppkommer icke annat än en temporär störning på kapitalmarknaden. Denna torde emellertid kunna mildras, om riksgäldskontoret erhåller möjlighet att vid genomförandet av ifrågavarande transaktioner få förfoga över järnvägsstyrelsens värdeportfölj, vilken innehåller obligationer av olika typer — däribland även Göteborgs stads lån — till ett sammanlagt nominellt värde av omkring 160 miljoner kronor. Jag utgår från att riksgäldskontoret, riksbanken och järnvägsstyrelsen vid aktieförvärvens och likvidernas genomförande komma att samverka för att på smidigast möjliga sätt avveckla transaktionerna. Därvid bör givetvis på förhand kontakt sökas med säljarparten för att utvärdera, huruvida riksgäldskontorets obligationer och statens järnvägars värdeportfölj kunna direkt användas för likvidens fullgörande eller om eljest åtgärder i nyssnämnda syfte kunna vidtagas. Det här förda resonemanget är närmast tillämpligt på förvärven av aktier från kommunerna. Även för de enskilda aktieägarnas vidkommande uppstår emellertid ett placeringsbehov, som i den mån det direkt eller indirekt riktar sig till obligationsmarknaden kommer att motverka det tryck som riksgäldskontorets upplåningstransaktioner kan öva på marknaden. De förut nämnda skulderna å cirka 50 miljoner kronor, vilka efter bolagens likvidation skola övertagas av staten, utgöras huvudsakligen av obligations- och reverslån med olika löptid. Här kommer staten att inträda i de rättigheter och skyldigheter som nu åvila bolagen. Några verkningar på kapitalmarknaden behöver detta icke erhålla.

Efter dessa överväganden har jag kommit till den uppfattningen, att statsförvärvet av ifrågavarande aktier — genomfört under iakttagande av vad jag nyss förordat — icke kommer att erhålla sådana verkningar på kapitalmarknaden, att det med hänsyn härtill framstår såsom motiverat att uppskjuta aktieförvärven till en senare tidpunkt.

Efter att nu ha redogjort för huvuddragen i det föreliggande ärendet övergår jag nu till vissa detaljfrågor beträffande avtalsförslagen.

Samtliga avtalsförslag utom avtalet med Göteborgs stad torde kunna godtagas i befintligt skick. Vad Gävle stadsfullmäktige vid godkännandet av avtalet om försäljning av staden tillhöriga GDJ-aktier anmärkt beträffande formuleringen av §§ 7 och 8 synes vara av formell natur och någon ändring av avtalstexten synes icke påkallad. De i § 7 av sistnämnda avtal förutsatta förhandlingarna rörande vissa mark- och stadsplanefrågor i Gävle hinna sannolikt icke slutföras innan GDJ-banorna införlivats med statsbanenätet. I den mån blivande avtal mellan järnvägsstyrelsen och staden kommer att innefatta avstående av kronan tillhörig fast egendom torde avtalet i vanlig ordning böra underställas riksdagens prövning. Detta torde även böra gälla för den händelse avtalet slutes innan införlivning skett.

Vad angår avtalet med Göteborgs stad torde jag först få erinra därom att järnvägsstyrelsen enligt punkt 1 i § 7 förklarar sig beredd att till staden

återlämna sådan av staden jämlikt gåvobrev den 14 december 1926 till BJ för järnvägsändamål upplåten eller reserverad mark, som icke längre erfordras för järnvägsändamål. Denna bestämmelse bör så förstås, att SJ i och med införlivandet av BJ i statsbanenätet skall inträda i de förpliktelser som enligt gåvobrevet åvila BJ. Emellertid böra förhandlingar härom upptagas mellan parterna så snart ske kan. Med hänsyn till att skyldighet redan i gåvobrevet stadgats för BJ att återlämna ifrågavarande mark torde riksdagens godkännande av blivande markavtal ej vara erforderligt. Tvist angående tolkningen eller tillämpningen av bestämmelserna i gåvobrevet torde, i enlighet med vad § 9 i gåvobrevet stadgar, böra avgöras av skiljemän enligt lag. Hinder bör dock ej möta för parterna att i stället hos Kungl. Maj:t göra framställning om utseende av opartisk ordförande att leda förhandlingarna.

Vidare må här erinras om järnvägsstyrelsens åtagande enligt punkt 3 i § 7 i överenskommelsen med Göteborgs stad, avseende i 1926 års bangårdsavtal omförmälda järnvägsövergångar (planskilda gatukorsningar). Järnvägsstyrelsen har förutsatt, att överflyttningen från Göteborgs stad till statens järnvägar av ifrågavarande kostnad icke skall påverka storleken av det statsbidrag av bilskattemedel, som lämnas till respektive anläggningar. Enligt § 16 i sagda bangårdsavtal skola järnvägsstyrelsen och Göteborgs stad deltaga med hälften vardera i kostnaderna för den ena gångviadukten. I fråga om kostnadsfördelningen beträffande den andra gångviadukten och de båda gatuviadukterna skulle enligt sagda avtal statens järnvägar utföra och bekosta de delar av viadukterna, som ligga över statens järnvägar befintliga eller blivande spår, med det stöd, som uppbure dessa delar av viadukterna, varemot staden hade att utföra och bekosta gatuanordningarna utanför spåren. Enligt förordningen den 30 juni 1943 (nr 438) om statsbidrag till väg- och gatuhållningen i städer och stadsliknande samhällen, som äro väghållare, utgår statsbidrag till byggande och underhåll av allmänna vägar och för biltrafiken viktiga gator. Då staden för de båda gatuviadukterna kunnat påräkna anslag av bilskattemedel, synas statens järnvägar icke böra komma i sämre ställning. Jag förutsätter därför, att från sjätte huvudtitelns reservationsanslag till Bidrag till byggande av vägar och gator till järnvägsstyrelsen i förekommande fall utanordnas bidrag till anläggningskostnaderna med belopp som torde få bestämmas genom beslut av Kungl. Maj:t. I den mån ifrågavarande anslag behöver förstärkas, kommer anslagsäskandet härutinnan framdeles att underställas riksdagens prövning.

I anslutning till § 5 i avtalet hava stadsfullmäktige i Göteborg gjort ett uttalande angående busspersonalen samt tillika ifrågasatt, att förslag till den så kallade bilagan C — som städse fogats till sådana avtal rörande järnvägsköp, vilka icke ske i form av aktieförvärv, och som upptager löneställningen för personalen vid den övertagna järnvägen — omedelbart måtte av järnvägsstyrelsen upprättas för att föreläggas järnvägsbolagets styrelse och respektive personalgrupper för godkännande. Att märka är, att all bilpersonal för närvarande är anställd enligt kollektivavtal, och det kan näppe-ligen vara rimligt att i detta sammanhang lämna utfästelser, vilka kunna

inverka på framtida förhandlingar. I fråga om upprättandet av bilagan C må endast erinras om att personalens framtida löneställning kommer att regleras i samband med järnvägarnas definitiva inlemmande i statsbanenätet, därvid vederbörande kan draga frågan under Kungl. Maj:ts prövning. Upprättandet av ifrågakvarande bilaga synes därför böra — i likhet med vad tidigare varit fallet — anstå till dess inlemmandet blir aktuellt. Vad slutligen angår den i överenskommelsen upptagna bestämmelsen om uppförande av ett hotell i samband med den planerade ombyggnaden av centralstationen i Göteborg synes järnvägsstyrelsen icke böra bindas i vidare mån än vad som skett beträffande tidpunkten för hotellets uppförande och hotellets storlek. Hinder bör sålunda ej möta för järnvägsstyrelsen att driva hotellet genom sitt dotterbolag, aktiebolaget trafikrestauranger, i kombination med dess restaurationsrörelse.

Göteborgs stadsfullmäktiges beslut om godkännande av avtalsförslaget rörande statsförvärv av stadens aktier har numera överklagats hos länsstyrelsen. Då man måste räkna med möjligheten att beslutet icke vinner laga kraft före den 16 juni 1947, synes det nödvändigt att vidtaga vissa jämkningar i avtalsförslaget. Sålunda bör i § 11 den senaste tidpunkten för Kungl. Maj:ts godkännande samt i § 1 tillträdesdagen framflyttas till lämplig tidpunkt efter det beslutet blivit definitivt, förslagsvis den 1 oktober 1947. Bestämmelse bör vidare upptagas därom, att säljarna skola äga uppbära tre procent ränta å likviden från den 1 juli till tillträdesdagen. Dessa räntebelopp böra gäldas av SJ:s driftmedel. Slutligen bör bestämmelsen i § 10 om tidpunkten för fortsatt bolagsstämma ändras till förslagsvis den 30 september 1947. Nu ifrågakvarande ändringar torde böra underställas järnvägsstyrelsen och stadsfullmäktige i Göteborg för godkännande. Till förebyggande av missförstånd rörande tolkningen av stadsfullmäktiges tidigare beslut i ärendet torde riktigheten av den av drätselkammaren och stadskollegiet avgivna förklaringen rörande innebörden av fullmäktiges beslut böra av fullmäktige bekräftas och eventuellt kompletteras i erforderlig utsträckning. För att söka uppnå en slutlig reglering av de aktuella avtalsfrågorna torde böra uppdragas åt nämnden för behandling av vid statsinlösen av enskild järnväg uppkommande tvistefrågor rörande järnvägsegendomens värde m. m. att ånyo träda i förhandlingar med järnvägsstyrelsen och Göteborgs stad.

I det läge förevarande ärende nu befinner sig torde Kungl. Maj:t böra inhämta riksdagens bemyndigande att i enlighet med vad jag i det föregående förordat godkänna de föreliggande överenskommelserna.

Ur budgetteknisk synpunkt må här framhållas, att för förvärvet av samtliga aktier varom nu är fråga erfordras ett belopp av högst 80 315 000 kronor. Därest — i enlighet med vad jag nyss förordat — förvärvet genomföres med anlitande av statens järnvägars värdeportfölj, torde värdet av de tillgångar som sålunda tagas i anspråk böra uppföras under rubriken övriga kapitalmedel på statens järnvägars investeringsstat, varigenom statens järnvägars förräntningspliktiga kapital i motsvarande mån minskas. Å kapitalbudgeten bör under statens järnvägars fond anvisas ett investeringsanslag

motsvarande hela det nyssnämnda kapitalbehovet. I den mån detta anslag taget i anspråk för aktieförvärvet kommer det förräntningspliktiga kapitalet att i motsvarande mån ökas.

Enligt av järnvägsstyrelsen lämnad uppgift torde det defintiva inlemmandet av ifrågavarande järnvägar i statsbanenätet kunna ske redan den 1 juli 1948. Därvid böra GDG-bolagen träda i likvidation och avtal träffas om överlåtelse av bolagens alla tillgångar och skulder till staten. I samband därmed beräknas förslag föreligga, att staten skall övertaga den försäkringsverksamhet som utövas av vid GDG befintliga två pensionsinrättningar, nämligen Bergslagernas järnvägars pensions- samt änke- och pupillkassa och stiftelsen Gävle—Dala järnvägars pensionsinrättning. Förslag i angivna hänseenden torde komma att underställas 1948 års riksdag.

Under åberopande av vad sålunda anförts hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

dels bemyndiga Kungl. Maj:t att i enlighet med vad jag i det föregående förordat godkänna de föreliggande överenskommelserna;

dels ock å kapitalbudgeten under statens affärsverksfonder, statens järnvägar till *Förvärv av aktier i Bergslagernas med flera järnvägsaktiebolag* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av kronor 80 315 000.

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 avlåtast till riksdagen.

Ur protokollet:
Sven Sigurdson.

Mellan undertecknade, å ena sidan förstatligandeberedningen i Kungl. järnvägsstyrelsen samt å andra sidan Göteborgs stad, har inför den av Kungl. Maj:t tillsatta nämnden för behandling av vid statsinlösen av enskild järnväg uppkommande tvistefrågor om järnvägsegendomens värde m. m. träffats följande

Överenskommelse.

Mellan svenska staten, här nedan kallad köparen, å ena, samt Göteborgs stad, här nedan kallad säljaren, å andra sidan, har denna dag överenskommits följande rörande förvärv för svenska staten av säljarens aktieinnehav i Bergslagens järnvägsaktiebolag, här nedan kallat järnvägsbolaget.

§ 1.

Med likvid och leverans den 1 juli 1947 (tillträdesdagen) överlåter säljaren till köparen minst 56 091 aktier i järnvägsbolaget på följande villkor:

- a) priset per aktie utgör 535 kronor, att likvideras efter säljarens önskan kontant eller i statsobligationer, löpande med tre procent ränta; samt
- b) försäljningen avser aktierna med tillhörande kuponger från och med nr 47 för rörelsen år 1947.

§ 2.

Genom säljarens försorg skall upprättas avräkningsnota, som kl. 10.00 på tillträdesdagen skall likvideras i riksgäldskontoret i Stockholm, varvid samtidigt de försålda aktierna, försedda med vederbörlig transport in blanco från senaste i aktieboken registrerade ägare, jämte talonger med tillhörande utdelningskuponger från och med nr 47 överlämnas till köparen.

§ 3.

Köparen förbinder sig intill den 1 juli 1948 att, på anfordran, jämväl inlösa övriga aktier i järnvägsbolaget till enahanda pris och villkor, som sägs härövan i § 1 mom. a) och b) samt § 2. Sådan inlösen skall ske i riksgäldskontoret från och med den 1 juli 1947.

§ 4.

Säljaren garanterar, att vederbörande bolagsledning intill tillträdesdagen ej disponera järnvägsbolagets eller dess dotterbolags tillgångar eller ikläda bolagen förpliktelser för andra ändamål än sådana, som avse bolagens normala rörelse, därest ej Kungl. järnvägsstyrelsen lämnar sitt medgivande till andra åtgärder.

Säljaren garanterar vidare, att till samtliga under denna tid utlysta styrelsesammanträden i bolagen kallas de representanter, Kungl. järnvägsstyrelsen utser, vilka representanters yttrande skall inhämtas i frågor av större vikt.

Järnvägsbolaget äger å ordinarie bolagsstämma 1947 att av 1946 års vinstmedel disponera erforderligt belopp för utdelning av 8 procent å aktiekapitalet.

§ 5.

Köparen förbinder sig att i blivande avtal om införlivning med statens järnvägar av järnvägsbolagets järnvägar intaga bestämmelser rörande personalens anställning och lönevillkor likvärdiga med dem, som tillämpats vid hittills, jämlikt statsmakternas beslut vid 1939 års riksdag om enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet, skedda övertaganden av enskilda järnvägar.

§ 6.

Köparen förbinder sig att respektera av järnvägsbolaget intill den 1 februari 1947 fattade beslut enligt en till Kungl. järnvägsstyrelsen avlämnad förteckning i fråga om särskilda pensioner och understöd, och skall detta åtgående jämväl gälla då järnvägsbolagets järnvägar införlivas med statens järnvägar.

§ 7.

Kungl. järnvägsstyrelsen förklarar sig beredd

1. att till säljaren så snart ske kan från tiden för överenskommelsens under-tecknande utan vederlag återlämna sådan av säljaren jämlikt gåvobrev den 14 december 1926 till järnvägsbolaget för järnvägsändamål upplåten eller reserverad mark, som icke längre erfordras för järnvägsändamål;
2. att i Göteborg, därest tomt kan av säljaren anvisas, i anslutning till centralstationen uppföra ett större hotell;
3. att — när med hänsyn till trafiken så erfordras — utföra i 1926 års bangårdsavtal omnämnda järnvägsövergångar och därvid ersätta den del av kostnaderna, som enligt nämnda avtal skulle åvila säljaren, i den mån dessa kostnader icke på annat sätt kunna täckas av statsmedel; samt
4. att icke motsätta sig koncession för säljaren att med spårväg eller buss trafikera vägar i Backa socken.

§ 8.

Kungl. järnvägsstyrelsen förklarar sig beredd att till säljaren avlämna följande förklaring:

Det nu ifrågasatta aktieförvärvet skall i och för sig icke föranleda försämring av de fraktvillkor, som för närvarande gälla för vissa större trafikanter, med undantag dock av vad som kan föranledas av blivande allmän taxeförhöjning, samt icke heller verka avledande på rörelsen över Göteborgs hamn. Efter banornas införlivande med statens järnvägar skall styrelsen, i fråga om gällande eller framdeles beviljade nedsättningar, visa det tillmötesgående, som är förenligt med för styrelsen vid varje särskilt tillfälle gällande instruktioner och bestämmelser.

§ 9.

Köparen förbinder sig intill den 1 juli 1948 att, på anfordran, inlösa järnvägsbolaget icke tillhöriga aktier i Lödöse—Lilla Edets järnvägsaktiebolag till 75 kronor och i Dalslands järnvägsaktiebolag till 160 kronor, allt per aktie, varvid aktierna, försedda med vederbörlig transport in blanco från senaste i aktieboken registrerade ägare, jämte talonger med tillhörande utdelningskuponger från och med för rörelsen år 1946 överlämnas till köparen.

§ 10.

Med beslut å ordinarie bolagsstämma 1947 i frågorna angående bestämmande av arvoden åt styrelse och revisorer, val av styrelseledamöter jämte suppleanter och val av revisorer jämte suppleanter skall anstå till fortsatt

stämman den 30 juni 1947, och förbinder sig säljaren att påyrka nämnda uppskov och vid avgörandet av frågorna å den fortsatta stämman rösta i enlighet med de anvisningar, köparen kommer att lämna, dock att intill dess järnvägsbolagets järnvägar införlivats med statens järnvägar säljaren skall äga utse en representant i bolagets styrelse jämte suppleant och en revisor jämte suppleant.

§ 11.

För att bli gällande skall denna överenskommelse vara godkänd av Göteborgs stadsfullmäktige senast den 27 mars 1947 och av Kungl. Maj:t senast den 15 juni 1947. Om sådana godkännanden inom angiven tid ej lämnats, har överenskommelsen förfallit utan anspråk från någondera sidan.

Stockholm den 2 mars 1947.

För köparen:

För säljaren:

För förstatligandeberedningen:	<i>Ernst Jungen.</i>	<i>Axel A. Dahlström.</i>
	<i>Nils Holmberg.</i>	<i>G. H. Hansson.</i>
<i>Erik Malmkvist.</i>	<i>M. Blomberg.</i>	<i>Ivar Leandersson.</i>

Bevittnas:

Nils Bolinder.

K. A. Westman.

Bilaga B.

Mellan undertecknade, å ena sidan förstatligandeberedningen i Kungl. järnvägsstyrelsen samt å andra sidan Gävle stad, har inför den av Kungl. Maj:t tillsatta nämnden för behandling av vid statsinlösen av enskild järnväg uppkommande tvistefrågor om järnvägsegendomens värde m. m. träffats följande

Överenskommelse.

Mellan svenska staten, här nedan kallad köparen, å ena, samt Gävle stad, här nedan kallad säljaren, å andra sidan, har denna dag överenskommit följande rörande förvärv för svenska staten av säljarens aktieinnehav i Gävle—Dala järnvägsaktiebolag, här nedan kallat järnvägsbolaget.

§ 1.

Med likvid och leverans den 1 juli 1947 (tillträdesdagen) överlåter säljaren till köparen minst 16 200 aktier i järnvägsbolaget på följande villkor:

- a) priset per aktie utgör 310: — kronor, att likvideras efter säljarens önskan kontant eller i statsobligationer, löpande med tre procent ränta; samt
- b) försäljningen avser aktierna med tillhörande kuponger från och med nr 79 för rörelsen år 1947.

§ 2.

Genom säljarens försorg skall upprättas avräkningsnota, som kl. 10.00 på tillträdesdagen skall likvideras i Riksgäldskontoret i Stockholm, varvid samtidigt de försålda aktierna, försedda med vederbörlig transport in blanco från senaste i aktieboken registrerade ägare, jämte talonger med tillhörande utdelningskuponger från och med nr 79 överlämnas till köparen.

§ 3.

Köparen förbinder sig intill den 1 juli 1948 att, på anfordran, jämväl inlösa övriga aktier i järnvägsbolaget till enahanda pris och villkor, som sägs härövan i § 1 mom. a) och b) samt § 2. Sådan inlösen skall ske i Riksgäldskontoret från och med den 1 juli 1947.

§ 4.

Säljaren garanterar, att vederbörande bolagsledning intill tillträdesdagen ej disponera järnvägsbolagets eller dess dotterbolags tillgångar eller ikläda bolagen förpliktelser för andra ändamål än sådana, som avse bolagens normala rörelse, därest ej Kungl. järnvägsstyrelsen lämnar sitt medgivande till andra åtgärder.

Säljaren garanterar vidare, att till samtliga under denna tid utlysta styrelsesammanträden i bolagen kallas de representanter, Kungl. järnvägsstyrelsen utser, vilka representanters yttrande skall inhämtas i frågor av större vikt.

Järnvägsbolaget äger å ordinarie bolagsstämma 1947 att av 1946 års vinstmedel disponera erforderligt belopp för utdelning av 8 procent å aktiekapitalet.

§ 5.

Köparen förbinder sig att i blivande avtal om införlivning med statens järnvägar av järnvägsbolagets järnväg intaga bestämmelser rörande personalens anställnings- och lönevillkor likvärdiga med dem, som tillämpats vid hittills,

jämlikt statsmakternas beslut vid 1939 års riksdag om enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet, skedda övertagande av enskilda järnvägar.

§ 6.

Köparen förbinder sig att respektera av järnvägsbolaget intill den 1 februari 1947 fattade beslut enligt en till Kungl. järnvägsstyrelsen avlämnad förteckning i fråga om särskilda pensioner och understöd, och skall detta åtagande jämväl gälla då järnvägsbolagets järnväg införlivas med statens järnvägar.

§ 7.

Kungl. järnvägsstyrelsen förklarar sig beredd att efter införlivning med statens järnvägar av järnvägsbolagets järnväg med representanter för säljaren upptaga underhandlingar rörande i samband med bangårdsförhållandena i Gävle stående mark- och stadsplanefrågor.

§ 8.

Kungl. järnvägsstyrelsen förklarar sig beredd att till säljaren avlämna följande förklaring:

Det nu ifrågasatta aktieförvärvet skall i och för sig icke föranleda försämring av de fraktvillkor, som för närvarande gälla för vissa större trafikanter, med undantag dock av vad som kan föranledas av blivande allmän taxeförhöjning, samt icke heller verka avledande på rörelsen över Gävle hamn. Efter banornas införlivande med statens järnvägar skall styrelsen, i fråga om gällande eller framdeles beviljade nedsättningar, visa det tillmötesgående, som är förenligt med för styrelsen vid varje särskilt tillfälle gällande instruktioner och bestämmelser.

§ 9.

Med beslut å ordinarie bolagsstämma 1947 i frågorna angående bestämmande av arvoden åt styrelse och revisorer, val av styrelseledamöter jämte suppleanter och val av revisorer jämte suppleanter skall anstå till fortsatt stämma den 30 juni 1947, och förbinder sig säljaren att påyrka nämnda uppskov och vid avgörandet av frågorna å den fortsatta stämman rösta i enlighet med de anvisningar, köparen kommer att lämna, dock att intill dess järnvägsbolagets järnvägar införlivats med statens järnvägar säljaren skall äga utse en representant i bolagets styrelse jämte suppleant och en revisor jämte suppleant.

§ 10.

För att bliva gällande skall denna överenskommelse vara godkänd av Gävle stadsfullmäktige senast den 17 mars 1947 och av Kungl. Maj:t senast den 15 juni 1947. Om sådana godkännanden inom angiven tid ej lämnats, har överenskommelsen förfallit utan anspråk från någondera sidan.

Stockholm den 2 mars 1947.

För köparen:

För Förstatligandeberedningen:
Erik Malmkvist. M. Blomberg.

För säljaren:

M. Henriksson. Bengt Nyberg.
C. V. Westlund. John Johansson.
H. Sten.

Bevittnas:

Chr. Gemzell.

A. Calais.

Bilaga C.

Mellan undertecknade, å ena sidan förstatligandeberedningen i Kungl. järnvägsstyrelsen samt å andra sidan Leksands och Hedemora socknar samt Hedemora och Sätters städer, har inför den av Kungl. Maj:t tillsatta nämnden för behandling av vid statsinlösen av enskild järnväg uppkommande tviste-frågor om järnvägsegendomens värde m. m. träffats följande

Överenskommelse.

Mellan Svenska staten, här nedan kallad köparen, å ena, samt Leksands och Hedemora socknar ävensom Hedemora och Sätters städer, här nedan kallad säljaren, å andra sidan, har denna dag överenskommit följande rörande förvärv för Svenska staten av säljarens aktieinnehav i Södra Dalarnes järnvägsaktiebolag, här nedan kallat järnvägsbolaget.

§ 1.

Med likvid och leverans den 1 juli 1947 (tillträdesdagen) överlåter säljaren till köparen minst 8 074 aktier i järnvägsbolaget på följande villkor:

- a) priset per aktie utgör 280: — kronor, att likvideras efter säljarens önskan kontant eller i statsobligationer, löpande med tre procent ränta; samt
- b) försäljningen avser aktierna med tillhörande kuponger från och med för rörelsen år 1947.

§ 2.

Genom säljarens försorg skall upprättas avräkningsnota, som kl. 10.00 på tillträdesdagen skall likvideras i Riksgäldskontoret i Stockholm, varvid samtidigt de försålda aktierna, försedda med vederbörlig transport in blanco från senaste i aktieboken registrerade ägare, jämte talonger med tillhörande utdelningskuponger från och med för rörelsen år 1947 överlämnas till köparen.

§ 3.

Köparen förbinder sig intill den 1 juli 1948 att, på anfordran, jämväl inlösa övriga aktier i järnvägsbolaget till enahanda pris och villkor, som sägs här-ovan i § 1 mom. a) och b) samt § 2. Sådan inlösen skall ske i Riksgäldskontoret från och med den 1 juli 1947.

§ 4.

Säljaren garanterar i vad på säljaren beror att vederbörande bolagsledning intill tillträdesdagen ej disponerar järnvägsbolagets tillgångar eller ikläder bolagen förpliktelser för andra ändamål än sådana, som avse bolagets normala rörelse, därest ej Kungl. järnvägsstyrelsen lämnar sitt medgivande till andra åtgärder.

Säljaren garanterar vidare i vad på säljaren beror, att till samtliga under denna tid utlysta styrelsesammanträden i bolaget kallas de representanter, Kungl. järnvägsstyrelsen utser, vilka representanters yttrande skall inhämtas i frågor av större vikt.

Järnvägsbolaget äger å ordinarie bolagsstämma 1947 att av 1946 års vinstmedel disponera erforderligt belopp för utdelning av 8 procent å aktiekapitalet.

§ 5.

Köparen förbinder sig att i blivande avtal om införlivning med statens järnvägar av järnvägsbolagets järnväg intaga bestämmelser rörande personalens anställning och lönevillkor likvärdiga med dem, som tillämpats vid hittills, jämlikt statsmakternas beslut vid 1939 års riksdag om enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet, skedda övertagande av enskilda järnvägar.

§ 6.

Köparen förbinder sig att respektera av järnvägsbolaget till den 1 februari 1947 fattade beslut enligt en till Kungl. järnvägsstyrelsen avlämnad förteckning i fråga om särskilda pensioner och understöd, och skall detta åtagande jämväl gälla då järnvägsbolagets järnväg införlivas med statens järnvägar.

§ 7.

Med beslut å ordinarie bolagsstämma 1947 i frågorna angående bestämmande av arvoden åt styrelse och revisorer, val av styrelseledamöter jämte suppleanter och val av revisorer jämte suppleanter skall anstå till fortsatt stämma den 30 juni 1947, och förbinder sig säljaren att påyrka nämnda uppskov och vid avgörandet av frågorna å den fortsatta stämman rösta i enlighet med de anvisningar, köparen kommer att lämna, dock att intill dess järnvägsbolagets järnväg införlivats med statens järnvägar säljaren skall äga utse en representant jämte suppleant i bolagets styrelse och en revisor jämte suppleant.

§ 8.

För att bliva gällande skall denna överenskommelse vara godkänd av Leksands och Hedemora socknars kommunalfullmäktige samt av Hedemora och Säters städers stadsfullmäktige senast den 19 mars 1947 och av Kungl. Maj:t senast den 15 juni 1947. Om sådana godkännanden inom angiven tid ej lämnats, har överenskommelsen förfallit utan anspråk från någondera sidan.

Stockholm den 2 mars 1947.

För köparen:

För säljaren:

För Förstatligandeberedningen:
Erik Malmkvist. M. Blomberg.

J. Ohlsson. Erik Björkman.
J. Gråhns.

/Y. Simonsson.

Bevittnas:

Åke Thorell.

Chr. Gemzell.

Bilaga D.

Mellan undertecknade, å ena sidan förstatligandeberedningen i Kungl. järnvägsstyrelsen samt å andra sidan Fryksände, Stora Kils, Lysviks, Sunne, Västra Emterviks och Östmarks kommuner jämte Sunne köping, har inför den av Kungl. Maj:t tillsatta nämnden för behandling av vid statsinlösen av enskild järnväg uppkommande tvistefrågor om järnvägsegendomens värde m. m. träffats följande

Överenskommelse.

Mellan Svenska staten, här nedan kallad köparen, å ena, samt Fryksände, Stora Kils, Lysviks, Sunne, Västra Emterviks och Östmarks kommuner jämte Sunne köping, här nedan kallad säljaren, å andra sidan, har denna dag överenskommit följande rörande förvärv för Svenska staten av säljarens aktieinnehav i Kil-Fryksdalens järnvägsaktiebolag, här nedan kallat järnvägsbolaget.

§ 1.

Med likvid och leverans den 1 juli 1947 (tillträdesdagen) överlåter säljaren till köparen minst 5 300 aktier i järnvägsbolaget på följande villkor:

- a) priset per aktie utgör 100 kronor, att likvideras efter säljarens önskan kontant eller i statsobligationer, löpande med tre procent ränta; samt
- b) försäljningen avser aktierna med tillhörande kuponger från och med för rörelsen år 1946.

§ 2.

Genom säljarens försorg skall upprättas avräkningsnota, som kl. 10.00 på tillträdesdagen skall likvideras i Riksgäldskontoret i Stockholm, varvid samtidigt de försålda aktierna, försedda med vederbörlig transport in blanco från senaste i aktieboken registrerade ägare, jämte talonger med tillhörande utdelningskuponger från och med för rörelsen år 1946 överlämnas till köparen.

§ 3.

Köparen förbinder sig intill den 1 juli 1948, att på anfordran, jämväl inlösa övriga aktier i järnvägsbolaget till enahanda pris och villkor, som sägs härövan i § 1 mom. a) och b) samt § 2. Sådan inlösen skall ske i Riksgäldskontoret från och med den 1 juli 1947.

§ 4.

Säljaren garanterar i vad mån på säljaren beror att vederbörande bolagsledning intill tillträdesdagen ej disponerar järnvägsbolagets tillgångar eller ikläder bolaget förpliktelser för andra ändamål än sådana, som avse bolagets normala rörelse, därest ej Kungl. järnvägsstyrelsen lämnar sitt medgivande till andra åtgärder.

Säljaren garanterar vidare, i vad mån på säljaren beror, att till samtliga under denna tid utlysta styrelsesammanträden i bolaget kallas de representanter, Kungl. järnvägsstyrelsen utser, vilka representanters yttrande skall inhämtas i frågor av större vikt.

§ 5.

Köparen förbinder sig att i blivande avtal om införlivning med statens järnvägar av järnvägsbolagets järnväg intaga bestämmelser rörande personalens anställning och lönevillkor likvärdiga med dem, som tillämpats vid hittills, jämlikt statsmakternas beslut vid 1939 års riksdag om enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet, skedda övertagande av enskilda järnvägar.

§ 6.

Köparen förbinder sig att respektera av järnvägsbolaget till den 1 februari 1947 fattade beslut enligt en till Kungl. järnvägsstyrelsen avlämnad förteckning ifråga om särskilda pensioner och understöd, och skall detta åtagande jämväl gälla då järnvägsbolagets järnväg införlivas med statens järnvägar.

§ 7.

Med beslut å ordinarie bolagsstämma 1947 i frågorna angående bestämmande av arvoden åt styrelse och revisorer, val av styrelseledamöter jämte suppleanter och val av revisorer jämte suppleanter skall anstå till fortsatt stämma den 30 juni 1947, och förbinder sig säljaren att påyrka nämnda uppskov och vid avgörandet av frågorna å den fortsatta stämman rösta i enlighet med de anvisningar, köparen kommer att lämna, dock att intill dess järnvägsbolagets järnväg införlivats med statens järnvägar säljaren skall äga utse en representant jämte suppleant i bolagets styrelse och en revisor jämte suppleant.

§ 8.

För att bli gällande skall denna överenskommelse vara godkänd av Fryksände, Stora Kils, Lysviks, Sunne, Västra Emterviks och Östmarks kommuner jämte Sunne köping senast den 27 mars 1947 och av Kungl. Maj:t senast den 15 juni 1947. Om sådana godkännanden inom angiven tid ej lämnats, har överenskommelsen förfallit utan anspråk från någondera sidan.

Sunne den 6 mars 1947.

För köparen:

För förstatligandeberedningen:
Erik Malmkvist.

För säljaren:

Henning Gunby. Arvid Andersson.
Efraim Eriksson. Axel Höglind.
Karl Haglund. C. J. Mellström.
Oskar Werner. Axel Åleby.
Mats Gullström. Anton Friman.
J. Ahlberg. P. Oscar Persson.
Sten Kvårre. H. O. Nilsson.
H. Hemmingsson.

Bevittnas:

K. A. Westman.

Nils Bolinder.