

Nr 98.

Ankom till riksdagens kansli den 17 april 1931 kl. 4 e. m.

Utlåtande i anledning av väckta motioner angående förhandlingar med Härnösand—Sollefteå järnvägsaktiebolag om statsinlösen av bolagets järnväg m. m.

(4:e avd.)

I två likalydande motioner, väckta den ena, nr 13, inom första kammaren av herr *E. A. Enhörning* och den andra, nr 20, inom andra kammaren av herr *N. V. Sandström*, har hemställts, att riksdagen ville besluta avlåta en skrivelse till Kungl. Maj:t med anhållan, att Kungl. Maj:t måtte snarast möjligt upptaga förhandlingar med Härnösand—Sollefteå järnvägsaktiebolag om statsinlösen av bolagets järnväg med rullande materiel och inventarier m. m. samt till nästa riksdag inkomma med proposition, som kan föranledas av nämnda förhandlingar.

I fråga om de skäl, som åberopats till stöd för förslaget, får utskottet hänvisa till motionen I:13.

Till en början må antecknas, att ifrågavarande järnvägsföretag, Härnösand—Sollefteå järnvägsaktiebolag, av 1891 års riksdag beviljats lån från allmänna järnvägslånefonden med 2,350,000 kronor. Återstående kapitalskuld utgjorde vid senaste årsskiftet i runt tal 1,500,000 kronor. Dessutom häftar bolaget alltjämt i skuld för 1929 och 1930 års annuiteter. Ifrågavarande båda annuiteter samt övriga oguldna räntor inräknade, uppgick vid årsskiftet statens fordran hos bolaget till inemot 2,000,000 kronor.

Det ekonomiska resultatet av bolagets verksamhet under åren 1925—1929 har, enligt vad som från järnvägsstyrelsen inhämtats, utfallit på följande sätt:

År	Inkomster	Utgifter exkl. räntor och avsättning till förnyelsefond	Driftöverskott	Räntor	Avsättning t. förnyelsefond	Vinst eller förlust
K r o n o r						
1925	1,185,103	1,068,465	116,638	116,876	60,840	— 61,078
1926	1,351,641	1,180,944	170,697	116,098	60,840	— 6,241
1927	1,255,664	1,075,190	180,474	114,923	60,829	+ 4,722
1928	1,161,392	1,027,838	133,554	114,591	26,509	— 7,446
1929	1,181,444	1,035,510	145,934	110,850	35,977	— 893

I anslutning härtill har från järnvägsstyrelsen i en den 24 februari 1931 avgiven promemoria anförts följande:

I medeltal för åren 1925—1929 uppgick alltså driftöverskottet — utan avsättning till förnyelsefond till kronor 149,459. Häremot var att ställa ränta av kronor 114,668, och en möjlig avsättning utan användande av tidigare vinster var alltså kronor 34,791. — Det är av intresse jämföra detta belopp med avsättningen enligt i kungörelsen till bokföringslagen angivna lägsta normalgrunder. Man får enligt dessa, för värden vid 1929 års slut.

	Anläggnings- värde 1,000-tal kr. (tkr.)	Procent	Avsättning kronor
Rullande materiel	826	2.5	20,650
Inventarier	21	5.0	1,050
Övriga tillgångar	5,141	1.0	51,410
Summa	5,988		73,110

För jämförelse bör nämnas, att avsättningen enligt vissa av järnvägsföreningen uppställda grunder för år 1929 beräknats till 64.9 tkr.

Den beräknade avsättningen torde för banan ifråga icke kunna anses särskilt riklig. Med densamma skulle emellertid resultatet, med samma inkomst- och utgiftsförhållanden som under nämnda 5-årsperiod, bli ett årligt faktiskt underskott av c:a 40,000 kronor. — Att man enligt lagen har rättighet föra en del av avsättningen inom linjen ändrar givetvis icke den verkliga ställningen. Observeras bör, att ställningen under det för järnvägarna i allmänhet gynnsamma år 1929 ej nämnvärt förbättrats.

Bolagets räntekostnad för år 1929 utgjorde c:a 110 tkr. Drages härifrån förenämnda 40 tkr., återstår 70 tkr., vilket alltså skulle vara banans beräkningsbara avkastning. Härvid har emellertid hänsyn icke tagits vare sig till den numera genomförda taxesänkningen i godstrafik eller till verkningarna av nuvarande prisutveckling.

Det torde ej vara nödvändigt här närmare redogöra för de — för övrigt summariska — kalkyler, vilka verkställts angående berörda förhållanden. Nämnas må, att den nya taxan och samtrafikordningen beräknats medföra nedgång i godstrafiksinkomsten av 80 tkr. årligen brutto, samt att 1930 torde komma att uppvisa en försämring av affärsresultatet med 90 tkr. gentemot år 1929, varav 65 tkr. komma på nedgång i nämnda inkomst. — Läggas härtill, att inkomsten ifråga sistnämnda år uppgick till endast 517 tkr., inses lätt, att den under senaste året inträdda försämringen i järnvägsbolagets ställning måste betecknas som högst avsevärd. En beräkning, vid vilken hänsyn tagits jämväl till de faktorer, som verka i gynnsam riktning, har givit vid handen, att man för de närmaste åren skulle ha att räkna med ett driftöverskott utan avsättning till förnyelsefond av endast omkring 50 tkr. årligen.

Det ligger i sakens natur, att alla framtidskalkyler måste vara osäkra, varför betydande variationer i båda riktningarna äro möjliga. Såsom obestridligt resultat kvarstår emellertid, att banan under för den närmaste framtiden förutsebara förhållanden icke kan förväntas lämna något verkligt överskott. Den räntebetalning, som kommer att äga rum, innebär alltså en faktisk konsumtion av kapital. Även med en rätt väsentlig förbätt-

ring gentemot nuvarande läge får banan intet nämnvärt affärsvärde ens i enskild ägo.

Banan som statsbanelinje. I motionen förutsattes införlivande med statens järnvägar. Härmed skulle tydligen inträda ytterligare en avsevärd försämring, och detta såväl å inkomst- som utgiftssidan. Någon utredning i detta hänseende föreligger icke och kan ej verkställas på den tid, som står till förfogande.

En verkställd överslagskalkyl har emellertid visat, att enbart nedgången i godstrafiksinkomst, efter nuvarande trafikomfattning räknat, kommer att uppgå till omkring 100 tkr. årligen. — Även för persontrafiken inträder åtminstone till en början viss inkomstminskning. — Bland utgifterna har man först att taga hänsyn till personalkostnaderna. Dessa undergå efter nuvarande praxis ingen större omedelbar ökning, så småningom gör sig emellertid den högre löneskalan vid statens järnvägar gällande. — Viktigt är också, att av föreliggande handlingar att döma underhållet icke synes vara fullt tillfredsställande, en förbättring härutinnan kräver givetvis alltid kostnad. Häremot har man endast att ställa en viss ej särdeles betydande besparing i förvaltningskostnader.

Att angiva några bestämda siffror för de olika faktorernas verkningar är givetvis ej möjligt utan särskild utredning. Uppenbart är emellertid, att linjen Härnösand—Sollefteå såsom statsbanelinje skulle komma att, åtminstone under första tiden, såsom resultat giva en driftsförlust av betydligt mer än 100 tkr. årligen.

Statsinlösen efter sådana grunder, som motionären syftar på, kan under sådana omständigheter tydligen icke ifrågakomma. Att staten under helt andra tidsförhållanden betalt en relativt hög ersättning för bandelar, om vars framtida avkastning man då ej kunde ha någon mera bestämd uppfattning, men som ändock synts önskvärda att förvärva, kan ej vara något skäl nu tillämpa samma eller liknande grunder för en bana, om vilken man på förhand vet, att den saknar allt affärsvärde, och vars införlivande ej kan sägas bereda några nämnvärda fördelar ifråga om trafikens handhavande å statsbanenätet i övrigt.

Att från statens sida skulle tagas initiativ till ett statsförvärv synes under sådana förhållanden uteslutet. En begäran från bolaget eller dess intressenter om förhandlingar på av motionären antydd bas måste också betecknas såsom från början utsiktslös. — Även om utgångspunkten skulle vara ett anbud från bolagets sida att överlåta banan med tillhörande egendom *utan* någon ersättning till aktieägarna, alltså i analogi med framställningen från Norra Södermanlands järnväg, skulle järnvägsstyrelsen säkerligen i allt fall icke komma att anse lämpligt ingå i sådana förhandlingar, då dessa ändock skulle få gälla övertagandet av en större eller mindre del av bolagets skulder, något som i varje fall är för staten ogynnsamt.

Det är Härnösands stad och Svenska Handelsbanken, som äro innehavare av fordringar mot lägsta säkerhet. Även om dessa såsom praktiskt taget värdelösa helt avskrivnas, skulle förutom statslånet, beträffande vilket måste förutsättas en avlösning på sätt föreslagits för Norra Södermanlands järnväg, återstå obligationslån å — vid slutet av år 1931 — tillsammans c:a 440 tkr. För att riksgäldskontoret skall kunna övertaga dessa, kräves ett anslag, som kommer att belasta statens järnvägar. — Ytterligare kapitalmedel till ej ringa belopp kräves för banans sättande i så-

dant skick, att statens järnvägars lok och vagnar kunna framföras därå, vilket är nödvändigt för en rationell drift.

Vad som ifrågasatts, är alltså en affär, vilken statsverket bör söka undvika, så länge banan ändock kan äga bestånd. Då den beräkningsbara förlusten dels å själva driften, dels i form av utebliven förräntning å insatt nytt statskapital är betydande, måste således järnvägsstyrelsen, trots det intresse för det splittrade svenska järnvägsnätets enhetliggörande, åt vilket styrelsen vid upprepade tillfällen givit uttryck, i förevarande fall vara nödsakad att bestämt avstyrka motionärens framställning.

*Utskottets
yttrande.*

Vid förevarande frågas bedömande bör visserligen ej förbises, att medan staten ombesörjt järnvägsförbindelser till alla övriga kuststäder norr om Gävle, tvärbanan Sollefteå—Härnösand utbyggs som privat företag, med staden Härnösand som nuvarande huvudintressent. Som affär betraktat har företaget — i motsats till vad man vid dess byggnad på 1890-talet räknade med — utfallit mycket ogynnsamt. Trots en tidigare rekonstruktion tynges företaget alltjämt av betydande ränteutgifter, vilkas betalning endast kunnat ske på bekostnad av vederbörliga avsättningar till förnyelsefonden. Banans ekonomi har ytterligare försvagats genom den nytillkomna Ostkustbanan. Från dessa utgångspunkter kan anses förklarligt om nu vissa önskemål framkomma på banans övertagande av staten.

Ur statens synpunkt måste dock en dylik inlösen anses mindre tillräddig. Enligt vad järnvägsstyrelsen upplyst, har man, bortsett från eventuella ränteförluster, att räkna med att banan med tillämpning av statens järnvägars taxor skulle som resultat giva en driftsförlust av betydligt mer än 100,000 kronor för år.

Överhuvud synas skäl ej föreligga att från statens sida taga initiativ till förhandlingar i motionernas syfte. Utskottet får alltså hemställa,

att de av herrar Enhörning och Sandström i ämnet väckta motionerna (I:13 och II:20) ej må av riksdagen bifallas.

Stockholm den 17 april 1931.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar S. H. Kvarnzelius, A. C. Lindblad, O. Bergqvist, J. Nilsson i Malmö, C. P. V. Nilsson i Gränebo, N. J. M. Svensson i Kompersmåla, Oscar Olsson, E. J. G. Rosén, C. G. V. Hammarskjöld, D. A. Petrén, I. Hj. E. Pauli och K. A. S. Nylander;

från andra kammaren: herrar A. Anderson i Råstock, C. R. Jansson i Falun, A. Å:son Törnkvist i Karlskrona, G. Strindlund, P. M. Olsson i Blädinge, E. J. Wigforss, B. F:son Holmgren, J. Olofsson i Digernäs, O. E. F. Järte, A. Danielsson, C. J. Högström och F. V. Sandwall.

Reservation

av herrar Rosén och Strindlund.