

Nr 433.

Av herr **Werner** i Hultsfred m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 129, angående statsförvärv av de Östra centralbanans järnvägsaktiebolag tillhöriga järnvägarna.

I Kungl. Maj:ts proposition nr 129 om statsförvärv av Östra Centralbanan har departementschefen sammanfattat de omständigheter, som vid frågans bedömande syntes böra tillmätas avgörande betydelse. I första hand har härvid framhållits, hurusom behov föreläge av en relativt betydande kapitalinvestering för genomförande av förbättringar och rationaliseringar vid järnvägen, därest denna över huvud skulle kunna bestå och på ett ändamålsenligt sätt betjäna den bygd, som den genomlöper, samt att medel härför icke kunde anskaffas, därest järnvägen förbleve privatbana. Vidare har framhållits, att en i viss mån förbättrad trafikekonomi kunde påräknas, om järnvägen bleve införlivad med statsbanorna, samtidigt som trafikanterna inom trafikområdet skulle komma i åtnjutande av icke obetydliga lättnader i fraktkostnadshänseende. Propositionen om Östra Centralbanans förstatligande är sålunda främst föranledd av omsorg om kommunikationsväsendet med syfte att bereda icke blott tryggade utan även förbättrade förbindelser inom det trafikområde mellan Linköping och Hultsfred, som betjänas av Östra Centralbanan.

De stora och beaktansvärda förbättringar i tekniskt hänseende, som ett förstatligande av viss privatbana synes i regel medföra, och de fördelar ett sådant bringar banans område och trafikanter, kunna emellertid i vissa fall mötvas av uppkommande olägenheter för andra järnvägar och deras trafikanter. Särskilt blir så gärna fallet, när, såsom beträffande Östra Centralbanan, fråga är om en privatbana, vilken förbinder olika järnvägar med varandra och vilkens införlivande med statens järnvägar härvid medför omläggningar av godsets befordringsvägar, som kunna vara betydande. Flertalet enskilda järnvägar hava numera efter biltrafikens tillkomst att kämpa med svårigheter, liknande dem, som föranlett uppkomsten av frågan om Östra Centralbanans förstatligande. Deras tekniska standard är sålunda ofta föråldrad och låg, utan att driftöverskotten medgiva tillräckliga avsättningar för förnyelse; deras svårigheter att tillgodose skäliga krav beträffande lönevillkor och taxor äro stora. Förloras som följd av statsförvärv av viss annan järnväg någon mera betydande trafik, på vilken en enskild ekonomiskt svag järnväg tidigare kunnat räkna, så kan härvid liden trafik- och inkomstminskning få svårartade följder för järnvägens möjligheter att fullgöra sina åtaganden beträffande löner, kapitalförräntning och taxor samt ytterst medföra risk för järnvägens bestånd.

Obestridligt är, att ett förstatligande av Östra Centralbanan kommer att medföra menliga följder av antydd natur för vissa andra enskilda järnvägar.

I propositionen har emellertid erinrats om, att sedan år 1931 bestämmelser finnas, vilka reglera ersättningen för inkomstminskningar, som uppkomma i samband med ändring av samtrafiksvägarna. Såsom framgår av den redogörelse för berörda bestämmelser, vilken lämnats i propositionen, avses tydligen med dessa endast att bereda viss under en tioårsperiod successivt avtagande ersättning; om någon full kompensation är icke fråga, helst som en järnvägs nettoförlust vid uppkommande trafikavledning redan under det första ersättningsåret med beräknad ersättning till 40 procent av bruttoinkostminskningen i regel vida överstiger ersättnings storlek.

Mot de fördelar, som ett förstatligande av viss privatbana är ägnat medföra för ifrågakommande kommunikationsled och dess trafikområde, har man sålunda att ur allmän kommunikationspolitisk synpunkt sett väga de nackdelar, som kunna följa för andra järnvägar och deras trafikområden, vilka i lika grad kunna göra anspråk på hänsyn och omtanke från statsmakternas sida. Vi äga icke tillräcklig kännedom om storleken av de olägenheter för andra banor än Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnväg, som skulle följa av ett isolerat förstatligande av Östra Centralbanan, för att kunna bilda oss en självständig uppfattning i frågan, huruvida fördelarna beträffande sistnämnda järnväg överväga uppkommande olägenheter beträffande kommunikationsväsendet i dess helhet, men vilja utgå från förutsättningen, att fog finnes för departementschefens gjorda uttalande, att hithörande spörsmål icke äro av den betydelse, att de kunna anses utgöra hinder för ifrågakommande, av andra skäl starkt påkallade fusionsåtgärd. Vi biträda därjämte det uttalandet, att andra ersättningsgrunder härvid icke synas kunna ifrågakomma än de eljest *under enahanda omständigheter tillämpliga*.

Beträffande Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnväg föreligga emellertid helt säregna förhållanden med hänsyn till de omständigheter, under vilka järnvägens skuldbörda sistförflutna år blivit reglerad under medverkan av statsmakterna och Kalmar Läns norra landsting. Allmänna grunder för ersättningsberäkningarna synas härvid icke tillämpliga.

Under hänvisning till Kungl. Maj:ts proposition nr 118 till 1936 års riksdag, vilken blivit bifallen, få vi erinra, att berörda reglering i vad skulden till staten angår gick ut på infriande av tidigare statslån mot ett kontant belopp av 1,440,000 kronor. Medel härtill skulle erhållas på så sätt:

att järnvägsbolagets kontanta tillgångar och depositioner	
togos i anspråk med inalles	455,000 kronor
att två banklån upptogos, varav ett mot första inteckning i	
järnvägen å	500,000 „ och
ett mot borgen av Kalmar läns norra landsting å	600,000 „
	Summa 1,555,000 kronor
varav	115,000 „
tänktes erforderliga som rörelsekapital.	

Vad vidare Kalmar läns norra landstings fordran på järnvägen angår skulle denna regleras så, att som räntebärande lån kvarstod ett belopp av 400,000 kronor och som tills vidare räntefritt lån ett belopp av 350,000 kronor. Landstinget iklädde sig vidare borgen för järnvägens samtrafiksuppbörd, till säkerhet för vilken tidigare legat ett depositionsbevis å 105,000 kronor, vilka härvid frigjordes och inbetaltes till riksgäldskontoret.

Den träffade uppgörelsens innebörd torde kortast kunna sägas vara, att Kalmar läns norra landsting i egenskap av borgensman övertog ansvaret för infriande av järnvägsbolagets fasta lån till den del de — låt vara efter reducering — överstego 500,000 kronor, vilka upplånats mot säkerhet i banan, jämte ansvar för bolagets samtrafikmedel. För bedömning av statens moraliska förpliktelser gent emot Kalmar läns norra landsting är det av vikt att klarlägga, *dels* huruvida landstinget vid tiden för uppgörelsens träffande kunde hava grundad anledning befara, att ett isolerat förststatligande av Östra Centralbanan skulle komma till stånd, *dels ock* efter vilka grunder järnvägsbolagets skuldbörda blev reglerad och det belopp fastställt, med vilket bolagets statslån skulle infrias.

Vid de förberedande förhandlingar angående statslånets reglering, som fördes med av riksgäldskontoret utsedda sakkunniga, förelågo icke sådana omständigheter, som kunde göra en fusion av Östra Centralbanan med statens järnvägar sannolik. Av en som bilaga A närlagd skrivelse av den 7 augusti 1933 från kungl. järnvägsstyrelsen till Östra Centralbanans aktiebolag framgår sålunda, att järnvägsstyrelsen vid denna tid ställde sig avvisande mot tanken på ett förststatligande, särskilt om detta skulle innebära något ytterligare kapitalengagement från statens sida. Icke heller i sin till departementschefen avgivna, i propositionen refererade promemoria av den 30 mars 1935 har järnvägsstyrelsen framfört någon önskan om järnvägens införlivande med statsbananätet. Det är först i en skrivelse av den 8 maj 1936 till riksgäldsfullmäktige, jämväl återgiven i propositionen, som järnvägsstyrelsen, härvid uttryckligt frångående sin tidigare intagna ställning, förordar ett statsförvärf av Östra Centralbanan.

Vid denna tidpunkt hade emellertid de långvariga förhandlingarna angående reglering av Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolags statslån slutförts. Kalmar läns norra landsting hade i januari 1936 bifallit ett förslag till uppgörelse; järnvägsekonomiutredningen avgav sitt yttrande i ärendet den 31 januari 1936 och propositionen är dagtecknad den 21 februari. Uppenbart torde vara, att varken statens förhandlingsmän eller Kalmar läns norra landsting vid förda förhandlingar och träffade avgöranden kunnat taga med i räkningen ett sådant förryckande av förutsättningarna för den träffade uppgörelsen, som ett isolerat förststatligande av Östra Centralbanan skulle innebära. Då departementschefen i propositionen uttalar, att ifrågavarande järnvägsföretag genom den föreslagna löneregleringen synes få sin skuldbörda så minskad, att företagets ekonomi, så vitt nu kan förutses, bör vara tryggad, så kan detta

ej tydas annorlunda än att han å Kungl. Maj:ts vägnar ej då förutsåg ett statsingripande, som skulle förinta förutsättningarna för låneregleringen. På grund av riksdagens villkor om visst ytterligare — i sak föga betydelsefullt — medgivande från Kalmar läns norra landstings sida hade detta hösten 1936 formell möjlighet att rygga sitt tidigare beslut i frågan, sedan järnvägsstyrelsens förslag om statsförvärv av Östra Centralbanan förelåg. I anledning härav införskaffades av Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnväg från vederbörande i järnvägsstyrelsen som bilaga B närlagda preliminära utredning av den 13 augusti 1936 angående de konsekvenser beträffande godssamtrafik, som Östra Centralbanans förstatligande skulle medföra för Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnväg. Beräkningen slutar på en årlig inkomstminskning av ej mindre än cirka 40,000 kronor. Under hand hade emellertid meddelande lämnats, att den av järnvägsstyrelsen väckta frågan om Östra Centralbanans förstatligande skulle remitteras till 1936 års järnvägskommitté. Då frågan härvid skulle komma under omprövning i samband med ett allmänt förstatligande, syntes anledning ej finnas för landstinget att frånga ett redan träffat avgörande, vilket sålunda med begärd detaljändring blev stadfäst.

Vi övergå härefter till en redogörelse för den sakliga beskaffenheten av de förpliktelser, som Kalmar läns norra landsting iklätt sig för möjliggörande av statslåneskuldens avlyftande.

Till grund för uppgörelsen om skuldregleringen lågo av sakkunnige i samråd med representanter för järnvägen verkställda beräkningar angående de över-skottsmedel, vilka framdeles möjligen kunde påräknas bliva disponibla för förrentning av järnvägsföretagets skulder. Vid dessa beräkningar utgick man från vissa förutsättningar, av vilka de mest betydelsefulla voro, att järnvägens taxor skulle vidmakthållas vid ett så högt läge, som med hänsyn till bilkonkurrensen kunde bliva möjligt, samt att för förnyelse skulle användas endast 100,000 kronor per år i stället för 155,000 kronor enligt för avsättning till förnyelsefond fastställda grunder. I vad avsättningen till förnyelsefond angår tillämpades härvid förutsättningar, vilka senare underkänts såsom ohållbara beträffande Östra Centralbanan. Ehuru sistnämnda järnväg är väsentligt yngre än Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägar och härvid får antagas vara i mindre behov av förnyelse, har nämligen beträffande Östra Centralbanan full avsättning till förnyelsefond enligt stadgade grunder av kungl. järnvägsstyrelsen ansetts nödvändig för järnvägens vidmakthållande. Därest enahanda beräknings-sätt kommit till användning även beträffande Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägar, skulle de för kapitalets förräntning beräkningsbara överskotten så minskats, att från statsverkets sida kunnat ifrågakomma att medgiva en i det närmaste fullständig avskrivning av statslånet. Det kapitaliserade värdet av skillnaden mellan full och enligt beräkning reducerad avsättning till förnyelsefond uppgår nämligen vid nuvarande räntefot till nära 1,400,000 kronor eller ungefär det belopp, som staten erhållit i utbyte mot sina fordringar.

Av det anförda framgår, att från statens sida uppställts betydligt större fordringar beträffande gäldandet av Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolags statslån, än som beträffande Östra Centralbanan ansetts förenligt med kommunikationsledens upprätthållande på sätt, som tillgodoser det område den betjänar. Vid sådant förhållande måste ett statligt ingripande, vilket starkt reducerar järnvägens ekonomiska möjligheter, få väntas medföra beklagliga följder, i första hand för den kontrahent, som övertagit statens ställning som kreditgivare, men vidare för personal och trafikanter och ytterst medförande risk för järnvägens förfall och nedläggning.

Av nedanstående uppgifter, utvisande senare års affärsresultat under förutsättning av full avsättning till förnyelsefond, framgår ock med full tydlighet, att Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolag icke har en sådan ställning, att det kan bära de förluster, som Östra Centralbanans förstatligande skulle medföra, därest icke ersättning lämnas enligt andra grunder än de allmänna.

	1934	1935	1936
	K r o n o r		
Bruttoinkomster	1,422,524	1,369,152	1,392,390
Driftkostnader	1,164,728	1,220,757	1,223,157
Överskott	257,796	148,395	169,233
 Avsättning till förnyelsefond enligt stadgade grunder	 155,474	 155,491	 164,693
Härefter:			
för förräntning disponibla medel	102,322	—	4,540
bristande medel även för avsättning till förnyelsefond	—	7,096	—

Då jämlikt förestående utredning den år 1936 träffade uppgörelsen angående reglering av Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolags skulder från alla berörda parter sida ingåtts utan tanke på ett statsingripande, varigenom antagna förutsättningar för uppgörelsens träffande skulle förfalla och då vidare berörda förutsättningar utgått från grunder, som beträffande Östra Centralbanan ansetts för företaget allt för betungande, torde få anses med billighets-skäl och statens rättsvårdande ställning förenligt, att den borgensman, Kalmar läns norra landsting, som från staten övertagit huvudansvaret för Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolagets skulder, icke ytterligare belastas med de förluster, som berörda järnväg kan komma att lida genom ett förstatligande av Östra Centralbanan.

Rörande storleken av dessa förluster föreligger förenämnda som bilaga B närlagda beräkning, avseende år 1935. Med beräkningen har närmast avsetts att få en ungefärlig uppfattning angående storleksordningen av uppkommande

väg- och inkomständringar. Med hänsyn bland annat till att beräkningen icke är kollationerad och vidare avser endast ett år samt ej anger storleken av den nettoinkostminskning, som Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnväg kommer att åsamkas, torde densamma ej kunna anses utgöra tillräckligt underlag för bestämmande av den ersättning för ändrade transportvägar, som i förevarande särskilda fall skäligen synes böra tillerkännas sagda järnväg. I saknad av här för erforderlig utredning äro vi icke i tillfälle att taga närmare ställning till den storlek, med vilken ersättning bör utgå. Ur principiell synpunkt synes oss emellertid med hänsyn till förevarande omständigheter ersättning på grund av Östra Centralbanans förstatligande, i vad Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägar angår, icke böra utgå enligt i gällande samtrafiksföreskrifter fastställda, i propositionen återgivna grunder utan med belopp, svarande mot hela den nettoinkostminskning, som järnvägen enligt av skiljemän verkställd beräkning kan beräknas komma att som som följd av Östra Centralbanans förstatligande lida under den tid av femton år, för vilken amorteringsplan föreligger beträffande det lån å 600,000 kronor, som mot borgen av Kalmar läns norra landsting upptagits till likvidering av järnvägsbolagets statslån.

Under erinran att en till viss tid sålunda begränsad ersättning icke motsvarar hela den förlust, som berörda förstatligande medför för Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägar och härmed deras trafikanter och personal få vi hemställa,

att riksdagen ville hemställa till Kungl. Maj:t att hänskjuta frågan om fastställande av ersättning åt Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägar för i anledning av Östra Centralbanans förstatligande uppkommande förluster åt gode män enligt lagen om skiljemän att avdömas i enlighet med ovan angivna huvudgrunder,

eller att, därest detta yrkande icke skulle vinna riksdagens bifall, ersättningen enligt i gällande samtrafiksföreskrifter fastställda, i propositionen återgivna grunder, måtte under en tid av femton år beräknas efter en väsentligt förhöjd procent-sats.

Stockholm den 4 mars 1937.

Alfr. Werner
i Hultsfred.

Lars V. Lindén.

Emil Gustafson.

G. E. Holm.

Albert Johansson.

Arvid Jonsson.

Gust. L. Johnsson.

Bilaga A.

Avskrift av avskrift.
Kungl. Järnvägsstyrelsen
Ekonomibyrån

Till Östra Centralbanans järnvägsaktiebolag,

Linköping.

I anledning av Eder skrivelse den 20 juni 1933 med förfrågan huruvida styrelsen skulle vilja föreslå Kungl. Maj:t att Östra Centralbanans järnvägslinjer måtte införlivas med statens järnvägar, vill styrelsen först erinra, att spörsmål om statsförvärv av nämnda järnvägslinjer varit föremål för övervägande i samband med den av år 1932 års riksdag behandlade frågan om lindring i betalningsskyldigheten för Edert bolags statslån. Fullmäktige i riksgäldskontoret, vilka från statens sida hade att först taga ställning till berörda fråga, hava därvid uttalat, "att ett statsinköp av banorna under dåvarande förhållanden alls icke vore önskvärt". Vid ärendets vidare behandling restes veterligen ingen erinran mot anförda uttalanden, vilket alltså synes kunna anses återge den allmänna uppfattningen hos dem, som därvid representerade de statliga intressena. I varje fall uttrycker detsamma järnvägsstyrelsens mening.

Såvitt styrelsen kan finna, har sedan år 1932 ej heller något inträffat, som kunde motivera en ståndpunktsändring från statens sida, och järnvägsstyrelsen kan följaktligen icke finna skäl hos Kungl. Maj:t ifrågasätta någon åtgärd syftande mot avtal om statsförvärv av Eder järnväg, särskilt om detta, som Ni synes ifrågasätta, skulle innebära något ytterligare kapitalengagement från statens sida. Stockholm den 7 augusti 1933.

Kungl. Järnvägsstyrelsen

Axel Granholm.

Erik Malmkvist.

Bilaga B.

Kungl. Järnvägsstyrelsen
Inrikes Taxebyrån
Byråchefen

Till Trafikchefen vid Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägar,
Herr H. Westeson,

Västervik.

Broder.

Härmed får jag översända en redogörelse för väg- och inkomständringar berörande Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägar, därest Östra Centralbanan förstatligas. Vi ha försökt att taga hänsyn till det väsentliga i enlighet med vår överenskommelse. Hittills äro siffrorna icke kollationerade. Jag anhaller om ett meddelande, huruvida undersökningen är tillräcklig, eller om mera arbete skall nedläggas på densamma. Stockholm den 13 augusti 1936.

V. Aldo Almquist.

Väg- och inkomständringar för Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägar, därest Östra Centralbanan förstatligas.

Ett eventuellt förstatligande av Östra Centralbanan komme att medföra vissa för Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägar ofördelaktiga vägändringar och därmed följande ändringar av fraktinkomsterna.

För att få ett begrepp om omfattningen av berörda ändringar ha vissa vägberäkningar och överslag utförts, vilka dock måst inskränkas till att omfatta vad som efter en första undersökning ansetts kunna vara av vikt att närmare granska. Några detaljerade vägberäkningar hava sålunda ej gjorts, utan beräkningarna hava inskränkts till att omfatta de viktigaste samtrafikförbindelserna och vägarna. Resultatet av vägberäkningarna framgår av bil. A. Här må framhållas, att då t. ex. för stationerna Överum—Ankarsum angivits, att vägarna till och från Malmslätt och vissa stationer söder därom mot Nässjö överflyttas från via Norsholm till via Åtvidaberg (Linköping), har endast beaktats, huru långt på ifrågavarande linje Norsholmsvägen nu sträcker sig. En förskjutning kan dock uppstå vid en mera ingående granskning, så att linjens slutstation blir en annan än den angivna, men en sådan förskjutning torde i stort sett ej hava någon större inverkan på slutresultatet. Saken har här omnämnts endast för att påvisa, att uppgifterna angående vägändringarna icke äro uttömmande och kanske icke heller absolut riktiga i vissa detaljer.

En överslagsberäkning rörande de genom vägändringarna föranledda inkomständringarna har gjorts å fraktstycke- och vagnslastgodstrafiken och utförts på basis av trafiken under år 1935.

Beträffande *fraktstyckegodstrafiken* hava posterna sammanförts zonvis. Omtaxering och omfördelning har skett efter styckegodstariiff 1 å den station inom vederbörande zon, där tyngdpunkten av trafiken anses ligga. Den skillnad i andelarna, som därvid framkomma, anses utgöra den inkomstminskning, som drabbar Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägar.

Beträffande *vagnslastgodstrafiken* hava beräkningar gjorts post för post. Efter sammanföring av årets transporter i en stationsrelation har eftersetts, vilken tariiff medeltalet av frakten pr 100 kg närmast motsvarar. Därefter har omtaxering och omfördelning skett över nya vägen. Skillnaden mellan de andelar, som därvid uppkomma, jämförda med den gamla vägens, anses utgöra den inkomstminskning, som drabbar Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägar.

Den på ovan angivet sätt beräknade inkomstminskningen utgör:

	Kronor
Fraktstyckegods	18,927: —
Vagnslastgods	20,289: —
	Summa 39,216: —

Detaljsiffror framgå av bilaga B.

Vid ett eventuellt förstatligande av Östra Centralbanan skulle alltså för Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägars del uppstå en *inkomstminskning* av c:a 40,000: — kronor pr år räknat.

Inga beräkningar äro kollationerade.

Bilaga D.

Inkomstminskning

för Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägar på grund av ändrade transportvägar vid ett förstatligande av Östra Centralbanan.

Trafik med	Vikt ton	Kronor	Kronor
<i>Fraktstyckegods</i>			
Åtvidaberg:			
via Norsholm	1,094.5	10,697: —	
,, Ringstorp	49.3	291: —	
,, Hultsfred	36.2	889: —	
Forsaström	2.2	16: —	
Falerum	47.8	327: —	
Nelhammar	18.2	101: —	
Storsjö	29.2	189: —	
Överum	430.7	2,870: —	
Gamleby	92.8	509: —	
Almvik	2.3	14: —	
Västervik	370.8	1,902: —	
Värkeback	37.7	134: —	
Ankarsrum	148.0	510: —	
Hjorted	0.9	7: —	
Totebo	2.9	15: —	18,471: —
	2,363.5		

Vagnslastgods

Bersbo	533.7	564: —	
Åtvidaberg:			
via Norsholm	2,092.4	10,249: —	
,, Ringstorp	246.5	2,742: —	
,, Hultsfred	266.3	973: —	
Forsaström	12.5	20: —	
Falerum	443.9	531: —	
Nelhammar	10.3	8: —	
Storsjö	62.6	76: —	
Överum	1,471.5	2,686: —	
Gamleby	73.2	110: —	
Jenny	12.0	9: —	
Västervik	1,000.5	1,215: —	
Värkeback	208.3	289: —	
Fårhult	12.5	3: —	
Ankarsrum	454.0	300: —	
Spångenäs	77.8	237: —	
Tuna	58.8	182: —	20,194: —
	7,036.8		

Transito Norsholm—Hultsfred

Fraktstyckegods	13.9	456: —	
Vagnslastgods	12.0	95: —	551: —
	25.9		
Summa	9,426.2		39,216: —