Nr 129.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående statsförvärv av de Östra centralbanans järnvägsaktiebolag tillhöriga järnvägarna; given Stockholms slott den 19 februari 1937.

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

Under Hans Maj:ts
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Albert Forslund.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 19 februari 1937.

Närvarande:
Statsministern Hansson, ministern för utrikes ärendena Sandler, statsråden Westman, Wigforss, Möller, Levinson, Engberg, Sköld, Nilsson, Quensel, Forslund.

Departementschefen, statsrådet Forslund anför:

Till prövning föreligger förslag om förvärvande för statens räkning av de Östra centralbanans järnvägsaktiebolag tillhöriga järnvägarna Linköping—Vimmerby—Hultsfred och Åtvidaberg—Bjärka. Ett för sådant ändamål upprättat förslag till överenskommelse föreligger och har för bolagets del godkänts. Förslaget, som tillkommit efter långvariga förhandlingar, avseende jämväl fråga om reglering av bolagets statslån, innebär i huvudsak, att järnvägen skall övergå i statens ägo för att införlivas med statens järnvägar och att köpeskillingen skall utgå på så sätt, att staten övertager bolagets skulder och förpliktelser, väsentligen utgörande bolagets skuld till staten.

Beträffande personalen skulle i stort sett gälla samma bestämmelser för övertagande av densamma, som tillämpats vid de senaste statsförvärven av enskilda järnvägar.

Med avseende å ifrågavarande järnvägar och de av järnvägsbolaget innehavda statslånen vill jag erinra om följande:

Bolaget är ägare till järnvägarna Vimmerby—Storebro—Hultsfred, varå Kungl. Maj:t beviljat koncession den 15 maj 1874, och Linköping—Rimforsa—Kisa—Vimmerby, varå koncession beviljats den 19 november 1897, samt den från Åtvidaberg—Bjärka-Säby järnvägsaktiebolag år 1920 förvärvade järnvägen mellan Bjärka, numera Bjärka-Säby, station å nyssnämnda järnväg från Linköping till Vimmerby samt Åtvidabergs station å järnvägen Västervik—Åtvidaberg—Bersbo. Koncession å järnvägen Bjärka—Åtvidaberg beviljades den 3 juli 1903. Järnvägarna äro normalspåriga och sammanlagda banlängden är 139.7 kilometer, varav 121.4 kilometer belöpa på linjen Linköping—Vimmerby—Hultsfred och 18.3 kilometer på linjen Bjärka—Åtvidaberg. I Linköping ansluter banan till statens järnvägars linje Stockholm—Malmö, och i Hultsfred har banan anslutning till den likaledes normalspåriga järnvägen Nässjö—Oskarshamn samt de smalspåriga järnvägarna Norsholm—Västervik—Hultsfred och Växjö—Åseda—Hultsfred. Från den å Nässjö—Oskarshamns järnväg 37 kilometer söder om Hultsfred belägna stationen Berga utgår en smalspårig järnväg till Kalmar.

För anläggande av järnvägen Linköping—Vimmerby erhöll Östra centralbanans järnvägsaktiebolag år 1899 ett statslån å 1,710,000 kronor mot säkerhet av inteckning med bästa förmånsrätt i järnvägen. För utförande av järnvägsanläggningen Bjärka—Åtvidaberg beviljade Kungl. Maj:t år 1903 dåvarande koncessionshavaren ett statslån av 290,000 kronor, likaledes mot säkerhet av inteckning med bästa förmånsrätt i järnvägen, vilket statslån i samband med järnvägens förvärvande övertagits av Östra centralbanans järnvägsaktiebolag. Båda lånen hava utgått ur allmänna järnvägslånefonden.

Med bifall till Kungl. Maj:ts i proposition nr 10 framställda förslag medgav 1916 års riksdag beträffande förstnämnda statslån å 1,710,000 kronor, att de den 31 december 1915 förfallna annuitets- och räntebeloppen, 1,342,046 kronor 46 öre, finge, räknat från och med år 1916, kapitaliseras såsom särskilt lån till bolaget, till säkerhet för vilket lån skulle lämnas dels inteckning för 250,000 kronor i bolagets järnväg från Vimmerby till Hultsfred med förmånsrätt näst efter de inteckningar i samma järnväg, som för det dåvarande låge som säkerhet för ett bolaget av Nässjö—Oskarshamns nya järnvägsaktiebolag beviljat lån, dels inteckning för återstoden av lånet, 1,092,046 kronor 46 öre, i bolagets järnväg från Linköping till Vimmerby med förmånsrätt näst efter inteckningar för tillsammans 2,710,000 kronor, dels ock, i den mån de bleve frigjorda, de i omförmälda järnvägar fastställda inteckningar med bättre rätt än de, som enligt vad nu sagts skulle lämnas i pant. Därjämte föreskrevs bland annat, att annuiteten å det nya lånet skulle beräknas till 73,000 kronor, av vilken annuitet först skulle gottgöras ränta efter fyra och en halv procent å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgöra avbetalning därå, samt att, därest till betalning förfallet belopp icke i föreskriven ordning erlades, bolaget skulle därå gälda fem procent årlig ränta, intill dess samma belopp bleve behörigen inbetalt.

Beträffande det andra statslånet å 290,000 kronor har 1922 års riksdag med bifall till Kungl. Maj:ts i proposition nr 36 gjorda förslag medgivit, att av de den 31 december 1921 förfallna annuitets- och räntebeloppen, 135,213 kronor 56 öre, ett belopp av 125,000 kronor finge, räknat från och med år 1922, kapitaliseras såsom särskilt lån till bolaget, till säkerhet för vilket lån

skulle lämnas inteckningar å tillhopa 125,000 kronor i bolagets järnväg från Bjärka till Åtvidaberg med förmånsrätt näst efter den inteckning i samma järnväg, som låge såsom säkerhet för bolagets lån å ursprungligen 290,000 kronor. Därjämte föreskrevs, bland annat, att bolaget skulle vid lånets erhållande till riksgäldskontoret inbetala det belopp, varmed bolagets förfallna skuld å sistnämnda lån den 31 december 1921 överstege 125,000 kronor, att annuiteten å det nya lånet skulle beräknas till 7,300 kronor, varav först skulle gottgöras ränta efter fem procent å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgöra avbetalning därå, att annuiteten skulle till riksgäldskontoret inbetalas första gången den 31 december 1922 och sedermera samma dag varje år, intill dess lånet blivit till fullo betalt, samt att, därest till betalning förfallet belopp icke i föreskriven ordning erlades, bolaget skulle därå gälda fem och en halv procent årlig ränta, intill dess samma belopp bleve behörigen inbetalt.

Bolaget åtnjuter alltså fyra statslån, beviljade åren 1899, 1903, 1916 respektive 1922.

Här må även erinras om att 1925 års riksdag, med bifall till Kungl. Maj:ts i proposition nr 72 under punkten 2 framställda förslag, medgivit, att Östra centralbanans järvägsaktiebolag finge såsom säkerhet för ett nytt fast lån å högst 400,000 kronor och av beskaffenhet att kunna godkännas av fullmäktige i riksgäldskontoret använda de inteckningar å tillhopa 400,000 kronor, som vore fastställda i bolagets järnväg från Linköping till Vimmerby med förmånsrätt näst efter inteckningar för tillsammans 2,260,000 kronor. Detta medgivande innebar en eftergift å det beträffande 1916 års lån stadgade villkoret om överlämnande, i den mån de bleve frigjorda, till riksgäldskontoret av inteckningar med bättre rätt än de, som skulle lämnas som säkerhet för nämnda lån.

I enlighet med beslut vid 1932 års riksdag (proposition nr 38, riksdagens skrivelse nr 232) medgav Kungl. Maj:t den 3 juni 1932 följande reglering av bolagets skuld till staten på grund av förenämnda fyra statslån:

Oguldna räntor och överräntor, som debiterats eller debiterades för åren 1930 och 1931, finge avskrivas och de oguldna amorteringsbelopp, vilka inginge i annuiteterna för nämnda båda år, återföras till icke förfallen kapitalskuld. Bolaget befriades från skyldigheten att för åren 1932—1934 erlägga ränta å statslånen och att under samma tid verkställa kapitalavbetalning därå. Från och med det år, då bolagets skyldighet att förränta och amortera statslånen åter inträdde, skulle annuiteterna å respektive förfallodagar inbetalas till riksgäldskontoret, och skulle denna annuitetslikvid fortfara, intill dess kapital- och ränteskulden för statslånen ävensom den å 1899 och 1903 års statslån debiterade anståndsräntan till fullo guldits. Av annuiteterna skulle först gäldas ränta å ogulden kapitalskuld och återstoden utgöra avbetalning å denna skuld respektive anståndsräntan.

De räntebelopp, från vilkas erläggande bolaget sålunda befriades, uppgingo till avrundat 565,000 kronor.

Vidare medgav Kungl. Maj:t, att bolaget i och för anskaffande av erforderligt rörelsekapital finge tills vidare under den tid, då annuiteter å statslånen enligt sålunda lämnat medgivande ej gäldades, för egen räkning disponera två inteckningar, vardera å 50,000 kronor med ränta, beviljade den ena den 7 oktober 1901 under § 390 i järnvägen Linköping—Vimmerby samt den andra den 3 december 1906 under § 487 i järnvägen Vimmerby—Hultsfred.

Detta medgivande innebar i likhet med det år 1925 lämnade en eftergift å villkoren beträffande 1916 års lån.

Beträffande inteckningarna i bolagets järnvägar och inteckningarnas placering torde jag få hänvisa till förenämnda proposition, nr 38, till 1932 års riksdag.

Statens fordran per den 31 december 1936 på grund av statslånen framgår av följande, av riksgäldskontoret lämnade sammanställning:

Östra centralbanans järnvägsaktiebolags skuld å lån från allmänna järnvägslånefonden per den 31 december 1936.

	Icke förfallen skuld Kronor		Förfallen skuld Kronor		Summa Kronor	
Lån nr 1 av år 1899.						
Kapital	1,248,357	05	54,913	98	1,303,271	03
Ränta	—	—	116,086	02	116,086	02
Överränta	—	—	4,275	—	4,275	—
Anståndsränta	177,766	74	—	—	177,766	74
	1,426,123	79	175,275	—	1,601,398	79
Lån nr 2 av år 1916.						
Kapital	1,055,603	11	47,749	02	1,103,352	13
Ränta	—	—	98,250	98	98,250	98
Överränta	—	—	3,650	—	3,650	—
	1,055,603	11	149,650	—	1,205,253	11
Lån nr 3 av år 1903.						
Kapital	233,541	26	7,473	15	241,014	41
Ränta	3,473	93	17,941	76	21,415	69
Överränta	—	—	965	79	965	79
Anståndsränta	35,898	88	—	—	35,898	88
	272,914	07	26,380	70	299,294	77
Lån nr 4 av år 1922.						
Kapital	109,227	58	4,194	52	113,422	10
Ränta	—	—	10,405	48	10,405	48
Överränta	—	—	365	—	365	—
	109,227	58	14,965	—	124,192	58
Sammandrag:						
Kapital	2,646,729	—	114,330	67	2,761,059	67
Ränta	3,473	93	242,684	24	246,158	17
Överränta	—	—	9,255	79	9,255	79
Anståndsränta	213,665	62	—	—	213,665	62
	2,863,868	55	366,270	70	3,230,139	25

Bolagets balansräkning per den 31 december 1935 — den sista tillgängliga — hade i sammandrag följande utseende:

Balansräkning per den 31 december 1935.

Tillgångar.	Kronor
Bana och byggnader	6,389,271: 99
Rullande materiel	1,855,168: 30
Inventarier	201,495: 58
Gårdar och fastigheter	99,819: 10
Kassa	33,950: 27
Bankräkningar	235,000: —
Fordran å egna stationer	1,057: 49
Diverse räkningshavare	4,568: 09
Balanserade arbeten	16,280: 75
Förråd	100,775: —
Underskott, balanserat från föregående år	122,861: 81
Underskott för räkenskapsåret	177,205: 44
Summa kronor	9,237,453: 82

Skulder.	
Statslån nr 1 (1899)	1,539,684: 97
Statslån nr 2 (1916)	1,153,002: 98
Statslån nr 3 (1903)	287,884: 98
Statslån nr 4 (1922)	118,809: 65
Obligationslån av år 1901	538,000: —
Obligationslån av år 1916	196,000: —
Obligationslån av år 1925	400,000: —
Reverslån av statens järnvägar	17,176: 48
Reverslån av Kinda härads sparbank	15,000: —
Räntor, upplupna eller förfallna	206,968: 16
Diverse räkningshavare	573: 20
Aktiekapital	1,885,000: —
Reservfond och dispositionsfond	340,000: —
Rälsutbyte	15,070: 52
Sjuk- och understödskassa	7,881: 18
Förnyelsefond	2,516,401: 70
Summa kronor	9,237,453: 82

I en till Kungl. Maj:t ingiven skrift den 6 februari 1935 hemställde järnvägsbolaget om reglering av bolagets skuldförhållande till staten i enlighet med förslag av utredningsmän, som tillsatts av fullmäktige i riksgäldskontoret. Därefter vidare förda förhandlingar ledde till ett nytt regleringsförslag. Samtidigt pågingo undersökningar rörande järnvägens införlivande med statsbanorna eller alternativt fusion mellan Östra centralbanan och Nässjö—Oskarshamns järnväg. Beträffande gången av förhandlingarna och innebörden av de olika regleringsförslagen torde jag få hänvisa till följande, ur en av 1932 års järnvägsekonomiutredning den 16 september 1936 avlåten skrivelse i ärendet hämtade redogörelse. Jag vill emellertid förutskicka, att järnvägsbolagets obligationslån numera, efter medgivande av fullmäktige i riksgäldskontoret, praktiskt taget helt inlösts i enlighet med ett i det följande omförmält, i mars 1936 upprättat förslag.

Järnvägsbolaget hemställde i februari 1935 om reglering av dess mellanhavande med staten och övriga fordringsägare i enlighet med ett i framställningen återgivet, i samråd med riksgäldskontoret upprättat och av obligationshavarna för deras del godkänt förslag. Till stöd för denna hemställan framhöll bolaget, bland annat, att dess ekonomiska ställning alltjämt vore mycket bekymmersam, att trots erhållen lindring i förpliktelserna gentemot staten förbindelserna i avseende å bolagets tre obligationslån — beträffande vilka från statsmakternas sida år 1932 icke ifrågasatts några eftergifter — icke kunnat fullgöras, varför bolaget tvingats att för dessa sistnämnda lån utverka moratorium tills vidare, dock minst till utgången av år 1935, att bolaget tyvärr måste räkna med att icke heller för framtiden kunna normalt erhålla driftöverskott, tillräckliga för förräntning och amortering av dess dåvarande skulder till staten och obligationshavarna, samt att, därest bolagets järnvägar hädanefter skulle kunna drivas, de å dem löpande skulderna måste avsevärt reduceras.

Det av bolaget framlagda förslaget, vilket grundade sig på en av riksgäldssekreteraren J. Hägglund och byråchefen S. Norrman på uppdrag av fullmäktige i riksgäldskontoret verkställd utredning, anslöt sig helt till det utkast i fråga om sådan reglering, som nyssnämnda utredningsmän i en den 1 december 1934 dagtecknad promemoria framlagt. Riksgäldskontorets utredningsmän ansågo sig av olika skäl icke kunna förorda en lösning av frågan på det sättet, att bolaget trädde i likvidation eller försattes i konkurs, ej heller genom ett beviljande av fortsatt moratorium för såväl statslånen som obligationslånen. På någon närmare prövning av frågan, huruvida förutsättningar funnes för att statens intressen i egenskap av långivare skulle kunna bättre än i bolagets egen regi tillgodoses vid fusion med annan enskild järnväg eller vid anordnande av gemensam förvaltning med sådan, ansågo sig riksgäldskontorets utredningsmän ej böra ingå. Angående detta alternativ uttalade utredningsmännen emellertid, att de genom viss för dem företedd utredning rörande gemensam förvaltning för Östra centralbanan och Nässjö—Oskarshamns järnväg ävensom av gjorda uttalanden från olika av frågan berörda håll bibragts den uppfattningen, att Östra centralbanan, om den ej längre kunde drivas som särskilt företag, lämpligast borde införlivas med statsbanenätet. Riksgäldskontorets utredningsmän kommo till den slutsatsen, att den ur statens intressesynpunkter lämpligaste lösningen vore, att låneskulderna nedskreves till belopp, som bolaget vid möjligast sparsamma förvaltning kunde hava utsikter att framdeles förränta och amortera.

Det framlagda förslaget var byggt på antagandet om följande framdeles motsebara årliga

	Kronor
inkomster	1,045,000
utgifter (exkl. avsättning till förnyelsefond och räntor)	960,000
driftöverskott	85,000

Beträffande sistnämnda driftöverskott ansågo sig utredningsmännen, ehuru en avsättning till förnyelsefond med minst 80,000 kronor vore önskvärd, icke kunna tillstyrka större effektiv avsättning till förnyelsefond än med 60,000 kronor, motsvarande ungefär hälften av författningsenlig avsättning. Därefter beräknades återstå 25,000 kronor för bestridande av ränta och amortering å lån.

Med utgångspunkt från sålunda förutsatta räntabilitetsförhållanden föreslogo riksgäldskontorets utredningsmän en reglering av bolagets låneskulder på följande sätt:

Av *statens fordringar* på grund av beviljade statslån och därå oguldna räntor

	Kronor
vid 1934 års slut uppgående till cirka	2,974,700
avskrivas i fordringsbeloppet ingående kapitaliserade räntor och anståndsräntor	1,301,400
förvandlas till ett tills vidare räntefritt lån nr 2	1,323,300
och kvarstår mot säkerhet av botteninteckningar i bandelen Linköping—Vimmerby ett lån nr 1 å	350,000

å vilket sistnämnda lånebelopp skulle erläggas annuitet, motsvarande 5 procent (varav 4½ % ränta) eller 17,500 kronor per år.

Beträffande bolagets *obligationer* innefattade förevarande (1935 års) förslag, att av den å 1916 års obligationslån vid 1934 års slut återstående skulden, 220,400 kronor varav 196,000 kronor kapitalskuld, för vilket lån säkerheten utgjordes av botteninteckningar i bandelen Vimmerby—Hultsfred, skulle inlösas med 80 procent av den nominella kapitalskulden eller med 156,800 kronor. Utelöpande obligationer å 1901 och 1925 års obligationslån — återstående skuld vid 1934 års slut 610,600 respektive 457,700 kronor varav sammanlagt 938,000 kronor kapitalskuld — för vilka lån säkerheterna utgjordes, beträffande det förstnämnda av inteckningar efter 1,425,000 kronor i bandelen Linköping—Vimmerby samt i fråga om det senare av inteckningar efter 2,210,000 kronor i samma bandel, skulle inlösas med 20 procent av kapitalskulden eller med ett sammanlagt belopp av 187,600 kronor. Medel för sådan likvidering av obligationslånen tänktes anskaffade sålunda, att av bolagets egna medel skulle tillskjutas 70,000 kronor, varjämte skulle upptagas ett nytt amorteringslån å 275,000 kronor mot säkerhet av bland annat inteckningar. Sistnämnda lån var avsett att återbetalas under åren 1936—1942, vartill beräknades åtgå dels en järnvägsbolaget framdeles tillfallande ersättning för trafikavledning, beräknad till cirka 91,000 kronor, dels ock av bolagets egna medel ett belopp av cirka 32,500 kronor per år.

Vid sin prövning av nu återgivna rekonstruktionsförslag fann järnvägsekonomiutredningen detsamma synnerligen svagt med avseende å möjligheterna för bolaget att fullgöra sina kvarstående förpliktelser gentemot långivarna och samtidigt vidmakthålla järnvägsanläggningen i fullt driftsdugligt skick.

I sistnämnda hänseende fäste utredningen särskild vikt vid att järnvägen — enligt vad en inom järnvägsstyrelsen verkställd utredning i ärendet gav vid handen — ingalunda syntes befinna sig i sådant skick, att behovet av medel för förnyelsearbeten o. dyl. skulle vara nämnvärt mindre än det normala. I varje fall kunde så icke anses vara förhållandet i sådan grad, att det vore tillrådligt att för ändamålet räkna med endast hälften av de (minimi-)avsättningar till förnyelsefond — 120,000 kronor — som enligt kungörelsen den 3 oktober 1930 med närmare bestämmelser om bokföring vid enskild järnväg normalt skola äga rum. Ytterligare ansåg sig järnvägsekonomiutredningen böra beakta, att enligt en av järnvägens trafikchef framlagd 10-årsplan, avseende åren 1935—1944, kostnaden för behövliga ersättningsarbeten och nyanskaffningar under nämnda tid beräknats till sammanlagt 809,000 kronor eller i runt tal 80,000 kronor per år och att denna överslagsberäkning knappast syntes inrymma någon säkerhetsmarginal.

Med hänsyn till anförda omständigheter kunde enligt järnvägsekonomiutredningens mening det av riksgäldskontorets utredningsmän gjorda antagandet i fråga om behovet av förnyelsefondsmedel icke anses hållbart. Räk-

nades med årliga effektiva avsättningar i enlighet med trafikchefens uppgifter, reducerades det för förräntning och amortering av lån disponibla beloppet från 25,000 till 5,000 kronor. Och beräknades avsättningen i fråga enligt i förenämnda kungörelse stadgade grunder, kunde icke ens denna avsättning täckas av det kalkylerade driftöverskottet.

För att bolaget över huvud taget skulle bliva i stånd att förränta och amortera några lån ansåg järnvägsekonomiutredningen sålunda erforderligt, att överskottet komme att uppgå till ett väsentligt högre belopp i genomsnitt än som av riksgäldskontorets utredningsmän antagits.

Fullmäktige i riksgäldskontoret ansågo i sitt den 15 februari 1935 avgivna yttrande över bolagets förberörda framställning denna möjlighet icke utesluten. Fullmäktige, som funno det av utredningsmännen framlagda förslaget godtagbart, framhöllo, att, då bolaget även efter att hava av egna medel utbetalat visst belopp till obligationshavarna beräknades komma att disponera ej obetydliga överskottsmedel och dessutom viss möjlighet torde föreligga att för ett eller annat år, om så skulle erfordras, ytterligare något minska den effektiva avsättningen till förnyelsefonden, möjlighet syntes kunna föreligga för järnvägsbolaget att utan större svårigheter fullgöra förräntning och amortering av såväl statens ifrågavarande fordran å 350,000 kronor som det ifrågasatta nya lånet å 275,000 kronor.

Järnvägsekonomiutredningen kunde, av skäl som nyss berörts, icke dela denna uppfattning om möjligheten att ens för ett eller annat år minska den effektiva avsättningen under antagna 60,000 kronor per år utan ansåg sig fastmer böra utgå ifrån, att för detta ändamål sannolikt måste förutses vida större belopp än som av riksgäldskontorets utredningsmän antagits. Att bolaget efter att hava av sitt banktillgodohavande använt 70,000 kronor för utlösning av obligationshavarna alltjämt komme att disponera över ej obetydliga medel vore visserligen riktigt men torde i och för sig icke ändra nyss berörda sakförhållande. Möjligheten för bolaget att förränta och amortera de kvarstående låneskulderna syntes järnvägsekonomiutredningen sålunda vara helt beroende av huruvida större driftöverskott kunde vara att motse än som i den föreliggande kalkylen antagits.

Till grund för denna kalkyl lågo de då kända resultaten till och med år 1933 ävensom för januari—juli 1934. Vid den tidpunkt, då förslaget prövades inom järnvägsekonomiutredningen, förelågo uppgifter för hela år 1934, varjämte från järnvägen införskaffats en på de bokförda resultaten för januari—augusti 1935 grundad beräkning rörande det sannolika driftresultatet för år 1935. Sedan motsvarande data blivit kända jämväl för år 1935, har följande sammanställning uppgjorts:

	År 1933	År 1934	År 1935	Beräknade av trafikchefen (för år 1935)	Beräknade av Riksgäldskontoret (för år 1935)
Inkomster kronor...	959,000	1,057,000	1,082,000	1,089,000	1,045,000
Utgifter » ...	958,000	947,000	975,500	987,000	960,000
Överskott kronor ...	1,000	110,000	106,500	102,000	85,000

I jämförelse med de ekonomiska resultaten åren 1934 och 1935 var det av riksgäldskontorets utredningsmän antagna överskottet, 85,000 kronor, sålunda relativt lågt. Enligt järnvägsekonomiutredningens mening måste emellertid beaktas, att såväl 1934 som 1935 voro för järnvägarna gynnsamma år och att då uppnådda resultat därför knappast kunde betecknas som normala, och även om man vid frågans bedömande utginge från ett så pass

högt genomsnittligt överskott som 100,000 kronor per år men å andra sidan räknade med effektiva avsättningar till förnyelsefond åtminstone i den utsträckning, som vederbörande trafikchef funnit erforderlig, syntes i allt fall det för förräntning och amortering av låneskulderna disponibla beloppet på sin höjd kunna uppskattas till 20,000 kronor. För sistnämnda ändamål skulle emellertid, framhåller järnvägsekonomiutredningen, enligt den framlagda skuldregleringsplanen erfordras dels 17,500 kronor beträffande statslånet nr 1, dels ock 32,500 kronor beträffande det lån, medelst vilket obligationerna voro avsedda att likvideras, eller alltså tillsammans 50,000 kronor per år. Även vid ett överskott av i genomsnitt 100,000 kronor per år syntes det sålunda icke möjligt för bolaget att fullgöra sina förbindelser för nämnda lån, vilket måste väntas få till följd, att förräntningen och amorteringen å statslånet nr 1 skulle utebli eller att järnvägens förnyelse bleve ytterligare eftersatt till skada för staten som inteckningshavare.

På grund av dessa förhållanden kom järnvägsekonomiutredningen till det resultatet, att det i februari 1935 framlagda rekonstruktionsförslaget icke kunde förordas. Det återstod då att undersöka möjligheten att åstadkomma en mera hållbar lösning. Härvid fann järnvägsekonomiutredningen lika med riksgäldskontorets utredningsmän och av skäl som dessa anfört ett fortsatt moratorium icke böra ifrågakomma.

För att komma till klarhet i fråga om möjligheten att åstadkomma fusion med Nässjö—Oskarshamns järnväg hänvände sig utredningen i februari 1935 till ägarna av nämnda järnväg med förfrågan, huruvida och på vilka villkor dessa vore villiga att förhandla om ett övertagande av Östra centralbanan. Såsom svar härå meddelades i september 1935 under hand, att ägarna av Nässjö—Oskarshamns järnväg icke önskade ingå på sådana förhandlingar. Under ärendets fortsatta beredning hemställde emellertid representanter för Nässjö—Oskarshamns nya järnvägsaktiebolag under hand, att tillfälle måtte beredas bolaget att ånyo taga ställning till frågan. Bolaget ingav därefter i december 1935 till fullmäktige i riksgäldskontoret skriftligt anbud under vissa förbehåll å övertagande av statens fordringar i Östra centralbanan. I början av år 1936 meddelade emellertid ägarna av Nässjö—Oskarshamns järnväg slutligen under hand, att de åtminstone för det dåvarande icke kunde reflektera på ett förvärv av ifrågavarande järnväg.

För den händelse man icke ville ifrågasätta ett nedläggande av Östra centralbanan, återstodo därefter enligt järnvägsekonomiutredningen endast tvenne tänkbara lösningar, nämligen antingen att järnvägen övertoges av staten och införlivades med statens järnvägar eller att järnvägsbolagets skulder reglerades på sådant sätt, att bolaget kunde tänkas bliva i stånd att fortsätta sin verksamhet. Utredningen hade redan i februari 1935 funnit angeläget att söka erhålla en orienterande översikt angående verkningarna i ekonomiska och andra avseenden av ett förstatligande och framförde sin önskan härom till dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet, vilken i anledning härav anmodade järnvägsstyrelsen att verkställa närmare utredning av berörda spörsmål. Resultatet av denna utredning framlades i en av järnvägsstyrelsen utarbetad V. P. M. den 30 mars 1935, vilken genom remiss den 13 april 1935 överlämnades till järnvägsekonomiutredningen för att tagas i övervägande.

I nämnda promemoria meddelade järnvägsstyrelsen — jag återkommer i det följande närmare till styrelsens uttalanden — att det för Östra centralbanan som enskilt och fristående företag beräkningsbara överskottet torde undergå ytterst obetydlig förändring som följd av att järnvägen in-

förlivades med statens järnvägar. Å ena sidan beräknades nämligen inkomsterna komma att nedgå med 90,000 kronor på grund av inträdande avgiftssänkningar, huvudsakligen bortfallande ban- och övergångsavgifter i godstrafik, men å andra sidan kunde utgifterna för järnvägens förvaltning och drift i statlig regi beräknas minskade med 93,000 kronor. I den mån överskottet över huvud taget påverkades av ett förstatligande syntes detta sålunda närmast vara i riktning till det bättre. Järnvägsstyrelsen ansåg emellertid, att järnvägen i fråga saknade affärsvärde och förmåga att förränta något kapital, samt tillade, att omdömet ägde giltighet oberoende av huruvida järnvägen bibehölles som självständigt företag eller övertoges av staten och införlivades med statens järnvägar. Till denna slutsats föranleddes styrelsen därav, att det icke kunde vara sakligt motiverat att utgå från lägre avsättning till förnyelsefond än det författningsenliga minimibeloppet, att icke ens en reguljär avsättning syntes giva tillgång till för driftens uppehållande på tillfredsställande sätt erforderliga förnyelsemedel och att den förbättring i ställningen, som erhölles vid minskning av avsättningen, följaktligen vore endast skenbar. Vidare meddelade styrelsen, att för järnvägens försättande i fullt trafikdugligt skick samt för de av styrelsen förutsatta rationaliseringsåtgärderna måste räknas med en kapitalinvestering av inemot 1.9 miljon kronor, vilken utgift till en mindre del dock beräknades kunna bestridas med medel, som kunde väntas inflyta vid försäljning av viss järnvägsbolaget tillhörig, för järnvägsdriften icke erforderlig egendom.

Järnvägsekonomiutredningen anför härom, att utredningen — särskilt med tanke på det tidigare uppgjorda, för staten vida mindre kännbara rekonstruktionsförslaget — icke kunde undgå att hysa viss tvekan att förorda en lösning av så vittgående ekonomisk innebörd. Densamma innebure ej blott ett avstående från alla förräntningsanspråk å statens fordran hos bolaget utan därjämte ett tillskjutande av nytt kapital till mycket avsevärt belopp. Dessutom syntes det av järnvägsstyrelsen förutsatta sättet för järnvägens införlivande i statsbanenätet — ett konkursförfarande — med hänsyn till obligationslånen och de för dem gällande inteckningssäkerheterna ägnat att medföra vissa komplikationer.

Utredningen ansåg sig på grund härav böra lämna frågan om förvaltningsformen tills vidare öppen i avvaktan på resultatet av de nya förhandlingar, som järnvägsbolagets ledning inlett med obligationshavarna i syfte att söka förmå dem till ytterligare eftergifter i fråga om sina fordringar. Kunde dessa förhandlingar leda till sådant resultat, att obligationshavarna även vid en frivillig uppgörelse icke erhölle mer än den på dem belöpande sannolika utdelningen i en konkurs, syntes det nämligen, huru än förvaltningen av järnvägen framdeles komme att ordnas, lämpligt, att obligationshavarna på detta sätt först bleve utlösta, varefter man finge fria händar att träffa ett avgörande, huruvida järnvägen lämpligen borde alltjämt drivas som fristående företag eller inlemmas i statens järnvägar.

De sålunda återupptagna förhandlingarna med obligationshavarna ledde i mars 1936 till den förut omförmälda uppgörelse, i enlighet med vilken obligationslånen numera efter medgivande av riksgäldsfullmäktige praktiskt taget helt inlösts. Uppgörelsen innebar i huvudsak följande:

1901 års obligationslån skulle inlösas den 1 oktober 1936 med 20 procent av den nominella kapitalskulden eller alltså med 107,600 kronor liksom enligt det tidigare förslaget.

1916 års obligationslån skulle inlösas den 1 juli 1936 med 55 procent eller 107,800 kronor mot 80 procent eller 156,800 kronor enligt det tidigare förslaget.

1925 års obligationslån skulle inlösas den 15 november 1936 med 15 procent eller 60,000 kronor mot enligt det tidigare förslaget 20 procent eller 80,000 kronor.

Uppgörelsen var för obligationshavarnas del bindande till den 1 juli 1937, men skulle ränta efter 4 procent per år erläggas å de överenskomna lösenbeloppen från förenämnda likviddagar till dess beloppen utbetalas.

Järnvägsekonomiutredningen och riksgäldskontorets delegerade funno sig kunna ställa i utsikt ett förordande av obligationernas likvidering i nu angiven utsträckning, sedan det genom verkställd undersökning blivit ådagalagt, att det belopp, som åtginge för sådan likvidering — 275,400 kronor mot 344,400 kronor enligt det tidigare rekonstruktionsförslaget — icke syntes överstiga den på obligationshavarna belöpande sannolika utdelningen i en konkurs. Järnvägsekonomiutredningen framhåller i detta sammanhang ytterligare en omständighet, som synts utredningen böra tillmätas en ej oväsentlig betydelse. Enligt den tidigare rekonstruktionsplanen hade det avsetts, att medel till obligationslånens utlösen skulle anskaffas genom upptagande av ett nytt amorteringslån å 275,000 kronor, för vilket skulle lämnas säkerhet i bland annat vissa inteckningar i bandelarna Vimmerby—Hultsfred och Linköping—Vimmerby. Enligt det nu antagna förslaget skulle obligationslånen däremot likvideras med av bolaget disponerade kontanta medel jämte, om så visade sig erforderligt, medel, som skulle upplånas mot inteckningar i sådana fastigheter, som ej tillhörde den egentliga järnvägsegendomen. Denna sistnämnda komme sålunda icke att besväras av andra inteckningar än sådana, som utgjorde säkerhet för statens fordringar.

Vid upprättandet av förenämnda skuldregleringsförslag hade från bolagets sida förutsatts, att jämväl statslånen skulle komma att regleras på visst i förslaget angivet sätt. Järnvägsekonomiutredningen och riksgäldskontorets delegerade funno sig i princip kunna biträda denna förutsättning, enär en nedskrivning av statens fordringar hos bolaget syntes ofrånkomlig. De för en dylik reglering föreslagna riktlinjerna syntes emellertid mindre rationella än den regel, efter vilken berörda skulder voro avsedda att regleras enligt det tidigare förslaget, varjämte förräntning å viss del av statslåneskulden ansågs kunna ifrågasättas tidigare än år 1942 — det år som av bolaget föreslagits — förslagsvis från och med år 1937. Vid mellan statens och bolagets representanter hållen överläggning förklarade de förra i enlighet härmed, att de med utgångspunkt från det föreliggande förslaget, i vad det avsåge obligationslånen, vore beredda att upptaga frågan om reglering av bolagets skuldförhållande till staten till fortsatt behandling under förutsättning, att den kvarstående statslåneskulden liksom i det tidigare framlagda skuldregleringsförslaget bestämdes till ett belopp av cirka 1,675,000 kronor, att ränte- och amorteringsskyldighet å denna skuld eller viss del därav — huru stor kunde för det dåvarande ej närmare bestämmas — skulle inträda från och med år 1937 samt att staten, på sätt och i den utsträckning, som komme att vidare övervägas, erhölle förstärkt representation i bolagets styrelse.

I skrivelse till chefen för kommunikationsdepartementet den 26 februari 1936 hemställde järnvägsekonomiutredningen därefter, att tillfälle måtte beredas fullmäktige i riksgäldskontoret att avgiva yttrande över förenämnda förslag. Vidare hemställde järnvägsbolaget i skrivelse till Kungl. Maj:t den 12 mars 1936, dels att Kungl. Maj:t ville medgiva bolaget rätt att disponera över tillgängligt kapital för inlösen under år 1936 av obligationslånen efter

nyss angivna grunder, dels att proposition måtte avlåtas till riksdagen med förslag att bolagets statslån måtte regleras i enlighet med nyss angivna riktlinjer.

Sedan dessa skrivelser remitterats till fullmäktige i riksgäldskontoret för yttrande och järnvägsekonomiutredningen vidare erfarit, bland annat, att förhandlingar om avtal angående statsförvärv av banan påginge och att dessa förhandlingar fortskridit så långt, att avtal i saken väntades komma att föreligga inom kort, ansåg järnvägsekonomiutredningen ärendet slutbehandlat för utredningens del och överlämnade ärendet till departementschefen med skrivelse den 16 september 1936.

De nyss omförmälda förhandlingarna angående statsförvärv av Östra centralbanan upptogos efter initiativ av fullmäktige i riksgäldskontoret, sedan järnvägsstyrelsen i skrivelser till fullmäktige avstyrkt det senast framlagda regleringsförslaget, såvitt anginge statslånen, och förordat ett statsförvärv av ifrågavarande järnväg. Såsom inledningsvis nämnts ledde förhandlingarna till att förslag till avtal upprättades och av förhandlingsmännen överlämnades till fullmäktige den 12 oktober 1936. Innan jag ingår på detta förslag, torde jag få lämna en redogörelse för de utredningar m. m., som legat till grund för avtalsförslaget.

De ekonomiska utredningarna hava framlagts i den förut omförmälda, den 30 mars 1935 dagtecknade promemoria, som *järnvägsstyrelsen* avgivit till departementschefen. Under hänvisning i övrigt till promemorian torde jag här få lämna en sammanfattande redogörelse för innehållet i densamma:

Den företagna utredningen angående de ekonomiska verkningarna av järnvägens förstatligande har, vad angår trafik och inkomster, i överensstämmelse med den genom riksgäldskontorets försorg verkställda utredningen ansetts kunna grundas på 1934 års förhållanden. I fråga om utgifterna i statens järnvägars regi hava däremot, oberoende av i förenämnda utredning gjorda antaganden, verkställts särskilda detaljundersökningar angående lämpligaste sättet att ordna driften, om härvid replieras på statens järnvägar, samt de i så fall motsebara driftkostnaderna.

Inkomsterna.

Vad till en början beträffar persontrafiken och inkomsterna därav år 1934 fördelade sig antalet resande, 321,999, och däremot svarande inkomster, 380,310 kronor, på lokaltrafik och samtrafik på sätt framgår av följande sammanställning:

	Antal resor	Inkomst Kronor
Lokaltrafik	278,492	242,522
Samtrafik till och från järnvägen:		
via Linköping	18,887	60,070
» Åtvidaberg	4,410	9,984
» Vimmerby	332	887
» Hultsfred	14,334	37,934
Samtrafik transito järnvägen:		
Linköping—Åtvidaberg	1,255	2,980
» —Hultsfred	4,069	24,898
i övrigt	220	1,035

Av persontrafiken utgör alltså den som framföres å banans egna linjer huvudparten, medan samtrafiken med angränsande järnvägar spelar en förhållandevis mindre roll.

Gällande persontaxa överensstämmer i vissa avseenden med statsbanetaxan men avviker i andra från densamma. En övergång till statens järnvägars taxeförhållanden torde med beaktande av dessa avvikelser få beräknas föranleda en kalkylatorisk inkomstminskning av cirka 30,000 kronor per år.

Härtill kommer att taxegränsen i Linköping efter järnvägens förstatligande bortfaller i fråga om sådana samtrafiksresor, som beröra statens järnvägars nuvarande linjer. Till belysande av verkningarna i avgiftshänseende av att biljettprisen utgå efter sammanlagda avståndet i stället för att som nu utgöra summan av de var för sig för statens järnvägar och centralbanan uträknade avgifterna meddelas följande uppgifter angående priset på enkel biljett III klass.

	För närvarande	Efter ett förstatligande
	Kronor	Kronor
Norrköping—Vimmerby	8.00	7.60
Stockholm— »	16.00	13.60

Berörda avgiftssänkning kan vid oförändrad trafik beräknas representera en inkomstminskning av cirka 15,000 kronor.

Kalkylatoriskt räknat skulle ett förstatligande sålunda föranleda en sänkning av persontrafiksinkomsterna med cirka 45,000 kronor. Verkningarna av avgiftssänkningen torde emellertid bliva kompenserade av den ökade trafik, som en dylik sänkning i regel föranleder och som i detta fall synes så mycket mer sannolik, som ett förstatligande av järnvägen, enligt vad de driftteknisk a utredningarna givit vid handen, bereder förutsättningar för en rationalisering av driftförhållandena, vilken, särskilt i vad den medför förbättring av anslutningsförbindelserna, i sin tur kan väntas komma att i väsentlig grad stimulera resefrekvensen. På grund av anförda omständigheter synes den genom ett förstatligande av banan eljest uppkommande inkomstminskningen i persontrafik kunna antagas bliva utjämnad.

Godstrafiken vid centralbanan och däremot svarande inkomster år 1934 framgå av följande sammanställning:

	Ton	Inkomst Kronor
Paket- och ilgods	1,518	57,755
Styckegods	11,792	155,300
Vagnslastgods	75,340	344,184
	88,650	557,239
Levande djur	—	16,255
Summa	88,650	573,494
Härav:		
Lokaltrafik	15,812	87,130
Samtrafik till och från järnvägen:		
via Linköping	46,971	259,791
» Åtvidaberg	311	1,546
» Vimmerby	825	3,248
» Hultsfred	12,466	81,012
Samtrafik transito järnvägen:		
Linköping—Hultsfred	12,141	123,788
i övrigt	124	724

Den *lokala godstrafiken* utgjorde sålunda i fråga om tontalet endast 18 procent och beträffande inkomstgivningen endast 16 procent av hela godstrafiken.

Medan för lokalt befordrat styckegods och för 2.5-tonssändningar numera tillämpas statens järnvägars nyinförda låga taxa, liksom fallet med vissa undantag är i fråga om de högre vagnslastgodstarifferna, ligger järnvägens lokaltaxa, vad angår de lägre och viktigaste tarifferna, däremot väsentligt högre än statsbanetaxan.

Med hänsyn till förekommande särskilda nedsättningar är emellertid skillnaden mellan lokaltaxan och motsvarande avgifter enligt statens järnvägars taxa i verkligheten mindre än vad av gällande tariffer kan synas. Den genom ett förstatligande uppkommande inkomstminskningen å den lokala godstrafiken torde på grund härav inskränka sig till cirka 6,000 kronor.

För det relativt betydande *samtrafiksgodset* torde skillnaden mellan nu gällande och blivande taxeförhållanden representera ett vida större inkomstbelopp. Förutom övergångsavgifter i Linköping, uppgående till 8—12 öre per 100 kg., bortfaller nämligen vid förstatligande även nuvarande banavgift om 18 öre per 100 kg. Under förutsättning att de taxeenliga avgifterna nu undantagslöst uttoges, skulle förstatligandet medföra en inkomstminskning om cirka 180,000 kronor per år. Emellertid förekomma även i samtrafik betydande nedsättningar, varigenom inkomstminskningen kan sägas vara till viss del anteciperad. Den genom järnvägens inkorporering i statens järnvägar föranledda inkomstminskningen torde på grund härav stanna vid cirka 140,000 kronor i fråga om den godssamtrafik, som nu förmedlas över densamma.

Järnvägens sammanslagning med statens järnvägar medför även vissa förändringar beträffande samtrafiksvägarna, vilka förändringar återverka på inkomsterna. De viktigaste vägändringarna framgå av följande sammanställning:

Från och till:	Till och från:	Nuvarande väg via:	Ny väg via:
Åtvidaberg	Karlskrona—Växjö järnväg	Hultsfred, Växjö	Linköping, Alvesta
	Kalmar järnväg öster om Åseda, t. o. m. Nybro och Lindås	Hultsfred, Åseda	Linköping, Nässjö
	Stationer öster om Norsholm	Norsholm	Linköping
Kisa	Stationer söder om en linje Kalshamn—Blädinge—Emmaljunga—Åstorp—Kattarp	Hultsfred—Nässjö	Linköping
	Linjen Grimstorp—Alvesta		
	Stationer väster om en linje Strömstad—Trollhättan—Vara—Skultorp—Ånge—Norrahammar—Fristad—Mölndal		
Stationer vid och väster om linjen Hagelsrum—Ödhult—Hultanås—Skoghult—Förlösa	Stationer vid och norr om linjen Gävle—Sala—Köping—Hallsberg—Charlottenberg	Nässjö	Hultsfred—Linköping
Kalmar, Kalmar—Torsås järnväg och linjen Hjältevad—Emarp (å N. O. J.)	Stationer öster om en linje Gävle—Sala—Köping—Kilsmo—Norrköping		

Den statens järnvägar inklusive centralbanan genom dessa vägändringar tillförda merinkomsten beräknas i fråga om fraktgods till cirka 45,000 kronor per år vid 1934 års trafikomfattning. Visserligen kan det möjligen ifrågakomma, att en del järnvägar, ställda inför hotet av vägändringar, söka bibehålla trafiken över nu fastställda vägar genom ändring av banavgifter eller andra åtgärder. Den trafik, beträffande vilka nuvarande trafikvägar sålunda kunna tänkas bibehållna, torde emellertid, såvitt nu kan bedömas, för statens järnvägar och centralbanan icke representera något större belopp, varför dylika åtgärder icke spela någon nämnvärd roll vid bedömandet av nu förevarande fråga.

Övriga slag av inkomster torde i och med ett förstatligande av olika orsaker kunna beräknas ökade med tillsammans 11,000 kronor.

Utgifterna.

Riksgäldskontorets utredningsmän funno sig vid bedömandet av centralbanans framtida ekonomiska förhållanden böra räkna med driftutgifter i fortsatt enskild regi, ungefär svarande mot de år 1933 redovisade. Nu verkställda detaljundersökningar hava i stort sett bekräftat riktigheten av detta antagande.

Beträffande de i statens järnvägars regi motsebara driftteknisk och driftekonomiska förhållandena hava nämnda detaljundersökningar givit följande viktigare uppslag och resultat.

I fråga om bantjänsten tänkes järnvägen indelad i 3 — mot nu 4 — banmästaravdelningar.

I avseende å drifttjänstens organisation antages ett förstatligande hava till följd en omläggning av den nu tillämpade, i vissa hänseenden ej fullt ändamålsenliga tidtabellen, i syfte att dels åstadkomma bättre anslutningsförbindelser och kortare gångtider, dels ock nedbringa antalet lok i tjänst.

Loktjänsten kan genom de tilltänkta dispositionerna koncentreras till Linköping, där stalltjänsten förutsättes överflyttad till statens järnvägars lokstall.

Rörande betydelsen ur trafiksynpunkt av den sålunda ifrågasatta tidtabellsomläggningen må anföras följande.

Av driftekonomiska skäl hava de senaste åren godstågsförbindelserna å sträckan Linköping—Kisa varit begränsade till 5 och å sträckan Kisa—Vimmerby till 4 vardagar i veckan, medan å sträckan Vimmerby—Hultsfred godset framförts i persontåg. Genom härav följande omkopplingar av godsvagnar i Kisa och Vimmerby hava transporttiderna förlängts, varjämte persontågsförbindelserna blivit mindre tillfredsställande.

Om ifrågavarande järnväg över huvud taget skall ha möjlighet att bestå i konkurrensen med andra transportmedel, synes det ofrånkomligt, att en förbättring åstadkommes i nu berörda hänseende, vilken emellertid kan ske endast genom att särskilda godståg inläggas alla vardagar å hela huvudlinjen och persontågen helt befrias från sin nuvarande godsbefordringsuppgift. Vid en sådan trafikuppdelning kan antalet anslutningsförbindelser i Linköping ökas från nuvarande en till två i vardera riktningen, varvid den nytillkommande anslutningen får anses särskilt betydelsefull på grund av den förkortning i restiden mellan stationer på ömse sidor om Linköping (exempelvis Stockholm och Norrköping å ena samt Vimmerby å andra sidan), som därigenom vinnes. Vinsten i tid vid resa från Stockholm skulle sålunda kunna bli ej mindre än 3 timmar och beträffande Norrköping 2 timmar. I andra riktningen skulle en dylik tidtabellsomläggning likaledes medföra förbättring av reseförhållandena. Förändringen skulle icke rubba den nuvarande anslutningen i Hultsfred söderut mot exempelvis Oskarshamn och Kalmar, vilka städer även skulle vinna en ny anslutningsförbindelse norrut.

En sålunda utformad tidtabell måste visserligen medföra ökat trafikarbete och följaktligen under i övrigt oförändrade förhållanden även vissa merkostnader. Till större delen — om icke helt — torde dessa emellertid uppvägas genom de förändringar i avseende å driftsformen, vilka enligt vad nyss framhållits äro tänkta att komma till utförande. Å andra sidan synas de ifrågasatta åtgärderna ägnade att i hög grad stimulera trafiken, och det torde i betraktande av den stora betydelse, som tidtabellsförhållandena alltid visat sig äga i avseende å resefrekvensen, ingalunda vara för optimistiskt att, såsom här skett, antaga att verkningarna av de av ett förstatligande följande biljettprissänkningarna bliva helt kompenserade genom ökad trafik.

Även i fråga om trafiktjänsten i egentlig mening bör ett förstatligande kunna bereda förutsättningar för vissa rationaliseringsåtgärder.

Statens järnvägars merkostnader genom övertagande av banans drift och underhåll, på sätt här i huvuddrag angivits, hava beräknats till ett sammanlagt belopp av 875,000 kronor, medan motsvarande »normala» utgifter i fortsatt enskild regi uppskattats till 968,000 kronor, bägge beloppen utan hänsyn tagen till erforderlig avsättning till förnyelsefond.

Erforderliga kapitalinvesteringar.

Förnyelse av banans fasta anläggningar har icke kunnat äga rum i den omfattning, som betingats av förslitning och värdeminskning. Med undantag för Åtvidabergslinjen och de med 32—33 kg.-räls belagda sträckorna äro räler, skarvjärn och spårväxlar nu i behov av att utbytas, vilket behov är särskilt aktuellt i fråga om sträckan Linköping—Brokind, medan sådant utbyte å huvudlinjen i övrigt synes kunna ske successivt under ett antal år.

Under förutsättning att 34 kg.-räls inlägges samt att ballasten kompletteras och spåret justeras samtidigt, beräknas totala kostnaderna för nu nämnda arbeten till 1,430,000 kronor, varav hela rälsutbytet 1,260,000 kronor och den mera omedelbart erforderliga delen därav 300,000 kronor.

Ifrågavarande kostnader äro i längden ofrånkomliga, om järnvägen överhuvudtaget skall bibehållas och trafiken å densamma uppehållas. Bolaget torde emellertid få anses varaktigt sakna egna medel för deras bestridande, vadan staten, vare sig ett förstatligande kommer till stånd eller ej, sannolikt måste tillhandahålla för ändamålet erforderligt kapital. Vid sådant förhållande synes vid bedömande av nu förevarande spörsmål hänsyn icke böra tagas till nu nämnda av ett förstatligande helt oberoende kapitalbehov.

För att i vissa andra hänseenden bringa järnvägens anläggningar i överensstämmelse med motsvarande anläggningar vid statens järnvägar ävensom för att kunna genomföra de i statens järnvägars regi förutsatta rationaliseringsåtgärderna erfordras dessutom vissa kapitalinsatser. Dessa beräknas i fråga om de fasta anläggningarna — ändring och komplettering av signal- och säkerhetsanläggningarna, anordnande av sektionstelefonledning m. m. — till 148,000 kronor. Förutsatt anskaffning av motorvagnar och lokomotorer ävensom vissa ändringar av den nuvarande rullande materielen beräknas vidare draga en kostnad av 309,000 kronor.

Sammanlagda kapitalbehovet beräknas sålunda, bortsett från förstnämnda rälsutbyte och ballastkomplettering, till cirka 460,000 kronor.

Å andra sidan kunna vissa av de nu befintliga tillgångarna i och med ett förstatligande realiseras såsom för järnvägsdriftens uppehållande i statens järnvägars regi obehövliga. Sålunda beräknas vissa markområden och jordbruksfastigheter kunna avyttras till ett sammanlagt pris av 215,000 kronor. Samma är förhållandet med nuvarande verkstadsbyggnader och inventarier i Linköping, för vilka realisationsvärdet beräknas till 10,000 kronor, samt med 8 lokomotiv, en boggivagn och 2 andra personvagnar, vilka vid en försäljning beräknas inbringa sammanlagt 65,000 kronor. De i samband med

ett förstatligande realiserbara tillgångarna beräknas alltså representera ett belopp av cirka 290,000 kronor.

Det i och med ett förstatligande av banan uppkommande behovet att i järnvägen investera nya kapitalökningsmedel torde sålunda inskränka sig till cirka 170,000 kronor.

Sammanfattning.

Järnvägens sannolika inkomster och driftutgifter vid fortsatt enskild drift samt motsvarande efter järnvägens införlivande i statsbanenätet i statens järnvägars redovisning beräkningsbara inkomst- och utgiftsökningar — räknade med bortseende från vissa övergångskostnader — framgå av följande sammanställning:

	I enskild regi	Ökning (+) eller minskning (—)	I statens järnvägars regi
	Tusental kronor		
Inkomster.			
Persontrafik	391	—	391
Godstrafik	573	— 101	472
Övriga inkomster	93	+ 11	104
Summa	1,057	— 90	967
Utgifter	968	— 93	875
Överskott	89	+ 3	92

Utredningen ger alltså till resultat, att järnvägens införlivande i statens järnvägar kan väntas medföra viss dock synnerligen obetydlig förbättring av dess i enskild regi motsebara räntabilitetsförhållanden. Utgår man från de något avvikande inkomst- och utgiftsbelopp — 1,045,000 respektive 960,000 kronor — vilka riksgäldskontorets utredningsmän funnit sannolika vid järnvägens fortsatta drivande som enskilt och självständigt företag och alltså uppskattar det under oförändrade förvaltningsförhållanden motsebara driftöverskottet till 85,000 kronor, skulle motsvarande överskott efter järnvägens inlemmande i statens järnvägar med andra ord kunna väntas undergå någon mindre förbättring. Beträffande orsakerna till detta förhållande torde få hänvisas till vad tidigare i samband med redogörelsen för genom ett förstatligande inträdande inkomst- och utgiftsförändringar anförts.

Vid bedömande av järnvägens affärsvärde får emellertid hänsyn även tagas till den här bland utgifterna ej upptagna avsättningen till förnyelsefond. Enligt gällande bestämmelser om bokföring vid enskild järnväg belöper sig nämnda avsättning för närvarande till i runt tal 120,000 kronor per år och beräknas med beaktande av den vid statsdrift antagna tekniska utrustningen och enligt vid statens järnvägar tillämpade motsvarande bestämmelser till omkring 130,000 kronor.

I den genom riksgäldskontorets försorg i ärendet verkställda utredningen har ifrågavarande förnyelsefondsavsättning ansetts kunna begränsas till 60,000 kronor eller till hälften av det i bokföringslagen föreskrivna minimibeloppet. En så låg avsättning kan givetvis under någon kortare tid vara tänkbar, om järnvägsanläggningen befinner sig i ett tekniskt fullgott skick och om den sålunda tillfälligt eftersatta förnyelsefondsavsättningen framdeles kan tänkas kompenserad genom i motsvarande grad ökade avsättningar. Ingendera av dessa förutsättningar torde här föreligga. Järnvägsanläggningen är enligt vad som framgår av det anförda i stort behov av förnyelse, till vars utförande inga andra medel finnas disponibla än de i bank innestående — i början av 1935 uppgående till något över 200,000 kronor. Vid sådant förhållande kan icke ens en reguljär avsättning beräknas giva till-

gång till de förnyelsemedel, vilka nödvändigt erfordras, om driften skall kunna uppehållas på tillfredsställande sätt, och den förbättring i ställningen, som erhålles vid minskning av avsättningen, är följaktligen endast skenbar. Från eventualiteten att den ekonomiska situationen för företaget skulle undergå sådan förbättring, att en nu tillfälligt minskad dylik avsättning kunde väntas täckt genom så mycket större effektiva avsättningar under kommande år, torde kunna bortses. Den av riksgäldskontorets utredningsmän framlagda rekonstruktionsplanen, enligt vilken av det beräkningsbara överskottet ett belopp av 25,000 kronor anses disponibelt för förräntning och amortering av lån, synes under sådana förhållanden byggd på alltför lös grund.

Tages vederbörlig hänsyn till värdeminskningen å järnvägsegendomen, visar såväl den inom riksgäldskontoret som den nu företagna utredningen till full evidens, att företaget saknar affärsvärde och möjligheter att förränta något kapital, detta oberoende av om det bibehålles i sin nuvarande självständiga form eller övertages av staten.

I promemorian redogöres härefter för verkställd utredning, avseende att endast bandelarna Linköping—Vimmerby och Åtvidaberg—Bjärka-Säby skulle förstatligas. Enär förutsättningen för denna utredning — nämligen att innehavarna av obligationer, tillhörande 1916 års obligationslån, till skyddande av sina tillgodohavanden kunde komma att på en konkursauktion inropa järnvägen Vimmerby—Hultsfred, vars bottenintecknigar lämnats såsom säkerhet för nämnda obligationslån — numera, sedan obligationslånen likviderats, icke längre är för handen, torde detta alternativ här kunna lämnas å sido.

Sedan fullmäktige i riksgäldskontoret begärt järnvägsstyrelsens yttrande i frågan om Östra centralbanans framtid, har *järnvägsstyrelsen* i skrivelse till fullmäktige den 8 maj 1936 yttrat sig i berörda hänseende och därvid till en början med avseende å de nyss återgivna utredningarna anfört:

Beträffande den angivna driftkostnadsbesparingen, 93,000 kronor, torde böra beaktas, att viss del av de eljest motsebara utgiftsminskningarna kompenseras av ökade löner och förutsatta mera rationella driftsanordningar — exempelvis förbättrad tidtabell — och att nämnda besparing sålunda beräknats uppkomma trots nu nämnda utgiftsökande omständigheter. Enligt vad en företagen revidering av utredningen giver vid handen torde utgifterna för järnvägens trafikering i statens järnvägars regi kunna nedbringas med ytterligare cirka 12,000 kronor per år, om för ändamålet tänkas anskaffade tvenne större rälsbussar av boggityp jämte släpvagnar av lättviktskonstruktion i stället för en dieselelektrisk motorvagn och en 2-axlig rälsbuss, som vid 1935 års utredning förutsattes.

De på grund av järnvägens tekniskt mindre tillfredsställande skick och förutsatta rationaliseringsåtgärder erforderliga kapitalinvesteringarna angåvos i förenämnda utredning till i allt cirka 1.9 miljoner kronor, varav cirka 1.4 miljoner kronor för rälsutbyte och komplettering av ballast m. m. Å andra sidan beräknades vissa värden kunna utvinnas genom avyttrande av en del markområden och materiel.

Beträffande nu ifrågavarande del av utredningen anser sig järnvägsstyrelsen till förtydligande böra framhålla, dels att berörda rälsutbyte förutsatts ordnat så, att till Östra centralbanan överflyttas från statens järnvägars linjer efter hand upptagna begagnade räler, sedan desamma blivit justerade och de mest slitna partierna borttagits, om så visar sig erforderligt, dels att hela

den för järnvägens tekniska förnyelse uppgivna kostnaden givetvis icke förutsatts bestridd av kapitalökningsmedel, utan torde å riksstaten endast behöva anvisas medel dels för det omedelbart erforderliga rälsutbytet, 300,000 kronor, dels för ballastens komplettering och spårets justering, omkring 100,000 kronor, dels slutligen för bestridande av kostnaderna, cirka 400,000 kronor, för de förutsatta rationaliseringsåtgärderna, eller sålunda i allt ett belopp av omkring 800,000 kronor. För det successivt under ett antal år erforderliga rälsutbytet torde däremot på sedvanligt sätt kunna tagas i anspråk genom de årligen gjorda avsättningarna till förnyelsefond disponibla medel.

Till slut må i detta sammanhang meddelas, att kostnaderna för angivna förbättringar och rationaliseringar under vissa förutsättningar och såvitt nu kan bedömas torde kunna väntas komma att med omkring 200,000 kronor understiga det för ändamålet tidigare uppgivna beloppet.

Järnvägsstyrelsen övergår härefter till att behandla frågan om Östra centralbanans framtid och anför härom:

Av förberörda utredning jämte de uppgifter för år 1935, som nu föreligga, synes otvetydigt framgå, att bolagets ekonomiska svårigheter icke — såsom det ansågs vid 1932 års riksdagsbehandling av dess statslånefråga — till någon väsentlig del äro att betrakta som övergående. Det synes fastmer visst, att under överskådlig framtid något verkligt överskott av bolagets rörelse icke är att påräkna, eller med andra ord att några räntebetalningar å lån icke kunna fullgöras, med mindre den mot värdeminskningen å banegendomen svarande förnyelsefondsavsättningen i motsvarande grad eftersättes. Av utredningen framgår också, att även sistnämnda väg till besparingar är praktiskt taget stängd, i det att banan befinner sig i så otillfredsställande skick, att en fortsatt drift under någorlunda rationella former kräver kapitalinsatser av sådan storlek, att desamma motsvara den författningsenliga förnyelsefondsavsättningen under en lång följd av år. Att, såsom utredningen visat, berörda kapitalinsatser under de närmaste åren böra göras väsentligt större än den reguljära avsättningen, på grund av att viss under de senare åren eftersatt trängande förnyelse behöver snabbt tagas igen, innebär tydligen ett extra riskmoment. Skall järnvägen bibehållas, måste sålunda det i anläggningen nedlagda privata och statskapitalet anses såsom under överskådlig tid från avkastningssynpunkt förlorat.

Skärskådas förevarande järnvägsfråga med hänsyn till statens intressen såsom fordringsägare eller mer allmänt uttryckt från ren affärssynpunkt, kan resultatet alltså näppeligen bli mer än ett, nämligen att järnvägstrafiken borde inställas och banan upprivas i och för tillgodogörande av realisationsvärdena på mark och materialier — år 1934 beräknade till cirka 1.3 miljon kronor — ävensom förefintliga likvida tillgångar uppgående till cirka 0.4 miljon kronor.

Bedömes frågan från allmänt ekonomisk och samhällelig synpunkt, torde det emellertid vara uppenbart, att en sådan åtgärd ligger utanför de praktiska möjligheternas gränser. Det område banan betjänar är nämligen så stort, dess näringsliv så utvecklat och trafikbehoven av sådan storleksordning, att järnvägens nedläggande icke torde kunna allvarligt ifrågasättas. Fastmer synas berörda intressen kräva, icke blott att banans fortbestånd säkerställes, utan också att — trots den bristande bärigheten — dess anläggningar åter bringas upp i en tillfredsställande och efter tidsförhållandena lämpad teknisk standard. Här föreligger, vill det synas järnvägsstyrelsen, ett typiskt exempel på det av styrelsen i annat sammanhang framhållna sakförhållandet, att konkurrensen från andra transportmedel reducerat järnvägarnas arbetsuppgifter i långt mindre grad, än vad inkomstgivningen påverkats.

För järnvägsdriftens fortsatta uppehållande erbjuda sig tvenne vägar. Den ena är den från bolagsstyrelsens sida föreslagna: att företaga en sådan sanering av bolagets affärsställning, att kvarvarande ränteförpliktelser bringas i rimligt förhållande till banans avkastning, den andra att föra över järnvägen i statens ägo.

Mot den förstnämnda utvägen måste järnvägsstyrelsen av flera skäl ställa sig avvisande. För det första synes det styrelsen skäligen visst, att bolaget trots reduceringen av skuldsumman icke kommer att bliva i stånd att på rimlig tid taga igen vad som hittills eftersatts liksom ej heller att — utan stöd från det allmänna anskaffa tillräckligt kapital för snabbt vidtagande av de i utredningen angivna förbättringar, vilka äro nödvändiga för ekonomisk drift. I detta sammanhang anser sig styrelsen böra understryka, att en sakta gående förnyelse med kanske delvis föråldrad materiel i detta fall icke kan vara godtagbar.

Då av den i Kungl. Maj:ts proposition nr 38/1932 lämnade redogörelsen framgår att något understöd genom borgen eller i annan form från kommuner, landsting eller andra icke torde vara att påräkna, synes emellertid en rationalisering icke kunna genomföras under annan förutsättning än att erforderliga medel tillskjutas av bolagets — efter saneringen — enda verkliga fordringsägare, staten. Men beviljande av nya låneunderstöd åt ett företag, samtidigt med att förut investerade statslån måste avskrivas, får väl dock betecknas som skäligen orimligt. Det torde överhuvud vara svårt finna någon antaglig form för en insats från statens sida, så länge bolagsform med privat aktieägareintresse bibehålles. Det synes ock föga rationellt, att vid ett företag, som praktiskt taget drives på statens risk, eftersom ändringar i affärsresultatet gå ut över statens ränteinkomst, bestämmandet över förvaltningen ligger kvar hos enskilda aktieägare, vilkas ekonomiska intresse av rörelsen sedan länge är borta.

Viktigare än dessa synpunkter är det förhållandet att ifrågavarande ekonomiska stödinsats kan göras både mer effektiv och för lägre kostnad vid en uti statens ägo bringad och med statens järnvägar inkorporerad bana tack vare statens järnvägars tillgång till begagnade räler och avställda lok, bådadera väl användbara för en bana som den förevarande.

Av allra största betydelse är emellertid den kalkylerade vid statsförvärv inträdande mycket betydande förbättringen i utgiftsekonomien. Att denna i huvudsak kompenseras av förändringarna å inkomstsidan minskar ju icke dess samhällsekonomiska värde, vilket fastmer är väsentligt större än vad direkt framgår av utgiftssiffrorna, eftersom förbättringen i utgifter vunnits *samtidigt* med en väsentlig höjning av standard för befordringen såväl av resande som av gods.

Järnvägsstyrelsen har tidigare ställt sig avvisande mot tanken på ett statsförvärv såväl för denna som vissa andra banor såsom ledande till en ny börda för statsverket. Med hänsyn till här föreliggande särskilda omständigheter och med anledning av den allt tydligare framträdande angelägenheten att i allmänt transporthushållningssyfte sammanföra de många olika järnvägsföretagen i landet till större enheter har styrelsen dock nu ansett ett förstatligande med ett omedelbart inkorporerande med statens järnvägar försvarligt och riktigt i detta fall. Den ifrågavarande enskilda banan får ju, som nyss nämnts, faktiskt redan drivas ytterst på statens risk. Den är vidare av så stor allmän betydelse, att den icke utan mycket svåra rubbningar i ortens samhälls- och ekonomiska liv kan nedläggas, och slutligen är den av sådan belägenhet i förhållande till statens järnvägars linjesystem, att den med fördel kan av statens järnvägar förvaltas och drivas. Det må vid bedömandena härvidlag till slut också beaktas, att om än — med hänsyn

till att i statens järnvägars regi beräknat driftöverskott icke fullt täcker tillkommande avsättning till förnyelsefond samt räntan å erforderligt anslag av kapitalökningsmedel — en viss försämring i statens järnvägars affärsresultat måste genom inkorporeringen beräknas, så synes denna icke kunna bli särdeles avsevärd, och i varje fall icke väsentlig jämfört med de fördelar, som ett förstatligande skapar för de bygder järnvägen skall betjäna.

Järnvägsstyrelsen finner alltså avgörande skäl tala för, att man icke söker säkerställa ifrågavarande järnvägs fortbestånd genom den tänkta nedskrivningen till bolagets förmån av statslånen — en åtgärd, som i varje fall endast kan utgöra en halvmesyr — utan att detta bör ske genom ett statsövertagande i avsikt att tryggt och med en gång ställa järnvägsförhållandena för berörda orter fullgott till rätta. Styrelsen, som alltså önskar uttala sig för en sådan åtgärd, vill emellertid därvid icke påyrka, att statsförvärvet genomföres på exekutiv väg. Fastmer synes den föreliggande planen på utlösning av obligationsägarna i och för sig vara från statens synpunkt godtagbar, då det belopp, som enligt denna är avsett att till dem utbetalas, icke förefaller större än den sannolika utdelningen i en konkurs, och sistnämnda åtgärd under sådana förhållanden icke längre synes nödig för ett behörigt tillgodoseende av statens fordringsägareintressen. För underlätlande av det framtida genomförandet av den av styrelsen som mest ändamålsenlig befunna lösningen — järnvägens övertagande av statsverket — anser sig styrelsen dock böra påyrka, att i ett eventuellt beslut om planens godkännande, i vad på Kungl. Maj:t ankommer, bl. a. intages det villkoret, att, innan förslaget realiseras, bägge parterna skola hava vederbörligen godkänt ett avtal om sådant förvärv.

Med stöd av det anförda, slutar järnvägsstyrelsen, får styrelsen dels avstyrka bifall till den av styrelsen för Östra centralbanans järnvägsaktiebolag den 12 mars 1936 gjorda framställningen, i vad denna avser reglering av bolagets statslån, dels föreslå att för ett biträdande av nu föreliggande plan rörande obligationslånens likvidering måtte uppställas det villkoret, att avtal träffas om statens förvärvande av bolagets järnväg, och är järnvägsstyrelsen för sådant fall beredd att i vanlig ordning och i den utsträckning, som kan befinnas påkallat, begära det nödiga anslaget av kapitalökningsmedel för järnvägens tekniska iståndsättande och driftens rationalisering.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava den 12 november 1936 avgivit yttrande i ärendet. Fullmäktige hava därvid överlämnat förutnämnda förslag till avtal rörande statsförvärv av Östra centralbanan jämte järnvägsstyrelsens nyss återgivna skrivelse ävensom, bland annat, skrivelser till fullmäktige av svenska järnvägsföreningen, Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag, Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolag och Nässjö—Oskarshamns nya järnvägsaktiebolag. För egen del anföra fullmäktige i sitt yttrande:

På framställning av Östra centralbanans järnvägsaktiebolag hava fullmäktige förklarat sig ej hava något att erinra mot att järnvägsbolagets tre obligationslån likviderades i enlighet med det förslag, som framlagts i bolagets skrivelse den 12 mars 1936. För detta ändamål erfordrades inalles 275,400 kronor. För berörda likvider användas bolagets banktillgodohavanden till erforderlig del samt medel, som inflyta genom likaledes med fullmäktiges medgivande företagna försäljningar av vissa utom järnvägsfastigheten liggande fastigheter, för vilka järnvägsstyrelsen förklarat sig ej hava användning i händelse av Östra centralbanans förstatligande.

I betraktande av de fördelar för Östra centralbanans trafikområde, som skulle följa av järnvägens förstatligande, hava fullmäktige ej något att erinra mot att järnvägen förvärvas av staten i enlighet med förut omförmälda kontraktsförslag, därest ett sådant förvärv, med hänsyn till vad svenska järnvägsföreningen och omförmälda tre järnvägsbolag anfört i sina skrivelser, för närvarande anses böra komma till stånd.

Svenska järnvägsföreningen har i sin skrivelse till riksgäldsfullmäktige framhållit de förluster, som såväl statens järnvägar som vissa enskilda järnvägar skulle lida genom förstatligande av Östra centralbanan. Föreningen har vidare erinrat om att, sedan järnvägsstyrelsen avlåtit sin skrivelse den 8 maj 1936, 1936 års järnvägskommitté tillsatts med uppdrag att utreda frågan om förstatligande av landets enskilda järnvägar och jämsides därmed spörsmålet, i vad mån ett sammanförande av enskilda järnvägar kan åvägabringas utan samgående med statens järnvägar. Utrett vore, att staten vid ett förstatligande av järnvägen bleve nödsakad att göra ett större kapitalutlägg och finge vidkännas årliga förluster. Däremot hade ännu ej undersökts, huruvida icke järnvägen kunde bliva en värdefull länk i en lämpligt avpassad fusionsgrupp av enskilda järnvägar. Föreningen anser, att förevarande fusionsfråga bör hänskjutas till nämnda kommitté, och finner det därmed förenade uppskovet kunna göras utan olägenhet för banans trafikanter.

Norsholms—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolag har i sin skrivelse till riksgäldsfullmäktige erinrat om att statsmakterna under förra halvåret 1936 medgivit reglering av bolagets statslån på så sätt, att bolaget skulle till staten inbetala ett kontant belopp av 1,440,000 kronor. För denna inbetalning erfordrades, bland annat, att Kalmar läns norra landsting tecknade borgen å ett bolagets lån till belopp av 600,000 kronor. Så hade numera skett. Vid förhandlingarna rörande berörda låneregleringen hade beräknats, att driftöverskottet å bolagets järnväg skulle årligen uppgå till 190,000 kronor, varav 90,000 kronor skulle åtgå till förräntning och amortering av lån samt 100,000 kronor till avsättning till förnyelsefond. Vid förstatligande av Östra centralbanan komme bolagets trafikinkomster att minska med cirka 40,000 kronor per år, en förlust som endast obetydligt kunde kompenseras av minskade utgifter. Med hänsyn till att 1936 års överenskommelse med staten inneburit, att bolaget haft att prestera maximum av det med berörda inkomstberäkning möjliga, måste bolaget påfordra, att statens järnvägar vid ett förstatligande av Östra centralbanan ålades att lämna bolaget full ersättning för därigenom uppkommande minskning av trafikinkomster.

Även *Nässjö—Oskarshamns nya järnvägsaktiebolag* och *Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag* hava i sina skrivelser till fullmäktige framhållit, att de komma att lida inkomstminskning genom förstatligande av ifrågavarande järnväg. Det senare bolaget har tillika anfört, att den förväntade inkomstminskningen komme att medföra stor risk för att annuiteterna på bolagets statslån i fortsättningen icke skulle kunna planenligt inbetalas.

Till följd av remiss har *järnvägsstyrelsen* avgivit utlåtande i ärendet den 9 december 1936 och därvid förklarat sig icke hava något att erinra mot

förslaget till avtal om statsförvärv av Östra centralbanan. Styrelsen har hemställt, att Kungl. Maj:t i proposition till 1937 års riksdag måtte föreslå riksdagen besluta, att under förutsättning att överenskommelse av det innehåll, som kontraktsförslaget visar, kan bliva träffad mellan staten och Östra centralbanans järnvägsaktiebolag, sagda bolag tillhöriga järnvägar må övertagas av staten och införlivas med statens järnvägar samt att det kapital, vilket därvid skall överföras från allmänna järnvägslånefonden till statens järnvägars fond och vars belopp enligt styrelsen lämpligen torde böra sättas lika med bolagets återstående kapitalskuld till staten, skall i statens järnvägars räkenskaper redovisas under rubriken »Annat kapital».

I övrigt har järnvägsstyrelsen i sitt utlåtande behandlat de av svenska järnvägsföreningen och förenämnda järnvägsbolag avgivna skrifterna. I detta hänseende innehåller utlåtandet i huvudsak följande:

Utöver vad styrelsen förut anfört hade styrelsen i sak föga att tillägga. De från enskilt järnvägshåll till riksgäldskontoret ingivna framställningarna innehölle nämligen knappast några nya för frågans belysning betydelsefulla synpunkter. Vad som framförts vore fastmer blott vissa redan från början förutsedda invändningar, av vilka för övrigt ingen berörde det centrala i styrelsens argumentering.

Statsförvärv av banan hade förordats icke såsom ett medel att rädda av staten i banan investerat kapital utan såsom ett led i statens allmänna samfärdselbefrämjande verksamhet. Sagda kapitalinsats måste nämligen betraktas såsom från avkastningssynpunkt förlorad, och detta vare sig banan förstatligades eller behölles vid nuvarande förvaltning. För såvitt driften å banan alltfort skulle uppehållas, syntes direkta förluster å rörelsen näppeligen kunna undvikas, och dessa förluster kunde förväntas bliva av ungefär samma storlek i båda fallen. Förlusterna komme vidare att på längre sikt drabba staten, vare sig denna stode såsom ägare eller som enda fordringsägare, i det senare fallet i form av successivt minskat värde å den som säkerhet för statslånet liggande blott nödtorftigt underhållna banegendomen.

Vid statsdrift erhölles kvantitativt ökade och kvalitativt förbättrade transportprestationer, väsentligt lägre trafikavgifter och något ökad ersättning åt vissa av de anställda, vilket allt — vid oförändrat affärsresultat — innebure en väsentlig höjning i den samhällsekonomiska effekten av verksamheten. Denna ökade insats i folkhushållningen hade varit huvudmotivet för styrelsens tidigare deklarerade inställning till förevarande fråga, och i jämförelse därmed hade de förutsebara och i varje fall ej av någon hög storleksordning varande uppoffringarna på statens järnvägars egen budget ansetts böra träda tillbaka.

Styrelsen hade givetvis icke förbisett, att ett förstatligande av Östra centralbanan komme att för andra närliggande järnvägar få vissa återverkningar genom därav följande ändringar i transportvägar för samtrafikgods. Dessa verkningar hade fastmer ingående behandlats i styrelsens promemoria den 30 mars 1935, ehuru utan angivande av penningbelopp för varje berörd enskild järnväg. För att visa att vad som nu från bolagens sida anförts icke vore något för styrelsen nytt, torde vara nog meddela, att av bolagen åberopade utredningar verkställts inom styrelsen.

Bolagens erinringar drabbade icke det centrala i styrelsens argumentering för ett statsförvärv. Den samhällsekonomiska vinsten av en sådan åtgärd kunde ju icke rimligen minska därför, att sänkningarna i taxenivån för linjerna Linköping—Åtvidaberg—Hultsfred föranledde motsvarande sänk-

ningar å vissa andra mer eller mindre avlägset belägna järnvägslinjer eller vållade omläggning av en del transportvägar. Att ett statsförvärv — liksom överhuvudtaget varje förändring i fråga om en järnvägs ägande och taxeförhållanden — finge dylika följder för utomstående part vore ingenting anmärkningsvärt eller för detta fall specifikt. Stora omkastningar i transportvägar hade inträtt år 1931 i och med de då införda, ännu gällande bestämmelserna rörande järnvägarnas godssamtrafik, vilka medfört ändringar i vissa järnvägars godstrafikinkomster. Redan i dessa bestämmelser hade förutsetts sådana fall som det nu aktuella. Om en järnväg till följd av ändrade samtrafiksvägar ginge förlustig någon del av sin tidigare trafik och trafikinkomst, skulle järnvägen som kompensation under tio år framåt erhålla ersättning härför, beräknad efter vissa i samtrafikordningen angivna normer. Så komme givetvis att ske även vid ett förstatligande av Östra centralbanan. Andra järnvägar däribland statens finge då under viss tidsperiod vidkännas en — i kalkylerna på grund av dess tillfälliga art icke inräknad — utgift för bestridande av denna ersättning. Enär denna ersättning vore bestämd på ett objektivt och skäligt sätt, syntes ingen berättigad erinran vara att göra mot att ett förstatligande av Östra centralbanan komme att få sådana följder för andra järnvägsföretag. Även om något fog verkligen funnes för järnvägsbolagens erinringar, vore det enligt styrelsens mening orimligt, om dylika följder skulle få utgöra den yttersta anledningen att behålla en förvaltningsform, som i och för sig visat sig mindre ändamålsenlig och ägnad att medföra samhälleliga olägenheter i form av sämre transportanordningar och högre taxor utan att dock lämna något nämnvärt bättre affärsekonomiskt utbyte.

Med det anförda ville styrelsen ingalunda hava uttalat, att vid avgöranden beträffande samfärdseln strävandet mot högsta samhällsekonomiska effekt borde vara enda rättesnöre. Fastmer måste uppenbarligen jämväl vikt läggas på att undvika onödiga omkastningar. Styrelsen vore alltså i princip ense med de enskilda järnvägsförvaltningarna, att vid bedömandet av förevarande fråga vederbörlig uppmärksamhet borde ägnas jämväl nyssberörda järnvägsekonomiska konsekvenser. Beträffande vissa i förevarande fall ifrågakommande vägändringar gällde för övrigt också, att allmännyttan av desamma vore tvivelaktig. Styrelsen hade ock övervägt alternativet att efter statsförvärvet låta banan tillsvidare förvaltas jämlikt bestämmelserna i Kungl. Maj:ts brev den 28 november 1924, varigenom banan skulle förbliva en särskild taxeenhet och övergången i statens ägo alltså icke behöva föranleda någon avsevärd omläggning i samtrafiksvägarna, samtidigt som statens järnvägars uppoffringar å dess egen budget skulle bliva ej oväsentligt mindre. Ett faktum vore nämligen, att även med ett sådant provisorium den samhällsekonomiska vinsten av ett statsförvärv skulle bliva avsevärd. Styrelsen hade emellertid icke ansett berörda förhållanden vara av den storleksordning, att de borde utgöra hinder för banans omedelbara införlivande i statens järnvägar. För ett mera positivt handlande måste givetvis jämväl tala den omständigheten, att ifall de av svenska järnvägsföreningen och närliggande järnvägsförvaltningar anförda synpunkterna och önskemålen skulle få vara bestämmande för statsmakternas åtgöranden, så skulle därmed skapas ett prejudikat och föranledas konsekvenser, som uppenbarligen kunde bliva synnerligen hinderliga i framtida fall, då av en eller annan anledning statsmakterna skulle vilja företaga inkorporeringar i statens järnvägar av linjer, nu tillhörande enskild järnvägsförvaltning.

Järnvägsstyrelsen kunde alltså icke finna, att vad som anförts från de enskilda järnvägarnas sida borde påverka statsmakternas ställningstagande till förevarande fråga eller föranleda någon Kungl. Maj:ts särskilda åtgärd.

Till järnvägsföreningens uttalande om ärendets hänskjutande till 1936 års järnvägskommitté ville styrelsen anmärka, att för denna vidlyftiga och tidskrävande utredning det icke torde spela någon skönjbar roll, om här ifrågavarande relativt lilla bana som enskild järnväg inginge i utredningen eller icke. Järnvägsföreningen hade också i det hela taget mycket överdrivit den roll, som en fusionering utan samband med statens järnvägar allmänt kunde få. Vid val i princip av fusionsalternativ syntes det nämligen icke vid bestämmandet av premisserna kunna befinnas rationellt att, som järnvägsföreningen syntes önska, sätta statens järnvägar i undantagsställning. Åtskilliga enskilda järnvägar funnes ju, som ej hade direkt anslutning till annan enskild järnväg, och för vissa övriga vore anknytningen till en statens järnvägars linje — d. v. s. ingåendet i en fusion med statens järnvägar som stomme — väsentligt naturligare än sammankopplingen vid en angränsande enskild järnväg, med vilken trafikutbytet kunde vara obetydligt och möjligheterna till ekonomisk samkörning problematiska. Järnvägsstyrelsen ställde sig starkt tvivlande beträffande möjligheterna att — åtminstone utan ekonomisk medverkan från statens sida — i fusionsgrupperna få med »förlustlinjer», då förvaltningarna för de bäriga enskilda järnvägarna av naturliga skäl måste ställa sig avvisande mot åtgärder, ägnade att minska rörelsens avkastning.

Vad särskilt beträffade Östra centralbanan, rådde ingen tvekan i sistberörda hänseende. Ägarna av den enda anslutande likspåriga enskilda järnvägen hade enligt 1932 års järnvägsekonomiutredning — efter långvariga undersökningar — meddelat, att de åtminstone för det dåvarande icke kunde reflektera på ett förvärv av ifrågavarande järnväg. Något skäl varför nämnda järnvägs ägare skulle intaga en annan ståndpunkt, om frågan upptoges nu ånyo och av andra sakkunniga, hade icke anförts.

Föreningens uttalande, att ett sådant uppskov kunde göras utan minsta olägenhet för banans trafikanter, syntes få betecknas som ett påtagligt överord för ej säga direkt felaktigt. Så hög som banans nuvarande taxenivå vore, syntes trafikanternas stora intresse av en ändring snarast möjligt vara obestridligt. Enligt i promemorian den 30 mars 1935 anförda siffror, skulle den sammanlagda lättnaden för trafikanterna uppgå till omkring 200,000 kronor årligen, ett ingalunda obetydligt belopp för vederbörande bygd. Från trafikanternas synpunkt vore det också långt ifrån likgiltigt, om anslutningen till en större förvaltning skedde i den ena eller andra ändpunkten av banan. Enligt uppgift i nämnda promemoria hade nämligen av samtrafiksgodset till och från järnvägen cirka 47,000 ton gått via Linköping mot 12,500 ton via Hultsfred, vartill komme att Nässjö—Oskarshamns järnvägs lokaltaxa vore högre än statsbanetaxan. Om banan alltså, såsom järnvägsföreningen ifrågasatte, skulle kunna bliva en värdefull länk i en lämpligt avpassad fusionsgrupp, så skulle i allt fall detta värde icke erhållas utan påtagligt men för trafikanterna.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i utlåtande den 12 januari 1937 tillstyrkt bifall till järnvägsstyrelsens i utlåtandet den 9 december 1936 framlagda förslag.

Det i det föregående omförmälda förslaget till avtal om statsförvärv av Östra centralbanan överensstämmer i stort sett med de avtal, som tidigare träffats rörande statsförvärv av enskilda järnvägar.

Enligt förslaget skall banan övergå i statens ägo den 1 september 1937. Köpeskillingen skall utgå på så sätt, att statsverket övertager bolagets skulder och förpliktelser med vissa närmare angivna begränsningar. I fråga om per-

sonalen gälla i huvudsak samma bestämmelser, som tillämpats vid de senast övertagna enskilda järnvägarna. Personalen skall sålunda äga övergå i statens järnvägars tjänst med bibehållande av innehavda löneförmåner och rätt till löneförhöjning, dock att avlöningen som regel icke må överstiga det högsta belopp, som enligt statens järnvägars avlöningsreglemente må utgå till tjänsteman i den lönegrad, i vilken befattningshavaren placeras. I övrigt är att märka, att statens järnvägar skola äga rätt att före 1937 års utgång *dels* jämlikt för personalen gällande avtal entlediga sådan icke-ordinarie eller till ordinarie efter den 1 juli 1936 befordrad personal, som befinnes vara för den övertagna järnvägens drift icke erforderlig, *dels* mot förtidspensioner entlediga sjuka befattningshavare eller befattningshavare över 60 år, som icke lämpligen kunna övertagas i statens järnvägars tjänst, därvid till de sjuka skall utgå sjukpension och till de övriga full ålderspension i båda fallen enligt Enskilda järnvägarnas pensionskassas reglemente, *dels ock* å övergångsstat uppföra sådan personal, som vid tidpunkten för överlåtelsen icke är men kan tänkas framdeles bliva för statens järnvägar behövlig, statens järnvägar dock obetaget att även efter 1938 års ingång entlediga dylik personal på sätt och enligt grunder, som nyss sagts i fråga om personal, vilken entledigas med förtidspension redan i samband med statsförvärvet av järnvägen. Vidare innehåller avtalsförslaget ett förbehåll, att sådana befattningshavare, som under tiden januari 1935—juni 1936 befordrats till ordinarie icke omedelbart kunna påräkna ordinarie anställning, såvida icke järnvägsstyrelsen finner skäl att härom särskilt besluta. Av statens järnvägar övertagen, å aktiv stat uppförd personal, på vilken civila tjänstepensionsreglementet ej vunnit tillämpning, tillerkännes i förslaget de förmåner, som angivas i kungörelsen den 12 april 1935 (nr 146) med föreskrifter i fråga om pension till vissa tjänstemän, som i samband med statens övertagande av enskilda järnvägar eller bandelar övergått i statens järnvägars tjänst. Gentemot sådan den enskilda järnvägens, vid statens järnvägars övertagande av densamma, i tjänst varande personal, som icke vunnit anställning å aktiv stat vid statens järnvägar, samt banans redan pensionerade personal ävensom pensionsberättigade familjemedlemmar efter personal av nämnda kategorier, ikläda sig statens järnvägar icke någon skyldighet att låta desamma komma i åtnjutande av andra pensionsförmåner eller understöd — frånsett förut berörda förtidspensioner — än som skulle hava tillkommit vederbörande, därest banan ej övergått i statens ägo.

Ifrågavarande avtal har för bolagets del godkänts å bolagsstämma den 17 februari 1937.

Departementschefen.

Såsom av den lämnade redogörelsen framgår har Östra centralbanans järnvägsaktiebolag, trots de av statsmakterna år 1932 beviljade betydande lättnaderna beträffande bolagets skuld till staten, under de därefter förflutna åren icke kunnat uppnå en sådan ekonomisk ställning, att bolaget nu kan återupptaga annuitetsbetalningen å statslånen. Visserligen är ifrågavarande företag såtillvida gynnsammare ställt än åtskilliga andra järnvägsföretag som ett icke obetydligt driftöverskott utvinnes av trafiken å densamma. Detta driftöverskott, för de närmaste åren beräknat till 85,000—100,000 kronor, är emellertid icke tillfyllest för författningsenlig avsättning till förnyelsefond, för vilket ändamål erfordras omkring 120,000 kronor för år.

Ehuru bolagets obligationslån numera, på sätt i det föregående angivits, likviderats och bolagets låneskulder därefter huvudsakligen utgöras av de

fyra statslånen till ett sammanlagt kapitalbelopp av 2,761,059 kronor 67 öre, förefinnes alltså, därest icke förnyelsefondsavsättningen skulle väsentligt begränsas, icke utsikt att kunna påräkna ens räntebetalning å statslånen. De under förhandlingarna framlagda förslagen till reglering av statslånen voro grundade på en begränsad avsättning till förnyelsefond, varigenom en del av driftöverskottet, som dock även oavkortat var otillräckligt för författningsenlig avsättning, skulle kunna disponeras för annuitetsbetalning å statslånen, reducerade till visst belopp. Då avsättning till förnyelsefond i full utsträckning erfordras för att möjliggöra upprätthållande av banans värde, skulle emellertid en dylik disposition av överskottsmedlen icke innebära annat än att annuitetsbetalningen till staten förenades med en successiv värdeminskning av järnvägen och därmed av säkerheten för statslånen. En dylik anordning synes icke lämpligen kunna ifrågakomma och kan i varje fall icke betraktas som en definitiv lösning av järnvägens ekonomiska svårigheter.

Enär alltså järnvägsbolagets ekonomiska förhållanden icke kunnat tillfredsställande ordnas enbart genom en reglering av statslånen, hava de företagna undersökningarna utvidgats till att omfatta jämväl frågan om en fusion mellan bolagets järnvägar och lämplig enskild järnväg eller statens järnvägar. Ägarna av den enskilda järnväg, som därvid ifrågakommit, Nässjö—Oskarshamns järnväg, hava emellertid avböjt en dylik fusion. Järnvägsstyrelsen har för sin del, med framhållande av att ett statsförvärv av Östra centralbanan affärsmässigt sett visserligen icke vore en från statens järnvägars synpunkt önskvärd åtgärd, uttalat sig för ett förstatligande av banan, enär en sådan åtgärd skulle innebära en från allmän samhällelig synpunkt och med hänsyn till behovet av banans bibehållande nödvändig och ändamålsenlig lösning av förevarande spörsmål. Styrelsen har ock tillstyrkt, att staten i enlighet med det föreliggande avtalsförslaget övertager Östra centralbanan från och med den 1 september 1937.

Vid bedömande av frågan om Östra centralbanans framtid synes mig vissa omständigheter böra tillmätas avgörande betydelse. Om järnvägen över huvud taget skall kunna bestå och på ett ändamålsenligt sätt betjäna den bygd, som den genomlöper, erfordras för vissa förbättringar och andra rationaliseringsåtgärder enligt verkställda beräkningar en successiv kapitalinvestering av omkring 1.9 miljon kronor, vilket belopp järnvägsstyrelsen emellertid beräknat kunna under vissa förutsättningar minskas till 1.7 miljon kronor. Då det icke från något håll lärer kunna ifrågasättas, att järnvägen nedlägges, torde berörda kapitalinvestering få anses ofrånkomlig. Det torde vara uteslutet, att järnvägsbolaget självt kan uppbringa härför nödvändiga medel eller att annan enskild eller kommunal intressent skulle vilja träda emellan, och för min del vill jag betrakta det såsom likaledes uteslutet, att staten skulle ställa medlen till järnvägsbolagets förfogande såsom ytterligare lån eller understöd. Vidare må framhållas, att en i viss mån förbättrad trafikekonomi synes kunna påräknas, därest järnvägen införlivas med statsbanorna, samtidigt som trafikanterna inom trafikområdet komma i åtnjutande av icke obetydliga lättnader i fraktkostnadshänseende. Ett statsförvärv av banan skulle sålunda innebära

möjligheter till ett rationellt ordnande av trafiken och tillika — genom att banan på ett bestående sätt anknytes till den järnväg, till vilken huvudparten av trafiken å banan söker sig — vara en trafikbefrämjande åtgärd, vars ändamålsenlighet, därest fråga vore om fusion mellan enskilda järnvägar, säkerligen allmänt skulle hava erkänts. Mot ett statsförvärv av Östra centralbanan har i huvudsak icke heller framförts annat skäl än att vissa enskilda järnvägar genom av statsförvärvet föranledda omläggningar av samtrafiksvägarna skulle lida en mer eller mindre betydande inkomstminskning.

För min del har jag icke kunnat finna annat än att samtliga i saken föreliggande omständigheter peka hän mot nödvändigheten, att staten påtager sig de kostnader, som äro förenade med ett bibehållande av ifrågavarande järnväg, och att detta lämpligast sker i samband med att järnvägen förvärvas av staten och införlivas med statens järnvägar. Vad beträffar de förluster, som vissa enskilda järnvägar ansett sig böra räkna med i händelse av Östra centralbanans förstatligande, må allenast framhållas, att liknande förluster i regel uppstå vid fusion mellan järnvägsföretag vare sig fusionen gäller enbart enskilda järnvägar eller enskild järnväg och statens, och att ifrågavarande förluster förutsetts vid fastställandet av sedan år 1931 gällande regler i fråga om ersättning för genom ändrade samtrafiksvägar uppkommande inkomstminskning för viss järnväg; dessa regler innebära i huvudsak, att ersättning för trafikavledning utbetalas under tio år, det första året med 40 procent av inkomstminskningen, det andra året med 36 procent, det tredje året med 32 procent o. s. v. Att hithörande spörsmål icke äro av den betydelse, att de kunna anses utgöra hinder för den här ifrågavarande av andra skäl starkt påkallade fusionsåtgärden, synes icke behöva närmare utvecklas. Ej heller synes det kunna ifrågakomma att för detta fall medgiva andra ersättningsgrunder än de eljest under enahanda omständigheter tillämpliga.

Av det anförda torde framgå att ett statsförvärv av Östra centralbanan utgör den under förhandenvarande omständigheter enda möjliga vägen att definitivt lösa frågan om banans framtid. Svenska järnvägsföreningen har emellertid ansett sig böra påyrka, att ärendet icke nu företages till avgörande utan först hänskjutes till 1936 års järnvägskommitté för att ingå som ett led i dess utredningar rörande, bland annat, fusioner av enskilda järnvägar. Att ytterligare uppskjuta frågans avgörande torde emellertid, med hänsyn till järnvägens fortgående värdeminskning, icke vara en från statens synpunkter lämplig åtgärd. Ej heller torde ett uppskov kunna tjäna något intresse för järnvägens trafikanter eller för det järnvägen ägande bolaget. Hos nämnda kommittés ordförande har jag ock inhämtat, att ett statsförvärv av ifrågavarande järnväg icke skulle nämnvärt inverka på det inom kommittén pågående utredningsarbetet. Då järnvägens bibehållande som enskilt företag icke lärer få betraktas som ett önskemål, värt beaktande framför alla andra, kan jag icke finna annat än att vid anläggande av såväl rent ekonomiska som allmänt samhälleliga synpunkter övervägande skäl tala för att om möjligt undvika ytterligare uppskov med frågans avgörande.

Såsom järnvägsstyrelsen närmare utvecklat skulle de nödvändiga förbätt-

rings- och rationaliseringsåtgärderna — huvudsakligen rälsutbyte och anskaffning av motorvagnar m. m. — vid statsförvärv av järnvägen till ett belopp av omkring 800,000 kronor behöva finansieras med riksstatsanslag, medan återstående kostnader, 0.9 à 1.1 miljon kronor, skulle kunna successivt bestridas med förnyelsefondsmedel. Med anvisande av de sålunda såsom riksstatsanslag erforderliga medlen torde emellertid kunna anstå till nästa år. Därest medel för ändamålet dessförinnan skulle visa sig erforderliga, lärer Kungl. Maj:t, därest riksdagen icke häremot uttalar erinran, få ställa lämpligt belopp till järnvägsstyrelsens förfogande av för styrelsen tillgängliga medel.

Vad beträffar det föreliggande, av järnvägsbolaget och järnvägsstyrelsen godkända avtalsförslaget, för vars huvuddrag jag förut redogjort, synes någon anledning till erinran icke föreligga. Enär köpeskillingen skall utgå på så sätt, att statsverket övertager bolagets skulder och förpliktelser, vilka bolaget förpliktat sig att icke öka utöver vad som kan erfordras för dess normala verksamhet, erfordras icke anslag för genomförande av avtalet. I fråga om personalen hava, enligt vad jag inhämtat, ingående undersökningar visat, att densamma, i den mån den icke pensioneras på grund av ålder eller sjukdom, praktiskt taget i sin helhet kan erhålla anställning i statens järnvägars tjänst vid banan i fråga eller på annat håll; en eller annan torde emellertid åtminstone tills vidare behöva uppföras å övergångsstat, därvid han icke vinner fast anställning vid statens järnvägar annat än vid överförande till aktiv stat. Att järnvägsstyrelsen enligt förslaget skulle äga att i samband med banans övertagande — eller sedermera från övergångsstaten — med förtidspension entlediga sjuka befattningshavare och personal med en ålder överstigande 60 år synes i betraktande av de för statsbanepersonalen gällande pensioneringsbestämmelserna icke kunna föranleda erinran, helst som de sålunda pensionerade erhålla full sjuk- respektive ålderspension enligt för dem nu gällande bestämmelser och statens järnvägar tillika skulle åtaga sig att för en var av dem erlägga de reglementerade avgifterna — såväl personliga som förvaltningsavgifter — till enskilda järnvägarnas pensionskassa, intill dess denna övertager skyldigheten att utbetala respektive pensioner.

På grund av vad sålunda i olika avseenden anförts vill jag tillstyrka, att Östra centralbanan förvärvas av staten i huvudsak enligt de villkor, som innefattas i förenämnda avtalsförslag.

Vad slutligen angår frågan, till vilket belopp järnvägen bör upptagas i statens järnvägars fond, har järnvägsstyrelsen ansett detsamma böra bestämmas till summan av statens kapitalfordran hos Östra centralbanans järnvägsaktiebolag, eller 2,761,059 kronor 67 öre. Enär järnvägen, på sätt av det förut anförda framgår, saknar egentligt affärsvärde, finner jag för min del lämpligare, att järnvägen i statens järnvägars bokföring icke upptages med högre värde än realisationsvärdet, vilket enligt handlingarna i ärendet på grundval av en utav översten Hj. Fogelmarck verkställd värdering torde kunna sättas till 1,357,000 kronor. För detta belopp, vilket i enlighet med järnvägsstyrelsens förslag torde böra redovisas under rubriken »Annat kapital», varmed avses annat kapital än lånemedelskapital, jämte återstoden av statens kapitalfordran

på grund av ifrågavarande statslån torde täckning i sinom tid böra beredas riksgäldskontoret i vanlig ordning. Räntefordringarna skulle på vanligt sätt omedelbart avskrivas.

Jag hemställer, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva,

att de Östra centralbanans järnvägsaktiebolag tillhöriga järnvägarna må av staten förvärvas i enlighet med av mig här förut förordade grunder.

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 avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

Sigrid Linders.

Stockholm 1937. K. L. Beckmans Boktryckeri.