

OSTKUSTBANEKOMMITTÉNS

PROMEMORIA

MED ANLEDNING AV JÄRNVÄGS-
STYRELSENS YTTRANDE DEN 9
MARS 1922 ÖVER KOMMITTÉNS
BETÄNKANDE DEN 3 FEBRUARI
1922

Ostkustbanekommitténs promemoria

med anledning av järnvägsstyrelsens yttrande den 9 mars 1922
över kommitténs betänkande den 3 februari 1922.

Såsom järnvägsstyrelsen anför (sid. 3) har kommittén med avseende på persontrafiken antagit, att nära nog hela fjärrtrafiken mellan Sundsvall, inklusive ovanför liggande del av Ostkustbanan, och södra och mellersta Sverige skulle komma att framföras över Ostkustbanan.

Inkomstberäkningen för järnvägen Gävle--Härnösand.

Förutsättningarna för att detta skall ske äro, enligt styrelsens åsikt, dels att förbindelserna över Ostkustbanan bliva så goda, att verkligen all fjärrtrafik blir avledd från statens järnvägar, dels att biljettpreisen över Ostkustbanan bliva lägre än över statens järnvägar.

Styrelsen förmenar emellertid, att dessa förutsättningar icke skulle komma att uppfyllas.

Särskilt finner styrelsen de förbättringar i resetider, som skulle uppkomma genom Ostkustbanans anläggning, icke vara så stora, att man för den skull kan förvänta överflyttning av trafiken från statens järnvägar till Ostkustbanan, och anför som stöd för sin åsikt, att resetiden med statens järnvägars nuvarande nattåg från Stockholm till Sundsvall är 14 timmar 48 minuter, men att denna tid, sedan normala förhållanden återinträtt, torde komma att bliva nedsatt till 12 timmar 35 minuter. Under dessa omständigheter anser styrelsen, att resefrekvensen i Ostkustbanans dagsnälltåg, som enligt kommitténs tidtabellsutkast skulle avgå från Stockholm omkring kl. 1 på middagen samt ankomma till Sundsvall mellan kl. 8 och 9 på aftonen, måste antagas bliva obetydlig, enär alla tjänstemän, de flesta affärsmän samt en stor del av andra resande utan tvivel föredraga att använda nämnda nattåg i stället för Ostkustbanans dagtåg.

I motsatt riktning finner järnvägsstyrelsen avgångstiderna å Ostkustbanan från Härnösand och Sundsvall, resp. kl. 1²² och 3⁰⁰ e. m., vara gynnsammare, men anser den sena ankomsttiden till Stockholm, kl. 10³⁹ e. m. (av järnvägsstyrelsen ändrad till kl. 10⁴⁵ e. m.), verka hämmande.

Ehuru kommittén längre fram (sid. 11) — på grundval av utredningar, som i denna liksom i övriga facktekniska frågor utförts av kommitténs trafiksakkunniga ledamöter jämte tillkallade fackmän — kommer att bemöta järnvägsstyrelsens kritik av förberörda tidtabellsutkast, vill kommittén redan nu hava framhållit, att nämnda utkast tillkommit i huvudsakligt syfte att utgöra ett underlag för kommitténs utgiftsberäkningar och ingalunda som ett detaljerat förslag till en framtida tidtabell för Ostkustbanan. Allra minst avser förslaget att ange blivande anslutningstider vare sig med statens eller andra enskilda järnvägar, då dessa järnvägars tidtabeller vid

den avlägsna tidpunkt, då Ostkustbanan kan bliva färdig, icke kunna förutses. Då emellertid förslaget är tidtabellsmässigt uppgjort av på området förfarna fackmän, är detsamma naturligen ägnat att framhäva de möjligheter till snabba och bekväma förbindelser, som med Ostkustbanans tillkomst erbjuda sig.

I anslutning härtill vill kommittén meddela, att vid tidtabellutkastets uppgörande tveksamhet rådde, om avgångstiden från Stockholm för Ostkustbanans snälltåg skulle sättas till omkring kl. 3 e. m., i vilket fall tåget måste stanna i Härnösand på aftonen, eller om avgången skulle upptagas till omkring kl. 1 e. m., då tåget kunde utsträckas ända till Nyland i Ådalen, omkring 6 mil från Härnösand.

För det huvudändamål tidtabellutkastet avsåg att tjäna, var valet mellan nämnda alternativfall likgiltigt. Anledningen till, att det senare alternativet valdes, var den, att genom detsamma bäst åskådliggjordes de förbindelsemöjligheter, som uppstå genom Ostkustbanans byggande. Det är emellertid icke osannolikt, att i verkligheten det förra alternativet kan komma att tillämpas, och att således avgångstiderna för Ostkustbanans aftonsnälltåg, som de i dylikt fall torde böra benämnas, komma att sättas till omkring kl. 3 e. m. såväl från Stockholm som i motsatt riktning från Sundsvall med ankomst till Sundsvall resp. Stockholm på aftonen samma dag.

Om tågen förläggas på dylikt sätt med avgång så sent på eftermiddagarna, att trafikanterna kunna tillbringa hela förmiddagarna på de platser, varifrån resan skall anträdas, och tågen, i likhet med vissa tåg å Uppsala—Gävle järnväg, utrustas med restaurationsvagnar, varigenom tid för intagande av måltid före avresan inbesparas, håller kommittén bestämt före, att allmänheten kommer att till allra största delen begagna Ostkustbanans aftonsnälltåg med 7 å 8 timmars restid mellan exempelvis Stockholm och Sundsvall i stället för att invänta statens nattåg, som visserligen skulle avgå några timmar senare, men vilkas anlitage skulle medföra obehaget av en lång, tröttsam nattresa och även ställa sig, åtminstone för dem som begagna sovvagn, dyrare, än om resan anträdes via Ostkustbanan.

Skulle järnvägsstyrelsen i rent konkurrensyfte nedsätta biljettpriset, exklusive sovvagnsavgift, till den grad, att kostnaden för en resa mellan Stockholm och Sundsvall blir lika bägge vägarna, ehuru vägen över statens järnvägar är 40 % längre än över Ostkustbanan, torde en dylik åtgärd icke kunna framkalla en ändring i berörda avseende. Särskilt skulle säkerligen den stora allmänhet, som brukar anlita 3:e klass vid järnvägsresor och som fäster mindre vikt vid förlusten av några eftermiddagstimmor, komma att föredraga den korta dagsresan framför den besvärliga och långa nattresan.

Kommittén, liksom den av kommittén anlitate, hos järnvägsstyrelsen anställda experten på området, har därför räknat med, att största delen av fjärrpersontrafiken till och från Sundsvall och Härnösand med omnejd skulle komma att överflyttas till den kortare vägen över Ostkustbanan.

Av denna anledning ävensom på grunder, som förut angivits, har kommittén icke ägnat någon uppmärksamhet åt spörsmålet om eventuell anslutning i Sundsvall mellan statens järnvägars nattåg och Ostkustbanans tåg till Härnösand, vilket senare är inlagt å tidtabellutkastet uteslutande med hänsyn till önskvärdheten av att erhålla så lämpliga lokala förbindelser som möjligt samt att kunna på bästa sätt utnyttja den rullande materielen.

Vid ovan angivna förhållanden anser sig kommittén hava haft fullt fog för att utan inläggande å tidtabellen av nattåg å Ostkustbanan i inkomstberäkningarna upptaga, på sätt som skett, en post för fjärrpersontrafik, avledd från statens järnvägar. Härav följer naturligen, att kommittén icke kan dela järnvägsstyrelsens uttalade åsikt,

att statens järnvägar efter Ostkustbanans tillkomst skulle få lika stor fjärrpersontrafik på ifrågavarande orter, som hittills framgått å statsbanorna.

Järnvägsstyrelsen giver tillkänna, att den kommer att dels yrka på rätt att framföra direkt sovvagn å Ostkustbanans tåg mellan Sundsvall och Härnösand, oaktat enligt den tidtabell, som järnvägsstyrelsen i sitt yttrande angivit, nattåget från Stockholm skulle ankomma så sent till Sundsvall som 8³⁵ f. m., och nattåget från Sundsvall till Stockholm skulle avgå så tidigt som kl. 8¹⁵ e. m., och behov av sovvagnar mellan Sundsvall och Härnösand efter resp. före nämnda klockslag således icke kan förefinnas, dels kräva förstärkt representation i Ostkustbanans styrelse för övervakande av att Ostkustbanans förvaltning icke konkurrerar med statens järnvägar om trafiken, samtidigt som järnvägsstyrelsen förklarar sig själv ämna utöva konkurrens med Ostkustbanan, bland annat genom osedvanligt kraftiga biljettnedsättningar. Kommittén kan icke finna dessa uttalanden tillfredsställande motiverade.

Med avseende på järnvägsstyrelsens kritik (sid. 5) av, att kommittén vid sina inkomstberäkningar använt sig av taxekommitténs huvudförslag för bestämmande av samtrafiksvägarna för gods, vill kommittén först anföra, att kommittén naturligen icke kunnat beträffande trafikberäkningarna för en bana, som icke kan antagas bliva färdig förr än tidigast flera år härefter, lägga till grund nu gällande samtrafiksbestämmelser, som allmänt anses vara föråldrade och olämpliga, och som med säkerhet kunna förväntas inom en ganska nära framtid bliva ersatta med de bestämmelser, mer eller mindre modifierade, vilka föreslagits av en av Kungl. Maj:t tillsatt sakkunnig kommitté, den s. k. taxekommittén. Järnvägsstyrelsens antydning om, att Ostkustbanekommittén bort vara förhindrad att i sina beräkningar använda andra än de nuvarande samtrafiksbestämmelserna därför, att det vid koncessionens beviljande icke av statsmakterna ifrågasatts andra regler för samtrafiken än de gällande, finner kommittén egendomlig, då det vid koncessionens beviljande säkerligen icke kan hava varit meningen, att Ostkustbanan ensam skulle bibehålla föråldrade samtrafiksbestämmelser, även sedan moderna sådana blivit fastställda för svenska järnvägsnätet i övrigt.

Då Ostkustbanekommittén sålunda funnit sig böra räkna med föreliggande förslag till nya samtrafiksbestämmelser, har det även framstått som tämligen självfallet, att kommittén borde använda sig av huvudförslaget med bortseende från reservationerna, då kommittén icke haft till uppgift att mera ingående behandla principerna för bestämmande av samtrafiksvägarna, och taxekommitténs förslag avser att tillgodose kravet på, att godset skall framföras på den nationalekonomiskt sett fördelaktigaste vägen.

Beaktas bör, att kommitténs ledamöter varit fullt eniga i den uppfattningen, att taxekommitténs majoritetsförslag borde läggas till grund för beräkningarna.

Med avseende på järnvägsstyrelsens erinringar om, att Härnösand—Sollefteå järnväg skulle vara svagt byggd och därför föga ägnad att mottaga den påräknade övergångstrafiken från övre Norrland, kan anmärkas, att den beräknade trafiken ifråga icke har den omfattning, att några som helst olägenheter eller svårigheter kunna vara förknippade med dess framförande på ifrågavarande järnväg. Den transitotrafik, som av kommittén beräknats komma att framgå över Härnösand—Sollefteå järnväg, utgör 29,600 ton per år, d. v. s. i medeltal 81 ton per dag. Om för varje vagn räknas med så låg last som 10 ton, rör det sig alltså om allenast cirka 8 vagnar per dag.

Påståendet, att transporttiden för gods skulle bliva längre över den kortare vägen, via Härnösand och Gävle, torde vara riktigt endast under förutsättning att godstra-

fiken å statens järnvägar får den omfattning, att transportarbetet ifråga utföres med nattgodståg.

Järnvägsstyrelsens framhållande av, att en del av den trafik, för vilken norra stambanan blivit byggd, skulle komma att vid tillämpning av taxekommitténs ifrågasvarande förslag avledas från densamma, är naturligen riktigt. Men det har ju i alla tider varit så, att vid nya järnvägars tillkomst trafik avletts från äldre järnvägar, som icke gärna kunna få äga monopol på trafik, som kan framföras en kortare väg. Så har till exempel genom tillkomsten av statsbanan Örebro—Krylbo trafik avletts från vissa enskilda järnvägar.

Under återopande av vad sålunda anförts, finner kommittén sig föranlåten betona, att den icke av vad som framhållits i järnvägsstyrelsens yttrande funnit anledning ändra sin uppfattning, att kommitténs inkomstberäkningar för Ostkustbanan, i det skick de framlagts, utmärkas av en genomgående strävan att räkna lågt och därför innesluta stora säkerhetsmarginaler. Kommittén vill särskilt erinra om, att kommitténs sakkunnige uttryckligen betecknat resultatet av beräkningarna beträffande persontrafiken såsom försiktigt avvägt i förhållande till den antagna prisnivån (sid. 142). I detta samband bör även framhållas, att ett bortskärande av den påräknade övergångstrafiken från övre Norrland, utgörande såsom nämnts endast 29,600 ton per år, icke skulle enligt kommitténs utredningar förrycka kommitténs slutomdöme angående Ostkustbanans bärighet.

Utgifts-
beräkningen
för järn-
vägen Gävle
—Härnösand.

Vad angår beräkningen av trafikutgifterna (sid. 6) vill kommittén först framhålla, att generella jämförelser mellan utgifterna vid olika järnvägar måste bli vanligen osäkra, då en mångfald varierande faktorer, såsom banornas längd och tekniska förhållanden, ålder å såväl överbyggnad som rullande materiel, trafikens storlek och fördelning på skilda bansträckor, förekomsten av föreningsstationer och bibanor, tågens hastighet, antal och storlek, personalens avlönings- och pensionsförhållanden m. m. inverka på utgifterna icke endast var för sig utan även i olika kombinationer.

Såvitt kommittén har sig bekant, äro emellertid hittills inom landet utförda trafikberäkningar för nya järnvägar grundade på antagandet, att utgifterna kunna beräknas genom direkt jämförelse med utgifterna vid äldre järnvägar. Resultatet har blivit, att beräkningar av detta slag i praktiken visat sig otillförlitliga.

Kommittén inriktade till en början sitt arbete enligt precis samma metod och sökte få fram en sannolik driftkostnad för Ostkustbanan genom att tillämpa andra närliggande banors enhetspris under år 1920. Man fann emellertid ganska snart vid en ingående detaljgranskning av de olika banornas utgifter, att denna metod skulle leda till alldeles oriktiga resultat, beroende på att, oavsett 1920 års priser, bland utgifterna funnos i stor utsträckning sådana, som icke kunna förekomma under normala förhållanden eller vid en ny järnväg.

För vinnande av ett så tillförlitligt resultat som möjligt nödgades man därför att i detalj söka få fram kostnaden för samtliga utgiftskonton inom resp. avdelningar — med undantag för banavdelningen — vid tillämpning av 1920 års kostnader resp. prisindex 200 men i övrigt avseende normala förhållanden.

Efter att hava vitsordat denna kommitténs nya beräkningsmetod använder dock järnvägsstyrelsen i och för dess kontrollering den gamla beräkningsmetoden och betecknar till och med kommitténs beräkningar såsom »vilande på lös grund». Kommittén finner sig därför nödsakad att mera ingående påvisa innebörden av järnvägsstyrelsens på dylikt sätt använda beräkningsmetod.

Utgifterna vid banavdelningen uppskattas, liksom i kommitténs beräkningar, efter banans längd, men hänsyn är icke tagen till en hel del omständigheter, som

göra, att utgifterna för banavdelningen vid Ostkustbanan icke kunna jämnställas med dem vid Gävle—Dala järnväg, vilken bana i detta fall utvalts till jämförelseobjekt.

Det är en känd sak, att underhållet vid järnvägarna under de egentliga kris-åren av exempelvis husbyggnader måste i stor utsträckning eftersättas på grund av bristen på underhållsmaterialier, samt att de reparationsarbeten, som dock utfördes, ofta måste till följd av den dåliga beskaffenheten hos de använda surrogatmaterialerna efter kort tid göras om igen. Av dessa anledningar blev omfattningen av underhållsarbetena år 1920 — det första år efter kriget, då lämpliga materialier kunde erhållas — betydligt större än under föregående år. Detta belyses ganska klart av följande uppställning beträffande underhållskostnaderna för husbyggnader vid tre av de järnvägar, järnvägsstyrelsen i olika avseenden använder till jämförelsebanor. — Detaljstatistik för den fjärde har icke varit tillgänglig för kommittén.

År	Underhållskostnader för husbyggnader		
	B. J.	G. D. J.	S. W. B.
1919	112,000 kronor	29,000 kronor	77,000 kronor
1920	385,000 "	61,000 "	173,000 "

Den påtagliga, onormala ökningen i berörda underhållskostnader torde till någon del kunna förklaras, förutom av angivna omständighet, även därav, att järnvägar-nas inkomster år 1920 voro mycket goda, och att förvaltningarna på grund härav vidtog eh hel del förändrings- och förbättringsarbeten, som eljest icke skulle hava förekommit under detta år.

Vidare är att anteckna, att under året förekommit vid de anförda järnvägarna rätt avsevärda rälsutbyten, för vilka kostnaderna, i den mån de icke öka kapitalvärdet, belasta driftkostnadskontot. Sålunda har vid Gävle—Dala järnvägar, vars utgifter per km. för banunderhållet järnvägsstyrelsen använt i sina beräkningar, en post på 353,000 kronor för utbyte av räls debiterats banunderhållet. Då något motsvarande rälsutbyte icke kan förekomma vid Ostkustbanan under de tio första åren efter trafikens öppnande, d. v. s. den tid driftskostnadsberäkningarna avse, bör naturligen, om Gävle—Dala järnvägars utgifter skola läggas till grund för ifrågavarande utgiftsberäkning, nämnda post uteslutas. Endast härigenom sjunker utgifterna för banunderhållet från den av järnvägsstyrelsen använda statistiksiffran, 4,751 kronor per km., till 3,576 kronor, eller med andra ord till långt under den siffra, som kommittén använt för sina beräkningar, 4,359 kronor per km. Även en del andra kostnader, som icke kunna förekomma under de första decennierna av Ostkustbanans trafiktid, ingå i de använda statistiksiffrorna för banunderhållet.

Härav torde framgå, att kommittén i berörda avseende beräknat tillräckligt höga utgifter, och att fog för den av järnvägsstyrelsen framförda kritiken saknas.

Beträffande maskinavdelningens kostnader vill kommittén som sin mening framhålla, att dessa icke kunna, såsom järnvägsstyrelsen gjort, beräknas efter antalet tågkilometer, då man därigenom skulle i vissa fall komma till rent orimliga resultat.

Enligt de utredningar, som verkstälts av kommitténs maskinsakkunnige, var sålunda vid Bergslagens järnvägar, vars kostnader per tågkilometer för maskinavdelningen järnvägsstyrelsen använder för sina beräkningar beträffande Ostkustbanan,

kostnaden år 1920 för underhåll av godsvagnar med axlar och hjul enligt statistiken 380 kronor per vagn och år. Vid tillämpning av järnvägsstyrelsens beräkningsmetod skulle emellertid underhållskostnaden för Ostkustbanans godsvagnar belöpa sig till icke mindre än 800 kronor per vagn och år, ehuru Ostkustbanan kommer att få uteslutande nya järnvägsvagnar, under det att en stor del av Bergslagens järnvägars vagnar äro gamla och delvis utförda av trä. Liknande resultat erhålles enligt den maskinsakkunniges utredning, om man enligt järnvägsstyrelsens anvisningar beräknar kostnaden för underhåll av Ostkustbanans personvagnar och lokomotiv. Under det att underhållet för Bergslagens järnvägars personvagnar år 1920 enligt statistiken uppgick till 3,700 kronor per vagn, skulle nämligen underhållet för Ostkustbanans nya personvagnar belöpa sig till 5,700 kronor per år; och medan kostnaden för underhållet av Bergslagens järnvägars lokomotiv är upptagen till 40 kronor per 100 lokkilometer, skulle Ostkustbanans lokunderhåll gå till 50 kronor per 100 lokkilometer, ehuru Ostkustbanan får endast nya och moderna lokomotiv och Bergslagens järnvägars lokomotivpark innehåller en hel del äldre lokomotiv (med byggnadsår så långt tillbaka som 1874).

En av anledningarna till att nämnda statistiksiffror bliva missvisande är att söka i den omständigheten, att dels underhållet av den rullande materielen måste uppskjutas under krisårens högtrafik för att forceras under närmaste åren därefter, dels ombyggnaden av personvagnar i viss mån debiterats underhållskontot.

Dessa förhållanden torde åskådliggöras av följande uppställningar:

År	Underhållskostnader för person- och postvagnar	
	B. J.	S. W. B.
1919.....	390,000 kronor	375,000 kronor
1920.....	621,000 »	794,000 »

År	Underhåll av godsvagnar	
	B. J.	S. W. B.
1919.....	731,000 kronor (ovanligt hög siffra)	298,000 kronor
1920.....	1,038,000 kronor	661,000 »

En annan omständighet, som gjort, att maskinavdelningens konto för år 1920 kommit att drivas onormalt i höjden, var den, att de enskilda järnvägarna av chefen för kommunikationsdepartementet mottogo direkt anmaning att använda 1920 års goda behållning, i den mån så kunde ske, till erforderlig nedskrivning av stenkolskontot, så att konsumtionspriset för stenkol under år 1921 kunde hållas nere vid ungefär inköpspriset.

Då denna anmaning blivit följd vid bland andra den järnväg, som av järnvägsstyrelsen använts som jämförelsebana beträffande utgifter för maskinavdelningen,

föreligger således här en ren och avsevärd bokföringsutgift, som järnvägsstyrelsen kommit att lägga till grund vid driftskostnadsberäkningarna för Ostkustbanan.

En ytterligare omständighet, som verkat höjande för järnvägsstyrelsens utgiftsberäkningar för Ostkustbanan, är den, att godstågen, som enligt statistiken draga betydligt högre kostnad, per tågkilometer räknat, än persontågen, äro procentuellt betydligt flera vid Bergslagernas järnvägar än vid Ostkustbanan. Antalet godstågskilometer vid Bergslagernas järnvägar uppgick nämligen under jämförelseåret till 49 % av alla tågkilometer, under det att motsvarande procenttal vid Ostkustbanan enligt det föreliggande tidtabellsutkastet skulle bliva endast 25.

Vid Bergslagernas järnvägar uppgick kostnaden för 100 lokkilometer i persontrafik till 310 kronor och i godstrafik till 391 kronor. Vid Gävle—Dala järnvägar voro motsvarande kostnader resp. 340 kronor och 464 kronor.

Utgifterna för samtliga driftsavdelningar påverkas även av personalavlöningsarnas och pensionernas storlek.

Järnvägsstyrelsen, som beräknat, att driftöverskottet vid Ostkustbanan icke ens blir tillräckligt för bestridande av räntorna å upplånade medel, anser dock (sid. 8), att banans personal, mot gällande praxis, kommer att redan från början i avlöningshänseende jämnställas med personalen vid landets mest bärkraftiga järnvägar.

Även är att märka, att vid den järnväg, som i huvudsak utgjort jämförelseobjekt vid järnvägsstyrelsens beräkningar, nämligen Bergslagernas järnvägar, pensionärer och understödtagare år 1920 åtnjöto särskilt beviljade pensioner och understöd till ett sammanlagt belopp av 413,000 kronor, som utgingo av trafikmedel och bokförts på administrativa avdelningen. Om endast detta belopp, utgivet under exceptionella omständigheter av ett gammalt och välsituerat banföretag, frändrages utgifterna vid Bergslagernas järnvägar, sänkes utgiftssiffran per 1,000 kronors inkomst till kronor 23,20 från av järnvägsstyrelsen uppgivna kronor 35,51.

Beaktas bör också, att pensionsavgifterna vid Bergslagernas järnvägar utgå efter högre normer än vid flertalet andra järnvägar.

Likaledes kan framhållas, att, då de enskilda järnvägarna, tillhörande bangrupperna I, II och III, genom skiljedomstolsutslag den 30 december 1920, blevo ålagda att en gång för alla under giltighetstiden för kristidstilläggsöverenskommelsen (november 1920—december 1921) före januari månads utgång 1921 utbetala ett särskilt tillägg å lönen för år 1920, vissa järnvägar, däribland Bergslagernas järnvägar, låtit hela engångsbeloppet ingå i 1920 års driftskostnader, ehuru tillägget avsåg jämväl år 1921.

Även härigenom blir en användning för Ostkustbanan av Bergslagernas järnvägars enhetspris för tågkilometer under år 1920 missvisande.

Med det anförda torde tillräckligt vara klarlagt, att en direkt och summarisk användning av statistikens siffror för beräkning av utgifterna vid en ny järnväg alltför lätt, såsom i detta fall skett, leder till felaktiga resultat.

Kommittén anser därför, att järnvägsstyrelsens beräkningar av driftsutgifter för Ostkustbanan ej kunna läggas till grund för bedömande av Ostkustbanans bärighet.

Ehuru under dessa omständigheter järnvägsstyrelsens val av jämförelsebanor kan anses sakna intresse, vill kommittén dock hava framhållit, att flera av landets större enskilda järnvägar, bland dem vissa med god ekonomi, enligt statistiken visa lägre utgiftssiffror per bankilometer resp. tågkilometer än dem, järnvägsstyrelsen hämtat från statistiken för förenämnda gamla och välsituerade järnvägar och sedermera lagt till grund för sina beräkningar. Detta förhållande belyses av följande uppställning.

Utgifter.	Verkliga utgifter år 1920, kr.					Utgifter, kr.	
	Borås— Alvesta järnväg.	Kalmar järnväg.	Nora Bergslags järnväg.	Karlskrona —Växjö järnväg.	Östra Central- banan.	O. K. B.	
						Antagna av jr.stn.	Beräknade av kommittén.
Banavdelningens per ban- kilometer	3,397	3,869	3,640	—	—	4,751	4,359
Maskinavdelningens per tåg- kilometer	3,47	3,52	—	3,42	3,29	5,32	3,43
Trafikavdelningens per tåg- kilometer	1,79	1,70	1,60	—	—	1,93	1,69

Då järnvägsstyrelsen även framställt en del detaljanmärkingar mot kommitténs beräkning av utgifterna för Ostkustbanan, anser sig kommittén böra upptaga dessa anmärkingar till bemötande.

Som en grunderinran mot kommitténs beräkningar anför järnvägsstyrelsen (sid. 7), att det av kommittén som underlag för beräkningarna använda tidtabellsutskastet icke skulle upptaga tillräckligt antal tåg för ombesörjande av den påräknade trafiken.

I den vid järnvägsstyrelsens betänkande fogade promemorian angående tidtabellen har författaren förklarat förslagen till fjärrförbindelser enligt alt. I karakteriseras av en tydlig strävan att på statsbanornas bekostnad tillgodose det rena Ostkustbaneintresset och även trafikförvaltningens Göteborg—Falun—Gävle intressen. Kommittén anser sig hava berättigade anspråk på att vara befriad från dylika otillbörliga insinuationer.

Vad beträffar den sakliga kritik, som förekommer i nämnda promemoria, vill kommittén inskränka sig till att anföra följande.

De föreslagna fjärrtågsförbindelserna äro i första hand avsedda att förskaffa Ostkustbanans trafikanter goda reseomöjligheter; särskilt har man velat tillgodose behovet av snabba och bekväma förbindelser med huvudstaden.

Den omständigheten, att lämpliga förbindelser kunna erhållas med Göteborg och Västkusten genom anslutning mellan Ostkustbanans snälltåg och eventuella natttåg över Gävle och Falun, har i verkligheten konstaterats långt efter det tidtabellsutkastet blivit uppgjort.

En underlåtenhet att i trafikanternas intresse utnyttja ett tillfälle till så avsevärda förbättringar i de långväga järnvägsförbindelserna, som erbjuda sig genom en dylik anslutning, hade med fog kunnat utsättas för mera klander, än att kommittén fäst uppmärksamheten på dessa natttågs betydelse för Ostkustbanans trafikanter i förevarande avseende.

En framflyttning av Ostkustbanans nedgående snälltåg, så att anslutning i Stockholm skulle ernås med de två à tre timmar tidigare på aftonen avgående natttågen å statens järnvägar, skulle alltför mycket beskära fördelarna på det större antalet resande mellan Norrland och Stockholm för tillgodoseande av det mindre tal trafikanter, som skulle önska omedelbart fortsätta resan söderut från Stockholm.

För dessa resande kunna emellertid, i jämförelse med nuvarande reseomöjligheter, förbättrade förbindelseomöjligheter beredas genom att vid tiden för Ostkustbanans öppnande för trafik förhandlingar på vanligt sätt upptagas angående anslutningar mellan Ostkustbanans övriga genomgående tåg och statens järnvägars natttåg från Stockholm.

Huru förbindelserna böra provisoriskt ordnas å bandelen Sundsvall—Härnösand under den tid, nämnda bandel men icke hela Ostkustbanan blivit öppnad för trafik, har icke varit föremål för kommitténs utredningar, varför denna fråga icke heller synes hava bort upptagas till behandling i järnvägsstyrelsens kritik av kommitténs betänkande.

Kommittén vill emellertid nu göra det uttalandet, att den finner det själfallet, att åtminstone under nämnda tid anslutning anordnas mellan statens järnvägars norr-gående nattsnälltåg och lämpliga tåg å bandelen Sundsvall—Härnösand. Även sedan hela Ostkustbanan öppnats för trafik torde svårigheterna för erhållande av anslutning mellan tågen ifråga kunna övervinnas vid tidtabellskonferenser mellan resp. ban-förvaltningar.

För resor mellan städerna har möjligheten av att komma fram under egentlig affärstid och därefter åter samma dag icke i *varje* relation kunnat ernås, men utgår kommittén ifrån, att det till en början ej heller är nödvändigt. Bankbesök i främmande mindre stad, som i järnvägsstyrelsens promemoria ifrågasattes, torde nog ytterst sällan förekomma, och för sammanträden eller mera omfattande affärsutträttningar torde nog överläggning å den främmande platsen oftast vara nödvändig.

Beträffande förbindelserna mellan städerna och närliggande landsbygd vill kommittén hänvisa till vad som i detta avseende anförts i betänkandet.

Därutöver kan framhållas, att kommittén vid uppgörandet av sitt tidtabellsförslag sökt genom möjligast lämpliga tågtider tillse, att landsbygdsorterna få de bästa förbindelserna med de städer, inom vilkas handelsområden de för närvarande äro belägna, därvid, som i kommittébetänkandet angivits, jämväl godstågen avsetts kunna i viss mån komma till användning för persontrafiken.

Då det gäller att uppgöra en tidtabell för en *ny* bana, ligger det i sakens natur, att man måste framgå med största försiktighet, så att icke flera tåg inläggas, än som ur ekonomisk synpunkt kan anses försvarligt. Att man vid sådant förhållande icke från första början kan tillgodose *alla* önskemål, torde vara själfallet. Tidtabellen får successivt förbättras, så snart det visar sig, att det ekonomiska resultatet med-giver detta.

Såsom förut framhållits (sid. 1), har tidtabellsutkastet i första hand avsetts såsom ett underlag för driftkostnadsberäkningarna och man har med fullt fog ansett sig kunna utgå från den förutsättningen, att ett tågantal av i medeltal för hela banan 9 st. per dag borde under de första trafikåren anses fullt tillräckligt för den trafik, som kunde påräknas, då vid Uppsala—Gävle järnväg, som trafikerats i cirka 50 år och äger god ekonomi, motsvarande antal icke för närvarande uppgår till mera än 7,7 per dag, trots en god persontrafik.

En jämförelse med tidtabellsförhållandena vid statens järnvägars gamla linjer blir givetvis haltande, bland annat av den anledningen, att kravet på bekväma tåglägenheter av helt naturliga skäl framträder starkare vid statens än enskilda järnvägar, där man i regel nödgas i första hand undersöka, om tågen äro jämväl ur ekonomisk synpunkt fullt berättigade. Det är påtagligt, att man vid statsbanorna nödgas att på grund av krav från allmänhetens sida insätta tåg, som icke äro erforderliga enbart för framförande av befintlig persontrafik.

Först någon tid innan banan i sin helhet öppnas för allmän trafik kan man uppgöra den definitiva tidtabell, som skall läggas till grund för trafiken, varvid man får söka tillse, att så goda förbindelser erhållas som förhållandena då medgiva. Och kommittén hyser den uppfattningen, att man inom ramen av det antal tågkilometer, som upptagits i tidtabellsutkastet, kan nöjaktigt framföra den påräknade trafiken.

Inom kommittén har ock uttalats den uppfattningen, att en 50 % större trafik bör kunna framföras. Anmärkas bör, att antalet resande i Bergslagens järnvägars blandade- samt snäll- och persontåg var år 1920 i genomsnitt 81, under det att resande-antalet i Ostkustbanans motsvarande tåg beräknats bliva endast 69.

Härvid vill kommittén dock göra den reservationen, att *hela* förortstrafiken vid Sundsvall, för vilken den sakkunnige beräknat inkomsten till 130,000 kronor, icke torde kunna påräknas, utan att särskilda lokaltåg inläggas. Då det emellertid utan tvivel skulle vara oekonomiskt att genom insättandet av en hel del lokaltåg söka utkonkurrera befintlig ångslups- och biltrafik, utgår kommittén från den förutsättningen, att någon del av denna inkomst icke är att påräkna.

I järnvägsstyrelsens bilagda promemoria anges, att inkomstberäkningarna för trafiken mellan icke närliggande städer skulle grunda sig på jämförelsematerial från Västkustbanan. Så är emellertid ej fallet. Tvärtom framhålles (sid. 134 och 135), att dylika jämförelser lämna en osäker ledning, varför statistiken beträffande nuvarande antalet (obekväma) resor lagts till grund för beräkningarna.

För beräkning av inkomsterna av trafiken mellan landsbygden och närliggande städer har däremot kommitténs sakkunnige anställt jämförelser med förhållandena vid Västkustbanan.

Inom kommittén har emellertid upprepade gånger anmärkts, att jämförelser mellan ifrågavarande banor icke kunna vara lämpliga, enär befolkningen å landsbygden inom Västkustbanans trafikområde till största delen har jordbruk till näringsfång, under det att längs en stor del av Ostkustbanan är bosatt en till mindre områden koncentrerad industribefolkning, som enligt statistiken visat sig vara betydligt mera rörlig än vanlig jordbruksbefolkning. Även kunna jämförelserna ifråga anses bliva missvisande såtillvida, som desamma avse endast trafiken på städerna söder om Göteborg, samt landsbygdsbefolkningen vid Västkustbanan naturligen besöker nämnda städer mindre ofta, än befolkningen mellan städerna vid Ostkustbanan gör stadsbesök, då Göteborg utövar vid Västkusten en dragningskraft, som icke har sin motsvarighet beträffande Ostkustbanans trafikområde.

Bättre jämförelser erbjuda sig däremot — och hava även delvis använts av den sakkunnige — från trafiken vid en del norrländska banor i närheten av kusten, där vissa likheter med förhållandena vid Ostkustbanan återfinnas.

Av efterföljande tabell framgår dels avståndet och antalet resande per invånare och år samt antalet tåg per dag under år 1913 mellan en del städer och lantstationer vid nämnda banor, dels jämförelsetal, hämtade från järnvägsstyrelsens och kommitténs beräkningar beträffande Ostkustbanan. I tågantalet ingå ej godståg eller snälltåg, som passera resp. lantstationer.

Stad	Lantstation	Avstånd km.	Antal resor per innevånare och år	Tågpar enligt 1913 års tid- tabell	Tågpar enligt kom- mitténs tidtabell	Tågpar enligt järn- vägsstyrel- sens förslag
Luleå	Gammelstad	9	20	4	—	—
Skellefteå	Medle	9	24	4	—	—
Söderhamn	Sandarne	8	22	—	4	6
Hudiksvall	Forsa	12	15	2	—	—
Umeå	Brännland	12	18	2	—	—
Hudiksvall	Via	11	11	—	3	5
Söderhamn	Norråla	11	16,5	—	2	3
Sundsvall	Töva	12	21	4	—	—
Hudiksvall	Iggesund	13	16,5	—	4	5
Hudiksvall	Näsvisken	17	11	2	—	—
Do	Njutånger	17	11	—	3	4
Umeå	Spöland	25	11	2	—	—
Hudiksvall	Stocks	24	8,8	—	3	5
Umeå	Vännäs	31	11	2	—	—
Gävle	Åbydal	29	11	—	2	4

Beträffande alt. II, som avser tidtabellen för en bana Söderhamn—Härnösand, vill kommittén endast upprepa vad kommittén anfört i sitt betänkande, nämligen att denna tidtabell är uppgjord enligt samma principer, som tillämpats för alt. I.

Såsom redan nämnts, anser järnvägsstyrelsen, att Ostkustbanans personal redan från tiden för banans öppnande för trafik bör i avlöningshänseende hänföras till den i gällande avtal med personalen vid nuvarande enskilda järnvägar upptagna högsta lönegruppen, grupp I. Anledningen härtill är den, att 75 % av de enskilda, normal-spåriga järnvägarnas personal tillhör denna lönegrupp, samt att den järnväg, med vilken Ostkustbanan kan antagas komma att samverka, nämligen Uppsala—Gävle järnväg, för närvarande tillhör grupp I.

Kommittén vill emellertid framhålla, att till grupp I veterligen aldrig hittills hänförts andra järnvägar än sådana, som redan visat sig kunna lämna skälig utdelning till aktieägarna; att sådana järnvägar, som lämna någon om än mindre utdelning, bruka hänföras till grupp II; samt att nya järnvägar och sådana, som lämna ringa eller intet överskott på driften, bruka upptagas i någon av grupperna III—V.

Redan härav framgår, att järnvägsstyrelsens påstående, att till bangrupp III endast höra järnvägar med sekundärbanekaraktär och svag ekonomi, icke är under alla omständigheter riktigt. En granskning av förteckningen å järnvägar i grupp III giver för övrigt vid handen, att till denna grupp hör bland andra sådana långa järnvägar som Norsholm—Västervik—Hultsfred, Västergötland—Göteborg, Sala—Gysinge

—Gävle och Östra Centralbanan, bland vilka vissa till och med lämna utdelning. Däremot äro en del mindre men bärkraftiga banor hänfödda till bangrupp I eller II. Det är således icke en banas karaktär av sekundärbana eller icke, som är avgörande beträffande dess gruppering i avlöningshänseende.

Några svårigheter med Ostkustbanans hänförande till en annan lönegrupp än Uppsala—Gävle järnväg behöver icke, ens vid intim samförvaltning dem emellan, befaras, då en dylik anordning redan har sin motsvarighet vid ett flertal samförvaltningar i landet, såsom mellan Göteborg—Borås och Borås—Alvesta järnvägar, Bergslagens järnvägar och Kil—Fryksdalens järnväg samt Roslagsbanan och Faringe—Gimo järnväg.

Att märka är även, att om Härnösand—Sollefteå järnväg ansluter sig till samförvaltningen mellan Ostkustbanan och Uppsala—Gävle järnväg, måste ju alltid skillnad uppstå i avlönningarna vid olika järnvägar inom förvaltningen.

Järnvägsstyrelsen ifrågasätter för övrigt, att den själv skall kunna för trafikering av en bana från Sundsvall till Härnösand nyanställa stationär personal med avlönningar efter enskilda järnvägarnas bangrupp II eller III, ehuru avlönningarna vid statens järnvägar äro betydligt högre än i förberörda bangrupp I.

Vid dessa förhållanden och då det hittills icke förekommit, att en ny järnväg från början upptagits i högre grupp än III, har kommittén ansett sig sakna anledning att beräkna Ostkustbanans personalavlönningar efter högre grupp.

Så snart emellertid Ostkustbanan visat sig vara fullt bärkraftig, är det tydligt, att förvaltningen får vara beredd på att personalen måste uppflyttas i högre grupp än III. Men om detta inträffar under den tid utredningen avser, har ju ock mot järnvägsstyrelsens beräkning Ostkustbanan hastigt kommit upp i ett tillfredsställande ekonomiskt läge.

Men även om man skulle förutsätta, att Ostkustbanan redan från början placeras i högre lönegrupp än som skett, så har detta icke någon nämnvärd betydelse för banans ekonomi. En utredning härom giver vid handen, att för hela linjen Gävle—Härnösand vid index 200 en uppflyttning till grupp II medför en ökad årlig kostnad av 37,882 kronor och uppflyttning från grupp III till grupp I, den högsta lönegruppen, en ökad kostnad av 58,753 kronor. Anmärkas bör därvid, att utredningen icke avser banavdelningen, enär kostnaden för denna avdelning, såsom av betänkandet framgår, beräknats per bankilometer. Då emellertid kostnaden per bankilometer vid 1920 års prisnivå upptagits till 4,359 kronor, under det att, såsom förut påvisats, motsvarande kostnad vid Gävle—Dala järnvägar, där banpersonalen avlönas enligt grupp I, utgör allenast 3,576 kronor, om enbart kostnaden för rälsutbyte borttages, bör man med fullt fog kunna förutsätta, att den för Ostkustbanan beräknade kostnaden för banunderhållet kan inrymma avlöning enligt samma grupp.

Järnvägsstyrelsen påtalar vidare (sid. 8), att kommittén placerat Ostkustbanans personal i 2:a löneklassen. Detta tillvägagående synes emellertid vara välmotiverat, då beräkningarna avse de tio första trafikåren, och nämnda löneklass representerar medelavlöningen under de nio första åren.

Järnvägsstyrelsen anmärker på, att stationskarlarnas antal är upptaget endast till 35 man (sid. 8). Kommittén vill därför framhålla, dels att Ostkustbanans förvaltning kommer att själv få ombesörja trafiken endast å mindre stationer, dels att de 18 bromsare, som äro upptagna bland den åkande personalen, äro att betrakta som »resande stationskarlar», som med fördel börjat användas för stationstjänst å mindre stationer vid vissa enskilda järnvägar. Vid Ostkustbanan beräknas nämligen

tryckluftbromsar, som ännu icke äro införda vid andra jämförda banor, komma till användning, varigenom den vanliga bromsaretjänstgöringen skulle bortfalla.

Stationernas klassificering kan icke verkställas med ledning av de föreliggande trafikutredningarna, då för klassificeringen erfordras kännedom om icke mindre än tio olika faktorer, av vilka endast ett par framgå av beräkningarna. De äro därför verkställda av erfarna fackmän genom jämförelser beträffande allmänna förhållanden mellan Ostkustbanans trafikplatser och stationer vid andra järnvägar.

Kolpriset vid index 200 är satt till 25 kronor per ton, enär faktiska inköp gjordes vid en prisindex av 216 till 23,45 kronor per ton. Samma pris är för övrigt betalat även vid avslut den 15 mars 1922. Kommittén vill emellertid erinra, att även under antagande av ett så högt kolpris som 30 kronor per ton utgifterna dock icke skulle ökas med mer än i runt tal 70,000 kronor.

Turlistan för personalen inrymmer marginal för reservtjänst inom ramen av maximitjänstgöringstiden.

Godstågen och blandade tågen å Ostkustbanan för sex dagar i veckan hava beräknats kunna upptaga all den trafik, som ingår i inkomstberäkningarna. Om således godstågen i regel icke framföras sön- och helgdagar, lämna utgiftsberäkningarna, som äro uppgjorda under förutsättning att dessa tåg anordnas dagligen, marginal för ett icke obetydligt antal tillfälliga godståg.

De å tidtabellen upptagna motorvagnstågen vid Söderhamn hava upptagits vid beräkningen av antalet tågkilometer. Utgifterna för dessa tåg kunna således anses vara för högt beräknade.

Ett insättande omedelbart av så många motorvagnståg, att, som författaren av järnvägsstyrelsens promemoria uttrycker sig, järnvägen skall kunna utkonkurrera alla de båt- och bilförbindelser, som finnas insatta vid exempelvis Sundsvall och Söderhamn, skulle vara ekonomiskt förlustbringande och kan icke gärna komma ifråga.

Kommittén håller emellertid före, att inkomsten av lokaltrafik, som finnes upptagen i beräkningarna, skall kunna ernås med det antal tåg, som äro upptagna å tidtabellerna utom i någon mån vid Sundsvall.

Med avseende på järnvägsstyrelsens anmärkningar beträffande kommitténs beräkningar av Ostkustbanans bidrag till kostnaden vid föreningsstationer (sid. 8) vill kommittén först framhålla, att den tjänsteman i järnvägsstyrelsen, som lämnat järnvägsstyrelsen upplysning angående kommitténs antaganden om trafikens blivande storlek vid föreningsstationerna, missuppfattat innebörden av kommitténs antaganden, när han meddelat, att man utgått ifrån, att ingen trafikökning vid dessa stationer skulle förekomma.

Tvärtom har antagits en betydande ökning i trafiken. Utredningar för Gävle Södra station, som blir Ostkustbanans slutstation och där stor trafikökning uppstår, hava givit till resultat, att trafikarbetet efter all sannolikhet icke borde komma att ökas med mera än 20 %. Man har på grund härav ansett sig kunna utgå från det antagandet, att trafikarbetet vid statsbanestationerna icke heller borde ökas mera än i genomsnitt 20 %, enär dels personalen vid de utökade stationerna borde kunna utnyttjas något bättre än förut, dels stationerna bliva moderniserade, dels trafikökningen i huvudsak faller på persontrafiken, som enligt taxekommitténs utredningar är billigare att ombesörja än annan trafik och alltså kräver mindre personalökning, dels slutligen expedieringen av genomgångstågen å Ostkustbanan enligt samma taxekommitténs utredningar kräver mindre arbete än expediering av motsvarande antal tåg å nuvarande slutstationer. Även har man ansett sig kunna taga hänsyn till att personalen vid

stationerna ifråga år 1920 var förhållandevis större, än trafiken krävde — såsom alltid är fallet under nedåtgående trafik — samt att den tendens till personalindragningar, som starkt gjort sig gällande under senare tid vid statens järnvägar, torde komma att taga sig uttryck vid personalförändringarna i samband med Ostkustbanans inledande på stationerna.

Järnvägsstyrelsen förutsätter emellertid, att trafikarbetet skulle kunna beräknas ökat med icke mindre än 70 % (sid. 9). Då detta förefaller rent orimligt, måste kommittén antaga, att behörig hänsyn icke tagits till förestående omständigheter, liksom att trafikfaktorerna icke äro likvärdiga. Då flera av dessa faktorer för övrigt äro okända, torde antagandet, att kostnaden ökas med 70 %, vila på lös grund.

Ifråga om fördelningen har järnvägsstyrelsen beräknat Ostkustbanans andel i kostnaderna med 41 %. Då såsom förut framhållits trafikfaktorerna, som ligga till grund för kostnadsfördelningen, delvis äro okända, torde det icke vara för järnvägsstyrelsen möjligt att på förhand fastställa Ostkustbanans fördelningsprocent. Detta var icke heller möjligt för kommittén. Anledningen till att kommittén för Ostkustbanan upptog en så hög andel av kostnaden som 60 % var den, att kommittén ifråga om kostnaderna ville vara på den säkra tiden. Och då denna fördelningsgrund ganska nära överensstämde med tidigare beträffande Sundsvalls station av tjänstemän vid statens och Uppsala—Gävle järnvägar inom järnvägsstyrelsen utförda beräkningar, ansåg sig kommittén hava fog för sina antaganden i berörda avseende.

Att kommittén icke funnit sig böra upptaga skatter i utgiftsberäkningarna har sin grund däri, att kommittén ansett sin uppgift vara att beräkna, huruvida själva järnvägsföretaget kan anses bliva vinstgivande eller icke. Frågan om användningen av den eventuellt uppkommande vinsten torde däremot få anses ligga utanför kommitténs uppdrag.

Den till statens järnvägar utgående ersättningen för avledd trafik är tillfällig och ständigt nedåt varierande, varför den icke ansetts böra upptagas i en beräkning av årliga inkomster och utgifter. I detta sammanhang bör emellertid beaktas, att kommittén i sitt slutyttrande icke anfört någon bestämd vinstsiffra utan endast hänvisat till, att banan enligt de utförda beräkningarna synes komma att lämna en icke obetydlig avkastning å det egna kapitalet. Denna kommitténs uppfattning har på intet sätt förändrats genom järnvägsstyrelsens kritik.

Taxefrågan.

I samband med järnvägsstyrelsens behandling av Ostkustbanans taxefråga anför styrelsen, att hänsyn måste av vederbörande tagas till den besvärande konkurrens som Ostkustbanan alltid erhåller i egenskap av kustbana.

Kommittén vill av denna anledning erinra om, att kommitténs expert på området i denna fråga yttrat bland annat följande:

»I det sydliga Sverige finnas tre större kustbanor, Västkustbanan, Bohuslänska längdbanan och Blekinge kustbana. Av dessa är längdbanan genom Bohuslän dock icke att anse som egentlig kustbana, i det att densamma i sitt trafikområde infångar endast mindre delar av den egentliga kusten, men lämnar den stora, tätt befolkade skärgårdsregionen utanför. Vad Bohuslän angår, har det därför icke varit möjligt för en järnväg med längdbanans läge att konkurrera med ångbåtstrafiken. Den huvudsakliga rörelsen går alltjämt sjöledes. I Halland och västra Skåne samt i Blekinge komma åter järnvägarna fram till kustens större kultur- och näringscentra. Här ha således järnvägarna kunnat upptaga tävlan med kommunikationerna över sjön.

Undersöker man trafikens utveckling å nämnda tre banor, finner man, att de egentliga kustbanorna visa en stark och snabb trafikutveckling, medan den Bohus-

länska längdbanan av i det hela inlandsbanenatur uppnått en väsentligt lägre trafikintensitet.

Det förhållandet, att en planerad järnväg sammanbinder orter, vilkas trafik av ålder förmedlats över sjön, innebär således i och för sig icke något avskräckande moment. Tvärtom förhåller det sig så, att kustbanor med goda lägen i förhållande till kustens huvudorter erhålla en relativt mycket god trafikutveckling.

Vid närmare eftersinnande torde man ock finna, att intet är naturligare. 'Goda kommunikationer skapa trafik.' Orter, som av gammalt äga kommunikationer, vilka på sin tid varit de bästa som funnits, ha redan nått en relativt hög ekonomisk ställning. Tillkomsten av järnvägar är ägnad att ytterligare främja denna, och vid transporterarnas fördelning på de olika kommunikationsledningarna utsorteras den växande trafiken efter billighets- och bekvämlighetssynpunkter i regel så, att intet kommunikationsmedel blir lidande, och alltid så, att järnvägarna dels erövra, dels skapa en förhållandevis anseelig trafik.»

Järnvägsstyrelsens anmärkningar mot kommitténs beräkningar beträffande avledningen av trafik från statens järnvägar (sid. 11) äro i huvudsak bemötta genom vad ovan anförts.

Därutöver vill kommittén framhålla, att de påtalade procentberäkningarna för utgiftsminskningen vid bortfallande trafik grunda sig såväl på taxekommitténs beräkningar med avseende på permanenta ändringar i trafikens storlek som på utredningar av kommitténs expert, varför de torde få anses tillförlitliga. Vid formuleringen av anmärkningarna har emellertid järnvägsstyrelsen sammanblandat de beräkningar, som utförts av experten, med de utredningar, som verkstälts av kommittén själv, och som i vissa avseenden skilja sig från varandra, särskilt beträffande möjligheten att uppskatta nettoinkomsten för statens järnvägar av det stora trafikutbytet mellan statens järnvägsnät och Ostkustbanans stationer.

Kommitténs beräkning av statens järnvägars nettoförluster genom trafikavledningen ifråga giver också till resultat icke, såsom järnvägsstyrelsen efter kommitténs expert uppgiver, en förlust av 775,000 kronor per år utan en förlust av 450,000 kronor under det första trafikåret (sid. 254 i kommitténs betänkande), varifrån dock bör dragas nettoinkomsten av nämnda trafikutbyte, vilken kommittén förutsatt så småningom bliva tillräcklig att uppväga hela den genom trafikavledningen uppkomna nettoförlusten.

Kommittén anser sig sakna anledning att på grund av järnvägsstyrelsens kritik modifiera eller frångå denna sin mening.

Utöver vad kommittén tidigare anfört beträffande ändamålet med utarbetandet av det föreliggande tidtabellsutkastet, vill kommittén med föranledande av järnvägsstyrelsens uttalanden i tidtabellsfrågan (sid. 13) med bestämdhet hava betonat, att tidtabellen ifråga icke på något sätt är avsedd att skapa obehörig konkurrens mellan statens järnvägar och Ostkustbanan.

Om Ostkustbanan skall byggas med stora uppoffringar av stat, kommuner och enskilda samt givas karaktär av stambana, som järnvägsstyrelsen upprepade gånger framhåller, vill kommittén beteckna som anmärkningsvärt, att järnvägsstyrelsen ansett sig kunna rikta kritik mot att ett snälltågspar, som visar möjligheterna för anordnandet av snabba förbindelser, blivit inlagt å tidtabellen.

Järnvägsstyrelsen har uttalat (sid. 15), att 1918 års järnvägskommittés betänkande angående inlösningsbestämmelser i en blivande lag om koncession å enskild

Trafikavledningen från statens järnvägar.

Åtgärder till tryggnad av tillfredsställande tidtabellsförhållanden.

Inlösningsvillkor.

järnväg torde få anses lämna erforderligt material för uppgörande av ett ur statens synpunkt tillfredsställande förslag till ytterligare skärpta koncessionsvillkor, vilket kunde vara acceptabelt även för koncessionshavarna.

Det åsyftade förslaget ingavs med 1918 års järnvägskommittés underdåniga skrivelse den 30 november 1921, innefattande infortrat underdånigt utlåtande över ett förslag till proposition till riksdagen i anledning av den s. k. trafiksäkerhetskommitténs förslag till författning angående koncession å enskild järnväg. I detta ärende avses som bekant att sammanföra koncessionsbestämmelser i en författning på det att de särskilda koncessionerna må kunna göras mera kortfattade, varjämte man sökt åt koncessionsbestämmelserna giva en fastare form.

De bestämmelser i 1918 års järnvägskommittés förslag, som skulle kunna komma till användning i järnvägsstyrelsens syftning till skärpning av villkoren, torde vara i huvudsak följande.

Enligt förslaget § 42 skola, i den mån Konungen finner så för järnvägens drift erforderligt, under inlösningsrätten innefattas jämväl ej mindre mark med därå befintliga byggnader och anläggningar, som för järnvägens räkning förvärvats utanför det såsom järnväg lagfarna området, än även koncessionshavaren tillhöriga å annans mark belägna anläggningar.

§ 43 medför rätt till inlösnings av järnväg, som ännu icke blivit i sin helhet upplåten för allmän trafik eller som varit upplåten för trafik endast en kortare tid.

§ 44 mom. 3 föreskriver, att vid beräkningen av nettoinkomsten till driftkostnader skola hänföras dels skatter, med fränseende av tillfälliga sådana, dels ock vissa angivna avskrivningar eller avsättningar till förnyelsefond.

Av § 44 mom. 4 framgår, att vid inlösen avdrag kan göras för värdet av mark, anläggningar och rättigheter, som upplåtits till järnvägen för järnvägsdriftens besörjande, i den mån detta värde överstiger förvärvskostnaden, dels ock med de penningbelopp, som koncessionshavarna av staten eller annan utan återbetalningsskyldighet erhållit antingen för järnvägens åstadkommande eller fullständigande eller såsom engångsersättning vare sig för annan järnvägs rätt att erhålla anslutning till station, tillhörande den järnväg, värderingen avser, eller för annan av sistnämnda järnväg beviljad förmån.

§ 45 lämnar i mom. 1 föreskrift om avdrag å järnvägens anläggnings- och anskaffningskostnad för värdeminskning genom slitning, annan yttre inverkan, ålder eller uraktlåtet underhåll. Mom. 2 förbjuder medräknande av värdet å mark m. m. till högre belopp än som av järnvägen erlagts därför, och i mom. 3 bar sörjts för att, när fråga är om inlösnings av järnväg, som av upplåtaren inköpts från annat håll, inlösningssumman blir ställd i rätt förhållande till inköpssumman.

Det synes kommittén vara uppenbart, att Ostkustbanans koncessionshavare icke böra underkastas de strängare villkor, för vilka sälunda redogjorts. Man vet ej hur länge det dröjer, innan dessa strängare villkor eller andra motsvarande komma till allmänt gällande kraft. Att då göra ett försök med dem på en redan av villkor hårt betungad järnväg borde icke ifrågasättas, helst bolaget förvisso skulle möta svårigheter att få de under vissa förutsättningar avgivna utfästelserna om nya aktie-teckningar infriade, om förutsättningarna ändras.

Järnvägen
Söderhamn—
Härnösand.

Järnvägsstyrelsen framhåller beträffande det för en lokalbana mellan Söderhamn och Gävle uppgjorda tidtabellutkastet (sid. 16), att detta bättre än tabellen för huvudförslaget tillgodoser det lokala trafikbehovet. Detta kan nog vara riktigt med avseende på lantstationernas trafik, men för städerna, där snälltågen komma att

göra uppehåll, erbjuder nog huvudförslaget tidtabell vissa fördelar framför tidtabellsutkastet för lokalbanan.

Enligt kommitténs mening äro därför tidtabellsförslagen jämförbara.

Personalens gruppering i avlöningshänseende är för bägge förslagen utarbetad efter den norm, som i allmänhet brukar gälla för nya enskilda järnvägar.

Järnvägsstyrelsens åsikt, att utgifterna för lokalbanan böra kunna reduceras med minst 10 % under motsvarande utgifter för »stambanan till Gävle», kan kommittén av de skäl, som anföras i kommitténs betänkande, alls icke dela. Tvärtom har kommittén den uppfattningen, att lokalbanans utgifter måste komma att, per bankilometer räknat, bliva större än stambanans därför att, *dels* samarbetet med Uppsala—Gävle järnväg bortfaller, varigenom administrationskostnaderna för samtliga avdelningar bliva förhållandevis högre, och det gemensamma begagnandet av vagnparken och den redan påbörjade verkstadsanläggningen i Gävle upphör, *dels* lokomotiv och vagnar bliva sämre utnyttjade till följd av svårigheter att uppgöra lika fördelaktiga turlistor för en bana Söderhamn—Härnösand som för den långa banan Uppsala—Härnösand, *dels* vagnhyror och underhåll av rullande materiel bliva jämförelsevis dyrare, m. m.

Med avseende på järnvägsstyrelsens kritik av kommitténs beräkningar över statens järnvägars nettoförlust, om Ostkustbanan avbrytes i Söderhamn, vill kommittén inskränka sig till att erinra om, att järnvägsstyrelsen här, liksom beträffande huvudförslaget, angivit den anlitate expertens beräkningsresultat, som visar en vinst för statens järnvägar av 315,000 kronor, under det att kommittén beräknat denna vinst till 150,000 kronor med tillägg av vinsten av trafikutbytet.

I sin kritik har järnvägsstyrelsen oriktigt angivit anläggningskostnaden för en bana Söderhamn (Ljusne)—Härnösand till 38,250,000 kronor, inklusive kostnader för redan utförda arbeten söder om Ljusne (sid. 23). Beloppet bör rätteligen vara cirka 40,700,000 kronor. Om motsvarande rättelse införes i den av järnvägsstyrelsen (å sid. 18) upptagna sammanställningen över de ekonomiska resultaten, finner man, att den beräknade räntan å eget kapital för lokalbanan från Söderhamn bör höjas från upptagna 583,000 kronor till omkring 700,000 kronor, samt att förlusten å eget kapital, utöver 5 % avkastning å detta kapital, bör för detta alternativfall ökas till resp. 1,296,000 kronor enligt kommitténs beräkningar och 1,658,000 kronor enligt järnvägsstyrelsens beräkningar.

Den uppgivna vinsten eller förlusten för statens järnvägar genom trafikavledning m. m. bör enligt vad ovan anförts beträffande första trafikåret sättas till 450,000 kronors förlust, om banan utbygges till Gävle, och till 150,000 kronors vinst, om banan stannar i Söderhamn, i första fallet med avdrag av vinsten å trafikutbytet mellan statens järnvägsnät och Ostkustbanan och i senare fallet med tillägg av motsvarande vinst.

På grund av nämnda felaktigheter i järnvägsstyrelsens kritik blir den verkställda ekonomiska jämförelsen mellan banorna naturligen även oriktig. Beaktas bör även, att denna jämförelse endast avser statens järnvägar och Ostkustbanan med uteslutande av andra enskilda järnvägar. Enligt kommitténs mening lämnar därför den uppställning angående de allmänt järnvägsekonomiska förhållandena i de olika alternativfallen, som finnes intagen i kommitténs betänkande (sid. 255), ett bättre underlag för bedömandet av hithörande frågor än järnvägsstyrelsens jämförelser. Av nämnda uppställning framgår, att det allmänt järnvägsekonomiska utbytet skulle bliva 1,035,000 kronor bättre, om banan bygges till Gävle, än om den avbrytes i Söderhamn.

Jämförelse mellan de beräknade ekonomiska resultaten för stambanan till Gävle och lokalbanan till Söderhamn.

Med anledning av järnvägsstyrelsens allmänna uttalanden om förhållandet mellan Ostkustbanans och tidigare byggda järnvägars anläggningskostnader vill kommittén framhålla, att Ostkustbanan, som dock genomlöper en av vårt lands mest folkrika landsändar med en redan nu rikt utvecklad industri, bör med skäliga taxor kunna förränta åtminstone ett byggnadskapital, som svarar mot anläggningskostnaden före kriget. Då denna kostnad beräknades till 26 miljoner kronor, och det erforderliga lånebeloppet nu beräknas till ungefär samma belopp, eller 28 miljoner kronor, bör man sålunda hava rätt antaga, att *åtminstone* sistnämnda belopp skall med full säkerhet kunna förräntas.

I detta sammanhang vill kommittén även anmärka, att de gamla järnvägarnas anläggningskapital efter hand ökas genom nyanläggningar till dagens pris. Särskilt må därvid ihågkommas, att även statens järnvägar drabbats av väsentligt höga byggnadskostnader under kristiden, som för framtiden torde inverka på taxebildningen.

Frågan om arrendering av bandelarna Sundsvall—Härnösand, Iggesund—Hudiksvall och Ljusne—Söderhamn.

Järnvägsstyrelsen har (sid. 19) genom sina utredningar beträffande en bana såväl från Gävle till Härnösand som från Söderhamn till Härnösand kommit till det resultatet, att dessa banor, trots den övergångstrafik, som de olika bansträckorna mellan städerna alltid måste komma att tillföra varandra, icke kunna förränta det i dem nedlagda lånekapitalet.

Ehuru det visat sig, att en bana Sundsvall—Härnösand icke skulle komma att få större godstrafik per bankilometer än ungefär en femtedel av hela Ostkustbanans godstrafik i medeltal, förklarar järnvägsstyrelsen likväl, att en inom styrelsen verkställd utredning, vilken dock icke framlägges, gör det sannolikt, att bandelen ifråga bör kunna lämna överskott.

Järnvägsstyrelsen förklarar (sid. 19), att den härvid tagit hänsyn till en väntad, icke oväsentlig inkomstökning för statens järnvägar från den nya bandelen.

Då emellertid motsvarande inkomstökning från hela Ostkustbanan enligt beräkningar, utförda av kommitténs expert och utan anmärkning godtagna av järnvägsstyrelsen, skulle lämna ett nettoöverskott på endast 180,000 kronor per år, torde det vara tydligt, att trafikutbytet med en bana Sundsvall—Härnösand, vars trafikrörelse, uttryckt i summan av antalet tonkilometer och personkilometer, icke utgör mera än omkring 16 % av hela banans trafikrörelse, icke kan i nämnvärd mån bidraga till förbättring av det ekonomiska resultatet för statens järnvägar vid en eventuell arrendering av bandelarna ifråga.

I överensstämmelse med kommitténs uttalanden i sitt betänkande finner kommittén det uppenbart, att statens järnvägar vid en eventuell arrendering av bandelarna Sundsvall—Härnösand, Iggesund—Hudiksvall och Ljusne—Stugsund, vilka senare båda bandelar måste anses komma att lämna ett ännu sämre trafikresultat än banan Sundsvall—Härnösand, skola komma att lida en nettoförlust, uppgående till ungefär arrendebeloppets storlek. Då detta belopp enligt järnvägsstyrelsens erbjudande skulle beräknas efter räntan å det erforderliga statslånet jämte avskrivningar, samt statslånets storlek enligt kommitténs utredning bör sättas till 10,000,000 kronor, och avskrivningarna approximativt synas kunna beräknas till omkring 80,000 kronor, så skulle arrendeavgiften efter en räntefot av 5 % komma att uppgå till omkring 580,000 kronor per år.

Järnvägsstyrelsen erbjuder sig visserligen, för att nedbringa det kontanta arrendebeloppets storlek, att tillsläppa rullande materiel för bandelens trafikering, men denna omständighet inverkar naturligen icke på totalresultatet för statens järnvägar, då även den rullande materiel, som äges av statens järnvägar, bör förräntas och avskrivas.

Järnvägsstyrelsen motiverar uppoffringen för statens järnvägar i huvudsak därmed, att statsverket skulle genom de av järnvägsstyrelsen ifrågasatta anordningarna undgå den mycket betydande ränteförlust, som skulle uppkomma, därest hela banan byggdes och kommitténs förslag angående anståndsrenta skulle vinna tillämpning.

Då lånet för hela Ostkustbanan skulle uppgå till högst 14,000,000 kronor, bleve statsverkets ränteutlägg under de år, hela lånet skulle löpa med anståndsrenta, högst 700,000 kronor per år, ifall räntefoten som ovan sättes till 5 %.

Enligt riksgäldsfullmäktiges yttrande i saken kan ungefär 89 % härav anses representera statens förlust genom beviljandet av anståndsrenta, varför den verkliga förlusten per år torde kunna beräknas till omkring 623,000 kronor under anstånds-tiden, som för större delen av lånet skulle omfatta omkring 4 år.

Denna ränteförlust är naturligen högst avsevärd, men då förlusten ifråga, per år räknat, med ett jämförelsevis ringa belopp överskjuter den förlust, som enligt järnvägsstyrelsens arrendeförslag skulle komma att drabba statsverket under oöverskådlig framtid, synes det vara påtagligt, att det är förmånligare för statsverket att under cirka 4 år påtaga sig förlusten genom anståndsrentan än att för kanske oöverskådlig tid ikläda statens järnvägar förlusten för ifrågavarande bandelars arrendering.

Att märka är även, att det bolag, som skulle bli ägare till nämnda bandelar, i saknad av alla inkomster utöver dem, som åtgå till räntor och avskrivningar, icke kan vare sig bestrida sina egna, eventuellt förekommande kostnader eller några som helst utgifter för kapitalamorteringar. Då således staten icke skulle kunna vare sig återfå sitt till bolaget utlånade kapital eller några räntor å detsamma, måste det anses vara förlorat för statsverket.

Vid återgivandet (sid. 20) av de av kommittén beräknade byggnadskostnaderna för olika alternativ har järnvägsstyrelsen underlåtit att medtaga de kostnader, som banbolaget fått vidkännas för arbeten, som i visst fall icke skulle komma till nytta, om banan ej utbygges i sin helhet. Om nämnda kostnader medräknas, uppgår byggnadskostnaden för Söderhamn (Ljusne)—Härnösand till omkring 40,700,000 kronor samt för bandelarna Sundsvall—Härnösand, Iggesund—Hudiksvall och Ljusne—Stugsund till sammanlagt omkring 23,600,000 kronor.

Med anledning av järnvägsstyrelsens uttalanden angående kostnaden för Sundsvalls station vill kommittén hänvisa till sitt betänkande (sid. 79 och 80) och därutöver tillfoga, att om Ostkustbanans andel i kostnaden för denna station skall upptagas i kostnadsförslaget, bör dess slutsumma ökas med motsvarande belopp och halva den sålunda uppkommande kostnadsökningen påläggas statslånet och den andra hälften banklånet.

Kommittén vill emellertid betona, att statens säkerhet för det förhöjda försträckningsbeloppet skulle bli mindre, än om beloppet nedlågges å Sundsvalls station, i vilket senare fall räntan å detsamma skulle komma att utgå av trafikmedel med förmånsrätt till och med före banklånet.

Järnvägsstyrelsen gör anmärkning mot, att kommittén belastat bandelen Sundsvall—Härnösand med hela kostnaden för ombyggnaden av Sundsvalls station. Så är emellertid ej fallet, vilket uttryckligen angives (sid. 86 och 103) i kommitténs betänkande. Anmärkningsvärt är däremot, att järnvägsstyrelsen i sina beräkningar över kostnaden för den nära sju mil långa bandelen Sundsvall—Härnösand helt utesluter varje kostnad för utvidgningen av den redan nu alltför trånga stationen i fråga. Till jämförelse kan anföras, att järnvägsstyrelsen ifrågasatt ganska stora provisoriska utvidgningsarbeten till och med för anslutning av de små banbitarna Iggesund—Hudiksvall och Ljusne—Stugsund till resp. Hudiksvalls och Stugsunds stationer.

Järnvägens
byggnads-
kostnad.

Behovet av Ostkustbanan.

Järnvägsstyrelsen erkänner behovet av Ostkustbanan (sid. 21), men anmärker, att något större *lokalt* behov av järnväg icke föreligger beträffande sträckningen Gävle—Ljusne. Kommittén kan i viss mån vitsorda detta, men vill samtidigt påvisa, att det just är denna bandel, som gör fördelarna för mellersta Norrlands kustbygd av Ostkustbanans anläggning så starkt framträdande. Detta tager sig också uttryck i resultatet av trafikberäkningarna, som visa, att trafiken på nämnda sträcka blir större än på någon annan del av Ostkustbanan.

Hela Ostkustbanan till Gävle, byggd i ett sammanhang.

Av vad kommittén ovan anfört torde framgå, att kommittén icke kunnat godkänna som berättigad den kritik, som järnvägsstyrelsen utövat mot kommitténs betänkande. Vid detta förhållande är det klart, att kommittén finner järnvägsstyrelsens på samma kritik grundade omdömen oriktiga, och att kommittén sålunda icke kan frångå sin i betänkandet uttalade uppfattning, att det enda av de behandlade alternativen, som kan anses ekonomiskt genomförbart, utgör det, som avser banans utbyggande i hela dess längd och i ett sammanhang.

Järnvägsstyrelsens uttalade farhåga för, att erforderligt banklån för Ostkustbanans utbyggande i hela dess längd icke skall kunna uppbringas, finner kommittén mindre väl grundad, sedan den för depressionstider karaktäristiska goda tillgången på ledigt kapital alltmer börjat framträda, och säkerheten för lånet ifråga måste anses bliva särdeles god i betraktande av banans bärighet och banklånets förmånsrätt i banan framför statslånet.

Järnvägsstyrelsen uttalar den åsikten (sid. 22), att det för staten skulle innebära en så avsevärd risk att bevilja ytterligare låneunderstöd till Ostkustbaneföretaget, innan avtalet angående villkoren för inlösen av Uppsala—Gävle järnväg vunnit laga kraft, att frågan om dylikt understöd bör uppskjutas i avvaktan på avtalets fastställelse. Järnvägsstyrelsen har emellertid icke angivit, vari denna risk skulle bestå, om, såsom kommittén föreslagit, bland villkoren för lyftande av ett eventuellt lån intages bestämmelse om, att nämnda avtal skall hava vunnit laga kraft, innan någon del av det nya lånet får lyftas. För kommittén framstår det i varje fall som klart, att ett uppskov med Ostkustbanefrågans avgörande innebär en långt större risk än den järnvägsstyrelsen genom ett uppskjutande av frågan vill undvika.

Ostkustbanan till Söderhamn (Ljusne).

Såsom kommittén redan framhållit, anser kommittén järnvägsstyrelsens slutsatser (sid. 23) beträffande fördelarna av att avbryta Ostkustbanan vid Söderhamn vara felaktiga, såsom vilande på oriktiga beräkningsgrunder.

Angående finansieringen av ifrågavarande alternativ vill kommittén göra följande erinringar. I kommitténs finansieringsplaner förutsattes, att det nuvarande bolaget upplöses och att ett nytt bolag bildas. För planernas genomförande krävas nya aktieteckningar till avsevärda belopp. Statslånet skulle bliva 1,300,000 kronor större än för huvudalternativet. Banklån torde knappast kunna anskaffas på grund av banans bristande bärkraft. Under den tid, som skulle åtgå för strävandet att ordna finansfrågan, torde arbetena å hela bansträckan få nedläggas.

Endast bandelarna Sundsvall—Härnösand, Iggesund—Hudiksvall och Ljusne—Stugsund byggas tills vidare.

Den av järnvägsstyrelsen gjorda reduktionen av kostnadssumman för utbygget av bandelarna Sundsvall—Härnösand, Iggesund—Hudiksvall och Ljusne—Stugsund från 16,850,000 kronor, exklusive kostnad för anslutning till Sundsvalls station, till 14,880,000 kronor anser kommittén vara i så måtto oriktig, som medel för inköp av rullande materiel alltid måste på ett eller annat sätt anskaffas, även om statens järnvägar för närvarande, under rådande lågtrafik, kan utlåna sådan.

Vidare vill kommittén fästa uppmärksamheten på, att det erforderliga nya aktiekapitalet ingalunda är, såsom järnvägsstyrelsen synes tro, redan anskaffat. I

överensstämmelse med kommitténs uttalanden i sitt betänkande (sid. 304) torde man tvärtom få anse det vara mycket tvivelaktigt, huruvida det påräknade, förhållandevis betydliga nya aktiekapitalet skall kunna under nuvarande depression uppbringas.

Blir så icke fallet, måste det erforderliga statslånet ökas till sannolikt det belopp, som angivits av kommittén i dess slutyttrande (sid. 304) eller till omkring 10,000,000 kronor.

Även om statslån skulle beviljas till detta belopp, måste man utgå ifrån, att det nuvarande Ostkustbanebolaget såväl av bestämmelserna i bolagsordningen som av andra skäl anser sig förhindrat att åtaga sig byggandet av endast bandelarna ifråga.

Såsom upprepade gånger framhållits, ligger nämligen det nuvarande bolagets tyngdpunkt vid södra delen av banan, och något intresse för ett dylikt bolag att bygga tre järnvägsbitar, av vilka den närmaste ligger cirka 7 mil från banans södra ändpunkt, kan svårigen utfinnas, i synnerhet som en sådan verksamhet skulle fordra bolagets skuldsättning utan möjlighet för detsamma att någonsin kunna återbetala de ådragna skulderna eller ens bestrida de omkostnader, som, även om banorna utarrenderades, alltid bleve förbundna med bolagets existens.

Förutsättningen för genomförandet av järnvägsstyrelsens plan till byggande av endast ifrågavarande tre bandelar är för den skull, såsom även framhålles i kommitténs betänkande, att det nuvarande bolaget upplöses och att tre nya bolag bildas för planens realiserande. Under den tid, som åtgår för att söka ordna finansieringsfrågorna, speciellt för att anskaffa nya aktieteckningar, måste naturligen de pågående arbetena nedläggas. Någon tillgång på arbetstillfällen under det närmaste året torde därför icke, såsom järnvägsstyrelsen antager, i sådant fall kunna påräknas.

Kommittén vill slutligen erinra om, att redan utförda arbeten till en kostnad av över 6,700,000 kronor skulle bliva utan nytta, om detta alternativ genomföres.

Med vad kommittén sålunda anfört torde kommittén i allt väsentligt hava vederlagt den enligt kommitténs förmenande i icke ringa grad ensidiga kritik, som från järnvägsstyrelsens sida framkommit mot kommitténs utredningsarbete. Kommittén vidhåller till alla delar sin mening om att Ostkustbanan måste anses vara ett bärkraftigt företag, vilket redan inom den närmaste tiden bör genom statens särskilda medverkan bringas till utförande i enlighet med det förslag, som kommittén i sitt betänkande framlagt.

I behandlingen av nu förevarande ärende hava, förutom undertecknad Sahlén, deltagit kommitténs samtliga övriga ledamöter, herrar Fr. Enblom, Hj. Fogelmarck, Albert Kamph, K. A. Lagergren, Ernst Lindley och Sven Lübeck, herr Fogelmarck dock under uttalande av att han med hänsyn till dels den betydande kapitalinsats, varmed staten skulle behöva medverka till Ostkustbanans förverkligande, dels den inverkan olika sätt att sköta trafiken på Ostkustbanan kan komma att utöva på statsbanornas ekonomi, dels slutligen betydelsen för den trafikerande allmänheten av god överensstämmelse mellan tidtabellerna på statsbanorna och Ostkustbanan, finner järnvägsstyrelsens krav på förstärkt representation för staten i Ostkustbanans direction med rätt för Kungl. Maj:t att åtminstone i tvistiga fall pröva och avgöra vissa viktigare ärenden vara välgrundat.

Stockholm den 23 mars 1922.

För Ostkustbanekommittén:

MAURITZ SAHLIN.

Aug. Borgström.