

## Nr 100.

Ankom till riksdagens kansli den 16 april 1937 kl. 12 m.

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående statsförvärv av de Östra centralbanans järnvägsaktiebolag tillhöriga järnvägarna jämte i ämnet väckta motioner.*

(4:e avd.)

I en den 19 februari 1937 dagtecknad proposition, nr 129, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för nämnda dag, föreslagit riksdagen medgiva, att de Östra centralbanans järnvägsaktiebolag tillhöriga järnvägarna må av staten förvärfvas i enlighet med av departementschefen i statsrådsprotokollet förordade grunder.

I två likalydande motioner, väckta den ena, nr 221, inom första kammaren av herrar *E. Anderson* och *G. Bodin* samt den andra, nr 433, inom andra kammaren av herr *A. Werner* i Hultsfred m. fl. har hemställts, att riksdagen ville hemställa till Kungl. Maj:t att hänskjuta frågan om fastställande av ersättning åt Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägar för i anledning av Östra Centralbanans förstatligande uppkommande förluster åt gode män enligt lagen om skiljemän att avdömas i enlighet med i motionerna angivna huvudgrunder, eller att, därest detta yrkande icke skulle vinna riksdagens bifall, ersättningen enligt i gällande samtrafiksföreskrifter fastställda, i propositionen återgivna grunder måtte under en tid av femton år beräknas efter en väsentligt förhöjd procentsats.

Enligt den utredning, som ligger till grund för förevarande förslag om förvärvande för statens räkning av de Östra centralbanans järnvägsaktiebolag tillhöriga normalspåriga järnvägarna Linköping—Vimmerby—Hultsfred (121.4 km) och Ätvidaberg—Bjärka (18.3 km), uppgick nämnda bolags skuld till staten på grund av fyra från allmänna järnvägslånefonden utlånade lån den 31 december 1936 till 3,230,139 kronor 25 öre. Trots av statsmakterna år 1932 beviljade betydande lättnader beträffande bolagets statslån har bolaget 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 järnvägstrafiken. 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 av bolaget upptagna obligationslån numera 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 i ärendet verkställda utredningarna rörande ifrågavarande järnvägars framtid inriktades till en början på en undersökning av möjligheterna att ordna järnvägsbolagets ekonomiska förhållande genom en reglering av statslånen. De under förhandlingarna härom framkomna förslagen byggde på en begränsad avsättning till förnyelsefond, varigenom en del av driftöverskottet skulle kunna disponeras för annuitetsbetalning å statslånen, reducerade till visst belopp. En disposition på angivet sätt av överskottsmedlen ansågs emellertid liktydig med att annuitetsbetalningen till staten förenades med en successiv värdeminskning av järnvägen och därmed av säkerheten för statslånen. En dylik anordning befanns därför icke lämpligen kunna ifrågakomma, i varje fall icke som en definitiv lösning av järnvägens ekonomiska svårigheter.

Enär alltså järnvägsbolagets ekonomiska förhållanden befunnits icke kunna 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. Inledda förhandlingar angående statsförvärv av ifrågavarande järnvägar hava härefter fullföljts och lett till upprättande av ett förslag till avtal härom, vilket godkänts för järnvägsbolagets del.

Järnvägsstyrelsen har, 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 förstатligande 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.

Tillstyrkande yttranden hava vidare avgivits av *fullmäktige i riksgäldskontoret* samt *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*.

I skrivelser till riksgäldsfullmäktige hava *Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolag*, *Nässjö—Oskarshamns nya järnvägsaktiebolag* och *Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag* framhållit, att de komme att lida inkomstminskning genom förstатligande av ifrågavarande järnvägar. Först-nämnda bolag har härvid erinrat om att statsmakterna under förra halvåret 1936 medgivit reglering av bolagets statslån på så sätt, att bolaget skulle till staten inbetala ett kontantbelopp av 1,440,000 kronor, samt i anslutning här-till anfört:

För denna inbetalning erfordrades, bland annat, att Kalmar läns norra länsting tecknade borgen å ett bolagets lån till belopp av 600,000 kronor. Så hade numera skett. Vid förhandlingarna rörande berörda lånereglering 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 överenskomelse 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.

Enligt det ovan omförmälda, av *departementschefen* förordade avtalsförslaget skola ifrågavarande järnvägar övergå i statens ägo för att införlivas med statens järnvägar. Beträffande personalen skall i stort sett gälla samma bestämmelser för övertagande av densamma, som tillämpats vid de senaste statsförvärven av enskilda järnvägar. Köpeskillingen för järnvägen skall utgå på så sätt, att staten övertager bolagets skulder och förpliktelser. Anslag erfordras alltså icke för själva avtalets genomförande. För nödvändiga förbättrings- och rationaliseringsåtgärder erfordras emellertid enligt järnvägsstyrelsens beräkningar anslag å riksstaten om tillhopa 800,000 kronor, medan återstående kostnader för detta ändamål, 0.9 å 1.1 miljon kronor, beräknas kunna successivt bestridas med förnyelsefondsmedel. Med anvisande av de sålunda såsom riksstatsanslag erforderliga medlen har dock befunnits kunna anstå till nästa år. Därest medel för ändamålet dessförinnan skulle visa sig erforderliga, förutsättes Kungl. Maj:t, därest riksdagen icke häremot uttalar erinran, få ställa lämpligt belopp till järnvägsstyrelsens förfogande av för styrelsen tillgängliga medel.

Vid sitt förordande av förslaget har departementschefen anfört bland annat följande:

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 lär 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 trafikeykonomi synes kunna påräknas, därest järnvägen införlivas med statsbanorna, samtidigt som trafikanterna inom trafikområdet komma i åtnjutande av icke obetydliga lättnader i fraktkostnadshänseende. Ett statsförvärf 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 förvärfvas 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 förstatlignande, 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 och inhämtat, att ett statsförvärv av ifrågavarande järnväg icke skulle nämnvärt inverka på det inom kommittén pågående utredningsarbetet. Då järnvägens bibehållande som enskilt företag icke lär 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 samhällseliga synpunkter övervägande skäl tala för att om möjligt undvika ytterligare uppskov med frågans avgörande.

*Utskottet.*

Förevarande förslag, vilket tillkommit för att säkerställa Östra centralbanans fortbestånd, innebär, att nämnda företag övertages av staten. Köpeskillingen skall utgå på så sätt att staten åtager sig ansvaret för företagets skulder, däribland de fyra utestående statslånen till ett sammanlagt kapitalbelopp av cirka 2,750,000 kronor. Belysande för banans ringa bärighet som enskilt företag är att vid erforderliga framtida avsättningar till förnyelsefond anläggningen ej beräknas lämna tillräcklig avkastning ens till förräntning av statslånen.

Med hänsyn till banans av järnvägsstyrelsen vitsordade stora betydelse för omkringliggande bygd och för dess näringsliv har utskottet ej velat motsätta sig ett bifall till förevarande förslag.

Såsom i propositionen närmare utvecklas medför Ostra centralbanans införlivning med statsbanenätet att viss godstrafik övergår från angränsande privata banor till statens järnvägar. För Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägar uppskattas bruttominskningen i fraktintäkter till 40,000 kronor årligen. I väckta motioner har nu framhållits, att den ersättning, som statens järnvägar enligt gällande allmänna samtrafiksavtal är skyldig betala nyssnämnda privatbana (det första året 40 procent av den förlorade fraktbruttosumman cirka 40,000 kronor och därefter 36, 32 o. s. v. procent), i detta fall ej motsvarade den verkliga nettoförlusten. För egen del vill utskottet erinra om de uppostringar, staten redan haft att vidkännas och nu ytterligare genom Ostra centralbanans inlösen torde få vidkännas i samband med regleringen av statslån, utlämnade till enskilda järnvägar i dessa trakter. Med hänsyn härtill måste det vara tveksamt huruvida de nu motionsvis framkomna kraven böra tillmötesgås. Emellertid lär visst avseende också få fästas vid att Ostra centralbanans förstatligande och därmed följande trafikavledning ej torde hava av vederbörande landsting tagits i beräkning vid 1936 års reglering av Norsholm—Västerviksbanans skuldförhållanden. Genom landstingets mellankomst kunde då sistnämnda järnvägsföretag träffa uppgörelse om betalning av banans skuld till staten å 5,718,403 kronor 71 öre med ett engångsbelopp av 1,440,000 kronor. Denna omständighet har av motionärerna särskilt åberopats som skäl för en jämkning i nyssnämnda allmänna ersättningsgrunder. Utskottet vill ifrågasätta, att frågan tages under förnyat övervägande av Kungl. Maj:t, sedan bland annat närmare utredning införskaffats rörande den nettoinkomstminskning, varav Västerviksbanan kan drabbas genom ifrågasatt trafiköverflyttning.

Under åberopande av vad sålunda anförts hemställer utskottet,

a) att riksdagen må medgiva, att de Ostra centralbanans aktiebolag tillhöriga järnvägarna må av staten förvärvas i enlighet med de av departementschefen i statsrådsprotokollet den 19 februari 1937 förordade grunderna;

b) att motionerna I: 221 och II: 433 må anses besvarade med vad utskottet ovan anfört.

Stockholm den 16 april 1937.

På statsutskottets vägnar.

ANDERS ANDERSON.

---

*Närvarande:* Samma ledamöter, som deltagit i behandlingen av utlåtandet nr 99 punkt 2:o, dock att i detta ärende jämväl deltagit herr Domö.

---

**Reservationer:**

1) av herrar *Svensson* i Kompersmåla, *Rahmn*, *Hörstadius*, *Domö*, *Persson* i Falla och *Olsson* i Staxäng, vilka ansett, att utskottets yttrande och förslag bort hava följande lydelse:

»Utskottet vill erinra om de betydande kapitalutlägg varmed ett statsförvärv av Östra centralbanans järnvägssystem är förenat. Förutom avskrivning av alla statens fordringar i företaget, sammanlagt över 2,750,000 kronor, kräves enligt järnvägsstyrelsens utredning nyinvesteringar i banan, avseende rälsutbyten, anskaffning av rälsbussar m. m. på sammanlagt icke mindre än 1,900,000 kronor. Vissa angränsande banor skulle också åsamkas förluster genom avledning av trafik. Redan med hänsyn till dessa omständigheter måste stark tvekan hysas om lämpligheten av Östra centralbanans förstatligande. I varje fall torde ej beslut därom böra fattas innan — på sätt svenska järnvägsföreningen funnit tillrådligt — genom 1936 års järnvägskommitté utretts. huruvida icke järnvägen kunde bliva en värdefull länk i en lämpligt avpassad fusionsgrupp av enskilda järnvägar.

Utskottet, som med hänsyn till nu angivna omständigheter funnit sig ej kunna tillstyrka det nu framlagda förslaget om Östra centralbanans förstatligande, får hemställa,

att förevarande proposition ej må av riksdagen bifallas.»

2) av herr *Magnusson* i Kalmar beträffande viss del av motiveringen.