



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1932: 5
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



BETÄNKANDE

RÖRANDE

FRIVILLIGA SAMMANSLUTNINGAR

MELLAN

ENSKILDA JÄRNVÄGAR
I SKÅNE

M. M.

AVGIVET AV JÄRNVÄGSFUSIONSSAKKUNNIGA

S T O C K H O L M

1 9 3 2

Statens offentliga utredningar 1932

Kronologisk förteckning

1. Sociala jordutredningens betänkande med förslag till vissa ändringar i den sociala arrendelagstiftningen. Marcus. 121 s. **Jo.**
2. Betänkande rörande erkännande och verkställighet av utländsk civildom. Av E. Marks von Württemberg. Marcus. 43 s. **Ju.**
3. Luftförsvarsutredningens betänkande. Utredning beträffande hemortens och civilbefolkningens skyddande vid luftanfall mot Sverige. Norstedt. 139 s. **Fö.**
4. Dödlighetsantaganden för livränteförsäkring. Norstedt. 142 s. **II.**
5. Betänkande rörande frivilliga sammanslutningar mellan enskilda järnvägar i Skåne m. m. Beckman. 132 s. **K.**

Ann. Om särskild tryckort ej angives, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. **E.** = ecklesiastikdepartementet, **Jo.** = jordbruksdepartementet. Enligt kungörelsen den 3 febr. 1922 ang. statens offentliga utredningars yttre anordning (nr 98) utgivas utredningarna i omslag med enhetlig färg för varje departement.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1932: 5
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



BETÄNKANDE
RÖRANDE
FRIVILLIGA SAMMANSLUTNINGAR
MELLAN
ENSKILDA JÄRNVÄGAR
I SKÅNE
M. M.

AVGIVET AV JÄRNVÄGSFUSIONSSAKKUNNIGA

STOCKHOLM 1932
K. L. BECKMANS BOKTRYCKERI
[2366 31]



THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS

REVISED EDITION

THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS

THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS

REVISED EDITION

THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS

THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS

THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<i>Skrivelse till herr statsrådet och chefen för kungl. kommunikationsdepartementet ...</i>	Sid. 5
---	-----------

Betänkande.

<i>Föregående utredningar</i>	7
<i>De sakkunnigas uppdrag</i>	13
<i>Utredningens planläggning</i>	13
<i>Verkställda utredningar angående ekonomiska besparingar vid Skånejärnvägarna ...</i>	17
Beräknade besparingar vid fullständiga fusioner	17
Hälsingborgsgruppen	17
Kristianstadsgruppen	23
Sydskånska gruppen	28
Skånegruppen	38
Beräknade besparingar vid förvaltningsfusioner	45
Icke beräkningsbara besparingar och vinster	48
Sammanfattning av det ekonomiska resultatet för Skånejärnvägarna	49
<i>Fusionsvinsternas tillgodogörande</i>	49
<i>Nuvarande möjligheter för frivilliga fusioner i Skåne</i>	55
<i>Av de sakkunniga enligt särskilt uppdrag verkställda utredningar</i>	61
Ruda—Finsjö—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägar	61
Markaryd—Veinge och Hässleholm—Markaryds järnvägar	64
<i>Slutsatser och riktlinjer</i>	66

Bilagor.

I. Redogörelse för verkställda sammanslagningar och förvaltningsfusioner mellan svenska järnvägar	72
II. Statistisk översikt över Skånebanorna för åren 1930 och 1929 samt de enskilda järnvägarnas driftresultat för januari—september under åren 1931, 1930 och 1929	79
III. V. P. M. till järnvägsfusionssakkunniga angående verkstadsdriften vid de enskilda järnvägarna i Skåne	96
IV. De sakkunnigas yttrande den 24 december 1929 angående reglering av Ruda—Finsjö—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägsbolags skuldförhållande till staten	118
V. De sakkunnigas yttrande den 17 februari 1930 angående reglering av Markaryd—Veinge järnvägsbolags statslån	126
VI. Karta över järnvägarna i Skåne.	
VII. Karta över de föreslagna fusioneringsgrupperna i Skåne.	

INSTITUTIONAL REPORT

Section III - [Illegible text]

Section III - [Illegible text]

[Illegible text]

[Illegible text]

[Illegible text]

[Illegible text]

[Illegible text]

[Illegible text]

[Illegible text]

[Illegible text]

[Illegible text]

[Illegible text]

[Illegible text]

[Illegible text]

[Illegible text]

[Illegible text]

[Illegible text]

[Illegible text]

[Illegible text]

[Illegible text]

[Illegible text]

[Illegible text]

[Illegible text]

Till

Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet.

Enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande uppdrog statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet den 18 november 1927 åt landshövdingen S. E. J. Lübeck samt undertecknade Anderson och Flodin att i egenskap av sakkunniga verkställa utredning angående möjligheterna att på frivillighetens väg åstadkomma sammanslagning av enskilda järnvägar till större enheter. Åt Lübeck uppdrogs därjämte att vara de sakkunnigas ordförande. Sedan Lübeck i samband med sin utnämning till statsråd på begäran entledigats från det honom meddelade uppdraget, förordnades den 15 oktober 1928 undertecknad Meurling att i egenskap av sakkunnig deltaga i utredningen samt att såsom ordförande leda de sakkunnigas arbete.

Sedan den del av den anbefallda utredningen, som avser de skånska järnvägarna, numera avslutats, få de sakkunniga härmed överlämna sitt betänkande rörande möjligheterna att på frivillighetens väg åstadkomma sammanslagningar av enskilda järnvägar inom denna del av landet.

I utlåtandet hava, på grund av det principiella sammanhanget, jämväl influiter de sakkunnigas tidigare avgivna yttranden den 24 december 1929 till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet angående reglering av Ruda—Finsjö—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägsbolags skuldförhållande till staten samt den 17 februari 1930 till fullmäktige i riksgäldskontoret angående liknande reglering av Markaryd—Veinge järnvägsbolags statslån.

Jämlikt bemyndigande hava i egenskap av särskilt tillkallade sakkunniga anlåtats byråchefen i järnvägsstyrelsen A. K. V. Almqvist, förste aktuarien i

järnvägsstyrelsen K. G. B. Landström, maskindirektören vid statens järnvägar J. Fr. Liljegren, verkställande direktören vid Stockholm—Roslagens järnvägar Å. N. J. Nerell och maskininspektören i väg- och vattenbyggnadsstyrelsen L. V. Stähle.

Nerell, som biträtt de sakkunniga vid utarbetandet av de i betänkandet ingående beräkningarna angående ekonomiska besparingar inom de olika fusionsgrupperna, har dessutom närvarit vid de sakkunnigas sammanträden och deltagit i deras överläggningar.

Stockholm den 11 mars 1932.

C. MEURLING

ANDERS ANDERSON

JOHN FLODIN

S. T. Örtengren

B E T Ä N K A N D E

Föregående utredningar.

Tanken att genom sammanslagning av järnvägar vinna en solidare ekonomisk grundval för de företag, som därav beröras, har helt naturligt först upprunnit hos dessa företag själva. En hel del sådana sammanslagningar hava också redan för ganska länge sedan kommit till stånd på frivillighetens väg. För de mera märkliga av de under senare tid genomförda lämnas en närmare redogörelse i bil. I till detta betänkande.

Från statens och dess organs sida har fusionsfrågans betydelse uppmärksamats i samband med tillsättandet av 1918 års järnvägskommitté. I järnvägsstyrelsens utlåtande den 1 maj 1918, som närmast synes hava föranlett nämnda kommittés tillsättande, anfördes av styrelsen åtskilliga skäl för järnvägsväsendets enhetliggörande. Styrelsens tanke var därvid närmast inriktad på ett enhetliggörande i statens hand, men en del av det, som därvid anfördes, är av beskaffenhet att kunna återopas som skäl även för sammanslagningar under enskild ledning. Järnvägsstyrelsen framhöll sålunda bland annat, att sammanslutningar av järnvägar till större förvaltningsenheter medförde synnerligen beaktansvärda fördelar, främst för järnvägarna själva ur drifttekniska och järnvägsekonomiska synpunkter, men därigenom medelbart även för allmänheten. Det på sina håll redan påbörjade fusionsarbetet skulle en gång komma att fortgå i stegrad fart. Det vore för styrelsen tydligt, att de enskilda järnvägarna, framdeles sammanslutna till ett mindre antal förvaltningar och så kompletterade och administrerade, att genomgående linjer av stambanenatur bildades, skulle få ett högst avsevärt ökat inflytande på de kommersiella förbindelserna mellan vidsträckta landsdelar och på kommunikationsväsendet i dess helhet. Styrelsen framhöll vidare det slöseri med kapital och den oenhetlighet i byggnad, som vore förenade med splittring av järnvägsnätet. I fråga om de fördelar ur driftsynpunkt, som ett dylikt enhetliggörande vore ägnat att medföra, anfördes av järnvägsstyrelsen bland annat följande. Den i vissa fall förekommande konkurrensen järnvägarna emellan föranledde, att personförande tåg inlades å flera konkurrerande järnvägar i syfte att draga trafik från en järnväg till en annan, utan att verkligt trafikbehov föreläge å samtliga de linjer, över vilka tågen framfördes. Dylika rena konkurrenståg skulle givetvis efter ett enhetliggörande antingen försvinna eller ock ersättas av tåg, som mera tillgodosåge berättigade lokala trafikbehov, vilket icke blott vore ett nationalekonomiskt intresse, utan även av betydelse för ortsbefolkningen. Tidtabellstekniken

bleve enklare, om avgörandet bleve mera samlat hos en myndighet än för närvarande, då tidsödande förhandlingar om ofta svårlösta spörsmål måste föras mellan alla de i en tågförbindelse deltagande järnvägsförvaltningarna. Den rullande materielen skulle kunna komma till ökad användning på grund av den vunna fria dispositionsrätten. Tomvagnskörningen skulle kunna nedbringas, en betydande besparing i den synnerligen kostsamma växlingsrörelsen skulle kunna vinnas, och ett bättre utnyttjande av lokomotivparken skulle möjliggöras. Bland fördelarna av full enhetlighet och planmässighet kunde vidare nämnas möjlighet i många fall till ökat utnyttjande av personal i tågtjänst och vid föreningsstationer samt i den allmänna förvaltningen, minskat arbete med kontroll och fördelning av inkomster, centralisering och ökad intensitet i fråga om verkstads-tjänsten och anläggningar för framställning av gas, sliprar m. m. samt ekonomisering inom upphandlingsväsendet. Vad särskilt de allmänna förvaltningskostnaderna beträffade, låge det i öppen dag, vilka stora besparingar skulle vinnas genom bortfallandet av de många aktiebolagsstyrelserna, indragning av trafikcheferna eller deras utbyte mot på skilda områden av tjänsten utbildad befälspersonal, centralisering av det vidlyftiga arbetet för förande av kassa, redovisning och statistik samt upphörandet av det synnerligen omfattrika arbete, som måste nedläggas på uträknandet av de olika järnvägsförvaltningarnas inkomster och utgifter i samtrafik och vid ömsesidigt begagnande av rullande materiel m. m.

Riktigheten av dessa av järnvägsstyrelsen åberopade skäl konstaterades vid de utredningar, som företogs av 1918 års järnvägskommitté. När kommittén, som hade i uppdrag att verkställa utredning angående inbörden och betydelsen av ett mera allmänt förststatligande av Sveriges järnvägar, i skrivelse till Kungl. Maj:t den 31 maj 1922 framlade en sammanfattning av sitt utredningsarbete och redogjorde för de preliminära slutsatser, som detta föranlett, anförde kommittén bland annat följande.

Ehuru utredningarna i fråga icke slutförts, hade kommittén med ledning av dem i deras då befintliga skick sökt bilda sig en uppfattning om, hur ett förststatligande för det dåvarande skulle i ekonomiskt hänseende verka och, så gott sig göra läte, jämväl hur det för framtiden skulle komma att ställa sig i samma hänseende. Kommitténs övervägande av frågan hade lett till det resultatet, att kommittén, utan att kunna eller vilja uttala det omdömet, att ett förststatligande i stor skala av de enskilda järnvägarna icke heller i en närmare eller fjärrare framtid kunde nationalekonomiskt sett anses motiverat, ansåge, att åtminstone för det dåvarande ett enhetliggörande av de enskilda järnvägarna i deras helhet eller i stort sett genom deras inlösen till statsverket icke hade stora utsikter att på ett ekonomiskt tillfredsställande sätt kunna förverkligas. Då kommittén kommit till den uppfattningen, att frågan om ett allmänt förststatligande borde tills vidare undanskjutas, hade också samtidigt för kommittén uppställt sig den frågan, huruvida ett sådant uppskov skulle behöva innebära ett nedläggande tills vidare av allt arbete från statens sida å ett enhetliggörande av det splittrade svenska järnvägs-

nätet. De olägenheter, som vore förbundna med det enskilda järnvägsnätets från gamla tider härstammande splittring i (år 1919) icke mindre än 116 järnvägar, förutom 33 järnvägar utan allmän betydelse, vore utförligt framhållna i järnvägsstyrelsens skrivelse till Kungl. Maj:t den 1 maj 1918. De kunde sammanfattas däri, att splittringen medförde slöseri med kapital och oenhetlighet i byggnad, ökade driftkostnader, oenhetlighet i fråga om taxor och i fråga om personalens löner samt tyngd och långsamhet i det nödvändiga samarbetet mellan de olika järnvägsförvaltningarna. Kapitalslöseriet och de alltför höga driftkostnaderna finge tänkas återverka bland annat så, att avkastningen av landets järnvägsnät som helhet taget sänktes och att genomsnittstaxan för landet i dess helhet höjdes, allt i jämförelse med vad vid ett rationellare uppbyggt och sammanfogat järnvägsnät skulle vara uppnåbart. En koncentration av det svenska splittrade järnvägssystemet borde sålunda kunna medföra dels avsevärda besparingar i fråga om utgifter för kapitalökning och i fråga om driftsutgifter, dels en jämnare fördelning för landets olika delar beträffande såväl fraktsatsernas storlek som järnvägsmannalönernas höjd, dels ock större smidighet och fart i samarbetet. Nämnda olägenheter kunde icke i sin helhet elimineras och alla de fördelar i järnvägsekonomiskt och nationalekonomiskt avseende, som följde med ett enhetligt järnvägsväsende, kunde icke vinnas utan ett fullständigt enhetliggörande, varvid givetvis endast ett statsbanenät kunde ifrågakomma. En viktig del av dessa olägenheter och fördelar kunde dock undanröjas, respektive vinnas även genom en koncentration i mindre omfattning, nämligen genom de enskilda järnvägarnas sammanförande efter deras järnvägsgeografiska belägenhet till ett mindre antal stora järnvägsförvaltningar under enskild ledning. En dylik koncentration hade blivit resultatet av den djupgående ombildningsprocess, som försiggått inom Amerikas och Englands järnvägsväsen, vilka ju helt och hållet vore i det privata kapitalets hand. Såväl syftemål som tillvägagångssätt hade i viss mån varit olika i de båda länderna, men gemensamt för båda hade varit strävan att sammanföra det — för övrigt i långt mindre grad än i Sverige — splittrade järnvägsnätet till stora grupper. Jämväl i Frankrike hade en koncentration av de sedan gammalt bestående stora järnvägsnäten genomförts för vinnande av större enhetlighet och bättre ekonomi. I Sverige hade behovet av koncentration av de enskilda järnvägarna till större nät sedan länge gjort sig gällande och även här och där förverkligats, ehuru i blygsam omfattning och utan att nationalekonomiska synpunkter utgjort det bärande motivet. De sammanslutningar som skett hade med ett undantag varit av mera obetydlig art och hade grundats på lokala gemensamma ekonomiska intressen men icke, såsom de engelska och amerikanska, på önskvärdheten av att utjämna betingelserna för en ekonomisk drift inom en viss landsända genom att sammanföra banor med olika ekonomi till större enheter och därigenom icke blott vinna driftsekonomiska fördelar utan även möjliggöra en fortsättning och utveckling av driften även å trafiksvaga och under ekonomiskt betryck arbetande järnvägslinjer. De fördelar, som en koncentration i stort förde med sig i minskade omkostnader, inbesparad

arbetskraft, större effektivitet i trafikskötseln, enhetlighet i löne- och tariffväsende och fastare ekonomi för nätet i dess helhet, torde icke kunna vinnas med mindre dels en plan för en sådan koncentration i stort uppgjordes, med hänsyn tagen icke blott till varje särskild banas och varje särskilt ortsintrasses önskningsar, utan även till nyttan för landet i dess helhet, dels ock landets regering toge initiativet till genomförandet genom lämpliga personer av en dylik fusionsbildning i stort. Kommittén uttalade slutligen såsom sin mening, att åt kommittén borde lämnas i uppdrag att utreda frågan om lämpligheten av de enskilda järnvägarnas sammanförande till ett mindre antal stora järnvägsförvaltningar och att uppgöra en plan för en dylik fusionsbildning.

Genom Kungl. Maj:ts beslut den 21 juni 1922 erhöi kommittén det sålunda begärda medgivandet.

1918 års järnvägskommitté blev emellertid aldrig i tillfälle att fullfölja det planerade arbetet, enär kommittén i sammanhang med den allmänna kommittéindragningen år 1922 upplöstes med utgången av samma år. Två av dess ledamöter, nämligen undertecknad Flodin och dåvarande byrådirektören S. Norrman, fullföljde emellertid på eget initiativ kommitténs uppdrag.

Norrman avlämnade den 5 september 1923 till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet en promemoria med utkast till lag om gruppbolag för enskilda järnvägar och Flodin den 16 maj 1925 till nämnda departementschef ett förslag rörande åtgärder för enhetliggörande av det enskilda järnvägsnätet.

De båda förslagsställarna strävade efter samma mål, de enskilda järnvägarnas enhetliggörande i största möjliga utsträckning. Beträffande medlen för ernäendet av detta resultat skilde de sig emellertid väsentligt. Under det att Norrman ansåg, att fusionsbildning järnvägarna emellan borde genomföras genom lagstiftning, höll Flodin före, att man till en början borde söka en lösning på frivillighetens väg.

Det Norrmanska förslaget återfinnes tryckt i statens offentliga utredningar för år 1923 under nr 64, till vilken publikation de sakkunniga tillåta sig hänvisa rörande förslagets närmare detaljer. Ur förslagets allmänna motivering må emellertid här anföras följande.

Enligt Norrmans uppfattning skulle genom en rationell gruppbildning av enskilda järnvägar erhållas bärkraftiga större företag och det slöseri med kapital och arbete, som nödvändigtvis sammanhänger med järnvägsnätets orimliga splittring, till största delen bringas ur världen. Härigenom skulle skapas förutsättningar för en tekniskt mera välordnad, ekonomiskt mera väl-situerad järnvägsdrift, liksom även härigenom efter hand för bättre transport-lägenheter, lägre taxor och — i vissa fall — högre personallöner. Fusionsfrågans lösning vore en förutsättning för en rationell lösning av de flesta andra järnvägsproblem i vårt land. Den framstod för Norrman som det primära problem, vilket först och angelägnast måste lösas. Att, oberoende av statsmakternas åtgöranden, de enskilda järnvägarna skulle komma att i ökad utsträckning sammansluta sig till större administrativa eller ekonomiska enheter finge anses säkert, då utvecklingen i alla länder följt en sådan rikt-

ning och sammanslutningarnas fördelar ur privatekonomisk synpunkt i vissa fall låge tydligt i dagen. För att emellertid en fusion skulle kunna föranleda största möjliga besparing krävdes, att den icke begränsades till endast förvaltningsapparaten och möjligen den rullande materielen, utan att den bleve total, så att flera järnvägsaktiebolag uppginge i ett nybildat, hela järnvägsgruppen omfattande järnvägsaktiebolag. Vid sammanslutningar av endast partiell natur kvarstode behovet av särredovisning av inkomster och utgifter för olika järnvägar; även för den rullande materielen måste vid användning å samförvaltad bana redovisning lämnas; personalen kunde icke fritt disponeras; de skilda banorna måste ha egna styrelser och egna taxor; i samtrafik uppkomme nya banavgifter m. m. Ett stort antal av de nu förefintliga, på enskilt initiativ företagna sammanslutningarna av enskilda järnvägar vore ur berörda synpunkt föga tillfredsställande. En på statligt initiativ företagen fusionsbildning borde sålunda konsekvent genomföras och omfatta även järnvägarnas kapital och vad därmed ägde samband. Ej mindre viktigt vore, att en rättvis och skälig fördelning på olika intressenter komme till stånd av de vinster, som genom välordnade fusioner erhöles. Enskilda järnvägar vore icke vanliga privatföretag med rätt till största möjliga vinst, utan företag av sådan allmännytta, att det ansetts nödigt i koncessionerna intaga bestämmelser, varigenom Kungl. Maj:t ägde reglera järnvägarnas taxeförhållanden och härmed även i själva verket järnvägarnas vinstmöjligheter. Ägarna av de enskilda järnvägsföretagen kunde därför svårigen göra anspråk på att ensamma få skörda vinsten av järnvägarnas sammanslagning till större grupper. De intressenter, som torde komma att anmäla sig till delaktighet av de merinkomster, som genom järnvägsfusioner kunde uppstå, vore, förutom järnvägarnas aktieägare samt järnvägsbolagens fordringsägare, även den trafikerande allmänheten, som komme att kräva lägre taxor, förbättrade transportanordningar och större enhetlighet i taxeväsendet, samt personalen, vars krav på enhetlighet i lönehänseende torde komma att växa i styrka.

Vid en fusionsbildning borde kunna uppnås en nyordning av det enskilda järnvägssystemet i sådan anda, att så gott som alla intresserade parter därav vunne omedelbara fördelar och att grunden lades till en snabbare fortskridande förbättring av landets järnvägsförhållanden än som utan en fusionsbildning syntes möjlig. En gruppering av de svenska järnvägarna syntes lämpligen böra verkställas efter sådana principiella grunder, att till samma järnvägsförvaltning sammanfördes banor, vilka dels hade — i regel — samma spårvidd, dels hade sådan geografisk belägenhet i förhållande till varandra, att en direkt samtrafik av större omfattning förefunnes mellan banorna, eller åtminstone att banorna låge koncentrerade inom ett begränsat geografiskt område. Principen om samma spårvidd syntes dock icke böra alltför strängt upprätthållas, enär det skulle medföra, att vissa smärre banor komme att ställas utanför gruppbildningen.

Enligt Norrman skulle de nuvarande enskilda järnvägarna lämpligen kunna uppdelas på 6 normalspåriga och 6 smalspåriga järnvägsenheter. Av intresse för nu förevarande utredning är att erinra, att i huvudsak samtliga Skånes enskilda järnvägar av Norrman sammanförts till ett enda gruppbolag.

Såsom ovan nämnts, ansåg Norrman, att järnvägarnas ägare borde genom lag åläggas att överlämna sina järnvägar till dylika gruppbolag. Norrman hade också med den engelska järnvägslagstiftningen till förebild utarbetat ett utkast till lag med dylikt syfte.

Flodins förslag rörande åtgärder för enhetliggörande av det enskilda järnvägsnätet finnes tryckt i statens offentliga utredningar för år 1925 under nr 44. På grund härav torde icke heller för detta förslag någon detaljerad redogörelse här vara av behovet påkallad. Förslagets allmänna innebörd är i största korthet följande.

Den ledande tanken att söka ernå enhetlighet och förenkling i administration, drift och taxeväsende måste genomföras så, att man sökte tillgodose icke blott de rent nationalekonomiska intressena utan jämväl de enskilda aktieägarnas intressen, så att utdelningarna till dem icke förminskades, statens och övriga de enskilda järnvägarnas långivares intressen, så att deras säkerheter icke minskades, trafikanternas intressen, så att icke fraktavgifterna fördrades och tåganordningarna försämrades, och slutligen personalens intressen, så att icke lönerna försämrades, utan, i den mån som trafikens beskaffenhet gäve skäl därför och de större sammanslutningarnas ekonomi det medgäve, en utjämning komme till stånd i riktning mot de högre löner, som kunde förefinnas å viss eller vissa järnvägar inom den sammanslutna gruppen. Därest en sammanslutningsplan skulle kunna uppgöras, som gagnade eller åtminstone icke skadade dessa olika intressen, borde man kunna förvänta, att den betänksamhet och obenägenhet för förändringar, som otvivelaktigt funnes beträffande en dylik vidlyftig fråga, skulle kunna övervinnas och de önskvärda sammanslutningarna på frivillighetens väg kunna åstadkommas. Förutsättningar för tvångsåtgärder, motsvarande dem, som vidtagits i England och Amerika, föreläge icke i Sverige. Därför borde man söka intressera de enskilda järnvägarna för frivillig sammanslutning. Bäst vore att få till stånd nya stora aktiebolag, men i nödfall kunde man tänka sig även trafikförvaltningar. Med hänsyn till frågans stora omfattning och svårigheterna att lösa densamma vore det bäst att börja undersökningarna med en mindre del av järnvägsnätet, exempelvis Skåne.

Om fusioner genomfördes, vore det emellertid önskligt, ja erforderligt, att de enskilda järnvägarnas förhållande till staten reglerades på ett fastare sätt än hittills, och detta icke blott på sådant sätt, att de enskilda järnvägarnas i respektive koncessioner bestämda skyldigheter klarare och tydligare preciserades, utan även att åt Kungl. Maj:t gäves en vidsträcktare rätt än hittills att på för samhället och särskilt för landets järnvägsväsen i dess helhet förmånligt sätt tillgodose såväl rationella krav å driftens handhavande, utvidgning och kontrollerande, som också de i länder med utvecklat privatbanesystem alltmer framträdande kraven, att regeringen borde äga rätt att mer än hittills kontrollera och reglera de enskilda järnvägarnas taxepolitik och finansförvaltning. De erforderliga bestämmelserna borde lämpligen inarbetas i en allmän järnvägsförfattning. I förslaget framlades ett utkast till en sådan författning.

De sakkunnigas uppdrag.

Kungl. Maj:ts beslut den 11 november 1927 angående de sakkunnigas tillsättande anslöt sig till det Flodinska förslaget. I ingressen till det till statsrådsprotokollet fogade yttrandet av vederbörande departementschef erinrades nämligen om vad Flodin anfört därom, att en sammanslagning av olika järnvägsenheter borde ske på frivillighetens väg och att det för sådant ändamål vore lämpligt att undersöka utsikterna för en sammanslagning i största möjliga utsträckning av järnvägarna inom någon viss landsdel, i samband varmed, om utsikterna befundes gynnsamma, förslag till sådan sammanslagning borde utarbetas. I Kungl. Maj:ts ifrågavarande beslut angavs de sakkunnigas uppdrag vara att verkställa utredning angående möjligheterna att på frivillighetens väg åstadkomma sammanslagning av enskilda järnvägar till större enheter samt avgiva det förslag, vartill utredningen kunde giva anledning.

Under den anbefallda utredningens gång hava de sakkunniga därjämte anmodats avgiva särskilda yttranden dels på grund av remiss den 29 november 1929 från chefen för kommunikationsdepartementet angående reglering av Ruda—Finsjö—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägars skuldförhållande till staten och dels på anhållan den 17 januari 1930 av riksgäldsfullmäktige rörande reglering av Markaryd—Veinge järnvägsaktiebolags skuldförhållande till staten. (Se bil. IV och V).

Utredningens planläggning.

I anslutning till de givna direktiven hava de sakkunniga inriktat sin utredning på de skånska järnvägsförhållandena. För väljandet av Skåne till första undersökningsobjekt hava de sakkunniga funnit tala, att samtliga skånska järnvägar äro normalspåriga, varför problemet om lämpligheten av att sammanföra normal- och smalspåriga järnvägar i samma grupp icke i detta skede behöver upptagas till prövning. Det skånska järnvägsnätet är vidare koncentrerat inom ett geografiskt avgränsat område, varjämte olägenheterna av nätets splittring sannolikt där äro större än i andra landsdelar (se bil. VI).

Vid utväljandet inom Skåne av de första undersökningsobjekten hava de sakkunniga funnit det ändamålsenligt att till en början undersöka förhållandena i norra Skåne, där fusion syntes de sakkunniga böra medföra de största fördelarna och samla det största intresset. I södra Skåne hava nämligen redan tidigare vissa ekonomiskt gynnsamma sammanslutningar i förvaltningshänseende kommit till stånd, vilket däremot icke är förhållandet i norra Skåne. Härtill kom, att vid tidpunkten för utredningsarbetets påbörjande en av de nordskånska järnvägarna, Östra Skånes järnväg, nyligen trätt i likvidation, att av denna anledning utsikterna för en sammanslagning mellan denna och angränsande järnvägar finge anses ökade samt att i varje fall en undersökning av möjligheterna härutinnan borde skyndsamt verkställas.

Genom de preliminära utredningarna har emellertid bekräftats, vad som redan förut var känt angående järnvägsförhållandena i norra Skåne, näm-

ligen att landsdelens järnvägsintressen äro delade, så till vida som vissa banor hava sin naturliga huvudort i Hälsingborg, under det att andra hava närmare anknytning till Kristianstad. De sakkunniga hava därför till en början undersökt möjligheterna för bildandet inom detta område av två skilda järnvägsgrupper. Till en *Hälsingborgsgrupp* hava hänförts Hälsingborg—Hässleholms, Landskrona och Hälsingborgs, Ängelholm—Klippans och Skåne—Smålands järnvägar samt till en *Kristianstadsgrupp* Kristianstad—Hässleholms och Östra Skånes järnvägar. Hässleholm—Markaryds och Markaryd—Veinge järnvägar hava i detta sammanhang lämnats å sido, sedan frågan om dessa banor, i anslutning till en av de sakkunniga företagen utredning angående vinsten av banornas fusionering med olika järnvägar, vunnit sin lösning genom 1930 års riksdagsbeslut om deras införlivande med statens järnvägar (se sid. 64).

Sedan undersökningarna rörande norra Skåne slutförts, hava de sakkunniga verkställt utredning jämväl beträffande södra Skåne, där möjligheterna undersökts för de viktigaste järnvägarnas sammanslutning till en grupp, här nedan benämnd den *Sydskånska gruppen*. Slutligen har utredning verkställts angående sammanförande av samtliga berörda järnvägar i Skåne till en gemensam *Skånegrupp*.

Angående de olika fusionsgruppernas omfattning hänvisas till bil. VII.

De sakkunniga hava vid sin undersökning gått till väga på det sätt, att i första hand utretts de besparingar i driftkostnader, som kunna vinnas genom två eller flere angränsande banors tekniska och ekonomiska sammanlutning till en lämplig, mindre grupp. Sedan utredningarna beträffande samtliga dylika bangrupper utförts, hava dessa mindre grupper sammanförts till en enda större grupp, omfattande i stort sett hela Skåne. Utredningen har sålunda i första hand inriktats på en undersökning av de primära fusionsobjekten och på att — i vissa fall efter besiktning av järnvägarna — med ledning av tidtabeller och statistik samt från banorna införskaffade specialuppgifter skaffa sig en bild av de i fusionen ingående järnvägarnas transportuppgifter, ekonomi och gemensamhetsförhållanden. Därjämte hava de sakkunniga genom överläggningar med i respektive järnvägars förhållanden initierade personer, såsom styrelseledamöter och trafikchefer, så vitt möjligt sökt få såväl de olika järnvägarnas ekonomiska förhållanden som ock trafikanternas intressen inom olika industri- och handelscentra inom järnvägarnas trafikområden klarlagda. På detta sätt har erhållits en siffermässig uppskattning för varje grupp, utvisande de ekonomiska fördelarna och nackdelarna av fusionen.

Förutom vissa ekonomiskt icke beräknliga fördelar — till vilka de sakkunniga framdeles återkomma — hava, enligt följande schema, såsom fördelar upptagits eventuella vinster av:

- 1) gemensam styrelse och förvaltningspersonal, inklusive kontrollkontor, statistikarbete m. m.;
- 2) nedläggande av vissa stationer, eventuellt järnvägslinjer;
- 3) gemensamt utnyttjande av person- och godsvagnar;

4) tidtabellsomläggningar i syfte att tillföra gruppen trafik eller att minska dess driftkostnader;

5) gemensamt utnyttjande av lokparken med härav eventuellt följande nedskärningar av vissa lok- och kolstationer;

6) förbilligande av kostnaderna vid vissa föreningsstationer;

7) möjligheten att tillföra fusionsgruppen större trafik genom taxans enhetliggörande inom gruppen och genom tillämpning av samtrafiksreglerna på gruppens järnvägar såsom en enhet;

8) bortfallande konkurrens järnvägarna emellan;

9) gemensamma verkstäder och förråd; samt

10) gemensamma materialinköp.

Vid övervägande av en fusionerings nackdelar ur privatekonomisk synpunkt har hänsyn tagits särskilt till

1) eventuell minskning av samtrafiksinkomster genom tillämpning vid äldre bangränsers bortfallande av genomgående person- och godstaxa;

2) den inkomstminskning, som kan uppstå genom att högre lokaltaxor för vissa i fusionsgruppen ingående järnvägar ersättas med en enhetlig, lägre taxa; samt

3) de utgifter för högre personallöner, som kunna ifrågakomma, om i lägre löneklass stående järnvägar sammanslås med järnvägar av högre klass.

Allt efter som erforderliga utredningar i ovan angivna punkter slutförts, hava undersökningar företagits om lämpliga anordningar för fusioner av de ifrågakommande järnvägarna.

Angående verkstadsförhållandena vid och vagnemenskapen mellan de skånska järnvägarna hava de sakkunniga låtit verkställa särskilda, i det följande åberopade utredningar, omfattande hela Skåne. Utredningen angående verkstadsförhållandena, vilken utförts av maskindirektören J. Fr. Liljgren, har ansetts böra i sin helhet bifogas detta betänkande (bil. III). Till utredningen angående vagnemenskapen återkomma de sakkunniga här nedan under Skånegruppen (sid. 42).

Vad beträffar de uppgifter rörande trafikarbete, personaluppsättning m. m. för olika järnvägar, vilka ligga till grund för de verkställda utredningarna och de i detta utlåtande intagna tabellerna, är att erinra, att desamma äro hämtade från år 1929 eller i vissa fall från något av åren närmast före eller efter detta. Då eventuella ändringar sedan uppgiftsåret ej nämnvärt inverka på de resultat, vartill de sakkunniga kommit, har, utom i särskilt angivna fall, en revidering av uppgifterna ej ansetts böra ifrågasättas.

De sakkunniga anse sig i detta sammanhang böra framhålla, att de besparingsresultat, som efter ovan angivna linjer erhållits, avse den tidpunkt, då vederbörande sammanslagningar kunna beräknas fullständigt genomförda. Dessförinnan måste självfallet förflyta en längre eller kortare övergångstid, varunder fusionsresultatet skulle småningom framväxa. Särskilt vad personalen beträffar, måste ju hänsyn tagas till ålder, tjänstetid samt avtalsenliga och övriga förpliktelser. Genomförandet av vissa omändringsarbeten och andra anordningar komma givetvis också att kräva tid liksom även i

öfrigt en viss tid måste förflyta, innan fusionen så att säga vunnit stadga och resultatet av densamma till fullo visat sig.

Innan de sakkunniga övergå till att redogöra för sina undersökningar rörande de särskilda fusionsgrupperna, anse de sig redan i detta sammanhang böra närmare beröra en invändning, som såväl vid den principiella diskussionen i fusionsfrågan som även under de särskilda förhandlingarna framförts mot fusioneringstanken. Det har nämligen gjorts gällande, att en nödvändig förutsättning för en fusion vore, att de banor, som skulle sammanslås, vore ekonomiskt likvärdiga. Om en järnväg har en god ekonomisk ställning, kunde den icke ingå i fusion med en järnväg med dålig ekonomi, enär den senare i ekonomiskt avseende skulle draga ner den förra, och man kunde ej begära, att den bättre järnvägen skulle uppoffra sin självständighet och sin goda ekonomi för att förbättra den sämres ställning. Invändningen torde närmast bero på missuppfattning av fusionssträvandenas syfte. En given förutsättning för en fusion bör nämligen vara, att var och en av de i sammanslutningen ingående järnvägslinjerna efter fusionen är i stånd att antingen självständigt bära sina driftkostnader eller också att tillföra fusionsgruppen en för hela gruppen tillräckligt inkomstbringande trafik, vilken eljest till förlust för det hela skulle gå andra vägar. Därest så icke vore fallet, skulle ju fusionen innebära, att den linje, som icke kunde direkt eller indirekt bära sina driftkostnader, skulle ekonomiskt upprätthållas av de andra linjerna och de senares ekonomi sålunda alltmer försämrats av den icke livskraftiga linjen. En sådan, ekonomiskt sett icke bärkraftig linje bör naturligen icke intagas i någon fusion utan bör nedläggas för att möjligen ersättas av något annat kommunikationsmedel. Kan densamma åter, eventuellt efter en inre reorganisation eller i samband med införlivandet i en fusionsgrupp, direkt eller indirekt bära sina driftkostnader, behöver ej den omständigheten, att densamma icke är lika väl ekonomiskt situerad som en annan järnväg inom fusionsgruppen, medföra, att den bättre situerade järnvägens ägare genom sammanslutningen får sin egen ekonomi försämrad. Det blir en finansteknisk fråga att efter värdering av de olika företagen ordna de förutvarande järnvägsbolagens skäligen delaktighet i det nya, gemensamma kapitalet och i det genom fusionsbesparingarna ökade årliga nettot. De sakkunniga hava vid sina förhandlingar funnit, att aktiebolagsformen innebär vidsträckt möjligheter att avväga de olika i en fusion ingående bolagens rättigheter och skyldigheter på sådant sätt, att varje bolags kapital i det nya, större fusionsbolaget erhåller den ställning, vartill detsamma är berättigat. Så har naturligen också skett i de många fall, både inom och utom Europa, där fusioner inom senare tider ägt rum med eller utan statens medverkan. Icke heller inom Sverige saknas för öfrigt exempel på att goda och dåliga företag till samtliga aktieägares fördel sammanslagits till en enhet.

De sakkunniga, som i de här nedan föreslagna fusionerna givetvis icke medtagit någon järnväg, som icke ansetts vare sig direkt eller indirekt kunna bära sina driftkostnader, hava med det anförda velat framhålla, att den ovan återgivna anmärkningen ej med fog kan riktas mot det principiellt riktiga i fusionstanken.

Verkställda utredningar angående ekonomiska besparingar vid Skånejärnvägarna.

Beräknade besparingar vid fullständiga fusioner.

Förutom de allmänna, för båda de nordskånska grupperna gällande skälen för sammanslagning tala för fusion av de till Hälsingborgsgruppen hörande järnvägarna, d. v. s. Hälsingborg—Hässleholms, Landskrona och Hälsingborgs, Ängelholm—Klippans samt Skåne—Smålands järnvägar (se bil. VI och VII), dels den omständigheten, att de järnvägsaktiebolag, som äga Landskrona och Hälsingborgs järnvägar, samt Skåne—Smålands järnvägsaktiebolag hava en och samma aktiemajoritetsinnehavare, Hälsingborgs stad, dels att denna stad äger en större aktiepost även i Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolag, dels ock att Ängelholm—Klippans järnväg t. v. trafikeras av Hälsingborg—Hässleholms järnvägars förvaltning. För fusionsledningens förläggande till Hälsingborg talar, förutom att Hälsingborg genom sitt läge är en lämplig plats för en större järnvägsförvaltnings säte, att de tvenne mera betydande gruppjärnvägarnas verkstäder och maskintekniska bas samt Hälsingborg—Hässleholms, inklusive Ängelholm—Klippans, och Skåne—Smålands järnvägars förvaltningar redan äro dit förlagda.

Hälsingborgsgruppen.

De fyra järnvägarnas ekonomi och storleken av deras trafikarbete framgår av bifogade ekonomiska sammanställning av Skånebanorna (bil. II).

Nedanstående redogörelse utvisar de besparingar, som enligt genom de sakkunnigas försorg verkställda utredningar under arbetsprogrammets olika rubriker stå att ernå vid en fusionering. Någon mera detaljerad redogörelse för dessa undersökningar har i detta sammanhang icke ansetts påkallad.

Punkt 1. Gemensam styrelse och förvaltningspersonal.

Förvaltningspersonal år 1928.

Befattning	Landskrona & Hälsingborgs järnvägar		Hälsingborg—Hässleholms järnvägar		Skåne—Smålands järnväg	
	Antal	Lön Kr.	Antal	Lön Kr.	Antal	Lön Kr.
<i>1. I administrativ- och trafik tjänst.</i>						
Trafikchefsassistent	—	—	1	8 645	1	8 385
Kamrer	1	8 975	1	9 975		
Kassör	1	4 586	1	5 088	1	6 500
Kontrollör	1	8 763	1	8 512	—	—
Förste telegrafist	—	—	1	7 538	—	—
Byråbokhållare	1	7 275	4	21 884	—	—
Kontorsskrivare	2	10 000	—	—	1	5 756
1:e kontorsbiträden	1	4 180	2	6 358	—	—
Kontorsbiträden	—	—	2	5 226	1	2 349
Kontorsvakt	—	—	—	—	1	2 051
Vaktmästare	2	6 325	1	3 788	—	—
Transport	9	50 104	14	77 014	5	25 041

Befattning	Landskrona & Hälsingborgs järnvägar		Hälsingborg—Hässelholms järnvägar		Skåne—Smålands järnväg	
	Antal	Lön Kr.	Antal	Lön Kr.	Antal	Lön Kr.
Transport	9	50 104	14	77 014	5	25 041
<i>2. I bantjänst.</i>						
Baningenjör	¹ 1	12 600	1	11 970	¹ 1	10 320
Ritare	¹ 1	2 824	—	5 229	—	—
Kontorsskrivare	—	—	—	—	¹ 1	3 365
Kontorsbiträde	¹ 1	3 294	—	—	—	—
Överbanmästare	—	—	—	—	1	6 485
<i>3. I maskintjänst.</i>						
Maskiningenjör	1	{se ban- tjänst}	1	11 305	1	{se ban- tjänst}
Förrådsförvaltare	—	—	1	7 980	—	—
Ritare	1	{se ban- tjänst}	—	—	—	—
Byråbokhållare	—	—	1	4 788	—	—
Kontorsskrivare	—	—	—	—	1	{se ban- tjänst}
Lokmästare	—	—	1	5 413	—	—
Lokförman	1	5 070	1	4 688	1	4 580
Förste vagnförman	—	—	1	4 863	—	—
Lokreparationsförman	—	—	1	3 763	—	—
Vagnreparationsförman	1	3 325	1	4 863	—	—
1:e kontorsbiträde	—	—	1	3 238	—	—
Kontorsbiträde	1	{se ban- tjänst}	1	2 963	—	—
Summa	14	77 217	25	148 077	9	49 791
Löner för samtliga banor						275 085 ²
Styrelse ³ och revision samt verkställande direktörer, vice verkställande direktörer och trafikchefer för samtliga banor						99 190
Sammanlagda löner kronor						374 275

För bedömandet av behovet av förvaltningspersonal efter en genomförd fusionering har i efterföljande tabell gjorts en sammanställning, utvisande förhållandet år 1929 i detta hänseende mellan Hälsingborgsgruppen och vissa andra med denna grupp jämförliga järnvägar.

Järnväg	Km	Personal, antal ⁴	Bruttoinkomst, tusental kr.	Trafikplatser, antal	Lokomotiv, antal	Motorvagnar, antal	Personvagnsaxlar, antal	Godsvagnsaxlar, antal	Person-km, tusental	Gods-tonkm, tusental	Person-km + gods-tonkm, tusental	Tåg-km, tusental	Vagnaxelkm, tusental
Göteborg—Borås—Alvesta	253	620	5 200	48	33	4	225	1 760	44 589	32 400	76 989	1 304	22 482
Halmstad—Nässjö	408	838	5 423	90	28	10	179	2 151	22 920	55 047	77 967	1 407	26 915
Stockholm—Roslagen	325	729	5 151	98	40	18	392	2 232	51 601	15 025	66 626	1 485	22 768
Hälsingborgsgruppen	351	1 110	6 550	75	48	9	291	3 126	40 228	36 434	76 662	1 660	26 032

¹ Gemensam för ban- och maskinavdelningen. — ² Enligt uppgift komma c:a 30 000 kronor sannolikt att inbesparas vid vissa äldre befattningshavares avgång ur tjänsten; då beslut om dessa personalindragningar ej uppgivits hava fattats, har hänsyn till desamma här ej tagits. — ³ Antalet styrelseledamöter utgör 28. — ⁴ Medeltal för året.

De anförda siffrorna samt övriga kända, jämförbara förhållanden vid respektive järnvägar synas giva vid handen, att vid Hälsingborgsgruppen följande förvaltningspersonal borde vara tillräcklig.

Befattning	Antal	Beräknad lön i Hälsingborg Kr.
<i>1. I administrativ- och trafik tjänst.</i>		
Verkställande direktör och chef, 20 000 å 25 000 kr.	1	25 000
Trafikinspektör	1	9 900
Kamrer	1	9 000
Kassör (kvinnlig)	1	5 800
Byråassistent	1	7 000
Byråbokhållare	2	11 200
Kvinnlig kontorsskrivare	1	4 100
Kontorsbiträde	1	3 400
Vaktmästare	1	2 700
<i>2. I kontrollkontorstjänst.</i>		
Kontrollör	1	8 500
Byråbokhållare	1	5 600
Kvinnlig kontorsskrivare	1	3 500
Kontorsbiträden	4	13 600
<i>3. I bantjänst.</i>		
Baningenjör	1	11 900
Överbanmästare	1	7 000
Ritare	1	6 100
Kontorsbiträde	1	3 400
<i>4. I maskintjänst.</i>		
Maskiningenjör	1	11 900
Byråingenjör	1	6 900
Förrådsförvaltare	1	6 500
Bokhållare	2	11 200
Kontorsbiträden	2	6 800
Lokmästare	1	5 400
Lokförman	1	4 700
Lokreparationsförman	1	5 000
Vagnreparationsförman	1	5 000
Summa	32	201 100 ¹
Styrelse och revision		10 000
Summa löner, kronor		211 100

Jämförd med ovan angivna, nuvarande lönekostnader för Hälsingborgsgruppens järnvägar, 374 275 kronor, innebär således denna personaluppsättning en besparing av c:a 163 200 kronor.

Härtill kommer, att den för Skåne—Smålands järnväg nu förhyrda lokalen efter fusionering kan undvaras, varigenom inbesparas c:a 3 000 kronor per år.

Samtliga besparingar i fråga om järnvägarnas förvaltning uppgå sålunda till 166 200 kronor.

¹ Angående tillägg till denna summa, se sid. 23.

Punkt 2. Nedläggande av vissa stationer, eventuellt järnvägslinjer.

Någon besparing i detta hänseende torde ej kunna vinnas genom nu ifrågasatta fusionering.

Punkt 3. Gemensamt utnyttjande av person- och godsvagnar.

Vagnparken utgjorde vid 1929 års slut:

	Person- och postvagnar	Resgods- och godsvagnar
Hälsingborg—Hässleholms och Ängel- holm—Klippans järnvägar.....	54	889
Skåne—Smålands järnväg.....	24	266
Landskrona och Hälsingborgs järn- vägar.....	33	406
Summa	111	1 561

Någon i penningar bestämbar fördel av gemensam *personvagnspark* kan icke påvisas, då någon minskning av persontågstidtabellen icke kan ernås genom fusionering och personvagnsparken förty icke kan reduceras. Ökad reservmöjlighet uppstår givetvis för de särskilda järnvägarna, men sådan möjlighet finnes redan nu genom att banorna kunna förhyra personvagnsmateriel av varandra. Möjligen kan den gemensamma parken utnyttjas så mycket bättre, att eljest behöfelig nyanskaffning av personvagnsmateriel för någon av järnvägarna kan uppskjutas.

Vad beträffar *godsvagnsparken*, uppstår genom sammanslagningen fördelar av minskad tomdragning och minskade växlingskostnader.

Samtliga vagnar, tillhörande de olika järnvägarna, kunna nämligen efter fusionering fritt användas inom hela området. De behöva således ej såsom nu efter lossning omedelbart inväxlas i tåg och hemsändas till den ägande järnvägen. I hamnarna Hälsingborg och Landskrona behöva de olika järnvägarnas vagnar ej utgallras vid lastningar från båt o. d. Någon bestämd siffra, motsvarande härigenom uppkommande kostnadsminskningar, kan emellertid icke uppges.

Vidare erhålles genom fusioneringen minskad tomdragning av de Hälsingborg—Hässleholms järnvägars vagnar, som återlämnas i Eslöv och nu tomdragas över Klippan till Hälsingborg (75 km), men vilka efter sammanslagningen kunna sändas Eslöv—Billeberga—Hälsingborg (49 km). Därest statens järnvägar återlämna vagnarna i Teckomatorp, vilket kan tänkas i en del fall, blir tomdragningen ännu kortare. (Teckomatorp—Hälsingborg 34 km mot ovannämnda 75.)

Enligt uppgift från järnvägsstyrelsens andra trafikbyrå kan antalet Hälsingborg—Hässleholms järnvägars vagnar, som nu avlämnas i Eslöv, uppskattas till c:a 1 800 per år. Tomdragningsvinsten skulle således i fråga om dessa vagnar bliva $(75 - 49) \times 1 800 = 46 800$ vagnkm per år. Under antagande att kostnaden för en vagnkm uppgår till 10 öre, skulle tomdragningsbesparingen utgöra c:a 4 700 kronor per år¹.

Till denna siffra skall emellertid läggas den besparing, som uppkommer genom att maskinavdelningens omkostnader för vagnarnas allmänna tillsyn, smörjning och städning minskas; denna besparing beräknas till 10 000 kronor.

I vagnfördelningshänseende skulle påtagliga fördelar vinnas genom en sammanslagning av Hälsingborg—Hässleholms och Skåne—Smålands järnvägar, vilka

¹ Angående detta belopp se vidare sid. 23.

sinsemellan hava det största vagnutbytet av de fyra ifrågavarande banorna. Under år 1927 användes sålunda Hälsingborg—Hässleholms inkl. Ängelholm—Klippans järnvägars vagnar å Skåne—Smålands järnväg 3 687 vagndagar, d. v. s. c:a 10 vagnar per dag, och Skåne—Smålands järnvägs vagnar å Hälsingborg—Hässleholms inkl. Ängelholm—Klippans järnvägar 1 869 vagndagar, d. v. s. c:a 5 vagnar per dag.

I övrigt är vagnemenskapen ringa mellan de olika banorna. Landskrona och Hälsingborgs järnvägar hade sålunda under år 1927 endast 2 stycken Hälsingborg—Hässleholms järnvägars vagnar och endast $\frac{1}{4}$ Skåne—Smålands järnvägs vagn per dag inne å egna linjer; under samma tid hade Ängelholm—Klippans järnväg icke någon vagn inne på Landskrona och Hälsingborgs järnvägar. Under hela året hade Landskrona och Hälsingborgs järnvägar icke någon av sina vagnar ute på Hälsingborg—Hässleholms, Ängelholm—Klippans eller Skåne—Smålands järnvägar.

Någon siffermässig uppskattning av fusionsfördelarna i fråga om vagnfördelningen kan emellertid icke göras.

Den totala, beräkningsbara besparingen under denna punkt kan således upptagas till 14 700 kronor.

Punkt 4. Tidtabellsomläggningar.

Med hänsyn till att tåghastigheten vid Skåne—Smålands järnväg på grund av den tunga rälsvikten bör kunna ökas till 90 km, hava möjligheterna att draga Hälsingborgslinjernas persontrafik till stationerna norr om Nässjö via Värnamo i stället för över Hässleholm blivit undersökta. Det har emellertid visat sig, att någon besparing i restid härigenom icke kan åstadkommas utan inläggande av nya tågkm vid Skåne—Smålands och Halmstad—Nässjö järnvägar till sådant antal, att driftsekonomien blir lidande. Någon besparing av tågkm mellan Åstorp och Hässleholm i kombination med förenämnda omläggning står ej heller till buds, då lokaltrafiken å Hälsingborg—Hässleholms järnvägar kräver det antal tåg, som för närvarande finnes.

Under sådana förhållanden kan under denna punkt någon besparing icke förväntas.

Punkt 5. Gemensamt utnyttjande av lokparken m. m..

Lokmaterielen vid 1929 års slut fördelar sig på de skilda järnvägarna inom gruppen på följande sätt:

	Lokomotiv	Motorvagnar
Hälsingborg—Hässleholms och Ängelholm—Klippans järnvägar	24	6
Landskrona och Hälsingborgs järnvägar.....	16	—
Skåne—Smålands järnväg	8	3
Summa	48	9

Genom drifttjänstens koncentration beräknas ett bättre utnyttjande av personalen i loktjänst och på lokstationerna kunna medföra en årlig kostnadsbesparing av 20 000 kr. Genom ökade möjligheter att vid enhetlig disposition av den samlade lokomotivparken kunna för respektive tågslag använda mera lämpliga lok än för närvarande beräknas uppstå en årlig besparing av 7 000 kronor.

Sammanlagt skulle sålunda under denna punkt kunna inbesparas 27 000 kronor.

Punkt 6. Förbilligande av kostnaderna vid vissa föreningsstationer.

Maskinavdelningens minskade kostnader vid Åstorps station och Hälsingborgs centralstation äro medräknade i besparingarna under nästföregående punkt.

Vad trafikavdelningen beträffar, bör vid Kärreberga station kunna inbesparas 4 200 kronor per år. Vid Hälsingborgs centralstation måste en fusionering kunna medföra en betydlig förenkling i arbetet i avseende på både inner- och yttertjänsten. Redovisnings- och uppbördsväsendet kan förenklas. Reservhållningen för åkande personalen kan nedbringas. Växlingsarbetet för både person- och godsvagnar kan minskas. Utan att verkställa en ingående undersökning angående Hälsingborgs stations skötsel, jämförd med trafikskötseln vid en station av motsvarande storleksordning, lydande under endast en järnvägsförvaltning, kan man dock icke för Hälsingborgs stations vidkommande angiva något bestämt besparingsbelopp. Med hänsyn till de med en specialundersökning förenade kostnaderna hava de sakkunniga i frågans nuvarande läge icke ansett sig böra föranstalta om en dylik.

Den fixerbara kostnadsbesparingen under denna punkt uppgår sålunda till minst 4 200 kronor, men de verkliga besparingarna komma säkerligen att väsentligt överstiga denna siffra.

Punkt 7. Möjligheterna att genom taxornas enthetliggörande eller genom ändrade samtrafiksvägar tillföra de fusionsgruppen tillhörande järnvägarna större trafik

synas i detta fall vara så små, att man ej bör räkna med nämnvärt ökade inkomster av denna anledning.

Punkt 8. Bortfallande konkurrens järnvägarna emellan.

Konkurrens torde i allmänhet icke hava förekommit mellan Hälsingborgsgruppens järnvägar, och någon nämnvärd besparing kan således icke under denna punkt beräknas.

Punkt 9. Gemensamma verkstäder och förråd.

Den rullande materielens underhåll kan koncentreras till de båda, Hälsingborg—Hässleholms samt Landskrona och Hälsingborgs järnvägar tillhöriga, bredvid varandra belägna verkstäderna utanför Hälsingborg. Driften vid Skåne—Smålands järnvägs verkstad i Strömsnäsbruk samt vid Landskrona och Hälsingborgs järnvägars lokomotivverkstad vid Hälsingborgs central kan sålunda nedläggas. Vid Hälsingborg—Hässleholms järnvägars verkstäder erfordras dock härvid omläggning av två spår för att möjliggöra lyftning av lokomotiv.

I den av maskindirektör Liljegren verkställda utredningen (bil. III) har den besparing, som inom Hälsingborgsgruppen kan ernås genom verkstadskoncentrationen, beräknats (se sid. 105) till 43,000 kronor¹. Detta belopp har emellertid, såsom av utredningen framgår, beräknats utan att hänsyn tagits till att genom fusionen ett mindre antal fordon, däri inbegripna såväl lok som vagnar, behöver underhållas; tages hänsyn även härtill, så erhålles en ytterligare besparing av 30,000 kronor (se sid. 44).

Den totala besparingen under denna punkt kan således beräknas till 73 000 kronor.

¹ I denna siffra ingår även viss besparing av befälspersonal, vilken förut medräknats under punkt 1; dubbelräkningen av denna obetydliga post har dock ej, då Liljegrens siffra enligt de sakkunnigas mening är hållen i underkant, ansetts erforderlig att korrigera.

Punkt 10. Gemensamma materialinköp.

Gemensamma kolinköp förekomma i viss utsträckning redan nu. Ytterligare står naturligtvis att vinna, men någon viss besparingscifra härför kan ej angivas.

Sammanlagt skulle de beräkningsbara driftkostnadsbesparingar, som kunna vinnas genom fusion av nu ifrågavarande järnvägar, uppgå till 285 100 kronor.

Ovanstående beräkningar hava granskats av vederbörande banors trafikchefer och varit föremål för överläggningar med representanter för de olika bolagsstyrelserna. Vid dessa förhandlingar hava erinringar framställts mot vissa av de angivna besparingsposterna. Sälunda har framhållits, att den föreslagna personalstaten borde ökas med löner till ett par kontorsbiträden och en vagnmästare, varjämte de beräknade lönebeloppen i en del fall ansetts för låga. Häremot må emellertid framhållas, att de upptagna lönebeloppen icke understiga vad tjänstemän i motsvarande ställning vid statens järnvägar skulle uppbära vid placering i Hälsingborg. På grund härav hava de sakkunniga ansett sig med fog kunna vidhålla de angivna beloppen. Slutligen har även framhållits, att Hälsingborg—Hässleholms järnvägars tomdragning av vagnar från Eslöv visserligen vore av de sakkunniga rätt angiven, men att dessa vagnar förbrukades för lastning på mellanstationerna och att i varje fall ingen tomvagn passerade Bjuvs station, varför någon tomdragning fram till Hälsingborg icke förekomme. Den under punkt 3 angivna besparingen för kortare tomdragning Eslöv—Billeberga, 4 700 kronor, borde alltså utgå.

Om man godtager sistberörda anmärkning samt ökar personaluppsättningen med två kontorsbiträden och en vagnmästare, motsvarande en kostnad av 12 200 kronor, skulle dock en till jämnt tusental avrundad besparing av 268 000 kronor komma att kvarstå.

Kristianstadsgruppen utgöres av Kristianstad—Hässleholms och Östra Skånes järnvägar (se bil. VI och VII). *Kristianstadsgruppen.*

Frågan angående de båda järnvägarnas sammanslutning har nyligen varit föremål för en ingående utredning av sakkunniga personer, tillkallade av båda järnvägarna. I den följande redogörelsen för vid fusioneringen uppkommande vinster hava järnvägsfusionssakkunniga i viktiga delar ansett sig kunna utgå från de beräkningar, som verkställts av järnvägarnas särskilda sakkunniga.

De genom fusion av dessa järnvägar uppkommande besparingarna, uppställda enligt det schema, för vilket tidigare redogjorts, hava beräknats på följande sätt.

Punkt 1. Gemensam styrelse och förvaltningspersonal.

Förvaltningspersonal år 1928.

Befattning	Kristianstad—Hässleholms järnvägar		Östra Skånes järnvägar	
	Antal	Lön Kr.	Antal	Lön Kr.
<i>1. I administrativ och trafiktjänst.</i>				
Verkställande direktör	1	4 000	1	20 000
Trafikchef	¹ 1	14 000	—	—
Trafikinspektör	1	9 000	1	10 750
Kamrer	² 1	8 000	1	8 450
Kassör	³ 1	6 000	1	3 020
Kontrollör	—	—	1	Vakant
Byråassistent	—	—	1	8 160
Byråbokhållare	3	15 000	3	17 500
1:e kontorsskrivare	—	—	1	6 065
Kontorsbiträden	—	—	5	13 122
Vaktmästare	⁴ 1	3 000	1	3 440
<i>2. I bantjänst.</i>				
Baningenjör	—	se trafiktjänst	1	7 800
Byråbokhållare	—	—	1	4 728
<i>3. I maskintjänst.</i>				
Maskiningenjör	1	10 300	1	⁵ 9 750
Förrådsförvaltare	—	—	1	6 500
Ritare	—	—	1	3 059
Byråbokhållare	—	—	1	4 161
Lokmästare	1	5 900	1	⁶ 5 880
Verkmästare	1	5 800	1	5 880
Vagnmästare	—	—	1	3 709
1:e kontorsbiträde	—	—	1	3 469
Kontorsbiträde	1	3 300	—	—
Materialvakt	—	—	1	2 943
Summa	13	84 300	27	148 386
			Löner för båda banorna	
			232 686	

Gruppen är i storleksordning närmast jämförlig med Ystadsbanorna, vilket framgår av följande siffror från år 1929.

Järnväg	Km	Person- an- tal ⁷	Brutto- inkomst, tusen- tal kr.	Tra- fik- plat- ser, antal	Loko- motiv, antal	Motor- vagnar, antal	Person- vagns- axlar, antal	Gods- vagns- axlar, antal	Person- kin, tusen- tal	Gods- tonkm, tusen- tal	Person- km + ton- km, tusen- tal	Tåg- km, tusen- tal	Vagn- axel- km, tusen- tal
Kristianstads- gruppen	289	747	3 698	90	36	1	164	1 928	23 495	17 078	40 573	1 019	13 840
Hälsingborgs- gruppen	351	1 110	6 550	75	48	9	291	3 126	40 228	36 434	76 662	1 660	26 035
Ystadsbanorna ...	230	770	3 406	58	35	—	141	1 706	19 103	13 737	32 480	857	11 735

¹ Tjänstgör även som baningenjör. — ² Tjänstgör även som kontrollör. — ³ Tjänstgör även som byråassistent. — ⁴ Tjänstgör även å Kristianstads station som portvakt. — ⁵ Fri bostad, lyse och vedbrand. — ⁶ Fri bostad. — ⁷ Medeltal för året.

De sakkunniga hava efter verkställda jämförelser och beräkningar ansett sig inom en fusionerad Kristianstadsgrupp kunna räkna med en uppsättning av förvaltningspersonal i överensstämmelse med nedanstående tabell.

Befattning	Antal	Beräknad lön i Kristianstad Kr.
<i>1. I administrativ och trafik-tjänst.</i>		
Verkställande direktör	1	20 000
Trafikinspektör	1	9 500
Kamrer och kontrollör	1	9 000
Kassör	1	6 000
Byråbokhållare (trafikexpedition)	2	10 000
» (kontrollkontor)	2	10 000
Kvinnlig kontorsskrivare	1	3 500
Kontorsbiträde	1	3 300
Vaktmästare	1	3 000
<i>2. I bantjänst.</i>		
Baningenjör	1	11 500
Byråbokhållare	1	5 400
<i>3. I maskintjänst.</i>		
Maskiningenjör	1	11 500
Förrådsförvaltare	1	6 000
Ritare	1	3 500
Byråbokhållare	1	5 000
Lokmästare	1	5 800
Verkmästare	1	5 800
Kontorsbiträde	1	3 300
Summa	20	132 100

De nuvarande förvaltningskostnaderna för de båda järnvägarna, som enligt ovanstående uppgå till 232 686 kronor, torde således kunna nedbringas till 132 100 kronor, varför en besparing å dessa poster uppkommer på c:a 100 600 kronor. Härtill komma besparingar av kontorskostnader, diverse utgifter och styrelsearvoden¹, på vilka utgifter torde kunna sparas 23 000 kronor. Med tillägg av detta belopp uppstår således en besparing under denna punkt av 123 600 kronor.

Punkt 2. Nedläggande av vissa stationer, eventuellt järnvägslinjer.

Östra Skånes järnvägar hava för närvarande en stödjepunkt i Långebro station. Stationen tjänstgör som rangeringsstation både för person- och godståg. Konkurrensen banorna emellan har därjämte föranlett Östra Skånes järnvägar att söka få så mycket som möjligt av Kristianstads styckegodstrafik ombesörjd vid Långebro station. Utan olägenhet för trafikanterna bör en stor del av denna styckegodstrafik kunna överflyttas till Kristianstads station, dit även rangeringsarbetet för såväl styckegods- som vagnslastgodstrafiken bör kunna koncentreras, varefter Långebro station torde kunna skötas som en sekundär trafikplats, lydande under Kristianstads station. Härigenom skulle besparas i runt tal 35 000 kronor per år.

Vid Åhus hava Kristianstad—Hässleholms och Östra Skånes järnvägar var sin station, vilket torde vara överflödigt. En sammanslagning av dessa beräknas ge en besparing av c:a 15 000 kronor.

¹ Nuvarande antalet styrelseledamöter är 13.

En del av godstrafiken från Åhus till Karpalundstrakten samt omvänt framföres över Everöds station. Denna uppdelning av trafiken är obehörlig; efter en sammanslagning av banorna skulle trafiken kunna framföras den rakare vägen Åhus—Kristianstad—Karpalund. Trafikskötseln i Everöd komme därigenom att förenklas med en beräknad besparing av 8 000 kronor årligen.

Under denna punkt bör jämväl omnämnas nedläggningen av linjen Höör—Hörby; då denna nedläggning icke direkt föranletts av fusioneringssträvanden, torde emellertid vinsten därav icke böra bokföras såsom fusionsvinst. Däremot bör såsom en sådan vinst räknas, att linjen Everöd—Åhus torde kunna nedläggas och utan olägenhet för trafiken ersättas av övriga järnvägslinjer samt busstrafik. I varje fall bör man kunna räkna med att driftskötseln på linjen Tollarp—Åhus kan väsentligt omläggas efter en fusionering. Linjen Skepparslöv—Karpalund kan likaledes nedläggas efter trafikens överflyttande från Långebro till Kristianstad. Vinsten av dessa åtgärder är svår att ange i siffror; tydligt är emellertid, att man härvidlag kan räkna med betydande belopp.

De sammanlagda beräkningsbara besparingarna under denna punkt torde böra uppskattas till 58 000 kronor.

Punkt 3. Gemensamt utnyttjande av person- och godsvagnar.

Fördelen av gemensam gods- och personvagnspark har uppskattats till minst 10 000 kronor. Någon minskad tomdragning i vagnsamtrafik med statens järnvägar kan däremot ej påvisas vid en fusionering.

Punkt 4. Tidtabellsomläggningar.

Den närmast till hands liggande besparingsåtgärden i fråga om tidtabellen består i en koncentrerings av persontrafiken. För närvarande framtvingar konkurrensen emellan banorna framförande av både snabba och tätt gående persontåg mellan Kristianstad och statsbanan till Hässleholm respektive Eslöv. Efter fusioneringen skulle behovet av denna dubbling bortfalla och tidtabellen borde då kunna ordnas på ett trafikekonomiskt riktigare sätt. För Kristianstadsortens förbindelse med statsbanan torde en huvudled vara fullt tillräcklig. Ur bruttoinkomstsynpunkt borde i så fall linjen Kristianstad—Eslöv väljas till huvudlinje, då denna linje är längre och sålunda ger företaget större inkomster än linjen Kristianstad—Hässleholm. Å andra sidan äro driftutgifterna å Eslövslinjen proportionsvis högre än å Hässleholmslinjen på grund av Eslövslinjens ogynnsammare profil. Behovet av persontåg mellan Kristianstad, å ena, och Hässleholm och där anslutande enskilda järnvägar, å andra sidan, torde dessutom vara större än mellan Kristianstad och Eslöv, varför vid eventuell koncentration av persontrafiken möjligheten att indraga persontågakilometer icke är så stor på Hässleholmslinjen som å Eslövslinjen. Utan en grundlig, på specialuppgifter från de berörda järnvägarna baserad utredning är det dock ej möjligt att i detta avseende träffa ett bestämt val. Visst är emellertid, att ett stort antal tågakilometer bör kunna inbesparas och därmed betydande utgiftsminskningar ernås. Genom tidtabellens systematiska genomarbetande torde förutom genom nyssnämnda tågindragningar besparing stå att vinna genom minskning av antalet tågakilometer å gruppens samtliga linjer. I övrigt vinnes genom koncentrationen besparing av både lok- och personvagnsmateriel. Någon siffra för dessa besparingar kan ej angivas.

Angående möjligheter till besparing i godstrafik se nedan under punkt 8.

Punkt 5. Gemensamt utnyttjande av lokparken m. m.

Lokstationen i Långebro kan vid en fusion nedläggas och överflyttas till Kristianstad. Genom koncentration av lokparkens skötsel skulle därvid lägre kostnader per lok erhållas, varjämte loktomkörningen Kristianstad—Långebro skulle bortfalla.

Dessutom skulle såväl genom i föregående punkt nämnda tidtabellsomläggningar som genom en allmänt genomförd loktjänstkoncentration vinnas fördelen av minskat antal lok i tjänst ävensom billigare stall- och kolgårdskostnader. En fördel ligger även i de genom fusionen skapade större möjligheterna att anpassa lämpliga lok till olika tågstorlekar.

Sammanlagda nu bestämbara kostnadsminskningar under denna punkt torde kunna anslås till 40 000 kronor.

Punkt 6. Förbilligande av kostnaderna vid vissa föreningsstationer.

Vid Kristianstad, som genom fusionen skulle upphöra att vara föreningsstation mellan Östra Skånes och Kristianstad—Hässleholms järnvägar, bör stationsarbetet kunna minskas med hänsyn till att uppördstjänsten och växlingsarbetet förenklas. Dessa besparingar hava beräknats uppgå till 30 000 kronor per år. Å andra sidan tillkommer dock en del arbete å Kristianstads station på grund av Långebro stations nedläggning. Merkostnaderna härför äro dock avräknade vid angivandet av besparingssumman för Långebro station under punkt 2.

Punkt 7. Möjligheten att tillföra de fusionsgruppen tillhörande järnvägarna större trafik.

Någon avsevärdare, av den ifrågasatta fusionen härrörande trafikökning torde knappast vara att förvänta.

Punkt 8. Bortfallande konkurrens järnvägarna emellan.

Konkurrensen i persontrafik är förut berörd under punkt 4.

Vad godstrafiken beträffar, har sedan lång tid tillbaka en intensiv konkurrens banorna emellan ägt rum. Detta gäller ej blott i lokaltrafik inom banornas trafikområde utan även i fråga om samtrafikförsändelser. I vad mån de hittills medgivna fraktnedsättningarna efter en fusionering skulle befinnas onödiga, torde vara omöjligt att nu angiva. Man torde emellertid utan risk för misstag kunna antaga, att konkurrensen banorna emellan givit upphov till fraktnedsättningar, särskilt å linjerna mellan Kristianstad och Åhus, vilka icke betingats av affärlivets oundgängliga behov utan vilka beviljats för att till egen linje rädde trafik, som eljest skulle genom fraktnedsättning hava tillförts den andra linjen. Man bör därför kunna utgå ifrån, att en enhetlig ledning av de båda järnvägarnas godstrafik skulle, utan att betunga trafikanterna med oskäligen frakter, kunna öka de båda järnvägarnas sammanlagda godstransportinkomster.

Att ange någon siffra härför är emellertid ej möjligt.

Punkt 9. Gemensamma verkstäder och förvård.

För närvarande hava Kristianstad—Hässleholms järnvägar sin verkstad i Kristianstad och Östra Skånes järnvägar sin i Tollarp. Av flera skäl bör vid en fusion verkstadsarbetet koncentreras till Tollarp. Vinsten av denna koncentration beräknas i Kristianstad—Hässleholms järnvägars ovanberörda utredning till 65 000 kronor. Vissa belopp i berörda utredning kunna emellertid vara föremål för olika meningar.

I Liljegrens utredning (se sid. 106) beräknas den koncentrerade verkstadsdriften medföra en besparing av 28 000 kronor¹, vartill kommer den besparing, som uppstår genom att efter fusioneringen ett mindre antal fordon behöver underhållas. Denna besparing har beräknats till 15 000 kronor (se sid. 44).

Den totala besparingen under denna punkt har därför av de sakkunniga beräknats till 43 000 kronor.

Härvid bör ock erinras om den vinst, som kan ernås genom försäljning eller ändrat utnyttjande av de nuvarande verkstäderna i Kristianstad.

¹ Se anm. å sid. 22.

Punkt 10. Gemensamma materialinköp.

Någon bestämd besparingssiffra härvidlag kan ej angivas.

Den sammanlagda beräkningsbara besparingssumman skulle enligt ovanstående uppgå till 304 600 kronor.

Några väsentliga erinringar mot dessa beräkningars resultat hava icke framkommit under de överläggningar, som vid olika tillfällen av de sakkunniga förts med de båda järnvägsbolagen. Vål hava vissa erinringar framförts mot de olika besparingsposternas fördelning under olika rubriker, men att fusionsvinsten skulle uppgå till inemot 300 000 kronor har även genom senare av bolagen gjorda beräkningar bestyrkts. De sakkunniga hava alltså ansett sig kunna angiva den totala, till jämnt tusental avrundade besparingssumman till 305 000 kronor.

*Sydsåkanska
gruppen.*

Sedan undersökningarna rörande norra Skåne i huvudsak slutförts, hava jämväl förhållandena vid de sydsåkanska banorna utretts enligt det utredningsprogram, för vilket tidigare redogjorts. De sydsåkanska järnvägar, som undersökningarna omfatta, äro: Malmö—Simrishamns, Malmö—Trällebogs, Trälleborg—Rydsgårds, Vällinge—Skanör—Falsterbo, Malmö—Ystads, Ystad—Eslövs, Ystad—Brösarps, Ystad—Gärnsås—St Olofs och Börringe—Östratorps samt Landskrona—Lund—Trällebogs järnvägar (se bil. VI och VII).

Av dessa järnvägar samförvaltas som bekant de fyra förstnämnda i en grupp, här benämnd *Malmöbanorna*, och de övriga med undantag av den sist nämnda i en annan grupp, här benämnd *Ystadsbanorna*.

Vid utredningen hava icke medtagits Malmö—Genarps och den Lunds stad tillhöriga järnvägen Bjärred—Lund—Harlösa. Anledningen härtill har varit, att banornas trafikgemenskap med de övriga till gruppen hörande banorna är ringa och att ifrågavarande järnvägar hava starkt begränsade och egenartade trafikuppgifter. Linjen Lund—Bjärred har mera en lokalbanas karaktär. Härtill kommer, att Malmö—Genarps järnväg är i konkurstillstånd och att frågan om dess framtida bestånd sålunda ännu är svävande. Att sammanslå denna järnväg med de övriga Malmöbanorna synes icke kunna ifrågasättas, då järnvägens ekonomi härigenom uppenbarligen icke förbättras och dess underskott skulle komma att belasta de övriga banorna, som knappast hava någon nytta av Genarp-järnvägens bestånd.

Innan de sakkunniga framlägga resultatet av sin utredning rörande Sydsåkanska gruppen, torde böra lämnas vissa meddelanden angående arten av den gemenskap, som redan föreligger mellan de i Malmö—respektive Ystadsbanorna ingående järnvägarna, samt angående vissa ekonomiska förhållanden, som föranlett denna gemenskap.

Vad först beträffar *Malmöbanorna* må framhållas, att aktiemajoriteterna i de olika järnvägsbolagen icke ligga i samma händer. I Malmö—Trällebogs och Trälleborg—Rydsgårds järnvägsaktiebolag innehaves majoriteten av Svenska sockerfabriksaktiebolaget, under det att den i Malmö järnvägars aktiebolag (Malmö—

Simrishamns järnväg) innehaves av Malmö stad. Aktierna i Vällinge—Skanör—Falsterbo järnvägsaktiebolag ägas av Malmö—Trälleborgs järnvägsaktiebolag.

Varje järnväg inom Malmöbanorna tillgodoräknar sig sina inkomster efter vanlig fraktberäkning och bär också sina egna driftkostnader. Samtliga järnvägar, med undantag av Falsterbobanan, hava egen rullande materiel. Avtal angående vagn gemenskap saknas. Vagnägande bana, vars vagnar användas å någon av de övriga i gruppen ingående banorna, erhåller ersättning med 2·6 öre pr vagnkm. Lokomotiv håller varje bana för sig. Vid vissa tillfällen användas genomgående lok å Malmö—Trälleborgs och Trälleborg—Rydsgårds järnvägar, i vilka fall den ägande banan erhåller ersättning för loktjänsten enligt självkostnadspris.

Verkstaden är gemensam och förlagd till Malmö samt äges av Malmö järnvägars aktiebolag. Vid arbeten åt respektive järnvägar inom gruppen påläggas som verkstadskostnad 60 % av arbetslönerna och 10 % av materialkostnaderna. Å verkstaden i Malmö utföras alla större reparationer för samtliga järnvägar. I Trälleborg finnes en mindre reparationsverkstad för de av Malmöbanornas linjer, som beröra Trälleborg.

Samförvaltningen består sålunda egentligen däri, att förvaltning och verkstäder för de olika banorna äro gemensamma. Förvaltningskostnaderna uppdelas på sådant sätt, att Malmö—Simrishamns järnväg bär 56 % av desamma, Malmö—Trälleborgs järnväg 21 %, Trälleborg—Rydsgårds järnväg 15 % och Vällinge—Skanör—Falsterbo järnväg 8 %.

Banorna ha två verkställande direktörer, en för Malmö—Simrishamns och Trälleborg—Rydsgårds järnvägsaktiebolag samt en för de övriga bolagen. Hela antalet styrelseplatser uppgår till 25.

Ej heller vid *Ystadsbanorna* äro aktiemajoriteterna i de olika järnvägarna samlade i en hand. I Malmö—Ystads järnvägsaktiebolag ägas aktierna av ett konsortium i Ystad. I Ystad—Eslövs och Ystad—Brösarps järnvägsaktiebolag har Ystads stad majoriteten. Aktierna i Ystad—St Olofs järnvägsaktiebolag, som är nykonstruerat, ägas av Ystad—Eslövs och Malmö—Ystads järnvägsaktiebolag. Aktierna i Börringe—Östratorps järnvägsaktiebolag ägas till en tredjedel av Malmö—Ystads järnvägsaktiebolag. Övriga aktier äro placerade hos kommuner och privatpersoner.

Varje järnväg inom Ystadsbanorna tillgodoräknar sig i likhet med Malmöbanorna sina inkomster efter vanlig fraktberäkning och bär också själv sina verkliga driftkostnader.

Ystad—Eslövs, Malmö—Ystads och Börringe—Östratorps järnvägar hava egna lok och personvagnar. Ystad—Brösarps och Ystad—Gärnsås järnvägar trafikeras med Ystad—Eslövs järnvägs lok och personvagnar.

Samtliga banor hava egna godsvagnar. Inom banorna är emellertid full godsvagnsgemenskap ordnad, så att vagnarna kunna fritt användas å samtliga banorna. Banorna debiteras årligen vagnshyra efter en viss norm, beräknad efter banornas årliga vagnidyn under 5-årsperioden 1911—1915. Behov av nyanskaffning av godsvagnsmateriel prövas för varje särskilt fall, och avgöres därvid, vilken av banorna, som skall nyanskaffa sådan materiel.

Den för Ystadsbanorna gemensamma verkstaden i Ystad äges av Malmö—Ystads och Ystad—Eslövs järnvägar. Vardera järnvägen äger ungefär hälften av verkstaden och dess inventarier. Verkstaden redovisas som ett särskilt företag. Cirka 82 % av verkstadskostnaderna påläggas arbetena för banornas räkning; denna summa gottskrides verkstaden för avskrivning och räntor samt för täckande av de fasta verkstadskostnaderna.

Förvaltningskostnaderna uppdelas på de olika järnvägarna i förhållande till föregående års trafikinkomster å respektive banor.

Ystadsbanorna räkna inom sin förvaltning 5 verkställande direktörer. Hela antalet styrelseplatser uppgår till 41.

Sydskånska järnvägsgruppens ekonomi och storleken av dess trafikarbete framgår av den tidigare åberopade ekonomiska sammanställningen rörande Skånebanorna (bil. II).

Nedanstående redogörelse utvisar de besparingar, som enligt de sakkunnigas uppfattning stå att vinna vid sammanslagning till en sydskånsk grupp av Malmö- och Ystadsbanorna samt Landskrona—Lund—Trällebors järnvägar. Någon detaljerad redogörelse för beräkningarna har ej heller i fråga om denna bangrupp ansetts nödvändig.

Punkt 1. Gemensam styrelse och förvaltningspersonal.

Förvaltningspersonal år 1930.

Befattning	Malmöbanorna		Ystadsbanorna ¹		Landskrona—Lund—Trällebors järnvägar	
	Antal	Lön Kr.	Antal	Lön Kr.	Antal	Lön Kr.
<i>1. I administrativ- och trafiktjänst.</i>						
Verkställande direktörer	2	5 750	5	11 500	1	12 000
Trafikchef	1	20 000	1	25 000	² 1	11 100
Trafikinspektör	1	14 000	1	9 600	—	—
Byråassistent	1	9 200	1	8 400	1	8 500
Kamrer	1	10 500	1	9 300	—	—
Kassör	1	7 000	1	8 700	—	—
Kontrollör	1	8 200	1	10 300	³ 1	7 800
Bokhållare eller kontorsskrivare	8	46 700	6	34 400	2	9 500
Kontorsbiträden	3	8 200	5	17 000	2	5 400
Kontorsvakter	4	3 542	—	—	—	—
<i>2. I bantjänst.</i>						
Baningenjör	1	11 800	2	16 800	1	⁴ 9 100
Byråingenjör	1	7 400	—	—	—	—
Ritare	—	—	1	6 200	—	—
Kontorsbiträde	1	2 800	—	—	—	—
<i>3. I maskintjänst.</i>						
Maskiningenjör	1	11 000	1	13 300	—	} Se bantjänst
Maskininspektör	—	—	1	8 400	—	
Förrådsförvaltare	1	7 300	1	7 600	—	—
Ritare	1	4 800	—	—	—	—
Verkmästare	1	6 000	1	6 600	—	—
Lokmästare	1	4 300	1	6 100	2	⁵ 10 900
Bokhållare	—	—	2	10 500	—	—
Kontorsbiträden	2	6 300	2	6 800	—	—
Kontorsvakt	1	800	—	—	—	—
Summa	34	195 592	34	216 500	11	74 300
Löner för samtliga banor						486 392

Härtill komma styrelsearvoden med omkring 27 000 kronor.

¹ Enligt uppgift är omorganisation av Ystadsbanorna beslutad, varigenom dessa banors förvaltningskostnader beräknas komma att nedbringas med c:a 25 000 kronor. — ² Tillika kamrer. — ³ Tillika kassör. — ⁴ Tillika maskiningenjör. — ⁵ I verkstadstjänst.

För bedömandet av behovet av förvaltningspersonal efter en genomförd fusion har i efterföljande tabell gjorts en sammanställning, utvisande förhållandet i detta hänseende år 1929 mellan Sydskånska gruppen och vissa andra liknande järnvägsförvaltningar.

Järnväg	Km	Person- nal, an- tal ¹	Brutto- inkomst, tusental kr.	Tra- fik- plat- ser, antal	Loko- motiv, antal	Motor- vagnar, antal	Person- vagns- axlar, antal	Gods- vagns- axlar, antal	Person- km, tusen- tal	Gods- tonkm, tusen- tal	Person- km + tonkm, tusen- tal	Tåg- km, tusen- tal	Vagn- axelkm, tusen- tal
Sydskånska gruppen	502	1 622	7 997	128	82	—	415	3 674	50 078	32 270	82 438	2 034	28 425
Hälsingborgs- gruppen	351	1 110	6 550	75	48	9	291	3 126	40 228	36 434	76 662	1 660	26 032
Halmstad—Näs- sjö	408	838	5 423	90	28	10	179	2 151	22 920	55 047	77 967	1 407	26 915
Stockholm— Västerås— Bergslagen	472	1 453	11 128	79	63	—	441	3 624	101 520	83 085	184 605	2 139	51 718
Stockholm— Roslagen	325	729	5 151	98	40	18	392	2 232	51 601	15 025	66 626	1 485	22 768
Göteborg—Bo- rås—Alvesta..	253	620	5 200	48	33	4	225	1 760	44 589	32 400	76 989	1 304	22 482
Uppsala—Gävle, Gävle—Ockelbo och Ostkust- banan	478	921	7 906	113	55	2	308	2 444	71 520	43 590	115 110	2 286	42 305

¹ Medeltal för året.

Efter ett närmare studium av de jämförelser med andra järnvägsgrupper, som erbjuda sig, hava de sakkunniga ansett förvaltningspersonalen inom en sydskånsk grupp kunna beräknas i enlighet med nedanstående tabell.

Befattning	Antal	Beräknad lön i Malmö Kr.
<i>1. I administrativ- och trafiktjänst.</i>		
Verkställande direktör och chef, 20 000 å 25 000 kr.	1	25 000
Trafikinspektör	1	15 000
Byråassistent för tidtabeller, tågledning, vagnfördelning m. m.	1	9 000
Byråassistent för ackvisitionsarbete, biltrafik o. d.	1	9 000
Kamrer	1	9 000
Kassör	1	8 000
Byråbokhållare	6	33 600
Kvinnlig kontorsskrivare	1	3 500
Kontorsbiträden	4	14 000
Kontrollör	1	9 000
Byråbokhållare } å kon- Kontorsbiträden } troll- kontoret }	3	16 800
Kontorsbiträden }	3	10 500
Kontorsvakter	3	3 000
<i>2. I bantjänst.</i>		
Baningenjör	1	15 000
Byråingenjör	1	8 000
Ritare	1	5 000
Kontorsbiträden	2	7 000
Transport	32	200,400

Befattning	Antal	Beräknad lön i Malmö Kr.
Transport	32	200 400
3. I maskintjänst.		
a. I Malmö:		
Maskiningenjör	1	15 000
Byråingenjör	1	8 000
Förrådsförvaltare	1	7 500
Ritare	1	5 000
Verkmästare	1	6 000
Lokomotivmästare	1	5 000
Byråbokhållare	1	5 600
Kontorsbiträden	2	7 000
Kontorsvakt	1	1 000
b. I Ystad:		
Verkstadsingenjör	1	8 500
Lokomotivmästare	1	5 000
Kontorsbiträden	2	7 000
Kontorsvakt	1	1 000
c. I Trälleborg:		
Lokomotivmästare	1	5 000
Summa	48	287 000

Angående den närmare motiveringen för i tabellen upptagen personal få de sakkunniga i huvudsak anföra följande.

I avseende å banlängd, antal tågkilometer och personal samt den rullande materielens storlek är den Sydskånska gruppen närmast att jämföra med Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar. I avseende å bruttoinkomster ansluter den sig närmast till Ostkustbanan—Uppsala—Gävle järnväg. Med hänsyn till det utförda trafikarbetet, mätt i person- och godstonkilometer, är gruppen emellertid både Stockholm—Västerås—Bergslagens och Ostkustbanan—Uppsala—Gävle järnvägar synnerligen underlägsen. Omfattningen av gruppens trafikarbete är närmast jämförlig med den tänkta Hälsingborgsgruppen, Halmstad—Nässjö, Stockholm—Roslagens eller Göteborg—Borås—Alvesta järnvägar. Gruppens linjer äro sålunda relativt svagt trafikerade. Särskilt framträdande är, att tågen äro svagt belastade. I vilken grad en minskning av det stora antalet tågkilometer är möjlig, utan att därigenom en minskad trafikomslutning riskeras, är emellertid svårt att nu bedöma. Möjligen kunna vissa linjer nedläggas. En undersökning härav har dock ej i detta sammanhang kunnat vidtagas. De korta transportsträckorna kräva, på grund av det ogynnsamma förhållandet mellan godsvagnarnas transporttid samt deras uppehåll för lastning och lossning, en relativt längre omloppstid för vagnparken och därigenom i sin ordning en jämförelsevis stor vagnpark.

Beträffande personalantalet är att erinra, att, även om transportarbetet ej är jämförligt med de mera långsträckta bantypernas, så kräver dock gruppens banlängd, det stora tågkilometerantalet och den stora vagnparken stark uppmärksamhet från förvaltningspersonalens sida, vilket förhållande delvis torde kunna förklara det stora personalantalet. Å andra sidan kräva de långsträckta banorna, på grund av längre restider vid inspektioner och andra tjänsteresor, ett högre antal befattningshavare än vid banor av sådan grenbanetyp som en blivande sydskånsk

grupp, där en viss punkt å banlinjerna i regel är lättare att nå från förvaltningscentrum än å långsträckta banor.

Samtliga de i tabellen upptagna, redan bestående järnvägsförvaltningarna äro centralt organiserade. De sydsvenska järnvägarnas sammanförande till en central förvaltning lärer därför ej behöva medföra svårigheter eller olägenheter på grund av att därigenom skulle uppstå för stor förvaltningsapparat. I avseende på den blivande järnvägsförvaltningens organisation må framhållas, att en järnvägsförvaltning i regel vinner på att vara starkt centraliserad. Icke utan tvingande skäl bör förvaltningspersonal placeras å annan ort än järnvägens huvudstation. Av de i tabellen upptagna järnvägarna utgör visserligen Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar å detta avseende ett undantag. Anledningen härtill torde vara att söka i att förvaltningen är placerad i Stockholm, under det att verkstäderna förlagts till Västerås och Tillberga. Vissa svårigheter föreligga också att snabbt nå banans mera avlägsna delar från Stockholm. Något motsvarande föreligger emellertid icke beträffande Malmögruppen. Från Malmö kunna nätets olika punkter lätt nås. Med järnvägsgruppens kundkrets kan förbindelse lätt uppehållas från Malmö, som för övrigt ofta besökes av trafikanterna, då ju staden i vissa hänseenden redan är centralpunkten för järnvägsgruppens trafikområde.

Att gruppens chef samtidigt bör vara förvaltningens verkställande direktör torde ej behöva närmare motiveras. Uppenbart torde vidare vara, att en kamrer och en kassör äro tillfyllest samt att ett gemensamt kontrollkontor bör upprättas. Likaså kan förrådet med dess personal lämpligen centraliseras till en plats. Huruvida arbetsbördan för avdelningsföreståndarna å trafik-, ban- och maskinavdelningarna blir så stor, att järnvägssträckorna måste uppdelas på tvenne sektioner, kan diskuteras. En dylik splittring bör emellertid om möjligt undvikas med hänsyn till angelägenheten av att de olika linjerna redan från början sammansvetsas till en enhet, något som lättast torde åstadkommas, om de olika linjedelarna hava gemensam avdelningsföreståndare. Det för driften erforderliga, dagliga samarbetet mellan olika sektioner inom en och samma förvaltning ger, även om en för hela förvaltningen gemensam chef finnes, anledning till så många friktioner, meningsutbyten och även skrivelser, att det ofta är mera tidsbesparande att förvalta en större järnvägssträcka än en mindre, delad på två sektioner. Genom en koncentration uppstår jämväl besparing av kontorspersonal. Det får ej heller förbises, att avdelningsföreståndarnas arbetsbörda — särskilt vid trafikavdelningen — minskas därigenom, att tvånget till samarbete mellan de förut självständiga förvaltningarna inom gruppen upphör. Det kräver nämligen i regel vida mindre arbete att själv träffa avgöranden än att underhandla med grannbanor om fraktnedsättningar, fraktfördelningar, tåg- och transportplaner, dispositioner av vagnar m. m.

Med hänsyn till vad ovan anförts torde den lämpligaste anordningen bliva, att chefen för denna järnvägsgrupp till närmaste medhjälpare erhåller tre tjänstemän, som äro direkta föreståndare för respektive ban-, maskin- och trafiktjänsten vid gruppens samtliga linjer. Dessa tjänstemän böra givetvis hava god avlöning och till sitt förfogande tillräckligt antal kvalificerade tjänstemän.

Vid beräkning av maskinavdelningens personalbehov hava de sakkunniga utgått från att i enlighet med maskindirektören Liljegrens utredning (bil. III) verkstaden i Ystad bör drivas som lokverkstad och att vagnrevisionsarbetet utföres i Malmö. De övriga verkstäderna böra nedläggas, med undantag i viss omfattning för Lund—Trälleborgs järnvägars verkstad i Trälleborg, som skulle utföra revisionsarbeten i mindre omfattning.

Behovet av icke-tekniska tjänstemän, bokhållare och kontorsbiträden å ban- och maskinjenjörs expeditionerna, är givetvis vanskligt att bedöma. Den ovan föreslagna uppsättningen motsvarar ungefärligen förhållandena i detta hänseende vid andra jämförbara järnvägar och korresponderar med de förslag till personal-

uppsättning för de båda andra Skånegrupperna, som de sakkunniga i det föregående uppgjort.

Samma svårighet råder i fråga om bestämmandet av det behöfliga antalet personal i administrativ- och trafiktjänst i grader under byråassistent. Även härvidlag hava de sakkunniga sökt anpassa sitt förslag till förhållandena vid andra jämförbara järnvägar ävensom till de ovannämnda förslagen rörande Hälsingborgs- och Kristianstadsgruppernas personaluppsättningar. Beträffande dessa senare är att erinra, att de sakkunniga för såväl Hälsingborgsgruppen som för Kristianstadsgruppen föreslagit 4 tjänstemän i nu ifrågakvarande grader. Givetvis påverkas dessa tjänstemäns antal av den arbetshjälp, som är möjlig att erhålla från huvudstationerna å respektive orter. Särskilt kan i detta avseende stationspersonal med fördel utnyttjas till telegrafarbete, om trafikexpeditionen är förlagd i omedelbar närhet av huvudstationens telegrafexpedition. Den Sydsånska gruppen har med hänsyn till dessa förhållanden ansetts bliva väl tillgodosedd med ett antal av 11 dylika tjänstemän i Malmö. Vid fördelningen av dessa på byråbokhållare- och kontorsbiträdesgraderna hava de sakkunniga med hänsyn till erforderliga kvalifikationer föreslagit antalet byråbokhållare till 6 och kontorsbiträdena till 4, vartill kommer en kvinnlig kontorskrivare.

Vad slutligen beträffar kontrollkontorets personal, så synes det uppenbart, att denna kan väsentligt minskas i jämförelse med de nuvarande kontrollkontorens, emedan fördelningsarbetet bortfaller, i den mån taxorna kunna enhetliggöras, samt handläggningen av fraktnedsättningar kan centraliseras till ett kontor i stället för att som för närvarande behandlas å de olika kontoren i Malmö, Ystad och Lund. Med hänsyn härtill hava de sakkunniga förutom kontrollör föreslagit 3 byråbokhållare och 3 kontorsbiträden eller samma antal, som beträffande Hälsingborgsgruppen. Trafikarbetet vid Sydsånska gruppen motsvarar nämligen i stort sett trafikarbetet i Hälsingborgsgruppen; för att förstärka personalen hava emellertid vid Sydsånska gruppen, som med avseende på antalet trafikplatser är Hälsingborgsgruppen överlägsen, 1 kontorsbiträde och 1 kvinnlig kontorskrivare utbytt mot byråbokhållare.

Med utgångspunkt från det ovan anförda hava de sakkunniga ansett att åt Sydsånska gruppens förvaltningspersonal bör givas den här ovan (sid. 31—32) angivna sammansättningen och avlöningen. Antalet av de i tabellen upptagna tjänstemännen i förvaltningstjänst utgör 48 och deras löner beräknas uppgå till 287 000 kronor.

Denna beräkning har granskats av banornas trafikchefer, vilka i avgivet yttande föreslagit en förvaltningspersonal av 61 personer med en avlöning av 353 000 kronor samt såsom motiv härför särskilt åberopat storleken av nuvarande personaluppsättning vid Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar. De sakkunniga hava dock icke, särskilt vid jämförelse med de ovan återgivna förslagen till personaluppsättning vid de båda övriga sånska fusionsgrupperna, kunnat biträda trafikchefernas beräkning i denna del. Vad särskilt jämförelsen med Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar beträffar, hava de sakkunniga under hand inhämtat, att vid dessa en fortlöpande omorganisation av förvaltningstjänsten i koncentrationssyfte pågår, varigenom i mån av avgång ett flertal befattningar komma att indragas. Skulle, oberoende av redan bestående förhållanden, Västeråsbanan organiseras som en ny järnväg, finge sannolikt förvaltningen en helt annan uppsättning än den nuvarande.

Den största skiljaktigheten i de sakkunnigas och trafikchefernas uppfattning om personaluppsättningen ligger i antalet tjänstemän i administrativ- och trafiktjänst. De sakkunniga få i detta avseende hänvisa till vad som ovan anförts såsom motivering för de sakkunnigas förslag.

Vidare innebär trafikchefernas förslag, att såsom föreståndare för ban- och

maskinavdelningarna skola placeras förste ban- och maskiningenjörer samt att dessa till sina närmaste män skola hava tjänstemän i ban- och maskiningenjörsgården. De sakkunniga hålla dock före, att de av de sakkunniga föreslagna ban- och maskiningenjörslönerna äro tillräckliga för att banorna skola kunna påräkna dugande krafter såsom avdelningsföreståndare samt att byråingenjörers tjänsteställning och lön äro tillräckliga för att tillgodose behovet av kvalificerade medhjälpare åt avdelningsföreståndarna.

Trafikcheferna framhålla slutligen, att en verkmästare bör anställas jämväl vid verkstaden i Ystad. Med hänsyn till att den därstädes föreslagna verkstadsingenjören är avsedd att uteslutande användas i verkstadstjänst, anse emellertid de sakkunniga ej nödvändigt att för närvarande placera en verkmästare mellan ingenjören och förmännen.

Den av trafikcheferna beräknade förvaltningspersonalkostnaden slutar på 349 000 kronor¹, under det att de sakkunniga stannat vid ovannämnda 287 000 kronor.

Enligt vad förut nämnts, uppgå de nuvarande förvaltningskostnaderna till 486 392 kronor, varvid dock är att erinra, att indragningar, motsvarande en kostnad av c:a 25 000 kronor, enligt förut åberopad uppgift (sid. 30, anm. ¹), redan äro beslutade. En av fusionens genomförande direkt beroende besparing av c:a 174 400 kronor synes således kunna beräknas.

Härtill kommer en besparing av styrelsearvodet, nu utgående med 27 000 kronor, på c:a 10 000 kronor. Sammanlagda besparingarna under denna punkt skulle således enligt de sakkunnigas beräkning uppgå till 184 400 kronor.

Punkt 2. Nedläggande av vissa stationer, eventuellt järnvägslinjer.

Huruvida genom fusionen påvisbara besparingar stå att vinna genom att nedlägga vissa stationer eller järnvägslinjer, kan för närvarande icke säkert avgöras. Flera av gruppens linjer äro synnerligen svagt trafikerade, och en nedläggning av dem synes, om hänsyn tages enbart härtill, välmotiverad. Fråga är emellertid, huruvida gruppen som helhet blir lidande av att en viss del nedlägges. Den enskilda linjedelen kan visa förlust, men den trafik, som densamma tillför det övriga nätet, kan vara för det hela vinstgivande. Prövningen av dessa problem sammanhänger också med sockerpolitiken och sockerbolagets eventuella åtgärder för fortsatt koncentration av driften. En del linjers fortsatta tillvaro torde nämligen ytterst bero på, huruvida och i vilken mån transporter för sockerindustriens behov fortfarande kunna påräknas.

Någon siffra på besparingar under denna punkt kan därför icke nu lämnas. Det kan dock här framhållas, att ur järnvägsekonomisk synpunkt fusionen lättare än ett splittrat nät möjliggör en sådan omläggning av driften, att vissa svagare linjedelar kunna nedläggas.

Punkt 3. Gemensamt utnyttjande av person- och godsvagnar.

A. Personvagnar.

Den största fördelen vid gemensamt användande av personvagnarna ligger i ett intensivare utnyttjande av materielen och i ökad möjlighet för banorna att hålla sådana vagnar i reserv. Sådan möjlighet finnes visserligen i någon mån redan nu genom förhyrning banorna emellan, men innan en förvaltning går till

¹ För jämförelsens skull är den av trafikcheferna beräknade besparingssumman minskad med 4 000 kronor, vilket belopp hänför sig till av de sakkunniga ej berörda omkostnader för juridiskt biträde.

förhyrande av materiel, utnyttjar den först till det yttersta sina egna resurser. Detta leder många gånger både till nyanskaffningar och till tomdragningar, vilka kunna undvikas, därest tillgänglig materiel från andra linjer kan fritt disponeras. Vid fri personvagnsanvändning skulle vidare växlingstjänsten å Ystads och Malmö västra stationer förenklas därigenom, att personvagnarna icke behöfde särskiljas för de olika linjerna. Personvagnarnas utnyttjande å de olika banorna framgår av nedanstående tabell.

År 1929.

Järnväg	Antal personvagnsaxlar	Personvagnsaxel-kilometer, tusental	Kilometer pr vagnaxel och år
Malmö—Simrishamn	63	2 588	41 100
Malmö—Trälleborg m. fl.	117	2 094	17 900
Malmö—Ystad	78	2 251	28 900
Ystad—Eslöv och Börringe—Östratorp..	53	2 317	43 700
Landskrona—Lund—Trälleborg	80	2 268	28 400
Hela Malmögruppen	391	11 518	29 500
Statens järnvägar.....	4 833	288 558	59 700
Stockholm—Västerås—Bergslagen	416	19 857	47 700
Stockholm—Roslagen	376	12 732	33 900

Det dåliga utnyttjandet av vagnparken å Malmö—Trälleborgs m. fl. järnvägar torde bero på behovet av relativt stort antal reservvagnar för mötande av söndagstrafik under sommarmånaderna. Det låga antalet kilometer per vagnaxel å Malmö—Ystads järnväg i förhållande till Ystad—Eslövs järnväg torde få tillskrivas samma orsak.

Det är svårt att beräkna, i huru hög grad ett bättre utnyttjande av personvagnarna kan komma till stånd efter en fusion. Det synes dock icke oberättigat att räkna med en besparing av minst 10 % av vagnmaterielen. För det årliga underhållet, fränsett verkstadskostnaderna, av en personvagn, vilket omfattar uppvärmning, putsning, städning, slangunderhåll m. m., torde kunna beräknas i runt tal 30 kronor per vagnaxel. Besparingen skulle då bli $30 \times 39 = 1\,170$ kronor eller i avrundat tal *1 200 kronor*.

I trafikchefernas ovan berörda yttrande har någon besparing under denna punkt ej ansetts sannolik; det anföres dock av dem, att svårigheterna med trafikens ordnande i någon mån skulle kunna minskas samt att besparingen här för torde kunna beräknas till den av de sakkunniga angivna siffran.

I fråga om besparingarna i avseende å verkstadskostnaderna hänvisas till punkt 9.

B. Godsvagnar.

En sammanslagning medför i fråga om godsvagnparken ett bättre utnyttjande av vagnarna, minskad tomvagnsdragning och minskat växlingsarbete. Detta medför i sin ordning ett minskat behov av vagnar.

Såsom förut omnämnts, hava de sakkunniga, för att utröna förhållandet mellan de skånska banornas trafikomslutning och vagnparkens storlek, på grundval av från de berörda enskilda järnvägarna lämnade uppgifter låtit verkställa en utredning, till vilken de sakkunniga här nedan återkomma (sid. 42).

Av denna utredning framgår, att inom den Sydsånska gruppen skulle vid en fusionering uppkomma för Ystadsbanorna ett överskott av 127 vagnar och för Landskrona—Lund—Trälleborgs järnvägar ett överskott av 101 vagnar, under det att för Malmöbanorna skulle uppstå en brist av 141 vagnar. Genom fusionen

skulle sålunda ett överskott av 87 vagnar uppkomma, vilka vagnar skulle kunna komma till användning i stället för förhyrda vagnar under tiden för bettrafik. Kostnaden för hyrd vagn utgör i medeltal per dag omkring 1'50 kronor; för järnvägarna skulle således inbesparas 130'50 kronor per dag och under hela betkampanjen om 60 dagar cirka 7 800 kronor. Den sålunda angivna siffran har av trafikcheferna i deras yttrande lämnats utan erinran.

I övrigt är det tydligt, att på grund av fusionen det framtida kapitalbehovet för vagnanskaffning skulle komma att undanskjutas.

Minskade växlingskostnader måste vidare uppkomma vid Malmö västra station samt i Malmö hamn på grund av den fria dispositionsrätten. Några exakta siffror rörande den härigenom uppkommande besparingen kunna dock ej uppgivas.

Besparingarna i underhållskostnader för vagnöverskottet redovisas under punkt 9.

Punkt 4. Några tidtabellsomläggningar

i syfte att tillföra gruppen trafik eller minska dess driftkostnader torde icke kunna möjliggöras enbart genom fusionering.

Punkt 5. Gemensamt utnyttjande av lokparken m. m.

Det intensivare utnyttjande av lokparken, som en fusionering möjliggör, bör resultera i att antalet lok, som behövas i aktivt bruk, kan minskas med cirka 10 % eller med 8 st. Loktjänstkostnaden per lok utanför verkstaden — omfattande påeldning, putsning, kol- och vattentagning — uppskattas i runt tal till 1 000 kronor per lok och år. I utgifter, som icke äro att hänföra till sådana, som avhandlas i maskindirektör Liljegrens utredning, skulle således under denna rubrik kunna inbesparas cirka 8 000 kronor. Trafikchefernas föreslagna reduktion av denna siffra till hälften anse de sakkunniga knappast motiverad.

Till den angivna besparingssiffran kommer även den besparing, som ernås genom att man efter en fusion lättare kan anpassa de lämpliga loktyperna till olika tågslag. Lokstationerna vid Trällebors och Malmö västra stationer kunna efter en fusionering sammanslås, varigenom en viss besparing i personalkostnaderna bör kunna ernås. Ett genom fusionen möjliggjort bättre utnyttjande av den åkande maskinpersonalen bör slutligen också kunna lämna besparing. Siffror för sistnämnda tre grupper av besparingar kunna dock ej nu uppgivas.

Punkt 6. Förbilligande av kostnaderna vid vissa föreningsstationer.

För närvarande finnas följande föreningsstationer mellan gruppens banor, nämligen: Staffanstorp, Svedala, Trälleborg nedre, Malmö västra, Börringe, Klags-torp, Rydsgård, Ystad, Köpingebro, Gärsnäs, St Olof, Tomelilla och Bjärsjölagård. Då efter en fusion uppbörd och redovisningar ej såsom för närvarande behöva särskiljas för olika banor och dessutom bokföringen av godsvagnar bortfaller, kommer stationsarbetet att lättas och därigenom icke oväsentliga besparingar att vinnas. Det är dock icke möjligt att ange någon bestämd siffra härför.

Punkt 7. Möjlighet att tillföra de fusionsgruppen tillhörande järnvägarna större trafik

förefinnes icke i annat avseende än att godstransporter Malmö—Landskrona möjligen skulle kunna ledas över linjen Staffanstorp—Lund i stället för över linjen Statens järnvägar—Kävlinge.

Punkt 8. Bortfallande konkurrens järnvägarna emellan.

Med varandra så nära liggande linjer som i Sydskånska gruppen måste konkurrens mellan banorna givetvis förekomma. Det är emellertid synnerligen svårt att angiva, i vad mån oskäliga taxesänkningar i konkurrensyfte skulle hava kunnat undvikas, därest samtliga linjer tillhört ett och samma företag. Någon besparingssiffra härför kan ej heller angivas.

Punkt 9. Gemensamma verkstäder och förråd.

I denna punkt hänvisas till den av maskindirektör Liljegren verkställda särskilda utredningen (bil. III). Besparingar under denna punkt på grund av verkstadskoncentration beräknas där (sid. 107) uppgå till 42 000 kronor.¹

I det av trafikcheferna avgivna yttrandet meddelas, att Liljegrens utredning underkastats en av järnvägarnas maskinbefäl verkställd ingående granskning. Det har därvid bestyrkts, att den av Liljegren angivna summan av 30 000 kronor för minskat underhåll av den rullande materielen är riktig. Däremot hava besparingarna i underhållet för verkstäderna, 12 000 kronor, ansetts böra minskas med ränta och amorteringar å kapitalkostnaderna för utbyggnad och förändring av verkstäderna i Malmö och Ystad, eller till omkring 5 000 kronor, varför besparingarna skulle komma att utgöra cirka 35 000 kronor. De sakkunniga anse dock dessa beräkningar allt för försiktiga; efter en så genomgripande centralisering som den föreslagna och med hänsyn till att den årliga omsättningen för gruppens verkstäder överstiger 600 000 kronor, torde det icke vara allt för djärvt att beräkna besparingarna under denna punkt till i runt tal 40 000 kronor.

Härtill kommer den besparing i underhållet, som är beroende på det genom fusionen minskade antalet fordon. Denna besparing beräknas (se sid. 44) till 35 000 kronor.

Den totala besparingen under denna punkt har därför av de sakkunniga beräknats till 75 000 kronor.

Punkt 10. Gemensamma materialinköp.

Någon i siffror beräkningsbar besparing kan icke angivas.

De av fusionen möjliggjorda besparingar, som kunna direkt beräknas, uppgå således sammanlagt till ett, till jämnt tusental avrundat belopp av 276 000 kronor.

Skånegruppen.

På grundval av de beräkningar, som sålunda utförts för de tre fusionsgrupperna, hava de sakkunniga, i enlighet med den ovan angivna planen för utredningen, slutligen även undersökt de besparingar, som skulle kunna vinnas genom de skånska järnvägarnas sammanslutning till en enhetlig Skånegrupp, omfattande samtliga de järnvägar, vilka ingå i de förut behandlade fusionsgrupperna (se bil. VI och VII). Efterföljande beräkningar avse de besparingar, som stå att vinna utöver de under de tre fusionsgrupperna redovisade.

¹ Se not. ¹ å sid. 22.

Punkt 1. Gemensam styrelse och förvaltningspersonal.

Skånegruppens omfattning och trafikomslutning framgå av siffrorna i nedanstående tabell. Till jämförelse hava i denna även angivits motsvarande siffror för Bergslagernas järnvägar år 1929.

Järnväg	Km	Antal personal	Bruttoinkomst, tusental kr.	Trafik platser, antal	Lokomotiv, antal	Motorvagnar, antal	Personvagnsaxlar, antal	Godsvagnsaxlar, antal	Personkm, tusental	Godstonkm, tusental	Personkm + tonkm, tusental	Tågkm, tusental	Vagnaxelkm, tusental
Skånegruppen	1 142	3 479	18 245	290	166	10	870	8 728	113 798	85 782	199 673	4 713	68 297
Bergslagernas järnvägar ...	494	2 932	20 420	70	106	—	539	6 108	92 168	352 251	444 419	3 248	127 310

Av tabellen framgår, huru avsevärt mycket mera ekonomiskt svårskött Skånegruppen bliver än Bergslagernas järnvägar. Med en banlängd, som är mer än dubbelt så stor som denna senares, och med en personal, som är 550 man större, hava dock Skånejärnvägarna en bruttoinkomst, som med 2 200 000 kronor understiger Bergslagsbanans. Medan på denna senare dubbelt så många vagnaxelkilometer framförs som på Skånegruppens järnvägar, hava dessa dock c:a 40 % större antal godsvagnar än Bergslagsbanan; anledningen härtill är att söka i det skånska järnvägsnätets splittring samt framför allt i det förhållandet, att medeltransportlängden å Bergslagsbanan är så mycket längre än å de skånska banorna.

Något som helst förvaltningstekniskt hinder att organisera de skånska järnvägarna till en enhet förefinnes icke. Vid en centralisering av deras förvaltning bör givetvis ledningen koncentreras till Malmö. En överflyttning dit av hela förvaltningsapparaten torde emellertid icke vara möjlig, då trafikens skötsel säkerligen kräver, att linjebefäl finnas såväl i Hälsingborg som i Kristianstad. De därstädes placerade trafikinspektörerna och baningenjörerna böra därför fortfarande bibehållas. Vidare kräver verkstadstjänsten, som i det följande (se punkt 9) föreslås uppdelad i tre grupper, att maskiningenjörer fortfarande bibehållas som verkstadschefer i Hälsingborg och Tollarp (Kristianstad). Jämsides med denna sin verksamhet böra de, liksom vid de tre förut behandlade fusionsgrupperna förutsattes, leda maskintjänsten inom respektive gruppområden. I detta senare avseende hava de stöd av lokmästarna i Hälsingborg och Kristianstad samt av lokförmannen i Landskrona.

Linjebefällets befattning bör inskränkas till skötseln av den löpande dagliga tjänsten, under det att frågor rörande taxor, mera betydande fraktnedsättningar, lönespörsmål, bokföring och kontrollarbeten, upphandlingar m. m. centraliseras till Malmö. Med hänsyn härtill kan den kameran personalen i Hälsingborg och Kristianstad väsentligt inskränkas. Vidare böra avlöningarna till ban- och maskiningenjörerna, som enligt detta förslag icke hava samma ansvar sig pålagt som i de självständiga fusionsgrupperna, kunna inskränkas till 10 000 kronor till vardera.

I enlighet med ovanstående torde följande personaluppsättning i Hälsingborg och Kristianstad vara erforderlig:

B e f a t t n i n g	Antal	Beräknad lön Kr.
<i>1. I administrativ- och trafik tjänst.</i>		
Trafikinspektörer	2	19 400
Byråbokhållare	4	22 400
Kontorsbiträden	2	7 000
<i>2. I bantjänst.</i>		
Baningenjörer	2	20 000
Kontorsbiträden	2	7 000
<i>3. I maskintjänst.</i>		
Maskiningenjörer	2	20 000
Verkmästare	1	5 800
Verkstadsförmän	2	10 000
Lokmästare	2	11 000
Lokförman	1	4 700
Kontorsbiträden	4	14 000
Summa	24	141 300

Kontorsvakter äro här ej medräknade.

Den övriga förvaltningspersonalen skulle, i enlighet med ovanstående, förläggas till Malmö. Därvid förutsättas gemensamma kontorslokaler för huvudförvaltningen och de sydsåkanska banornas linjeförvaltning.

Förutom verkställande direktör torde i spetsen för ledningen erfordras en direktör för vardera av de tre tekniska avdelningarna. Direkt under dessa direktörer skola de för de sydsåkanska banorna avsedda ban- och maskiningenjörerna samt trafikinspektören sortera. Direktörlönerna böra sättas till 15 000 à 18 000 kronor, varemot lönerna för det i Malmö placerade linjebefälet böra kunna sänkas till 10 000 kronor.

Förrådsförvaltarelönen har med hänsyn till ökat arbete upptagits till 9 000 kronor. Av samma skäl hava kamrers- och kontrollörlönerna höjts till 10 000 kronor.

Kontrollkontoret bör, förutom med ett antal obefordrade tjänstemän, utökas med en resekontrollör, som i förslaget upptagits med 9 000 kronors lön.

Den kamerala personalen vid ban- och maskinavdelningarna har i jämförelse med Sydsåkanska gruppen förstärkts med sammanlagt 3 byråbokhållare och 2 kontorsbiträden.

Vad slutligen beträffar antalet byråbokhållare och kontorsbiträden vid administrativ- och trafikavdelningarna (inklusive kontrollkontoret) är att erinra, att vid förvaltningens koncentring inom de tre smärre fusionsgrupperna en besparing beräknades av c:a 40 % av motsvarande äldre personal. Om en motsvarande, till högst 30 % begränsad personalbesparing beräknas vid gruppförvaltningarnas koncentring till en central förvaltning, skulle antalet av nu ifrågavarande tjänstemän komma att nedgå från 31 till 22 man.

I nedanstående tabell upptages utom den enligt ovanstående erforderliga förvaltningspersonalen i Malmö även den i Ystad placerade verkstadspersonalen.

Befattning	Antal	Beräknad lön Kr.
<i>1. I administrativ- och trafikjänst.</i>		
Verkställande direktör och chef, 30 000 å 35 000 kr.....	1	35 000
Trafikdirektör, 15 000 å 18 000 kr.	1	18 000
Trafikinspektör	1	10 000
Byråassistenter	2	18 000
Kamrer	1	10 000
Kassör	1	9 000
Kontrollörer	2	19 000
Byråbokhållare och kontorsbiträden	22	102 000
Kvinnlig kontorsskrivare	1	3 500
<i>2. I bantjänst.</i>		
Bandirektör, 15 000 å 18 000 kr.	1	18 000
Baningenjör	1	10 000
Byråingenjör	1	7 500
Byråbokhållare	1	5 600
Ritare	1	5 000
Kontorsbiträden	2	7 000
<i>3. I maskintjänst.</i>		
Maskindirektör ¹ , 15 000 å 18 000 kr.	1	18 000
Maskiningenjör	1	10 000
Byråingenjör	1	8 000
Förrådsförvaltare	1	9 000
Ritare	1	5 000
Verkstadsingenjör ²	1	8 500
Verkmästare	1	6 000
Lokmästare ³	3	15 000
Byråbokhållare	3	16 800
Kontorsbiträden ⁴	6	21 000
	58	394 900
Kontorsvakter och vaktmästare		12 000
	Summa	406 900

De sammanlagda förvaltningskostnaderna skulle enligt det föregående beräknas uppgå till 141 300 + 406 900 = 548 200 kronor.

De tre mindre fusionsgruppernas sammanlagda förvaltningskostnader uppgå, enligt föregående beräkningar till 632 400 kronor.

Den ökade besparing, som skulle kunna ernås genom en sammanslagning av de tre mindre fusionsgrupperna till en större, kan således under denna punkt beräknas till 84 200 kronor.

Till denna besparing komma de minskade krav på lokalutrymmen, som en indragning respektive minskning av de lokala förvaltningarna i Landskrona, Hälsingborg, Kristianstad och Ystad medför; någon ökning av nuvarande lokalutrymmen i Malmö måste dock därvid beräknas. Något särskilt belopp för denna besparing har ej av de sakkunniga medtagits i beräkningen, liksom ej heller för den nedsättning i styrelse- och revisionsarvoden, som torde vara möjlig vid de tre fusionsgruppernas sammanförande till en.

¹ Jämväl chef för verkstadsdriften. — ² I Ystad. — ³ I Malmö, Ystad och Trällebörg. — ⁴ Härav 2 i Ystad.

Punkt 2. Nedläggande av vissa stationer, eventuellt järnvägslinjer.

Någon större möjlighet till besparing i detta avseende för hela Skånegruppen, än vad som kan påvisas för de tre mindre fusionsgrupperna, förefinnes icke.

Punkt 3. Gemensamt utnyttjande av person- och godsvagnar.

A. Personvagnar.

I överensstämmelse med vad som förut anförts beträffande personvagnsutnyttjandet vid Sydsånska gruppen bör man även vid Skånegruppen kunna räkna med besparing av daglig tillsyn och underhåll på c:a 10 % av personvagnarna. Antalet personvagnsaxlar å de skånska banorna är 870, vadan besparingen kan beräknas till 30: — $\times 87 =$ c:a 2 600 kronor per år.

B. Godsvagnar.

Att ett överskott på vagnar skall komma att uppstå vid en fusion är uppenbart. Godstågstimtabellerna komma givetvis att omarbetas för ernående av lämpligare övergångstider. Vidare behöva tomvagnar inom en fusionsgrupp ej återlämnas vid bestämda övergångsstationer utan kunna fritt disponeras. Härigenom minskas vagnarnas omloppstid och den nuvarande, för ett koncentrerat nät höga tomkörningen av c:a 30 % kan nedbringas.

Såsom förut angivits, hava de sakkunniga låtit verkställa en på grundval av från respektive järnvägar lämnade uppgifter utarbetad undersökning angående fördelen av vagn gemenskap vid samtliga de skånska banorna.

I denna utredning har i fråga om förhållandet mellan de skånska järnvägarnas trafikomslutning och vagnparkens storlek räknats med ett visst normalbehov. Detta normalbehov har uträknats med ledning av de verkliga vagnbeställningarna under året, varifrån avdragits den typiska säsongtrafik, som betrafken representerar. Vidare har räknats med en vagnanvändningstid av 275 dagar per år, varvid dagar för vagnrevisioner och vagnöverskott frånräknats. Med en beräknad medelvagnomloppstid av 4 dygn, vilket som medeltal ej torde vara för lågt, blir vagnöverskottet vid samtliga skånska järnvägar 535 godsvagnar, motsvarande c:a 12 % av banornas sammanlagda, till 4 500 vagnar beräknade vagnpark. Detta överskott skulle efter en fusionering kunna användas till att i första hand täcka behovet för betrafken. Den nuvarande förhyrningen av vagnar under hösten skulle på grund härav kunna inskränkas.

Den verkställda utredningen angående vagn gemenskapen har granskats av trafikcheferna vid Malmö- och Ystadsbanorna. Från deras sida hava därvid vissa erinringar gjorts, huvudsakligen mot det i utredningen gjorda antagandet, att den nuvarande skånska vagnparken skulle under alla förhållanden snart behöva förnyas.

De sakkunniga få i denna fråga framhålla, att den nuvarande skånska godsvagnparken visserligen är gammal och har låg bärighet, men att den dock i allmänhet är väl underhållen och tills vidare torde fylla sitt ändamål för de skånska banornas lokala trafik. Konkurrenten med biltrafken medför, att vagnlastsändningar på mindre tontal per sändning förekomma oftare än förr. De mindre vagnarna komma därför väl till användning för banornas reguljära dagliga trafik. Däremot torde för betorna, som medföra en säsongbetonad massgodstrafik, vagnar med större bärighet vara att föredraga.

Utredningen visar emellertid, att vid de skånska järnvägarna bör, vid genomförd vagn gemenskap, kunna beräknas ett överskott av omkring 535 vagnar. Om detta överskott användes för att minska behovet av förhyrda vagnar under betrafken, skulle för Skånegruppen uppkomma en besparing av minst 1: 50 kronor

pr vagnsdygn under 60 dygn, d. v. s. 1: 50 × 60 × 535 = 48 000 kronor pr år. Detta gäller givetvis under förutsättning att behov verkligen förefinnes att för ändamålet förhyra ett så stort antal vagnar. Under år 1931 synes detta emellertid ej hava varit fallet, i det att enligt uppgift endast 310 vagnar förhyrts, vilket enligt ovanstående beräkning skulle motsvara en besparing av 28 000 kronor. Ehuru vagnförhyrningen i regel torde hava varit mera omfattande, hava de sakkunniga dock med hänsyn till sockerbetodlingens nuvarande osäkra läge ej ansett sig under dessa förhållanden böra räkna med en större besparing i nu anförda hänseende än i runt tal 30 000 kronor.

I övrigt uppkommer vid en sammanslagning av Skånes samtliga järnvägar icke någon större besparing i vagnanvändningen. Den huvudsakliga anledningen härtill torde vara, att de tre olika fusionsgrupper, varav Skånegruppen sammansattes, sinsemellan hava ett relativt ringa trafikutbyte. I detta avseende är att erinra, att statsbanans huvudlinjer genomkorsa Skåne som en bred trafikström, vari de enskilda järnvägarna direkt utmynna såsom bifloder. Samtrafiken från och till de tre fusionsgrupper, vari, enligt det föregående, Skånes järnvägsnät indelats, förmedlas därför i allt väsentligt av statens järnvägar, och trafik tvärs över dessa senare linjer förekommer endast i mindre utsträckning.

Till belysning härav är det av intresse att erinra, att godssamtrafiken vid de fyra stationer, vid vilka de tre mindre fusionsgrupperna skulle sammanknytas till den större Skånegruppen, år 1925 utgjorde:

Station	Samtrafik	
	mellan de enskilda järnvägarna ton	mellan de enskilda järnvägarna och statens järnvägar ton ¹
Landskrona	500	3 700
Eslöv	67 800	146 200
Hässleholm	86 800	155 200
Brösarp	14 800	—

Av de anförda siffrorna torde med all tydlighet framgå, att några större vinster av godsvagnsgemenskapen mellan de tre olika fusionsgrupperna knappast kunna påräknas.

Av större intresse torde denna vagnsgemenskap däremot vara för statens järnvägar, vilka efter en fusionering icke, såsom nu, skulle vara skyldiga att återlämna respektive järnvägars vagnar vid den station, vid vilken de ingått å statsbanan.

Även växlingskostnaderna i Malmö torde kunna minskas vid en friare användning av de enskilda järnvägarnas vagnar.

Någon besparingssiffra utöver vad som beräknats på grund av minskat behov av förhyrda betvagnar anse sig de sakkunniga, på grund av vad ovan anförts, icke kunna angiva. De minskade underhållskostnaderna på grund av överflödig vagnpark redovisas i samband med verkstadsutredningen under punkt 9 här nedan. I denna utredning har Liljegren beräknat en besparing av underhållet å godsvagnsparken på grund av dennas minskning till 10 % av den nuvarande kostnaden. Detta överensstämmer i stort sett med ovan återgivna beräkning av ett överskott av 535 vagnar, motsvarande c:a 12 % av den skånska godsvagnsparken.

¹ Markaryd—Veinge och Hässleholm—Markaryd äro här räknade som statsbanor.

De sammanlagda beräkningsbara besparingarna under denna punkt uppgå således till 32 600 kronor.

Punkterna 4—8.

Beträffande samtliga dessa punkter torde, på i huvudsak de under punkt 3 B anförda skälen, icke några särskilda besparingar kunna ernås utöver dem, som kunna vinnas redan genom de mindre fusionerna.

Vad särskilt lokparkens utnyttjande angår, är att erinra, att även persontrafiken mellan de tre fusionsgrupperna inbördes är svag samt att huvuddelen av densamma förmedlas genom statens järnvägars trafiknät vid övergångsstationerna i Eslöv och Hässleholm. Tågen från de till statsbanorna anknutna enskilda järnvägarna inträffa där ungefär samtidigt, och för lokanvändningen spelar det således ingen roll, om loken vända vid övergångsstationen eller om de gå i genomgående trafik å de fusionerade banorna. Möjligen kan stationsarbetet minskas, om loken bliva genomgående, men detta spelar ur kostnadssynpunkt så liten roll, att de sakkunniga ej närmare undersökt denna fråga. Vid Brösarps övergångsstation torde finnas direkt möjlighet för besparing av lok vid gemensam drift av Östra Skånes järnväg och Ystadsbanorna, men även denna summa blir så blygsam, att de sakkunniga ansett sig kunna förbigå densamma.

Punkt 9. Gemensamma verkstäder och förråd.

Beträffande utredningen i denna punkt hänvisas till Liljegrens bifogade utredning (bil. III). I denna fråga få de sakkunniga för egen del framhålla följande.

Utan tvivel vore det mest rationellt att sammanföra verkstadstjänsten för Skånes enskilda järnvägar till en central verkstad. Skulle banorna nyanläggas, eller skulle de nuvarande olika järnvägsverkstäderna ställas inför en väsentlig om- eller tillbyggnad, borde givetvis alla krafter inriktas på att lösa de skånska järnvägarnas verkstadsfråga centralt. För närvarande synes däremot tanken på en central verkstad i Skåne huvudsakligen äga ett teoretiskt intresse. Det lär nämligen i nuvarande tider, då så litet förtroende förefinnes för järnvägarnas räntabilitet, knappast vara tänkbart att uppbringa det härför erforderliga kapitalet. Härtill kommer, att de redan befintliga verkstäderna i Hälsingborg, Kristianstad, Tollarp, Malmö och Ystad var för sig äro för sina ändamål i gott skick och att en nedläggning av dessa verkstäder sannolikt skulle stöta på hinder från kommunalt håll.

Av Liljegrens utredning (sid. 102) framgår, att en så stor summa som 100 000 kronor skulle kunna besparas på grund av ett genom fusionen minskat behov av järnvägsfordon. En väsentlig del av denna summa besparas emellertid, även om hela Skånegruppens reparationer fördelas på de verkstäder, som avsetts att bibehållas vid järnvägarnas föreslagna uppdelning i tre fusionsgrupper. Minkas antalet fordon i tjänst, så minskas givetvis i motsvarande grad även verkstadsarbetet. Härvid bör dock den för en centralverkstad beräknade besparingen av 100 000 kronor, på grund av arbetets uppdelning på tre olika verkstäder, sänkas till 80 000 kronor, vilket belopp fördelar sig i förhållande till de totala underhållskostnaderna med 30 000 kronor på Hälsingborgsgruppen, 15 000 kronor på Kristianstadsgruppen och 35 000 kronor på den Sydskånska gruppen. De sålunda angivna besparingarna äro medräknade vid de olika fusionsgrupperna under punkt 9 (se sid. 22, 27 och 38).

Av den av Liljegen beräknade totala besparingen, 327 000 kronor, återstår därefter ett belopp av 247 000 kronor, vilket är att direkt hänföra till den föreslagna sammanslagningen av verkstäderna. Ehuru de sakkunniga hålla för sannolikt, att detta belopp är räknat i underkant, torde likväl detsamma, jämfört

med de besparingar i verkstadstjänsten, som beräknas uppkomma redan inom de tre fusionsgrupperna, icke vara av den storlek att på grund av detsamma en sammanslagning av verkstäderna nu kan ifrågasättas. Enligt de ovan återgivna utredningarna (se under Punkt 9 å sid. 22, 27 och 38) skulle nämligen ifrågasättande besparingar vid en gruppvis genomförd fusionering komma att utgöra

för Hälsingborgsgruppen	kronor 43 000
» Kristianstadsgruppen	» 28 000
» Sydskånska gruppen	» 40 000

eller sammanlagt 111 000 kronor. Genom sammanförande av samtliga verkstäder till en central verkstad för hela Skåne skulle således en ytterligare besparing av 136 000 kronor kunna erhållas.

Mot denna summa måste emellertid ställas den årliga merkostnaden för nybyggnaden av den centrala verkstaden. Då denna beräknats till en kostnad av c:a 2 000 000 kronor, så skulle de genom verkstadscentraliseringen vunna driftbesparingarna i stort sett komma att tagas i anspråk av de ökade ränte- och avskrivningskostnaderna. Den ekonomiska fördelen av en ny centralverkstad komme således att ligga i den behållning, som skulle kunna uppkomma genom försäljning av de nuvarande verkstäderna.

De sakkunniga hava under dessa förhållanden ansett sig böra räkna med att även vid en blivande Skånegrupp verkstadstjänsten tills vidare måste förbliva organiserad på samma sätt som vid de tre fusionsgrupperna. I den mån vissa slag av arbeten med ekonomisk fördel kunna överflyttas från någon av de mindre gruppverkstäderna till en av de större, förutsättes att detta också kommer att ske; härigenom skulle en för de skånska förhållandena mera lämplig, successiv inriktning på en centralisering av verkstadsdriften erhållas.

De sakkunniga hava med hänsyn till ovan angivna förhållanden ej ansett sig under denna punkt böra upptaga några besparingar utöver dem, som redan beräknats för de tre fusionsgrupperna.

Punkt 10. Gemensamma materialinköp.

Ej heller under denna punkt synas några ytterligare besparingar böra upptagas.

Av ovanstående, mera summariska undersökning framgår, att de besparingar, som kunna vinnas genom de skånska järnvägarnas sammanförande till en enda Skånegrupp, ej torde kunna beräknas till mer än 116 800 kronor utöver dem, som sammanlagt beräknats för de tre smärre fusionsgrupperna.

Den totala, till jämt tusental avrundade, besparingssumman för Skånegruppen bliver således 966 000 kronor.

Beräknade besparingar vid förvaltningsfusioner.

I de här ovan framlagda utredningarna hava de sakkunniga utgått från att inom varje särskild fusionsgrupp fullständig ekonomisk gemenskap råder mellan de sammanslagna järnvägarna samt att äganderätten till samtliga järnvägar inom varje grupp således ligger i en hand.

Endast genom dylika, fullständiga äganderättsfusioner kunna alla de besparingar ernås, som över huvud taget äro möjliga att vinna genom en sammanslagning. Emellertid kunna helt naturligt besparingsvinster göras även genom fusioner, som endast innebära gemensam förvaltning av en grupp

av järnvägar, till vilka äganderätten dock bibehålles på olika händer. Sådana fusioner förefinnas redan nu inom det enskilda järnvägsväsendet. Av den i bil. I intagna redogörelsen för under senare tid genomförda sammanslutningar framgår, att av dylika förvaltningsfusioner finnas olika typer, kännetecknade av den större eller mindre omfattning och fasthet, som gemenskapen erhållit. På graden härav beror också storleken av de besparingar, som kunna ernås. Ju fastare sammanslutningen är och för ju längre tid fusionsavtalet slutits, desto större möjligheter finnas att nå verkligt avsevärda besparingar. Inom de fusioner, för vilka redogörelse lämnats, äro sålunda besparingsmöjligheterna avsevärt mycket större i exempelvis en sådan sammanslutning som Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarna—Gävle än inom Trafikförvaltningen Göteborg—Småland—Karlskrona. Innebär en fusion icke något annat än gemensam trafikledning, uppstå ju knappast några andra beräkningsbara besparingar än vissa lönekostnader för de skilda järnvägarnas trafikledningar. Däremot kvarstå kostnaderna för skilda styrelser med särskild bokföring, särskilt linje-, verkstads- och förrådsbefäl och särskild revision. I många fall komma härtill kostnader för särskilda förvaltningslokaler med därav härflytande utgifter. Vidare kvarstå kostnaderna för hållande av särskild vagnpark samt oftast skilda verkstäder och förråd. Göres fusionen fastare, exempelvis genom avslutande av vagnförbund samt av överenskommelser om gemensamma uppköp och gemensam verkstadsledning, kunna kostnaderna härför visserligen nedbringas, men andra kostnader, som vid fullständig fusion skulle försvinna, lära ändock kvarstå på grund av svårigheten att med skilda järnvägsförvaltningar åstadkomma erforderlig koncentration och rationalisering av driften, ävensom på grund av nödvändigheten att anordna kontroll för bevakande av de olika förvaltningarnas särskilda intressen. Möjligheten att indraga vissa stationer och nedlägga vissa järnvägslinjer torde också bliva mindre än vid en äganderättsfusion, då en järnväg uppenbarligen ej gärna nedlägger en linje, som framdeles åter kan bliva erforderlig, om fusionen brytes. Härtill kommer, att möjliga besparingsåtgärder vid mindre fullständiga fusioner ofta nog icke göras så genomgripande och effektiva som eljest vore möjligt. En förvaltningsfusions större eller mindre löslighet medför nämligen möjligheten av en uppsägning av gemensamhetsförhållandet och således också större eller mindre risk för att vidtagna indragningar, omläggningar och besparingsåtgärder av olika slag icke skola kunna vidmakthållas. Frukta för att efter en eventuell uppsägning av fusionsförhållandet bliva nödsakad att återuppbygga eventuellt slopade verkstäder, att utvidga förminskade eller återupptaga indragna stationer, att åter förhyra genom fusionen ledigblivna lokalutrymmen o. s. v. måste helt naturligt medföra återhållsamhet i fråga om vidtagande av de möjliga besparingsåtgärderna.

Av vad nu sagts framgår, att om en verklig äganderättsfusion med dess större besparingsmöjligheter icke kan åstadkommas, men intresse likväl finnes för att genom en förvaltningsfusion ernå möjligast stora besparingar, det framför allt är av vikt att tillse, att en dylik fusion göres så fast och långvarig, att ovan nämnda olägenheter och risker i huvudsak bortfalla. För

att ernå detta fordras framför allt, att överenskommelse om gemensam förvaltning träffas för all framtid eller på annat sätt göres fast bindande, givetvis med möjlighet till revidering av villkoren vid ändrade trafikförhållanden, samt att den gemensamma förvaltningen erhåller befogenhet att genomföra de rationaliserings- och förenklingsåtgärder i fråga om personal, rullande materiel, drift, verkstäder, förråd, taxepolitik m. m., som kunna medföra besparing och ökad effektivitet. Endast under dessa förutsättningar kan man förvänta, att genom förvaltningsfusioner så stora besparingar skola kunna åstadkommas, att de kunna jämföras med vad som kan ernås genom sådana äganderättsfusioner, som legat till grund för de sakkunnigas utredningar.

En sådan ständig förvaltningsfusion förefinnes sedan lång tid tillbaka inom Skåne, nämligen mellan Landskrona—Eslövs och Hälsingborg—Landskrona—Eslövs järnvägar.

Med hänsyn till såväl de många växlande former för förvaltningsfusioner, som, enligt vad ovan sagts, kunna ifrågakomma, som ock till de med en närmare undersökning av dessa organisationsformer förenade kostnaderna, hava de sakkunniga icke funnit sig i frågans nuvarande läge böra verkställa en detaljerad utredning rörande de besparingssummor, som genom förvaltningsfusioner skulle kunna ernås inom de förut behandlade grupperna av skånska järnvägar.

De sakkunniga hava därför inskränkt sig till att verkställa en överslagsberäkning över de besparingar, som i de ifrågavarande fallen skulle kunna uppnås genom sådana fasta och bindande fusioner, som av de sakkunniga här ovan angivits såsom nära likvärdiga med äganderättsfusioner.

Inom en sådan fusion kunna praktiskt taget alla de rationaliserings- och besparingsåtgärder i fråga om driften vidtagas, som äro möjliga inom en äganderättsfusion. Den egentliga skillnaden kommer att ligga däri, att skilda styrelser och revision måste bibehållas samt att för bevakande av de skilda bolagens intressen en gemensam förvaltning, trafikutskott, torde böra anordnas. Likaledes krävas såväl för det kamerala arbetet som för kontrollkontoret något ökade personalkostnader.

Vad då först angår *Hälsingborgsgruppen*, erinras, att den besparing, som vid äganderättsfusion kan ernås genom gemensam styrelse- och förvaltningspersonal, här ovan av de sakkunniga beräknats till 154 000 kronor (se sid. 19 och därtill fogad notis). Utgifterna för styrelse och revision hava därvid beräknats till 10 000 kronor. Vid en förvaltningsfusion torde för de i Hälsingborgsgruppen ingående järnvägarna erfordras tre olika styrelser med särskilda revisorer samt dessutom ett trafikutskott om förslagsvis fem personer. Kostnaderna härför torde, tillsammans med de ökade kontroll- och kamerala kostnaderna, kunna begränsas till 35 000 kronor. Utgiftsökningen för en dylik förvaltningsfusion gent emot en äganderättsfusion skulle således utgöra 25 000 kronor, och den förut angivna besparingssiffran bör på grund härav minskas till 129 000 kronor. Då besparingarna under övriga punkter kunna anses bliva oförändrade, skulle den totala besparingssiffran för Hälsingborgsgruppen, eller 268 000 kronor, minskas till 243 000 kronor.

Vad därefter angår *Kristianstadsgruppen*, torde, under enahanda förutsättningar som beträffande *Hälsingborgsgruppen*, den av de sakkunniga förut beräknade besparingssiffran, 305 000 kronor, böra med hänsyn till de ökade kostnaderna för styrelser, trafikutskott och kontrollkontor minskas med 5 000 kronor till 300 000 kronor.

För *Sydskånska gruppen* äro styrelse- och revisionskostnader vid en äganderättsfusion förut angivna till cirka 17 000 kronor. Ökningen i de ovan angivna administrationskostnaderna vid en fast och bindande förvaltningsfusion torde kunna beräknas till 23 000 kronor, varför den förut angivna slutliga besparingssumman, 276 000 kronor, skulle minskas till 253 000 kronor.

Om man slutligen för den alla Skånejärnvägarna omfattande *Skånegruppen* tänker sig en fast och bindande förvaltningsfusion av samma art som för de smärre grupperna och utgår ifrån, att för administrerandet av den större förvaltningen krävas något större kostnader, torde man böra minska den för denna grupp angivna slutliga besparingssumman, 966 000 kronor, med c:a 45 000 kronor till 921 000 kronor.

Icke beräkningsbara besparingar och vinster.

De sakkunniga hava i det föregående under ett flertal punkter fäst uppmärksamheten på, att inom varje fusionsgrupp, utom de siffermässigt beräknade besparingarna, en hel del icke beräkningsbara besparingar med säkerhet bliva en följd av genomförda fusioner. Då det torde vara av intresse att giva en samlad bild av dessa besparingars natur och omfattning, hava de sakkunniga ansett sig böra göra en kort sammanfattning av desamma.

I fråga om nedläggandet av vissa stationer eller järnvägslinjer böra i fråga om *Kristianstadsgruppen* linjerna Everöd—Åhus och Skepparslöv—Karpalund kunna nedläggas. Betydande besparingar stå härigenom tydligen att vinna. Huruvida i detta avseende några besparingar kunna göras inom den *Sydskånska gruppen*, har för närvarande ej kunnat säkert bedömas.

Beträffande gemensamt utnyttjande av person- och godsvagnar kan erinras, att besparingar stå att vinna inom *Hälsingborgsgruppen* genom gemensamt utnyttjande av personvagnsparken och inom såväl *Hälsingborgs-* som *Sydskånska gruppen* i än högre grad genom förenklad vagnfördelning, minskad tomdragning av och, särskilt i respektive hamnar, minskade växlingskostnader för godsvagnar.

Vad beträffar möjliga besparingar genom tidtabellsomläggningar, kunna inom *Kristianstadsgruppen* utgiftsminskningar ernås genom undanröjande av konkurrens mellan gruppens järnvägar samt i övrigt genom hela tidtabellens systematiska genomarbetande.

Beträffande det gemensamma utnyttjandet av lokomotivparken må erinras om, att inom *Sydskånska gruppen* en sammanslagning av lokomotivstationerna vid Trälleborgs och Malmö västra stationer, ett bättre utnyttjande av den åkande maskinpersonalen och en bättre anpassning av olika lokomotivtyper till olika tågslag böra lämna väsentliga besparingar.

Genom förbilligande av kostnaderna vid föreningsstationer kunna inom Hälsingborgs- och Sydsåkanska grupperna besparingar vinnas.

I fråga om bortfallande konkurrens mellan järnvägarna kan erinras, att inom såväl Kristianstads- som Sydsåkanska gruppen besparingar böra kunna ernås genom järnvägarnas samlande i en hand.

I detta sammanhang vilja de sakkunniga ej underlåta att, ehuru frågan om järnvägarnas konkurrens med biltrafiken ej kan anses direkt beröras av den nu förevarande utredningen, dock erinra om järnvägsfusionernas stora betydelse för även denna fråga. Inom ett trafikområde, där olika järnvägsföretag själva konkurrera, finnas för den mera irreguljära motortrafiken större möjligheter att med utnyttjande av differenserna i järnvägarnas fraktsättning leda godset å de för motortrafiken gynnsammare vägarna än inom ett område, där järnvägstrafiken och dess fraktpolitik stå under enhetlig ledning. Säkerligen kunna fusionerna på denna väg kraftigt bidra att stärka järnvägarnas ställning och därigenom indirekt tillföra dem vinst.

Slutligen böra genom gemensamma materialinköp i alla grupperna besparingar kunna göras.

Ehuru de sålunda antydda besparingarna säkerligen vid genomförda fusioner komma att röra sig om betydande belopp, hava de sakkunniga dock ej velat i vidare mån medtaga desamma i sina beräkningar, än att, såsom av nedanstående sammanfattning framgår, de beräknade besparingarna avrundats med c:a 10 % av de beräknade beloppen; de sakkunniga anse sig härigenom ej hava överskattat de indirekta besparingarnas och vinsternas värde.

Sammanfattning av det ekonomiska resultatet för Skånejärnvägarna.

En sammanfattning av de på ovan angivet sätt avrundade besparingsbelopp, som av de sakkunniga beräknats för de inom Skåne föreslagna fusionsgrupperna, ställer sig på följande sätt:

Fusionsgrupp	Vid fullständig äganderättsfusion	Vid fast och bindande förvaltningsfusion
Hälsingborgsgruppen	295 000	265 000
Kristianstadsgruppen.....	335 000	330 000
Sydsåkanska gruppen	305 000	280 000
Sammanlagt	935 000	875 000
Skånegruppen	1 065 000	1 015 000

Fusionsvinsternas tillgodogörande.

I de sakkunnigas ovan lämnade redogörelse för den plan, enligt vilken undersökningarna bedrivits, har framhållits, att vid bedömandet av fusionernas resultat hänsyn måste tagas även till vissa faktorer, som kunna försvåra lösningen av respektive fusionsfrågor. De sakkunniga hava i sådant hänseende särskilt fäst uppmärksamheten vid frågorna angående taxor och avlöningsförhållanden.

Vad då till en början taxeförhållandena beträffar, så synes det naturligt, att en fusion av flera järnvägar till en ekonomisk enhet helst bör medföra tillämpandet av en enhetlig lokaltaxa inom det större järnvägskomplexet. En anpassning i detta avseende efter den högsta, inom gruppen förefintliga taxan skulle emellertid i regel medföra avgiftsförhöjningar för trafikanterna å de linjer inom gruppen, som förut haft lägre taxa. Även om de mest betungande av dessa förhöjningar i viss mån skulle kunna neutraliseras genom speciella avgiftsregleringar å vissa linjer, skulle dock sannolikt en allmän höjning framkalla missnöje från trafikanternas sida samt måhända medföra förlust av en del av den förutvarande trafiken. På grund härav torde en utjämning böra ske i riktning mot den lägsta inom gruppen förekommande taxan, vilket dock, under förutsättning av oförändrad trafik, kommer att medföra minskning av inkomsterna av lokaltrafiken å de sträckor, där en högre taxa ersättes av en lägre. I fråga om persontrafiken mellan de förut självständiga linjerna kan dessutom inträffa, att en enhetlig, över längre avstånd fallande taxa medför mindre inkomst för järnvägen än de sammanlagda, för samma avstånd utgående avgifterna enligt skilda taxor.

Vad godssamtrafiken beträffar, är att märka, att fraktavgifterna i det svenska samtrafikssystemet beräknas enligt statens järnvägars tariffer för hela transportavståndet, men att en särskild övergångsavgift dessutom beräknas för varje övergång mellan två olika järnvägar. Detta medför, att ju flera järnvägar, som ingå i en transportsträcka, desto flera övergångsavgifter inräknas i frakten och desto högre blir totalfrakten, jämförd med frakten för en lika lång transportsträcka över endast en järnväg. Härtill kommer, att s. k. banavgifter kunna efter Kungl. Maj:ts prövning tilldelas de järnvägar, vilkas ekonomiska ställning kräver ett tillskott utöver de vanliga samtrafiksandelarna. Om flera smärre järnvägar sammanslås till en större ekonomisk enhet, minskas således antalet övergångsavgifter och sannolikt även banavgifternas totalsumma, vilket medför, att visserligen allmänhetens fraktkostnader, men också järnvägsgruppens fraktinkomster minskas.

Vid en fusionering av flera järnvägar till en ekonomisk enhet komma således såväl de lokala taxornas anpassning, om denna sker i riktning mot lägsta taxan inom fusionsgruppen, som också övergångs- och banavgifternas bortfallande att för järnvägarna medföra inkomstminskning, vilken måhända endast delvis kan ersättas genom ökad trafik.

Vad löneförhållandena angår, inträder ett liknande förhållande som i fråga om taxeväsendet. Om inom en fusionsgrupp enhetliga löneförhållanden skola genomföras, så läser en anpassning till den lägsta löneskalan för de i gruppen sammanförda järnvägarna ej vara möjlig. En utjämning efter en högre löneskala innebär emellertid en utgiftsökning, som minskar det ekonomiska utbytet av fusionen.

De sakkunniga hava med hänsyn till utredningens fullständighet ej velat underlåta att verkställa en på tillgängligt statistiskt material grundad undersökning angående såväl storleken av den inkomstminskning, som kan beräknas uppstå vid införande av en gemensam taxa för varje fusionsgrupp,

varvid den gemensamma taxenivån för godstrafiken inom varje grupp i huvudsak beräknats vid ett sådant medelläge, att allt för stora avgiftsskillnader ej skola uppstå, som också angående den ökning i lönekostnader, som skulle uppkomma vid tillämpning inom varje fusionsgrupp av den högsta inom gruppen förekommande löneplanen. Denna undersökning, som, i vad angår taxeutjämnings, givetvis måste bliva osäker, har lämnat följande resultat.

Inom Hälsingborgsgruppen skulle genom taxeutjämnings uppstå en inkomstminskning av 68 000 kronor i godstrafik och 15 000 kronor i persontrafik samt genom löneutjämnings, åtminstone efter någon tid, en utgiftsökning av 78 000 kronor eller tillsammans en med 161 000 kronor försämrad ekonomisk ställning, medan besparingarna enligt ovanstående uppskattas till 295 000 kronor.

Inom Kristianstadsgruppen skulle taxeutjämnings medföra en inkomstminskning av 18 000 kronor i godstrafik och 40 000 kronor i persontrafik samt löneutjämnings en utgiftsökning av 35 000 kronor eller tillhoppa en med 93 000 kronor försämrad ekonomisk ställning, medan besparingarna skulle uppgå till 335 000 kronor.

Inom den Sydsåkanska gruppen slutligen skulle motsvarande siffror uppgå till 188 000 kronor i godstrafik, 30 000 kronor i persontrafik och 148 000 kronor i löneutjämnings eller tillhoppa 366 000 kronor mot en besparings-siffra av 305 000 kronor.

För den enhetliga Skånegruppen skulle härutöver ökade utgifter på grund av löneutjämnings ej uppkomma. Däremot komma givetvis ytterligare inkomster att bortfalla i såväl gods- som persontrafik. De sakkunniga hava dock ej ansett erforderligt att låta verkställa utredning angående detta senare belopp.

Undersökningen giver således vid handen, att vid samtliga nu ifrågasatta fusionsgrupper en utjämnings av taxorna inom gruppen i enlighet med vad ovan sagts samt en utjämnings av personallönerna till den nivå, som intages av den i löneavseende högst stående järnvägen inom gruppen, skulle kunna medföra en inkomstminskning, som i den Sydsåkanska gruppen helt och hållet och i de båda nordskåkanska grupperna i väsentlig mån skulle konsumera de besparingar, som i förvaltnings- och driftshänseende stå att vinna; även för Skånegruppen kommer viss del av besparingarna att tagas i anspråk.

Även här föreliggande fråga har berörts i det ovan omnämnda yttrande, som avgivits av de sydsåkanska trafikcheferna. Dessa hava därvid bestyrkt, att vid ifrågavarande grupp de ökade kostnader för högre personallöner, som bliva en följd av att i lönehänseende mera lågt stående banor sammanslås med mera högklassiga, kunna beräknas till 148 000 kronor, men hava samtidigt uttalat, att den inkomstminskning, som blir en följd av övergångsavgifternas bortfallande i nuvarande godssamtrafik, bör beräknas till 100 000 kronor. Någon inkomstminskning med avseende på persontrafiken hava trafikcheferna ej upptagit och det av dem beräknade beloppet för de sammanlagda avbränningarna, 248 000 kronor, understiger således väsentligt den

summa av 366 000 kronor, som framgått av de genom de sakkunniga utförda beräkningarna.

Emellertid lära, om så av ekonomiska skäl befinnes nödvändigt, utvägar ej saknas att åtminstone i huvudsak undgå de taxe- och lönesvårigheter, som ovan antytts. I detta avseende är till en början att erinra, att, om sammanslagningen endast har karaktär av sådan förvaltningsfusion, som i det föregående närmare angivits, några större svårigheter i nu nämnda hänseenden ej torde behöva uppstå. Vid en fusion, som icke innebär skapandet av en ekonomisk enhet utan uteslutande avser gemensam förvaltning, torde varje järnvägsenhet hava större möjlighet att bibehålla sin självständiga taxeställning. Trafiken mellan de skilda medlemmarna av fusionsgruppen förblir av samtrafiks karaktär, och inkomster av övergångsavgifter och banavgifter stå fortfarande till buds. Vad löneförhållandena angår, lär väl icke anordnandet av en sådan gemensam förvaltning, som här avses, i och för sig kunna anses som giltigt skäl för krav på en omedelbar ändring av lönestandarderna vid de olika banorna.

Men även om man tänker sig, att gruppens olika järnvägar uppgå i ett enda gemensamt fusionsbolag, böra ej möjligheter saknas att undgå de ekonomiska olägenheter för fusionsgrupperna, som enhetliga taxor och löner eventuellt kunna medföra.

Vad då till en början taxeförhållandena beträffar, torde en tillfredsställande lösning av inkomstfrågan kunna vinnas genom att fusionens taxeförhållanden tills vidare och intill dess den nya sammanslutningen kan vinna för genomförande av en taxeutjämning nödig ekonomisk styrka få förbli oförändrade. Detta skulle innebära, att varje till fusionen hörande järnvägslinje skulle, om och så länge fusionsbolagets ekonomi så krävde, få behålla en för linjens bärighet nödvändig taxa och att trafiken mellan de olika linjerna inom fusionen finge tills vidare betraktas såsom samtrafik. Vad persontrafiken angår, torde detta innebära så mycket mindre olägenhet, som de lokala persontaxorna redan torde vara anpassade till vad som med hänsyn till automobilkonkurrensen visat sig möjligt att ernå, och en ytterligare utjämning på grund av fusioneringen knappast torde ifrågasättas. Ej heller torde, med särskild hänsyn till den inom det nu förevarande järnvägsnätet jämförelsevis ringa inbördes persontrafiken mellan banorna, ett uppskov med utsträckningen av taxornas fallande avgifter till större avstånd vara av någon större betydelse. Vad godstrafiken angår, så torde en sådan anordning som den antydda, ehuru ur fusionssynpunkt godtagbar endast såsom övergångsform, icke sakna motstycke i vårt land. Mora—Vänerns järnväg, som före år 1917 ägdes av Mora—Vänerns järnvägsbolag samt nämnda år övertogs av staten, bestod före införlivandet med statens järnvägar av flera olika bandelar, för vilka i samtrafik såväl sinsemellan som med landets övriga järnvägar skilda taxor voro gällande. Andra dylika fall kunna också anföras. Kävlinge—Sjöbo järnväg, som den 11 oktober 1924 övertogs av staten, trafikerades sålunda under tiden till 1 juli 1926 enligt särskild taxa och behandlades även i trafik med statens järnvägar såsom en särskild järnväg. Ett

dylikt förfaringssätt torde i många fall bliva nödvändigt, om man för närvarande vill söka realisera de besparingar, som stå att vinna genom större fusioner.

Tillämpningen skulle, såsom nämnts, närmast hava karaktären av övergångsanordning samt upphöra, när de sammanslagna banornas ekonomi bliver så god, att åtgärder för enhetliggörande av fusionsgruppens taxor kunna anses motiverade och möjliga att genomföra.

I detta sammanhang vilja de sakkunniga framhålla, att ett bibehållande tills vidare inom en fusionsgrupp av olika taxor givetvis måste medföra, att arbetet för kontrollerandet av inkomsterna, på grund av de bibehållna övergångsavgifterna mellan banorna, blir i någon mån mera tidsödande, än om en gemensam taxa gäller för hela gruppen. Under övergångstiden kunna således de beräknade besparingarna i personalkostnader vid kontrollkontoret icke helt realiseras.

Fusions-sakkunniga anse sig slutligen även böra erinra om den genom de nya samtrafiksbestämmelserna aktualiserade frågan om fastställande av taxeenhet för vissa enskilda järnvägar samt om denna frågas betydelse ur fusions-synpunkt. Av särskilt intresse äro härvid de fall, då önskan föreligger från en större järnvägsgrupp att få bibehålla skilda taxor för skilda linjer, ehuru skäl kunna åberopas för fastställande mot järnvägarnas vilja av gemensam taxa för linjerna. Då det i dessa fall icke lär kunna ifrågasättas att införa en gemensam taxa utan att järnvägarna själva redan förut fattat beslut om och måhända redan vidtagit åtgärder för sammanslutning till en mer eller mindre långt gående gemenskap i drift och ekonomi, så skulle ett tvång till gemensam taxa i vissa fall kunna verka återhållande på en förefintlig önskan att genomföra en fusion, liksom också ett åläggande att i en redan genomförd fusion införa gemensam taxa skulle kunna framkalla strävanden att åter upplösa fusionen för att därigenom undanrycka grunden för ett taxee-läggande. Då genomförandet av rationella järnvägsfusioner såväl ur national-ekonomisk som driftsynpunkt måste betraktas såsom i hög grad eftersträfvansvärt, något som ju också från flera håll, senast av järnvägsekonomisakkunniga i deras utlåtande den 19 december 1928, med eftertryck framhållits, synes det järnvägsfusionssakkunniga synnerligen angeläget att, om och när fråga uppstår att gent emot enskilda, till fusion beredda eller helt eller delvis redan fusionerade järnvägsförvaltningars önskan, ålägga dem att tillämpa en gemensam taxa, nödig hänsyn tages jämväl till den verkan ett dylikt åläggande skulle hava på respektive järnvägars benägenhet och förmåga att genomföra eller upprätthålla en fusion.

Vad därefter angår personallönerna, bör, såsom förut erinrats, inom en fusion med enbart gemensam förvaltning någon omedelbar utjämning av dessa väl i regel ej behöva ifrågasättas. Men även vid de fusioner, som avse en verklig ekonomisk enhet, lär det i många fall bliva ekonomiskt nödvändigt att anlita en liknande utväg som beträffande taxorna, d. v. s. att tills vidare inom fusionsgruppen bibehålla en förefintlig lägre lönestandard vid linjer med svag ekonomi. Det är nämligen tydligt, att, om skapandet

av en äganderättsfusion ovillkorligen skall medföra samma lönestandard å fusionsgruppens samtliga linjer och därigenom en driftkostnadsökning förorsakas, som helt eller delvis konsumerar fusionens besparingar, man icke rimligen kan förvänta något större intresse från förvaltningarnas sida för genomförandet av dylika fullständigare fusioner.

Om, å andra sidan, ett bibehållande tills vidare av olikheten i lönestandard kan möjliggöra ernåendet av en verkligt besparingsduglig fusion, så bör även från personalens sida intresse härför kunna påräknas, då ju, även om en dylik fusion icke möjliggör en omedelbar löneförhöjning, den dock måste medföra en allmän förbättring av personalens ställning inom företaget. Genom fusionerna skapas bättre förutsättningar för företagens ekonomiska bestånd och därav i sin ordning större trygghet för personalens framtid samt bättre utsikter för att även å de ekonomiskt svagare linjerna högre löner så småningom skola kunna utbetalas. Personalens befordringsmöjligheter komma på detta sätt att ökas, såväl genom att duglig personal inom den större förvaltningen lättare kan påräkna befordran till högre befattningar än inom de förutvarande, mindre förvaltningarna, som ock därigenom att tjänstemän å järnvägar med lägre avlöning få utsikt att erhålla förflyttning till befattningar inom samma tjänstegrad å annan linje inom gruppen och därigenom redan inom innehavande tjänstegrad uppnå bättre lönevillkor, än de eljest skulle kunnat påräkna. Det lärer därför i många fall kunna ligga i personalens eget intresse att möjliggöra en fusion genom att godkänna en sådan övergångsanordning, att förefintliga löneolikheter inom gruppen tills vidare må bibehållas.

Det bör slutligen framhållas, att även anordningar av den art, som de sakkunniga senast antytt, förut tillämpats inom det svenska järnvägsväsendet. De sakkunniga erinra därvid till en början om det förfarande, som tillämpats i fråga om personallönerna vid senaste statsinköp av enskilda järnvägar, nämligen Dala—Hälsinglands, Kävlinge—Barsebäcks, Hässleholm—Markaryd—Veinge och Norra Södermanlands järnvägar. Statens järnvägars löneskala har visserligen där tillämpats, men personalen har på grundval av de lönebelopp, som den åtnjutit i den enskilda banans tjänst, i regel kunnat inpassas i vederbörande lönegrads lägsta löneklass. Tillämpar man inom Hälsingborgsgruppen samma beräkningssätt för den nuvarande personalen vid Skåne—Smålands och Ängelholm—Klippans järnvägar, vilka tillhöra avlöningsgruppen III, medan Hälsingborg—Hässleholms samt Landskrona och Hälsingborgs järnvägar tillhöra grupp I inom de enskilda järnvägarnas gruppindelning, visar det sig, enligt utredning, som de sakkunniga låtit verkställa, att för 92 % av personalen vid Skåne—Smålands och för 100 % av personalen vid Ängelholm—Klippans järnväg ingen ökning inträder för de första 9 åren. Enahanda är förhållandet inom de övriga grupperna. Inom Kristianstadsgruppen inträder för 99 % av personalen vid Östra Skånes järnväg ingen ökning inom de första 12 åren, och inom den Sydsvenska gruppen skulle för 99 % av personalen vid Lund—Trälleborgs, för 92 % vid Malmö

—Simrishamns och för 90 % vid Malmö—Trälleborgs järnväg icke någon ökning inträda under de första 12 åren.

De sakkunniga vilja slutligen omnämna, att vid de förhandlingar, som förts mellan Svenska järnvägarnas arbetsgivareförening och vederbörande personalorganisationer i anledning av ifrågasatt fusionering av Kristianstad—Hässleholms och Östra Skånes järnvägar, enighet vunnits om möjlighet för en sådan lösning av den föreliggande frågan, att järnvägarna skulle tills vidare hänföras till oförändrade lönebangrupper — bangrupp I för Kristianstad—Hässleholms järnväg och bangrupp II för Östra Skånes järnväg. Oaktat således olika grupplöner tillämpades, skulle dock förvaltningen få fritt utnyttja såväl åkande personal som reservpersonal å samtliga linjer. Anordningen vore avsedd att komma i tillämpning vid tidpunkten för en blivande fusionering mellan järnvägarna samt gälla intill utgången av år 1933.

Vad de sakkunniga sålunda anfört i fråga om taxor och personallöner inom de fusionerade företagen synes visa, att fullt användbara utvägar finnas för att undvika de svårigheter, som i många fall kunna bliva förbundna med ett omedelbart utjämnande av taxor och personallöner inom en fusionsgrupp.

Under de inför de sakkunniga förda förhandlingarna, liksom av de sydskånska trafikcheferna i deras skriftliga yttrande, har emellertid uttryck givits åt den uppfattningen, att en fusion ej kan undgå att medföra en omedelbar utjämning av taxor och löner samt att man därför i besparingskalkylerna måste räkna med dessa avbränningar. Med anledning härav vilja de sakkunniga framhålla, att i det bekymmersamma läge, vari de svenska enskilda järnvägarna nu befinna sig, strävandena att genom lämpliga fusioner åstadkomma ekonomiska besparingar närmast måste ses ur synpunkten av järnvägsföretagens nödvändiga ekonomiska konsolidering. För ett flertal företag torde frågan om dessa besparingar gälla järnvägarnas fortsatta bestånd; för dem torde också fusionerna, ändamålsenligt genomförda, utgöra ett värdefullt, om också ej ensamt tillräckligt medel i deras ekonomiska kamp. Men därför är det också nödvändigt, att de besparingar, som genom fusionerna kunna vinnas, främst få disponeras för att stärka företagen själva och ekonomiskt konsolidera dessa.

De sakkunniga vilja för sin del framhålla, att ett fortsatt arbete för enhetliggörande på fusioneringens väg av det enskilda järnvägsväsendet i stort sett måste bliva resultatlöst, om ej den sålunda angivna synpunkten bliver vederbörligen beaktad.

Nuvarande möjligheter för frivilliga fusioner i Skåne.

Ehuru de ovan angivna besparingar, som framgått som resultat av de sakkunnigas undersökningar, måste anses anmärkningsvärt stora, synas dock möjligheterna att för närvarande på frivillighetens väg åstadkomma större eller mindre sammanslutningar mellan järnvägarna i Skåne, vara ringa. De sakkunniga vilja här nedan lämna en kortfattad redogörelse för de förhållanden, som i detta avseende mött inom varje särskild grupp.

Vad då först *Kristianstadsgruppen* beträffar, synas ju så gott som alla omständigheter tala för en genomgripande fusionsbildning. Man skulle kunna säga, att denna grupp utgör ett skolexempel på fördelarna av och de sakliga förutsättningarna för en fusion. Den uträknade besparingssumman, 335 000 kronor, är betydlig. Några skilda huvudorter med mot varandra stridande intressen finnas icke, då ju Kristianstad är centrum för alla Kristianstadsgruppens järnvägars trafik och ingen annan ort finnes, mot vilkens ekonomiska intresse en fusion skulle kunna tänkas strida. En sedan gammalt förefintlig, för både Östra Skånes och Kristianstad—Hässleholms järnvägars ekonomiska intressen menlig konkurrens skulle ock genom en fusion bringas ur världen.

De sakkunniga möttes också inom denna grupp av förståelse för fusions-tanken, vilken förståelse ytterligare stimulerades av Östra Skånes järnvägars iråkade ekonomiska obestånd. Under de sakkunnigas förhandlingar med representanter för Kristianstad—Hässleholms och Östra Skånes järnvägar rörande besparingsvärdena uttrycktes även en önskan, att de sakkunniga ville på basis av sina undersökningar framlägga förslag rörande det sätt, varpå en sådan sammanslagning skulle låta sig genomföras. De sakkunniga hava i detta syfte närmare granskat de båda banornas ekonomiska ställning och förutsättningarna för en fusionsbildning samt därefter utarbetat förslag till avtal rörande villkor för en fullständig sammanslagning av de båda bolag, som äga ifrågavarande järnvägar.

Ehuru de förhandlingar, som på basis härav inför de sakkunniga fördes mellan representanter för de båda järnvägsbolagen, ledde till preliminär enighet, uppnåddes dock vid frågans fortsatta behandling ej någon slutlig överenskommelse angående den föreslagna, fullständiga äganderättsfusionen.¹

Tanken på att genom sammanslutning mellan de båda järnvägarna åstadkomma bättre driftsekonomi övergavs emellertid icke. Ehuru det på grund av ovisshet angående järnvägsföretagens framtida ekonomiska möjligheter visat sig svårt att åstadkomma en äganderättsfusion mellan desamma, förelåg dock hos båda parterna en på ingående utredningar grundad övertygelse angående de besparingar, som genom en fusion skulle stå att vinna. Förutsättningar syntes därför föreligga för att såsom övergångsform genomföra en sådan förvaltningsfusion mellan de båda företagen, att den ena järnvägen visserligen ej övertog ansvaret för den andras skulder och ekonomi, men att möjlighet dock bereddes för den gemensamma förvaltningen att utan risk för avtalets uppsägning genomföra de önskvärda rationaliseringsåtgärderna.

Efter det de förut nämnda förhandlingarna strandat, upptogos nya förhandlingar i sådant syfte mellan de båda järnvägarnas styrelser samt ledde även till en preliminär överenskommelse om en för all framtid fast bunden förvaltningsfusion. Sedan emellertid stadsfullmäktige i Kristianstad, vilken stad innehar aktiemajoriteten i Kristianstad—Hässleholms järnvägsaktiebolag,

¹ Med hänsyn till förhandlingarnas natur hava de sakkunniga ansett sig icke kunna i detalj redogöra för de förda förhandlingarna och de preliminära resultat, som under desamma vunnos.

motsatt sig förslaget, blev detsamma å bolagsstämma den 10 december 1931 med nämnda järnväg avslaget. Uppdrag lämnades emellertid samtidigt järnvägens styrelse att föranstalta om frågans eventuella återupptagande till ny prövning.

Anledningen till att strävandena efter en fusion inom Kristianstadsgruppen sålunda, trots beaktansvärda försök, icke lett till något resultat torde icke å något håll hava varit bristande insikt om fördelarna av en fusion. Båda parternas ombud hava i stort sett vitsordat de gjorda beräkningarna angående möjliga besparingar, och från båda sidor har intresse visats för frågans lösning. Att de framlagda förslagen dock till sist avböjts torde få tillskrivas den ovisshet om den framtida utvecklingen, som slutligen visat sig behärska Kristianstadsbolagets intressenter. Denna ovisshet beror givetvis i hög grad på bilismens starka utveckling och järnvägarnas ökade svårigheter att uppehålla sin ställning gent emot bilkonkurrensen. En viktig faktor vid bedömande av framtidsutsikterna hava också för dessa järnvägars del sockerbetodlingens osäkra framtid och sockerindustriens pågående rationalisering visat sig vara. Osäkerheten om i vilken omfattning betodlingen kan komma att inskränkas och sockerfabriker komma att nedläggas, vilka faktorer äro särskilt betydelsefulla för Östra Skånes järnvägar, hava säkerligen bidragit att göra Kristianstadsbolagets intressenter tveksamma. För de sakkunniga hava ovannämnda faktorer, om också manande till noggrann prövning, likväl snarare synts tala för än mot en fusion, då ju de stora besparingarna genom en dylik böra utgöra en ökad garanti för att i framtiden inträdande ogynnsamma förhållanden icke skulle kunna lika lätt rubba det större företagens som de två mindre järnvägarnas ekonomi. Det är också de sakkunnigas övertygelse, att de stora fördelar, en sammanslagning i detta fall innebär, ej i längden kunna lämnas obeaktade samt att en fusion mellan järnvägsföretagen, trots de svårigheter förhandlingarna hittills erbjudit, dock torde komma till stånd.

Vad angår *Hälsingborgsgruppens* järnvägar, ställa sig förhållandena delvis annorlunda.

I fråga om möjligheten att i verkligheten åstadkomma de besparingar, som de sakkunnigas utredningar utvisa, hava representanterna för såväl Hälsingborg—Hässelholms som Landskrona och Hälsingborgs järnvägar framställt erinringar. Ett par av dessa torde böra godtagas, andra åter torde hava sin grund i oriktiga utgångsantaganden eller i ett enligt de sakkunnigas mening obefogat underkännande av den föreslagna fusionsförvaltningspersonalens förmåga att handhava det fusionerade företaget. Men även om man från besparingssumman medger avdrag för de anmärkningar, som av de sakkunniga ansetts hava visst fog för sig, kvarstår såsom förut nämnts en betydande besparingssiffra, 295 000 kronor, låt vara att denna besparingssumma, såsom förut angivits, förutsätter, att löne- och taxeförhållandena t. v. få bibehållas orubbade.

Utom nyssnämnda anmärkningar har från Landskrona—Eslövs järnvägs

representanters sida även framförts den invändningen, att en nödvändig förutsättning för en fusion vore, att de banor, som skulle sammanslås, vore ekonomiskt likvärdiga, och då Landskrona—Eslövs järnväg hade en god ekonomisk ställning, medan Skåne—Smålands järnvägs ekonomi vore dålig, kunde Landskrona—Eslövs järnväg icke ingå i någon fusion med Skåne—Smålands järnväg. Beträffande denna invändning få de sakkunniga i fråga om den principiella innebörden hänvisa till sitt uttalande i frågan härovan (sid. 16). Vad särskilt det nu föreliggande fallet angår, vilja de sakkunniga framhålla, att Skåne—Smålands järnväg efter en fullständig fusion av Hälsingborgsgruppens järnvägar bör kunna bära sina driftkostnader och att järnvägen således icke behöver försämra de övriga gruppjärnvägarnas ekonomi.

En ytterligare, mera vägende invändning har av representanterna för Landskrona—Eslövs järnväg framställts mot den föreslagna fusionen. Den innebär, att Landskrona, som strävar att draga trafik till sin hamn, skulle, om fusionens förvaltning förlades till Hälsingborg, få förminskade utsikter att kunna hävda sin ställning i konkurrensen med denna senare stad, som naturligen också strävar att draga så mycket trafik som möjligt till sin hamn. De sakkunniga vilja ej förneka, att denna fråga, som för övrigt möter i ett flertal av de svenska järnvägsfusionsproblemen, är synnerligen ömtålig och att lösningen av densamma kräver en noggrann prövning. De sakkunniga vilja dock fästa uppmärksamheten på, att även denna fråga utomlands på många håll — säkerligen av mycket större ekonomisk betydelse, än vad densamma kan äga i Sverige — framställt sig till besvarande och blivit för samtliga parter tillfredsställande löst. Lösningen ligger givetvis däri, att man från början söker ordna fusionens förvaltning och styrelse så, att alla parter få tillfälle och förmåga att göra sig gällande inom densamma. I fusionsurkunden kunna sålunda intagas bindande försäkringar om att i fråga om såväl person- och godstrafik som i fråga om leveranser till järnvägen det ena konkurrerande ortsintresset icke får gynnas framför det andra, att, därest nedsättning i biljettpris eller i frakt medgives beträffande en huvudort, en lika eller procentuellt lika stor nedsättning skall, därest från andra huvudorter så kräves, medgivas rörande dessa, att alla parter skola i fusionsbolagets styrelse äga vederbörlig representation, eventuellt med en av viss myndighet utsedd opartisk ordförande, att tvister angående påståenden om obehörigt gynnande av endera parten skola hänskjutas till och avgöras av skiljenämnd, opartisk person eller myndighet o. s. v. I fråga om möjligheten av bestämmelser av denna art tillåta sig de sakkunniga att hänvisa till sitt yttrande rörande sammanslagningen av Ruda—Finsjö—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägar (bil. IV). Erfarenheten från våra större järnvägsförvaltningar synes också tala för att man på tillfredsställande sätt skall kunna häva de konkurrensbetänkligheter, som kunna finnas hos parterna i en ifrågasatt fusionsgrupp. Att märka är för övrigt, att ju större trafikområde en fusionsförvaltning får, desto lättare har den att intaga en opartisk ställning gent emot de särskilda lokalintressena.

Det har synts de sakkunniga, som om särskilt inom Hälsingborgsgruppen

förståelse för fusionstanken borde kunna påräknas, då ju Landskrona—Eslövs och Hälsingborg—Landskrona—Eslövs järnvägsbolag allt sedan dessa järnvägars öppnande för trafik varit fast sammanslutna genom ett av Kungl. Maj:t stadfäst stat avtal om gemensam förvaltning, varigenom bolagen bortvinna rik erfarenhet om fördelarna av gemensam förvaltning och om möjligheten att utan egen skada taga hänsyn till en annan järnvägs och ett annat samhälles intressen.

Under de med Hälsingborgsgruppen förda förhandlingarna hava emellertid Landskrona—Eslövs järnvägs representanter redan från början förklarat, att denna järnväg icke kunde tänkas komma att frivilligt ingå i en fusionsgrupp av det slag, som av de sakkunniga skisserats. Då vidare en anslutning av denna järnväg till någon annan järnvägsgrupp icke syntts hava större utsikter att kunna genomföras och då slutligen en under förhandlingarna framkastad tanke på gemensam trafikförvaltning med Hälsingborg—Hässleholms, Skåne—Smålands och Ängelholm—Klippans järnvägar lika bestämt avvisats från Landskrona—Eslövs järnvägs sida, så hava de sakkunniga icke ansett sådana möjligheter till en sammanslutning på frivillighetens väg här föreligga, att arbete nu bör nedläggas på ytterligare utredningar i fråga om denna fusionsgrupp.

Vad därefter beträffar den *Sydsåkanska gruppen*, kan det synas anmärkningsvärt, att resultatet av beräkningarna inom denna grupp, utvisande en besparing av 305 000 kronor, vid jämförelse med resultatet i fråga om de nordliga grupperna icke blivit bättre än det faktiskt blivit. De nuvarande Malmö- och Ystadsbanorna jämte Landskrona—Lund—Trällebogs järnväg utgöra även de ett gott exempel på lämpliga fusionsobjekt. En blick på kartan (bil. VI) utvisar, att dessa järnvägars linjer ömsom korsar varandra och ömsom gå mer eller mindre parallellt bredvid varandra samt att de tillsammans — fränsett statens linjer — behärska hela södra Skåne och bilda ett koncentrerat helt, som borde hava alla förutsättningar att kunna på ett effektivt och ekonomiskt sätt besörja nämnda landsdels järnvägstrafik samt, trots konkurrens med bil- och sjötrafik, i vida högre grad än nu hava möjlighet att lämna behållning å rörelsen.

Om trots detta de genom en fusion möjliga besparingarna inom denna grupp icke bliva så stora, som man vid första påseendet skulle vara böjd att antaga, så har detta sin orsak däri, att man inom gruppen redan förut utfört ett beaktansvärt arbete för åstadkommande av förvaltningsfusioner, varigenom redan stora besparingar vunnits. De sakkunniga tillåta sig i detta avseende hänvisa till sin ovan intagna redogörelse (sid. 28—29), varav framgår, i vilken utsträckning gemenskap mellan ifrågavarande banor redan nu förekommer.

Att icke dessa fusionssträvanden utsträckts till att åstadkomma en enda sydsåkansk grupp av den storlek, som de sakkunniga skisserat, torde väl närmast bero därpå, att staden Ystad och enskilda för dess utveckling intresserade personer äga bestämmanderätten över Ystadsbanorna, medan Malmö stad och för dess utveckling intresserade innehava majoritet inom ett

eller flera av de järnvägsbolag, som äga Malmöbanorna. Vid sådant förhållande hava de mera allmänna synpunkterna ännu ej lyckats göra sig tillräckligt gällande mot de från lokala synpunkter begripliga, i båda grupperna förefintliga strävandena att främja det egna samhällets hamn- och handelsintressen. Den utredning, de sakkunniga verkställt, utvisar emellertid, att de besparingar, som kunna vinnas genom en större och fastare fusion, äro så pass betydliga, att desamma skulle för vederbörande järnvägar — särskilt under nu rådande förhållanden — innebära ett synnerligen välbehöfligt tillskott och medföra ett avgjort stärkande av deras ekonomi.

Det lär icke heller lida något tvivel om att även i detta fall de olika lokala intressena skulle kunna skyddas gent emot varandra genom överenskommelser och andra säkerhetsåtgärder av den art, som de sakkunniga vid behandlingen av Kristianstads- och Hälsingborgsgrupperna angivit.

Vid de förhandlingar, som de sakkunniga fört med ledande män inom Sydsåkanska gruppen, hava de sakkunniga mötts av förståelse för det till grund för fusionsarbetet liggande syftet. Mot de verkställda utredningarna hava icke heller framställts några andra erinringar än dem, för vilka de sakkunniga här ovan i sina beräkningar under de olika punkterna redogjort. Ehuru de sakkunniga, såsom av nämnda redogörelse framgår, beräknat de möjliga besparingarna till ett något högre belopp, än vad de sydsåkanska trafikcheferna i deras avgivna yttrande ansett sig kunna göra, synes dock denna differens ej vara av avgörande betydelse för frågan om fusionens ekonomiska möjlighet. Även trafikcheferna vitsorda de avsevärda indirekta besparingarna samt framhålla det såväl lokala som nationalekonomiska intresset av att fusionstanken ej avvisas.

Vad som, av trafikchefernas yttrande att döma, främst synes avskräcka de sydsåkanska järnvägarnas ledande män från ett fullföljande av fusionsarbetet är uppenbarligen risken för den omedelbara utjämningen av personallöner och taxor. De sakkunniga, som vilja erinra om att det av trafikcheferna beräknade beloppet för dessa avbränningar ej går upp till den av de sakkunniga beräknade fusionsvinsten, vilja i detta avseende hänvisa till vad här ovan yttrats rörande frågan om fusionsvinsternas tillgodogörande samt om de utvägar, som erbjuda sig för att i första hand låta besparingarna komma järnvägsföretagens nödvändiga ekonomiska konsolidering till godo.

Den angivna tveksamheten, järnvägarnas nuvarande ovissa ekonomiska läge, den för särskilt dessa järnvägar viktiga sockernäringsens osäkra framtidsutsikter och de lokala intressena hava dock, enligt vad de sakkunniga konstaterat, hittills avhållit de Sydsåkanska järnvägarnas ledande män från något initiativ till mera genomgripande fusioner.

Vad slutligen *Skånegruppen* angår, vilja de sakkunniga erinra, att det skånska järnvägsnätet genom statens järnvägar uppdelas på sådant sätt, att endast en jämförelsevis ringa trafikgemenskap förefinnes mellan de tre fusionsgrupper, som i det föregående avhandlats. Den av de sakkunniga verk-

ställda utredningen visar dock, att den totala besparingen inom en enhetlig Skånegrupp skulle uppgå till 1 065 000 kronor mot de 935 000 kronor, som sammanlagt skulle ernås vid de tre mindre fusionsgrupperna. Skillnaden är givetvis med hänsyn till det ekonomiska läge, vari de skånska järnvägarna nu befinna sig, värd beaktande.

En annan, indirekt fördel, som den enhetliga Skånegruppen erbjuder framför de mindre grupperna, är den ökade lätthet förvaltningen för ett större, hela landskapet omfattande företag skulle hava att intaga en opartisk ställning gent emot de särskilda lokalintressena. Huruvida ur denna synpunkt tanken på en Skånegrupp skulle mötas med större förtroende än strävandena för de mindre fusionsgrupperna, är dock vanskligt att med ledning av hittills förda förhandlingar kunna bedöma.

Ehuru vissa ökade fördelar således sannolikt stå att vinna genom den större sammanslutningen, erbjuder dock de många järnvägsföretagens frivilliga sammanförande till en enda grupp väsentligt ökade finansiella och andra svårigheter. Med hänsyn till det läge, i vilket fusionsfrågan för närvarande befinner sig inom de olika fusionsgrupperna, hava de sakkunniga ej heller ansett sig lämpligen kunna nu upptaga frågan om en än mera omfattande fusionering till direkta förhandlingar.

De sakkunniga vilja slutligen erinra om, att de sydsånska trafikcheferna, efter att i sitt förut omnämnda yttrande hava framhållit svårigheten att på enskilt initiativ åvägbringa den tänkta fusionen, uttalat som sin uppfattning, att de av fusionssakkunniga beräknade besparingarna lättast och säkrast skulle ernås genom ett förstatligande av banorna samt att först genom en dylik åtgärd de såväl av fusionssakkunniga som av trafikcheferna påpekade, icke i penningar värdesatta besparingarna skulle bliva av betydelse.

De sakkunniga, som med hänsyn till begränsningen av det dem meddelade uppdraget saknat anledning att upptaga den sålunda berörda frågan till behandling, hava dock ej velat underlåta att i nu förevarande sammanhang återgiva även denna vid utredningen uttalade mening.

Av de sakkunniga enligt särskilt uppdrag verkställda utredningar.

I sammanhang med redogörelsen för de verkställda utredningarna angående Skåne synes det de sakkunniga vara av intresse att även återgiva de yttranden, som på särskilt uppdrag avgivits av dem i tvenne fristående frågor av fusionspolitisk betydelse.

Ruda—Finsjö—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägar.

Genom remiss den 29 november 1929 anmodade chefen för kommunikationsdepartementet efter av riksgäldsfullmäktige därom gjord hemställan järnvägsfusionssakkunniga att avgiva yttrande angående reglering av Ruda—Finsjö—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägars skuldförhållande till staten.

De båda ifrågavarande banorna ägas av två skilda bolag men trafikeras gemensamt enligt särskilt avtal.

Båda bolagen åtnjuta statslån, men intetdera av dem har under de senare åren kunnat fullgöra betalningsskyldigheten för lånen, vilkas sammanlagda belopp vid 1928 års slut uppgick till 3 472 697 kronor 62 öre och vid utgången av 1929 till 3 624 447 kronor 70 öre, varav vid nämnda tidpunkter respektive 1 064 484 kronor 74 öre och 1 230 060 kronor 30 öre voro förfallna till betalning.

I sammanhang med väckt fråga om avskrivning av en mycket stor del av skuldbeloppen uppstod jämväl fråga om sättet för järnvägarnas förvaltning och drift efter en sådan avskrivning. De sakkunnigas huvudsakliga uppgift på grund av remissen var att yttra sig angående två alternativa förslag i dessa hänseenden.

Båda alternativen utgingo från förutsättningen att statens fordringar på grund av samtliga statslån till Ruda—Finsjö—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägsaktiebolag skulle nedskrivas till ett belopp, motsvarande järnvägarnas realisationsvärde eller 525 000 kronor, fördelat på två lån å 350 000 och 175 000 kronor, varvid tills vidare endast lånet å 350 000 kronor skulle från och med år 1932 förräntas och amorteras samt för detta lån ställas av fullmäktige i riksgäldskontoret godkänd borgen. På grundval av detta skuldregleringsförslag hade framlagts två alternativa förslag till järnvägarnas förvaltning och drift efter nedskrivningen. Enligt det ena alternativet skulle Ruda—Finsjö—Oskarshamns järnvägsaktiebolag övertaga Ruda—Älghults järnvägsaktiebolags samtliga tillgångar och skulder samt den förutsatta borgen för det nya lånet å 350 000 kronor tecknas av Oskarshamns stad, som dessutom, jämte annan kommun, skulle nedskriva vissa fordringar hos de nuvarande järnvägsbolagen. Det andra alternativet innebar, att Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag genom ett för ändamålet bildat dotterbolag, Östra Smålands järnvägsaktiebolag, skulle mot övertagande av betalningsansvaret för de nedskrivna statslånen förvärva de båda järnvägarna, varvid för det nya lånet å 350 000 kronor skulle ställas borgen, som kunde godkännas av fullmäktige i riksgäldskontoret. Vidare skulle Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag förbinda sig att för visst trafikområde vid såväl sina egna som de inköpta järnvägarna vidtaga en revision av nu gällande tariffer samt att giva Oskarshamnsbanornas dåvarande ägare såväl vederbörligt inflytande i fråga om banornas ledning som ock garanti för den enhetliga tariffens likformiga tillämpning.

Då det senare av de båda alternativa förslagen visade sig innebära en ändamålsenlig fusion av här berörda järnvägsgrupp, anslöto sig de sakkunniga för sin del till detsamma, med särskild hänsyn till de förutsättningar för en för framtiden ekonomiskt tryggad drift, detta förslag ansågs erbjuda. De sakkunniga föreslogo dessutom vissa bestämmelser, ägnade att än ytterligare öka den garanti mot de speciella Oskarshamnsintressenas tillbaksättande, som förslaget innebar.

Rörande de närmare detaljerna av skuldregleringsförslagen få de sak-

kunniga hänvisa dels till sitt här bifogade yttrande i ämnet (bil. IV) dels ock till kungl. propositionen nr 162 till 1930 års riksdag.

I nämnda proposition föreslogs nedskrivning av de båda bolagens lån samt drift- och förvaltningsförhållandenas ordnande i enlighet med det av de sakkunniga förordade förslaget, till vilket även riksgäldsfullmäktige anslutit sig. Propositionen tillstyrktes av statsutskottet, men ett genom särskild motion framlagt förslag om avslag å densamma vann dock riksdagens slutliga bifall.

På framställning av riksgäldsfullmäktige framlades sedermera för nästkommande års riksdag nytt förslag om reglering av de båda järnvägsbolagens skuldförhållanden till staten av innebörd, att statens fordran på grund av statslånen skulle överlätas på Oskarshamns stad mot att staden senast den 1 oktober 1931 till riksgäldskontoret erlade ett kontant belopp av 350 000 kronor och i övrigt uppfyllde vissa närmare angivna villkor. Sedan stadsfullmäktige i Oskarshamn i anledning av att stadens ekonomi försämrats anhållit om anstånd med erläggandet av det nyssberörda kontanta beloppet, har Kungl. Maj:t genom resolution den 18 september 1931 på vissa villkor medgivit sådant anstånd till den 1 februari 1932. De med detta medgivande förbundna villkoren hava emellertid icke uppfyllts av staden.

Det synes de sakkunniga ur principiell synpunkt vara av ett visst intresse att något närmare beröra de invändningar, som i motionerna och inom riksdagen framställdes mot ifrågavarande fusionering.

I motionerna underströks bland annat vad redan av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhållits, nämligen att även Oskarshamns stad erbjudit borgen för det nedskrivna statslånet och att staten sålunda icke i egenskap av långgivare hade någon anledning att föredraga en trafikfusion med Kalmar—Berga m. fl. järnvägar framför en reglering av Oskarshamnsbanornas ekonomiska ställning utan dylik fusion. Motionärerna åberopade vidare ett uttalande av länsstyrelsen i Kalmar län, att då de avgivna anbuden vore från statens synpunkt likvärdiga och i betraktande av de enhälliga protester mot det av Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag framförda förslaget, vilka från ortsbefolkningens sida till länsstyrelsen ingivits, länsstyrelsen ansåge, att en sammanslagning av järnvägarna icke, åtminstone för det dåvarande, borde mot Oskarshamnsbolagens bestridande genomföras. Frågan om en dylik sammanslagning borde däremot lämpligen upptagas till förnyad prövning i samband med en blivande mera allsidig utredning om sammanslutning mellan de enskilda smalspåriga järnvägarna i södra Kalmar län.

Motionärerna erinrade vidare, att inom en snar framtid med all sannolikhet frågan rörande Östra Värends järnvägs eventuella försäljning till Växjö komme att avgöras och att anledning finnes att förmoda, att nämnda bana komme att helt införlivas med Växjönätet. Härigenom öppnades också större möjligheter till samtrafik för Oskarshamnsbanorna. Vid sådant förhållande vore det ofattbart, att den lika naturliga som ur trafiksynpunkt förmanliga leden Oskarshamn—Växjö eventuellt skulle stympas för att gynna

konkurrerande intressen. Att ett intimt samarbete mellan nämnda städer vore för banorna och orterna mest gynnsamt, låge i öppen dag.

Dessa i motionerna angivna synpunkter äro givetvis värda beaktande. Det är emellertid att märka, att — såsom också vid debatten i riksdagen framhölls — fusionen med Kalmarbanorna skulle hava inneburit vida större garantier för en stadgad ekonomi vad framtiden beträffar och därmed också för fullgörandet av betalningsskyldigheten för de efter en avskrivning kvarstående statslånebeloppen samt att Växjö stad och Östra Värends järnväg icke visat sig hava något som helst intresse av att medverka till en fusion mellan sistnämnda järnväg och Oskarshamnsbanorna. Av 1930 års riksdagsrevisorers berättelse (sid. 183) framgår också, att en fusion mellan Östra Värends järnväg och Oskarshamnsbanorna enligt beräkning av representanter för Växjö-intressena skulle medföra en minskning av järnvägarnas fraktinkomster med cirka 30 000 kronor, utan att man kunde beräkna någon sådan ökning av trafiken, att denna inkomstminskning skulle kompenseras.

I debatten brötos meningarna skarpt. Från fusionens motståndares sida framhölls med skärpa, att den omständigheten, att Oskarshamn nedlagt så mycket penningar i dessa banor, talade för att staden, när den nu så önskade, också borde få behålla dem, samt att trots alla garantier Kalmarintresset komme att profitera av sammanslagningen till nackdel för Oskarshamnsintressena. Av den vidare debatten framgick tydligt, att den gamla konkurrensen mellan de båda städerna med därav följande misstro vägde tungt mot en sammanslagning.

Det torde i detta sammanhang vara av intresse att erinra, att de ekonomiska betänkligheter, som av, bland andra, de sakkunniga anförts mot den slutligt godtagna lösningen av frågan, sedermera visat sig riktiga. Oavsett att den med den tilltänkta fusionen förbundna taxerevisionen, vid den lösning frågan slutligen erhöll, ej kunnat realiserats, hava de båda isolerade Oskarshamnsbanornas driftsförluster ökats, så att desamma numera måst gå i konkurs.

Markaryd—Veinge och Hässleholm—Markaryds järnvägar.

I likhet med ägarna till nyssnämnda Oskarshamnsbanor har Markaryd—Veinge järnvägsaktiebolag icke varit i stånd att fullgöra den betalningsskyldighet, som åligger bolaget på grund av statslånet. Då på grund härav bolagets skuld efter hand alltmera ökats, befanns det nödvändigt att verkställa en utredning rörande bolagets ekonomiska ställning i syfte att nedbringa bolagets skuld å statslånet till ett belopp, som skulle kunna för framtiden förräntas och amorteras. Ett led i denna utredning utgjorde det yttrande de sakkunniga den 17 februari 1930 på anhållan av riksgäldsfullmäktige avgåvo.

Bolagets statsskuld uppgick vid 1929 års slut till 1 012 817 kronor 6 öre, varav 553 557 kronor 28 öre voro förfallna till betalning. Av riksgäldsfullmäktige tillsatta delegerade hade uppskattat banans realisationsvärde till 248 000 kronor och beräknat, att densamma, om en sammanslagning

mellan Markaryd—Veinge och Hässleholm—Markaryds järnvägar komme till stånd, borde hava ett affärsvärde av 400 000 kronor. Till de sakkunnigas bedömande förelägo två anbud, det ena av Hässleholm—Markaryds järnvägsaktiebolag, avseende inköp av Markaryd—Veinge järnväg, och det andra av Halmstads stad, avseende borgen i syfte att tillförsäkra innehavarna av den dittillsvarande aktiemajoriteten i Markaryd—Veinge järnvägsaktiebolag fortsatt bestämmanderätt över banan. Genom antagandet av det förstnämnda anbudet skulle ernås en fusion mellan Hässleholm—Markaryds och Markaryd—Veinge järnvägar. Antagandet av stadens anbud skulle däremot medföra, att Markaryd—Veinge järnväg alltjämt skulle förbliva en särskild järnväg, möjligen med fortsatt partiell samförvaltning med Hässleholm—Markaryds järnväg.

De sakkunniga framhöllo, att för den dem förelagda frågans rätta bedömande krävdes en mera allmän undersökning angående de järnvägsgrupperingar, som ur fusionssynpunkt voro värda att i det sammanhanget tagas i övervägande.

De av de sakkunniga övervägda fusionsalternativen och de vid dessa beräknade besparingarna framgå av följande sammanställning:

Alternativ	Fusion mellan	Approximativa besparingar		
		Genom fusionen	Genom driftbesparingar i övrigt	Summa
		Kr.	Kr.	Kr.
I	Markaryd—Veinge och Hässleholm—Markaryds järnvägar	18 000	31 000	49 000
II	Markaryd—Veinge och statens järnvägar	31 000	31 000	62 000
III	Markaryd—Veinge, Hässleholm—Markaryds och statens järnvägar	50 000	52 000	102 000
IV a)	Markaryd—Veinge och Hässleholm—Markaryds järnvägar, å ena, samt Hälsingborg—Hässleholms och Skåne—Smålands järnvägar, å andra sidan	43 000	52 000	95 000
IV b)	Markaryd—Veinge och Hässleholm—Markaryds järnvägar, å ena, samt Östra Skånes och Kristianstad—Hässleholms järnvägar, å andra sidan	23 000	52 000	75 000

Rörande utredningens närmare detaljer hänvisas till de sakkunnigas här såsom bilaga intagna yttrande (bil. V).

Av de sakkunnigas utredning framgick således, att besparingar stodo att vinna genom olika fusioneringar samt att de största besparingarna beräknades uppkomma vid de båda Markarydsbanornas införlivande med statens järnvägar. I anledning härav och sedan ytterligare utredning ävågabragts, innefattande bland annat anbud om försäljning till staten av Hässleholm—

Markaryds järnväg, samt järnvägsstyrelsen uttalat sig till förmån för ett införlivande med statens järnvägar av hela järnvägslinjen Hässleholm—Veinge, framlades till 1930 års riksdag proposition om förvärv för statens räkning av såväl Markaryd—Veinge som Hässleholm—Markaryds järnvägar.

Propositionen vann riksdagens bifall. Rörande de närmare omständigheterna vid frågans riksdagsbehandling hänvisas till proposition nr 253, statsutskottets utlåtande nr 123 och riksdagens skrivelse nr 195, allt för år 1930.

Slutsatser och riktlinjer.

De sakkunniga anse sig slutligen i samband med avgivandet av detta betänkande böra framlägga de allmänna uttalanden, vartill de under den nu slutförda undersökningen vunna erfarenheterna giva anledning.

Den verkställda utredningen ger, som av betänkandet framgår, vid handen, att genom fullständig fusionering av lämpliga grupper inom det skånska järnvägsnätet böra, efter viss övergångstid, besparingar kunna ernås, som, även med reservation för vissa tveksamma poster, torde, under förutsättning av oförändrade taxor och personallöner, uppgå till ett belopp av över 900 000 kronor. Skulle samtliga skånska, i fusionsundersökningen medtagna, enskilda järnvägar kunna förenas till ett enda företag, skulle besparingarna, under samma förutsättningar som ovan sagts, uppgå till över 1 000 000 kronor.

Ehuru en dylik besparingssumma i hög grad skulle lätta de skånska järnvägarnas nuvarande ekonomiska svårigheter, synes av den verkställda undersökningen emellertid även framgå, att de skånska järnvägsbolagens ledande män — om än på de flesta håll med erkännande i princip av fusionstankens bärighet och med uttalande av sitt stora intresse för frågan — icke ansett sig för närvarande kunna skrida till vidtagande av erforderliga åtgärder för fusionernas genomförande. Ett undantag härifrån utgör i viss mån Kristianstadsgruppens järnvägar, mellan vilka upprepade underhandlingar i fusioneringssyfte ägt rum, utan att dock hitintills hava lett till resultat. Det bör även påpekas, att inom de båda övriga grupperna, särskilt inom Sydskånska gruppen, redan nu vissa gemenskaper i fråga om drift och förvaltning bildats, vilka kunna anses som steg mot en längre gående och fastare fusionering.

Den tveksamhet, som de skånska järnvägsintressena sålunda i stort sett visat sig intaga i den föreliggande frågan, torde grunda sig på ett flertal olika, under utredningens gång närmare belysta förhållanden. Sålunda anses uppenbarligen de allmänna ekonomiska betingelserna för järnvägsdriften så osäkra eller i varje fall så svåra att bedöma och, vad särskilt Skåne beträffar, sockerindustriens läge så ovisst, att man på ledande håll tvekar att för närvarande giva sig in på affärer med de större mått, varom här är fråga. Härtill kommer en otvivelaktigt rätt allmän ovisshet, huruvida ej de beräknade besparingarna i första hand komma att tagas i anspråk för höjda personallöner och ytterligare sänkta tariffer, varigenom under ogynnsamma förhållanden de nuvarande ekonomiska svårigheterna t. o. m. skulle kunna

skärpas. Slutligen torde även den försiktighet, järnvägsförvaltningarna intaga gent emot fusioneringsförslagen, i ej ringa grad bottna i ett strängt tillvaratagande av de lokala intressen, vilka äro eller förmodas vara intimt förbundna med behärskande av vissa trafikområden.

Även om den ståndpunkt, som sålunda i stort sett intagits från järnvägarnas sida, med hänsyn till föreliggande förhållanden är förstäelig, så synas å andra sidan de verkställda utredningarna hava klart och tydligt ådagalagt vikten av att ej lämna de utvägar obeaktade och obegagnade, som erbjuda sig att under nu rådande, för såväl järnvägarna själva som för näringslivet brydsamma tider möjliggöra för järnvägsföretagen besparingar av den storlek, som ovan påvisats. Gentemot den summa av i runt tal 900 000 à 1 000 000 kronor, som för närvarande kan, under ovan angivna förutsättningar, anses gå förlorad genom bristande rationalisering av driften å de skånska järnvägarna, må ställas driftresultaten å samtliga i Skånegruppen ingående järnvägar, utvisande (se bil. II) för år 1929 en vinst av c:a 608 000 kronor, vilken för år 1930 minskades till 539 000 kronor¹. Den ytterligare och högst avsevärda försämring, som under 1931 inträtt i Skånejärnvägarnas driftekonomi, belyses av de preliminära uppgifterna för tiden januari—september, utvisande (se sid. 95) en minskning av vinsten för dessa månader med 317 000 kronor i jämförelse med samma månader år 1930. Den besparing, som genom lämpliga fusioneringar skulle komma dessa järnvägar till godo, är således av den betydelse, att jämväl med hänsyn till det allmännas intresse ett genomförande av de föreslagna fusionerna på alla sätt måste främjas.

De sakkunniga anse sig i detta sammanhang böra med några ord beröra den allmänna ekonomiska situation, som för närvarande föreligger för de svenska enskilda järnvägsföretagen.

Enligt Allmän järnvägsstatistik uppkom för samtliga enskilda järnvägar år 1929 en vinst av c:a 11 000 000 kronor, vilken för år 1930 nedgick till c:a 6 900 000 kronor; för tiden januari—september 1931 föreligger (se sid. 95) en minskning av vinsten med c:a 7 900 000 kronor i jämförelse med samma tid år 1930. Orsakerna till det sålunda alltmer försämrade ekonomiska läget synas vara att söka i dels den svårartade allmänna depressionen, dels automobilkonkurrensen, vilken mer och mer skärpes, i den mån den allmänna väghållningen förbättras, dels även i måhända ej ringa grad de ändrade bestämmelserna för samtrafik samt statens järnvägars för dylik trafik tillämpade nya godstaxa. Dessa faktorer torde endast delvis vara av övergående natur och utsikterna för en väsentlig ekonomisk förbättring av ekonomin för ett flertal av de enskilda järnvägarna synas därför ej alltför ljusa.

En närmare analys av de konsekvenser, som denna utveckling kommer att medföra för det allmänna, ligger ej inom ramen för de sakkunnigas upp-

¹ Se tabellerna å sid. 90 och 83; de anförda siffrorna erhållas ur tabellernas uppgifter om de respektive årens sammanlagda vinster med uteslutande av Bjärred—Lund—Harlösa och Malmö—Genarps järnvägar.

drag, men det torde dock vara av vikt att även i detta sammanhang påpeka, att såväl staten som kommunerna löpa risk att, liksom kreditgivare i övrigt, genom den påtagliga nedgången för de svenska järnvägarna utsättas för avsevärda ekonomiska påfrestningar. Den allmänna järnvägslånefondens fordringar, vilka redan i betydande utsträckning måst avskrivas, torde i än större omfattning komma att befinnas värdelösa. Och i de säkerligen ej fåtaliga fall, då järnvägsföretagens rörelseinkomster ej komma att förslå till täckande av övriga låneräntor eller, såsom redan flerstädes är fallet, ens till de löpande driftkostnaderna, komma säkerligen järnvägsföretagens fortsatta vidmakthållande att ställa stora krav på de därav närmast intresserade kommunerna. Säkerligen kommer det under de närmaste årens sannolika skatte-tryck på många håll att betraktas som en tyngande förpliktelse att i rent lokalt intresse upprätthålla en ekonomiskt förlustbringande järnvägslinje. Under trycket av dessa skärpta ekonomiska svårigheter komma också säkerligen för såväl statsmakterna som kommunerna de vinster, som stå att erhålla genom järnvägsdriftens rationalisering, att framstå ej endast som eftersträfvansvärda utan även nationalekonomiskt nödvändiga att mobilisera.

De sakkunniga anse sig i samband härmed böra framhålla, att statsmakterna i framtiden uppenbarligen ofta komma att bliva tvungna att taga ställning till frågor liknande dem, som vid 1930 års riksdag förelågo beträffande Oskarshamnbanorna. Detta förhållande har också uppmärksamrats av 1930 års riksdagsrevisorer, vilka, efter att hava erinrat om att statens genom avskrivning å järnvägslån redan lidna jämte redan nu konstaterbara framtida förluster å sådana lån uppginge till åtminstone 25 miljoner kronor, uttalade, att statens ställning såsom långgivare till enskilda järnvägar, av föreliggande styrelseberättelser att döma, vore sådan, att framtiden tedde sig bekymmersam. Revisorerna underströko med anledning härav vikten av att, såsom också från riksgäldsfullmäktiges sida skett, åtgärder vidtoges för att söka åvägbringa förbättring av de järnvägars ekonomi, vilka häftade i skuld för sina statslån. Alla de åtgärder, vilka kunde vidtagas för ett allmänt stärkande av de enskilda järnvägarnas ekonomi, komme att verka fördelaktigt jämväl för staten i dess egenskap av långgivare. Revisorerna erinrade om tillsättningen av järnvägsfusionssakkunniga och den allmänna tendens, som förelåge inom industrien i övrigt att genom sammanslagningar konsolidera företagens ekonomiska ställning. De uttalade slutligen en förhoppning om att de sakkunnigas arbete skulle kunna utmytna i ett förslag, som anvisade goda vägar för konsolidering av det splittrade svenska järnvägsväsendet och därmed även större möjlighet till förräntning av de lån, staten lämnat för att befrämja tillkomsten av enskilda järnvägar.

Ehuru de järnvägar, som ingå i de av de sakkunniga hittills undersökta fusionsgrupperna i Skåne, icke till någon väsentlig del åtnjuta statslån och den nu framlagda delen av de sakkunnigas utredning således ej kan tjäna till någon direkt ledning i det av statsrevisorerna berörda hänseendet, hava de sakkunniga dock velat erinra om deras ovanberörda uttalande, av vilket

framgår, att inom riksdagen uppmärksamheten riktats på de möjligheter till förbättring av statens långgivareställning, som fusioner erbjuda.

De sakkunniga hava velat framhålla ovanstående för att därmed motivera sin uppfattning, att den tveksamhet, som hittills visats från de intresserade kommunernas och i ett par fall även från riksdagens sida för järnvägsdriftens rationalisering och frigörelse från mera lokala intressen, säkerligen genom konjunkturernas egen utveckling och nödvändighetens tryck kan förväntas komma att bytas till en bättre förståelse för tanken på fusioners genomförande.

Ehuru, såsom av den verkställda utredningen framgår, utsikterna för att på frivillighetens väg åstadkomma sammanslutningar mellan järnvägarna inom det område, som nu närmast undersökts, för närvarande förefalla jämförelsevis ogynnsamma, anse de sakkunniga sig dock med stöd av vunnen erfarenhet kunna uttala den uppfattningen, att den verkställda utredningen i stort sett anvisat vägar, som för det fortsatta arbetet kunna följas, samt att såväl därigenom som genom den närmaste tidens ekonomiska utveckling de betänkligheter, som nu resa sig mot fusionernas praktiska genomförande kunna förväntas komma att hävas.

De sakkunniga anse sig i detta sammanhang böra fästa uppmärksamheten på de s. k. ouppsägbara förvaltningsfusionerna, vilka av de sakkunniga närmare omnämnts i samband med utredningen om de skånska järnvägarna (sid. 45—47). Ehuru dessa förvaltningsfusioner, såsom förut framhållits, icke äro ägnade att ur rationaliseringssynpunkt giva lika goda resultat som de verkliga äganderättsfusionerna, så synas de dock, under förutsättning av tills vidare oförändrade taxor och personallöner, kunna medföra betydande besparingar och, under vissa, av de sakkunniga förut närmare preciserade villkor, kunna utgöra en god utgångspunkt för ett fortsatt fusioneringsarbete. Det är de sakkunnigas övertygelse, att en längre tids förvaltningsgemenskap under sådana former också skulle visa sig ägnad att skapa inbördes tillit och det erforderliga förtroendet till möjligheten att praktiskt och till alla parter belåtenhet lösa konkurrensfrågor och undanröja andra svårigheter för en fullständig fusion.

I fråga om det sätt, på vilket det fortsatta arbetet för lämpliga fusioneringar av de enskilda järnvägarna bör bedrivas, torde den verkställda utredningen åtminstone i stora drag kunna giva ledning.

Sålunda synes det de sakkunniga klart, att under förhandenvarande förhållanden i vårt land förutsättningar saknas för sådana direkta lagstiftningsåtgärder, varigenom kommuner och enskilda, vilka äro ekonomiskt intresserade i skilda järnvägsföretag, skulle mot sin vilja tvingas till sammanslutningar.

Däremot synes det de sakkunniga vara av grundläggande betydelse, att från statsmakternas sida kommer till uttryck en bestämd vilja att främja och stödja en verklig rationalisering av det splittrade enskilda järnvägs-

väsendet. Uppenbarligen kan detta ske på flera sätt. Sålunda är det av vikt att statens järnvägar alltjämt, liksom skett vid införlivandet av exempelvis Dala—Hälsinglands, Hässleholm—Markaryd—Veinge m. fl. järnvägar, taga sin andel av fusioneringsförpliktelse samt att med statsbanenädet införlivas sådana enskilda järnvägar, vilka ur fusioneringssynpunkt lämpligast böra sammanföras med detta. Likaledes synes det angeläget att statsmakterna vid de uppgörelser, som från riksgäldskontoret eller eljest komma att påkallas vid bristande uppfyllelse av ränte- och amorteringsförpliktelser till järnväglånefonderna, tillse, att de ekonomiska förbättringar, som kunna vinnas genom ändamålsenliga fusioneringar, från statsverkets sida med kraft påfordras och understödjas. Vidare är av vikt, att vid behandling av taxefrågor hänsyn även tages till de faktorer, som kunna befordra en ur driftsynpunkt väl motiverad fusionering. Ej minst angeläget torde slutligen vara, att från statens sida den allmänna utvecklingen inom det enskilda järnvägsväsendet, i vad fusionsfrågan angår, alltjämt följes med uppmärksamhet samt att de strävanden, som efter hand framkomma att på frivillighetens väg åstadkomma sammanslutningar, på allt sätt stödjas. Kan genom åtgärder i dessa avseenden ett bestämt uttryck givas för statsmakternas vilja att direkt främja det enskilda järnvägsnätets enhetliggörande, så lär det i hög grad vara ägnat att verka stimulerande på det frivilliga arbetet härför.

I detta sammanhang framställer sig även den frågan, huruvida och under vilken form de sakkunnigas uppdrag lämpligen bör fullföljas.

Vad då först angår Skåne, så torde ytterligare utredningar angående de besparingar, som därstädes kunna ernås genom fusionering, ej för närvarande få anses erforderliga. Det fortsatta arbetet för sammanslutningarnas praktiska genomförande torde i allt väsentligt vara beroende på direkta förhandlingar mellan de olika järnvägsföretagen. Det är, i enlighet med vad de sakkunniga här ovan närmare utvecklat, givetvis av vikt, att frågan om möjligheterna för upptagande och fullföljande av dylika förhandlingar med uppmärksamhet följes samt i mån av behov främjas och stödjes. Huru detta lämpligen bör från statsmakternas sida ske, synes emellertid böra prövas från fall till fall; någon anledning att för detta ändamål förlänga de sakkunnigas uppdrag synes knappast föreligga.

Vad vidare angår utredningens fullföljande beträffande det enskilda järnvägsnätet norr om Skåne, så synas utan tvivel åtskilliga av de synpunkter, som ovan framhållits såsom viktiga i fråga om fusioneringsarbetets befrämjande, tala för utredningens fullföljande till även andra delar av det enskilda järnvägsnätet. Först och främst skulle därigenom erhållas en fullständigare bild av fusioneringsfrågans nationalekonomiska vikt och betydelse. Förefintligheten av slutförda, i förväg granskade och kritiserade fusioneringsförslag måste vara ägnad att underlätta såväl det frivilliga arbete, som på detta område kan förväntas fortgå, som även den handläggning statsmakterna tid efter annan måste ägna dessa frågor. Även i taxehänseende synes ett fullföljande av undersökningarna kunna bliva av praktisk betydelse.

Å andra sidan måste tagas i betraktande, att ur de sålunda vunna utredningarna några direkta eller omedelbara resultat endast i enstaka fall torde vara att påräkna samt att, särskilt med hänsyn till att fusioneringsarbetet måste läggas på jämförelsevis lång sikt, särskilda utredningar ofta med större fördel kunna företagas, i den mån behandlingen av aktuella frågor därtill föranleda. I sammanhang därmed kunna då också sådana särskilda åtgärder vidtagas, som i varje fall kunna befinnas gagneliga för att främja upptagande av direkta förhandlingar mellan parterna. Härtill kommer, att den utredning, som nu verkställts angående en del av det svenska järnvägsnätet, antagligen kommer att giva anledning till ett livligare meningsutbyte i denna viktiga fråga. Det kan, enligt de sakkunnigas mening, förväntas, att det intresse, som redan nu från vissa enskilda järnvägar visats fusionsfrågan, härigenom kommer att stimuleras samt att därav föranledda utredningar och underhandlingar komma att på allmänt eller enskilt initiativ upptagas.

Med hänsyn till vad sålunda anförts, hava de sakkunniga velat framhålla angelägenheten av, att det fortsatta fusioneringsarbetet kraftigt understöddes genom vidtagande, i mån av behov, av sådana åtgärder från statsmakternas sida, som för varje fall kunna befinnas lämpliga och ändamålsenliga. Under sådana förhållanden torde anledning knappast kunna anses föreligga att nu fullfölja den mera allmänna utredning, som avses med de sakkunnigas uppdrag.

Redogörelse för verkställda sammanslagningar och förvaltningsfusioner mellan svenska järnvägar.

Som i betänkandet nämnts, hava vissa järnvägssammanslagningar redan kommit till stånd på frivillighetens väg. Dessa äro emellertid inbördes till beskaffenheten vitt skilda. En del av dem utgöra verkliga äganderättsfusioner, andra endast förvaltningsfusioner med variationer i åtskilliga hänseenden. En undersökning av och redogörelse för innebörden av alla dylika sammanslagningar skulle medföra tidsutdräkt och kostnader, som icke kunna anses motiverade av det föreliggande uppdraget. De sakkunniga hava emellertid trots det vara av intresse att redogöra för de fusioner av mera märklig art, som genomförts under senare tider (i huvudsak fr. o. m. 1918) och hava för den skull med anlitande av mera till hands liggande material utarbetat nedanstående redogörelse, vilken emellertid icke kan göra anspråk på att vara uttömmande. Den avser att visa den omfattning, vari fusioner under senare år ägt rum, samt att något närmare belysa på vad sätt och i vilka avseenden gemensamhetsförhållanden järnvägar emellan på frivillighetens väg kommit till stånd.

A. De järnvägar, i fråga om vilka ett verkligt införlivande med annan järnväg ägt rum, äro följande:

a) Med statens järnvägar hava införlivats:

- år 1918 Mora Noret—Orsa järnväg;
- » 1919 Orsa—Härjedalens järnväg;
- » 1920 Höganäs—Mölle järnväg;
- » 1926 Kävlinge—Sjöbo järnväg;
- » 1927 Dala—Hälsinglands järnväg;
- » 1927 Kävlinge—Barsebäcks järnväg;
- » 1930 Hässleholm—Markaryd och Markaryd—Veinge järnvägar;
- » 1931 Norra Södermanlands järnväg;

b) i samband med beredandet av låttnader i fråga om statslån har Klintehamn—Roma järnväg fr. o. m. 1927 sammanslagits med Sydvästra Gotlands järnväg samt Borgholm—Böda fr. o. m. 1928 med Södra Ölands järnvägar;

c) i övrigt hava följande fullständiga sammanslagningar av järnvägar ägt rum:

med Halmstad—Nässjö järnväg införlivades Västra Centralbanan fr. o. m. 1918;

Landskrona—Kävlinge och Lund—Trälleborgs järnvägar sammanfördes under gemensam ägare fr. o. m. år 1918, dock med gemensam taxa först fr. o. m. den 1 oktober 1930;

med Mellersta Östergötlands järnvägar införlivades fr. o. m. 1919 Fågelsta—Vadstena—Ödeshögs järnväg;

år 1920 införlivades Falun—Rättvik—Mora och Falun—Västerdalarnes järnvägar med Gävle—Dala järnväg;

Nordmark—Klarälvens järnvägsaktiebolag, som redan förut arrenderat Skymnäs—Munkfors, Filipstads norra Bergslags, Karlstad—Munkfors och Karlstad—Skoghalls järnvägar, förvärvade åren 1920 och 1921 samtliga nu nämnda järnvägar, vilka således äro förenade med Nordmark—Klarälvens järnvägar till en ekonomisk enhet;

med Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägar införlivades år 1928 Vimmerby—Spångenäs järnväg; och

med Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar införlivades fr. o. m. år 1922 Norberg—Klackbergs järnväg.

Varberg—Borås och Borås—Herrljunga järnvägar, som sedan år 1919 haft gemensam förvaltningspersonal, ägas numera av Varberg—Borås—Herrljunga järnvägsaktiebolag.

B. Gemensam trafikförvaltning med mer eller mindre genomförd gemenskap för övrigt har genomförts i den utsträckning nedan angives. De sakkunniga hava ansett sig böra lämna en något fullständigare redogörelse endast för de mera märkliga sammanslutningarna och hava i övrigt allenast i största korthet redogjort för vederbörande sammanslagningens karaktär.

1. Grängesberg—Oxelösund.

Redan år 1900 träffade *Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund* avtal om arrende av Frövi—Ludvika järnväg på 50 år från och med år 1900. I samma syfte avslöts sedermera kontrakt med styrelsen för Örebro—Köpings järnvägsaktiebolag om arrendering av nämnda bolags järnväg fr. o. m. 1901 års början på en tid av 49 år.

Bolaget, som redan tidigare innehade stora aktieposter i Oxelösund—Flen—Västmanlands, Örebro—Köpings och Frövi—Ludvika järnvägar (sistnämnda järnvägs ägare var The Swedish Central Railway Co. Ltd), ökade under åren efter år 1900 genom köp sitt innehav av aktier i nu nämnda järnvägar. År 1925 likviderades det engelska bolaget och överlät å Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund sin rätt och egendom, och därmed upphörde det utländska bolaget. Oxelösund—Flen—Västmanlands och Örebro—Köpings järnvägsaktiebolag bestå fortfarande, men i realiteten utgöra trafikbolagets järnvägar en ekonomisk enhet.

Redan år 1900 genomfördes en enhetlig förvaltning av de Trafikbolaget underlydande järnvägarna efter följande grundbestämmelser.

Den högsta, för samtliga järnvägarna gemensamma och inför styrelsen ansvariga tjänstemannen är trafikchefen. Närmast under honom sortera en ban-, en maskin- och en trafikdirektör. Med avseende å järnvägarnas underhåll, nyanläggningar och trafikskötsel äro de indelade i två distrikt.

Vid banavdelningen äro anställda två baningenjörer, en i Eskilstuna och en i Kopparberg. Motsvarande anordning har träffats för maskin- och trafikavdelningarna.

Frövi—Ludvika, Örebro—Köping och Oxelösund—Flen—Västmanlands järnvägar hade t. o. m. september 1930 olika taxor. Numera är taxan för dem gemensam.

2. Göteborg—Dalarna—Gävle.

I syfte att genom de olika järnvägarnas sammanförande för gemensamt beagnande under en trafikförvaltning åstadkomma förbättrade trafikanordningar och mera rationell trafikskötsel, ledande till såväl höjning av inkomsterna som minskning av utgifterna, hade fr. o. m. år 1909 bildats trafikförvaltningen Göteborg—Stockholm—Gävle, omfattande Bergslagens, Stockholm—Västerås—Bergslagens och Gävle—Dala järnvägar. År 1914 anslöt sig även Södra Dalarnes järnväg till denna förvaltning. År 1919 utgick Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar, och trafikförvaltningen ändrade sitt namn till *Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarna—Gävle*.

Trafikförvaltningen, som äger att å de särskilda bolagens vägnar besluta och handla i avseende å järnvägarnas drift och underhåll, handhaves av ett trafikutskott, bestående av två därtill befullmäktigade ledamöter från var och en av styrelserna för Bergslagens och Gävle—Dala järnvägar, en därtill befullmäk-

tigad ledamot från styrelsen för Södra Dalarnes järnväg samt en verkställande direktör.

Under den gemensamma trafikförvaltningen skola anses ingå järnvägarna i befintligt skick med personal, bana och husbyggnader, däri inbegripna respektive bolag tillhöriga hotellbyggnader inom järnvägarnas område, ävensom sådana anordningar, vilka för trafikens höjande å respektive banor redan äro vidtagna, rullande materiel, inventarier och materialier.

Trafikutskottet har rättighet att, såvida icke avtalen med personalen däremot lägga hinder, förflytta personal till vilken tjänstgöringsplats som helst vid järnvägarna. Vid överenskommelsens eventuella upphörande skall emellertid den personal, som tillhört respektive bolag före sammanslutningen, fortfarande anses tillhöra samma bolag, oavsett vid vilken järnväg den då tjänstgör.

Erforderlig nyanskaffning av lokomotiv, person- och godsvagnar, erforderliga nyanläggningar, utvidgningar och förbättringar m. m., som anses öka banornas kapitalvärden, ävensom anskaffande av grustag och inventarier skola efter förslag av verkställande direktören och utlåtande av trafikutskottet beslutas och bekostas av vederbörande bolag. Kapitalutlägg för nyanskaffning av rullande materiel för den gemensamma driften skola av bolagen gemensamt förräntas på sådant sätt, att trafikförvaltningen till vederbörande bolag å dess kapitalutlägg erlägger ränta med 7 %, av vilka 2 % anses utgöra amortering. Dock skall gottgörelsen upphöra 25 år efter kapitalutlägget.

När rullande materiel anses vara uttjänt och böra slopas, skall av trafikutskottet meddelande därom lämnas vederbörande bolag, som i mån av behov ersätter den materiel, som sålunda slopas.

I övrigt skall varje bolag vidkännas egna omkostnader, såsom räntor, bidrag till pensionsinrättningar samt understöd, kostnader för styrelse och revision, skatter och brandskada.

Om någotdera av bolagen med trafikutskottets godkännande genom aktieteckning eller på annat sätt understödjer nytt järnvägsföretag, vars tillkomst beräknas tillföra bolagets järnvägar ökad trafik, skall trafikförvaltningen erlägga 5 % ränta å det tillskjutna kapitalet och lyfta eventuella utdelningar.

Nettobehållningen fördelas efter en glidande skala, som för belopp av t. o. m. 6 500 000 kronor upptager för Bergslagens järnvägar 64·6 %, för Gävle—Dala järnväg 29·0 % och för Södra Dalarnes järnväg 6·4 %. Den glidande skalan är så lagd, att vid en nettobehållning av t. ex. 10 milj. kronor respektive % bliva 67·07, 27 och 5·93 och vid 15 milj. kronor respektive 72·78, 22·32 och 4·9.

Nuvarande överenskommelse gäller från och med den 1 januari 1924 till utgången av år 1938. Såvitt icke uppsägning från någondera partens sida sker senast två år före avtalstidens utgång förlänges överenskommelsen på ytterligare fem år och så vidare allt framgent med samma uppsägningstid. Södra Dalarnes järnvägsaktiebolag äger dock rätt att, efter uppsägning före utgången av år 1931, utträda ur sammanslutningen vid utgången av år 1933.

Bergslagens järnvägsaktiebolag äger aktiemajoritet i Gävle—Dala järnvägsaktiebolag. Göteborgs stad och ett till och med $\frac{30}{100}$ 1943 bundet konsortium, benämnt »Enkla bolaget Bergslagsbanans intressenter», vari Göteborgs stad lär äga bestämmanderätt, förfoga över aktiemajoriteten i Bergslagsbanan. Göteborgs stad framstår således såsom huvudintressent i båda banorna, och man torde kunna hoppas, att den faktiska ekonomiska gemenskapen, vilken, som av det föregående framgår, ännu icke är fullständig, framdeles åtminstone icke skall försvagas utan tvärtom komma att stärkas.

3. Göteborg—Småland—Karlskrona.

Den gemensamma trafikförvaltning, som Göteborg—Borås och Borås—Alvesta järnvägar haft anordnad sedan år 1904, har fr. o. m. april 1931 väsentligt ut-

vidgats därigenom att Växjö—Alvesta, Karlskrona—Växjö, Växjö—Åseda—Hultsfreds, Växjö—Tingsryds och Hönshylte—Kvarnamåla järnvägar anslutit sig till densamma. Den nya sammanslutningens ändamål är enligt den mellan järnvägsbolagen träffade överenskommelsen att söka åstadkomma förbättrade trafik-anordningar och ändamålsenlig trafikskötsel, avseende att i största möjliga mån öka trafikinkomsterna och nedbringa driftkostnaderna för de i överenskommelsen deltagande järnvägarna. Den grundläggande principen för den gemensamma ledningen skall vara att, med fortsatt tillgodoseende av vederbörande järnvägars särskilda trafikintressen och utan förfång för någon av dem, söka erhålla bästa möjliga trafikresultat för dessa, betraktade såsom en enhet.

För sammanslutningen gemensamma tjänstemän skola tills vidare vara endast trafikchef och bandirektör.

Därest överenskommelse rörande gemensam trafikledning för Göteborg—Borås—Alvesta järnvägar och Växjö-järnvägarna kommer att träffas jämväl för tiden efter 1933 års utgång, skall kontrollarbetet för samtliga järnvägarna utföras å ett gemensamt till Växjö förlagt kontrollkontor.

Gemensamma trafik- och övriga angelägenheter handläggas av ett trafikutskott, bestående av en delegerad ledamot för var och en av Göteborg—Borås, Borås—Alvesta, Växjö—Alvesta, Karlskrona—Växjö, Växjö—Åseda—Hultsfreds och Växjö—Tingsryds järnvägar samt verkställande direktören för trafikutskottet. Dessa ledamöter och suppleanter utses för ett kalenderår i sänder av respektive bolagsstyrelser. Den gemensamma trafikchefen är självskriven verkställande direktör i utskottet.

Trafikutskottet åligger bland annat:

att antaga och entlediga för sammanslutningen gemensamma tjänstemän även som besluta i fråga om avlöningsförmåner och semester för dessa;

att vid ledighet eller förfall för sådan tjänsteman förordna om tjänstens uppehållande;

att taga den befattning med järnvägarnas trafikangelägenheter, som av de gemensamma intressena i varje särskilt fall föranledes, varvid såsom ett första önskemål framträder åstadkommandet av vagnförbund mellan Göteborg—Borås—Alvesta järnvägar och Karlskrona—Växjö—Alvesta järnvägar med en centralt ordnad vagnfördelning, förlagd till trafikchefens stationsort; samt

att i övrigt uti allt vad på trafikutskottet kan ankomma tillgodose samtliga järnvägarnas rätt och bästa, så att ingen av dem obehörigt gynnas eller skadas.

Här föreligger således icke någon ekonomisk enhet utan endast en förvaltningsgemenskap av jämförelsevis lös beskaffenhet.

4. Lidköpings järnvägar.

Lidköping—Håkantorps, Lidköping—Kållands, Kinnekulle—Lidköpings och Södra Kinnekulle järnvägar äro ställda under gemensam trafikledning.

5. Malmö järnvägar.

Denna järnvägsgrupp består av Malmö—Simrishamns, Malmö—Trällebogs, Trälleborg—Rydsgårds och Vällinge—Skanör—Falsterbo järnvägar. Rörande gemensamhetsförhållandena hänvisas till den redogörelse, som lämnats i sammanhang med redogörelsen för besparingsmöjligheterna vid den sydsvenska gruppen (sid. 28 o. 29).

6. Oskarshamn—Ruda—Älghults järnvägar.

Ruda—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägar hava alltsedan den senare järnvägens tillkomst gemensam trafikförvaltning. Sedan den 1 oktober 1930

hava järnvägarna gemensam taxa. Ruda—Älghults järnväg trafikeras med Ruda—Oskarshamns järnvägs rullande materiel.

Oskarshamns stad äger aktiemajoriteten i den förstnämnda och nära hälften av aktiekapitalet i den senare järnvägen.

7. Stockholm—Roslagens järnvägar.

Stockholm—Roslagens järnvägar är den sammanfattande benämningen på Roslagens smalspåriga linjer Stockholm—Hallstavik, Uppsala—Norrköping, Faringe—Gimo, Dannemora—Hargshamn, Knaby—Ramhäll, Risinge—Norrvällen, Norrmon—Lövstabruk, Roslagsnäsby—Österskär, Djursholms Ösby—Svalnäs och Djursholms Ösby—Altorp jämte den normalspåriga spårvägslinjen Stocksund—Långängstorp. Hela nätet äges och trafikeras av Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag, dock med undantag av att bansträckan Rimbo—Hallstavik äges av Rimbo—Sunds järnvägsaktiebolag och linjen Faringe—Gimo av Faringe—Gimo järnvägsaktiebolag samt sträckorna Dannemora—Hargshamn, Knaby—Ramhäll, Risinge—Norrvällen och Norrmon—Lövstabruk av Dannemora—Hargs järnvägsaktiebolag.

I samtliga dessa bolag äger Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag aktiemajoriteten. En faktisk ekonomisk enhet kan således här sägas föreligga, ehuru fullständig formell enhet ännu icke blivit ävägbragt.

8. Uppsala—Norrland.

Uppsala—Gävle, Ostkustbanan och Gävle—Ockelbo järnvägar trafikeras fr. o. m. den 1 oktober 1927 gemensamt av det härför bildade *Trafikförbundet Uppsala—Norrland*.

Trafikförvaltningen handhaves av ett trafikutskott, bestående av fyra ledamöter med fyra suppleanter samt en verkställande direktör. Av de fyra ledamöterna skola två jämte två suppleanter för dem väljas av Uppsala—Gävle järnvägs styrelse bland dess ledamöter samt två jämte två suppleanter för dem av Ostkustbanans styrelse bland dess ledamöter. Minst en ledamot i trafikutskottet och en suppleant för denne skola väljas bland de ledamöter av styrelsen, som enligt Ostkustbanebolagets ordning skola utses av Konungen. Verkställande direktören utses genom överenskommelse mellan de båda bolagens styrelser.

Trafikutskottet äger besluta och handla i avseende å järnvägarnas drift och underhåll ävensom handlägga andra löpande ärenden av mindre vikt. Trafikutskottet äger emellertid icke utan båda bolagsstyrelsernas medgivande träffa avtal med annan järnväg om gemensam förvaltning eller upptaga lån eller ingå borgen.

För giltigheten av trafikutskottets beslut fordras, att detsamma biträdes av verkställande direktören, en fullmäktig från Uppsala—Gävle järnväg samt en fullmäktig från Ostkustbanan.

I den gemensamma förvaltningen ingå järnvägarna med tillhörande personal, bana och husbyggnader, däri inbegripna bolagen tillhöriga järnvägsparker med byggnader, hotell, hamnar ävensom anordningar i övrigt för trafikens ombesörjande, rullande materiel, inventarier och materialier m. m. ävensom de båda bolagen tillhöriga aktier i det verkstadsbolag, om vars bildande avtal mellan bolagen träffats. Trafikutskottet äger att förflytta personal till vilken tjänstgöringsort som helst vid järnvägarna.

Erforderliga nyanskaffningar, däri inbegripet nyanskaffning av rullande materiel, nyanläggningar, utvidgningar och förbättringar, som anses öka banornas kapitalvärden, samt anskaffande av grustag, skola, efter förslag av trafikutskottet, beslutas och bekostas av vederbörande bolag. Underlåter ettdera bolaget att verkställa sådan nyanskaffning eller nyanläggning, skall frågan hänskjutas till skilje-

mäns avgörande. Stenkol, räls, slipers och annat virke ävensom andra förbrukningsartiklar, som icke lämpligen kunna ingå i det gemensamma förrådet utan direkt uppläggas för respektive banors räkning, skola inköpas och förvaltas av trafikutskottet samt betalas av respektive bolag vid de månatliga avräkningarna. Övriga förbrukningsartiklar samt inventarier inköpas av förut omförmälda verkstadsbolag genom trafikförbundet och förvaltas av nämnda bolag som ett för järnvägarna gemensamt förråd.

De respektive bolagen tillhöriga godsvagnarna skola helt samt lokomotiven och personvagnarna i lämplig omfattning användas gemensamt i båda bolagens trafik på villkor, varom särskild överenskommelse skall träffas mellan de båda bolagens styrelser.

Alla inkomster, med undantag av vartdera bolagets egna räntor och inflytande aktieutdelningar, uppbäras av trafikutskottet, som jämväl bestrider alla utgifter för drift och underhåll ävensom för sådana förändringar av bana med husbyggnader och anläggningar samt rullande materiel, vilka icke äro av natur att öka kapitalvärdet.

Trafikförbundets bokföring skall så ordnas, att därav framgår icke allenast inkomsterna utan även driftkostnaderna särskilt för varje i överenskommelsen ingående järnvägslinje, varvid emellertid iakttages, att kostnaderna för den gemensamma administrationen och de huvudkontor, vilka bliva gemensamma för bolagen, fördelas så, att 25 % av deras summa fördelas mellan banorna i förhållande till deras sammanlagda längd och 75 % i förhållande till vartdera bolagets trafikinkomster.

Vartdera bolaget tillkommande driftöverskott skall av trafikutskottet inlevereras till vederbörande bolags kassa, därvid emellertid för trafikutskottets utgifter erforderliga medel må innehållas från vartdera bolaget i förhållande till bolagens driftöverskott. De å trafikutskottets rörelsekapital under året uppkomna räntor skola vid årsräkningen mellan bolagen fördelas i förhållande till dessas driftöverskott för året.

Frågor om antagning, befordran och entledigande av föreståndare å 4:e klassens stationer samt personal med likställd och än högre tjänsteställning eller förflyttning av sådan personal från den ena av de i överenskommelsen ingående banorna till den andra hänskjutas till bolagens styrelser för avgörande. Frågor rörande personalens lönevillkor hänskjutas till bolagens styrelser för avgörande, dock att lönevillkoren för tillfällig personal bestämmas av verkställande direktören. Personalen på de gemensamma huvudkontoren antages av trafikutskottet, som därvid tillika bestämmer, vilketdera bolag den anställde skall anses tillhöra. Frågor rörande antagning och befordran av personal, som icke, enligt vad ovan angivits, tillsättes av respektive styrelser eller av trafikutskottet, handläggas av verkställande direktören, som har att vid trafikutskottets närmaste sammanträde därom göra anmälan. Frågor om entledigande av nu ifrågavarande personal avgöras av trafikutskottet.

Förslag till taxa upprättas av trafikutskottet samt granskas och godkännes av respektive bolags styrelser.

Nedsättningar i taxan göras av trafikutskottet, som har att anmäla desamma för respektive bolags styrelser.

Frågor om fastställande av och viktigare ändringar i järnvägarnas tidtabeller föreläggas trafikutskottet för behandling och avgörande.

Transporter, avsedda för den ena banans eget behov, verkställas fraktfritt även å den andra banan.

Under den tid denna överenskommelse gäller må i övrigt intet av bolagen utan trafikutskottets särskilda medgivande avhända sig något, som kan anses vara av väsentligt behov för trafiken och dess utveckling.

Överenskommelsen är gällande även gent emot annan ägare av någon av bolagens järnvägar förutom statsverket och upphör två år efter från någondera sidan skedd uppsägning. Bolagen äga emellertid rätt att i och för revidering, godvillig eller genom skiljemän, uppsäga bestämmelserna angående fördelningen av kostnaderna för den gemensamma administrationen och huvudkontoren, att upphöra från slutet av det näst efter uppsägningen infallande kalenderår.

Twister i anledning av överenskommelsen avgöras i regel av skiljemän, därav en utses av Kungl. Järnvägsstyrelsen, en av styrelsen för Svenska Järnvägsföreningen och en av Överståthållarämbetet.

I detta fall föreligger icke någon verklig ekonomisk enhet, men förvaltningsgemenskapen är dock starkt genomförd.

9. Västergötland—Göteborgs järnvägar.

Den trafikenhets, som benämnes Västergötland—Göteborgs järnvägar, utgöres av linjerna Göteborg—Skara—Mariestad—Gårdsjö med bilinjerna Tumbleberg—Håkantorp och Torved—Gullspång samt linjerna Lidköping—Skara—Stenstorp, Mariestad—Moholm, Skara—Timmersdala och Trollhättan—Nossebro.

Av dessa tillhöra huvudlinjen Göteborg—Gårdsjö samt linjerna Tumbleberg—Håkantorp, Torved—Gullspång, Skara—Timmersdala och Trollhättan—Nossebro Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag. Lidköping—Skara—Stenstorp och Mariestad—Moholms järnvägar ägas av särskilda bolag, i vilka emellertid numera aktiemajoriteten äges av Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag. Sedan år 1925 äro samtliga nu nämnda järnvägslinjer sammanförda under en förvaltning med benämningen Västergötland—Göteborgs järnvägar.

Här kan således en verklig, om än icke formell ekonomisk enhet sägas förefinnas.

10. Ystads järnvägar.

Denna grupp består av Malmö—Ystads, Ystad—Eslövs, Ystad—Brösarps, Ystad—Gärnsnäs—S:t Olofs och Börringe—Östratorps järnvägar. Rörande gemensamhetsförhållandena hänvisas till den redogörelse, som lämnats i sammanhang med redogörelsen för besparingsmöjligheterna vid sydsvenska gruppen (sid. 28 o. 29).

11. Östergötlands smalspåriga järnvägar.

Mellersta Östergötlands, Norra Östergötlands, Norrköping—Söderköping—Vikbo-landets och Väderstad—Skänninge—Bränninge järnvägar hava fr. o. m. den 1 oktober 1930 bildat gemensam trafikförvaltning.

Bil. II.

**Statistisk översikt över Skånebanorna för åren 1930 och 1929 jämte
de enskilda järnvägarnas driftresultat för januari—september
under åren 1931, 1930 och 1929.**

I. Skånebanorna: uppgifter avseende år 1930.

Den statistiska översikten hänför sig till 1930 års rörelse. Uppgifterna grundas helt på den officiella berättelsen »Allmän järnvägsstatistik».

Med undantag för Malmö—Limhamns (5·0 km), Säbyholms (2·3 km) och Västra Klagstorp—Tygelsjö (4·3 km) samt Hässleholm—Markaryds och Markaryd—Veinge järnvägar — de tvenne sistnämnda numera övertagna av staten och införlivade med statsbanenätet — omfatta tablärerna samtliga år 1930 redovisade och inom Skåne belägna enskilda banor. Till gruppen har emellertid även hänförts den delvis utanför Skåne belägna Skåne—Smålands järnväg.

Samtliga järnvägar äro normalspåriga samt ångdrivna, med undantag för den elektrifierade bandelen Lund—Bjärred av Bjärred—Lund—Harlösa järnväg. Järnvägsnätet, som omfattar en banlängd om 1 216·5 km, har till huvudsaklig del tillkommit under förra århundradet och genom 48 särskilda koncessioner. Genom sammanslagningar eller införlivning med äldre banor utgör numera järnvägsbolagens antal endast 17, varjämte 2 järnvägar ägas av städer. Mellan flertalet banor existera frivilliga överenskommelser om gemensamhet i fråga om administration, verkstäder, rullande materiel etc.

Den officiella statistiken över personal är mycket summarisk. Av det uppgivna personalantalet, 3 517, redovisas som administrativ personal 45 personer och som verkstadsarbetare 390 man. Personal å baningenjörs-, trafikinspektörs- och maskiningenjörsexpeditioner ävensom personal å förråd och kontrollkontor finnes sålunda ej specificerad.

Närslutna tablärer omfatta dels en balansräkning för samtliga Skånebanorna, dels viktigare statistiska data för varje enskild bana.

Balansräkning per 31 december 1930.

Tillgångar:

	Kronor	Kronor
Anläggningar för järnvägsrörelsen:		
Bana med byggnader m. m.	60 692 000	
Rullande materiel	18 904 000	
Inventarier.....	945 000	80 541 000
Med järnvägsrörelsen ej sammanhängande anläggningar		1 086 000
Värdepapper.....		1 808 000
Rörelsemedel:		
Förråd	1 967 000	
Fraktfordringar och diverse fordringar	1 781 000	
I banker inestående och kassa	1 700 000	5 448 000
Förlust överförd från föregående år		901 000
Årets förlust		321 000
	<hr/>	<hr/>
	Summa tillgångar	90 105 000

Skulder:

Främmande kapital:	Kronor	Kronor
Statslån	1 361 000	
Obligationslån	26 033 000	
Reverslån	7 415 000	
Övriga lån och skulder, inklusive fraktskulder	4 686 000	39 495 000
Aktiekapital:		
Stamaktier	31 161 000	
Preferensaktier	1 500 000	32 661 000
Reservfond		4 430 000
Pensionsfond		74 000
Reparations- och förnyelsefond		7 344 000
Övriga fonder		4 165 000
Vinst (inklusive balanserad)		1 936 000
	Summa skulder	90 105 000

Tekniska uppgifter år 1930.

Järnväg	Öppnad för trafik år	Ågande banlängd, km	Lok- och vagnpark				Lok och vagnar anskaffningskostnad, 1 000 kr.	Antal personal	Total lönekostnad, 1 000 kr.	Tågkm per dag och ban-km	Person-km per ban-km, tusental	Tonkm per ban-km, tusental
			a n t a l									
			Loko-motiv	Motorvagnar	Person- och postvagnar	Resgods- och gods-vagnar						
Bjärred—Lund—Harlösa ¹	01—06	35.0	4	2	10	101	599	57	180	13.0	85.2	31.4
Hälsingborg—Hässleholm	75—98	118.4	24	6	51	889	4 770	476	1 574	16.6	161.5	162.1
Kristianstad—Hässleholm	65—09	116.1	13	1	33	430	2 053	386	1 082	10.1	93.9	60.1
Landskrona och Hälsingborgs	65	59.4	15	—	33	406	2 006	391	1 297	16.2	220.4	90.2
Landskrona—Lund—Trälleborg	75—93	71.7	11	—	36	325	1 744	230	667	12.1	109.1	69.6
Malmö—Genarp	94—03	26.9	3	—	11	112	328	52	129	8.0	38.7	17.3
Malmö järnvägar:												
Malmö—Simrishamn	82—11	118.9	19	—	28	416	2 363	375	1 101	10.8	78.3	80.2
Malmö—Trälleborg	86	29.9	13	—	54	158	1 429	141	394	17.1	297.9	85.6
Trälleborg—Rydsgård	90—95	33.7	4	—	4	89	367	61	155	8.4	32.2	51.4
Vällinge—Skanör—Falsterbo	04	17.3	—	—	—	—	—	27	68	8.9	135.6	9.4
Skåne—Småland	93—99	147.0	8	3	24	266	1 520	185	525	9.9	33.8	60.7
Ystads järnvägar:												
Malmö—Ystad	74	62.8	12	—	32	328	1 845	224	701	12.6	160.9	86.8
Ystad—Eslöv	65—66	75.3	18	—	20	344	2 122	403	1 322	10.3	65.7	74.7
Ystad—Brösarp	01	29.0	—	—	—	47	113	31	53	5.8	28.2	16.5
Ystad—Gärnäs—St Olof	94—02	40.9	—	—	—	82	208	40	96	5.9	25.2	36.3
Böringe—Östratorp	84—87	22.1	4	—	2	52	288	35	93	7.0	25.5	32.0
Ängelholm—Klippan	04—07	26.5	—	—	—	—	—	28	79	13.4	51.8	17.3
Östra Skånes	81—19	² 185.6	23	—	26	533	3 269	375	1 070	9.6	74.5	62.3
Summa	65—19	1 216.5	171	12	364	4 578	25 024	³ 3 517	10 586	11.2	94.6	69.5

¹ Elektrifierad, delvis. — ² Inklusive linjen Höör—Hörby, 12.7 km, & vilken trafiken fr. o. m. år 1929 är inställd. — ³ Därav: administrativ personal 45, verkstadspersonal 390.

Inkomster och utgifter år 1930.

J ä r n v ä g	I n k o m s t e r				Inkomst per dag och ban- km av järn- vägs- driften	U t g i f t e r					Summa utgifter			
	Person- trafik	Gods- trafik	Övriga inkomster av järn- vägs- driften	Till järn- vägs- driften ej hörande inkomster		Summa brutto- inkomster	Drift- kostnader	Järn- vägs- arren- den	Avskriv- ningar och av- sättning- ar till reparations- o. förnyel- sefond	Skatter		Övriga järn- vägs- driften samman- hängan- de kost- nader	Räntor	Diverse till järn- vägs- driften ej lö- rande ut- gifter
Bjärred-Lund-Härlösa	115	164	25	—	304	341	—	—	—	—	69	—	410	
Hälsingborg-Hässlöholm	981	1 958	111	1	3 051	2 433	—	145	16	—	254	—	2 848	
Kristianstad-Hässlöholm	522	946	137	22	1 627	1 350	—	92	1	—	80	34	1 557	
Landskrona och Hälsingborgs	662	860	160	43	1 725	1 406	—	48	31	—	—	—	1 485	
Landskrona-Lund-Trälleborg	436	766	95	3	1 300	1 123	—	—	1	—	68	—	1 192	
Malmö-Genarp	59	139	20	—	218	214	—	—	—	—	30	—	244	
Malmö järnvägar:														
Malmö-Shirishamn	492	1 118	112	—	1 722	1 499	—	123	1	—	212	—	1 835	
Malmö-Trälleborg	364	600	46	—	1 010	838	—	59	5	—	90	—	992	
Trälleborg-Rydsgård	54	365	28	—	447	366	—	31	—	—	62	3	462	
Vällinge-Skanör-Falsterbo	112	37	11	—	160	149	—	—	—	—	7	4	160	
Skåne-Småland	287	818	74	—	1 179	927	—	—	—	—	249	—	1 176	
Ystads järnvägar:														
Malmö-Ystad	584	738	45	3	1 370	1 199	—	—	4	—	73	27	1 303	
Ystad-Eslöv	290	764	80	19	1 153	1 083	—	—	—	—	63	—	1 146	
Ystad-Brösarp	53	104	13	8	178	208	—	—	—	—	31	—	239	
Ystad-Gärnäs-St Olof	55	323	14	1	393	342	—	20	—	—	19	12	393	
Böringe-Östratorp	29	181	7	—	217	185	—	14	—	—	6	—	205	
Ängelholm-Klippan	79	93	24	5	201	191	6	—	1	—	3	—	201	
Östra Skånes	629	1 252	80	5	1 966	1 650	—	85	—	—	231	—	1 966	
Summa	5 803	11 226	1 082	110	18 221	15 504	6	617	60	—	1 547	80	17 814	

J ä r n v ä g a r o c h j ä r n v ä g s b o l a g	Drift- öve- skott, 1 000 kr.	Nettoinkomst av järnvägsdriften		Disponibel vinst			Därav disponerad för				Balan- serad vinst, 1 000 kr.		
		Summa, 1 000 kr.	I proc. å bok- förd byggnads- kostnad, %	Årets vinst	Balan- serad vinst	Från fonder över- förda medel	Summa dispo- nibel vinst	Avsättning till		Utdelning å stamaktier			
								resery- fond	övriga egna fonder	1 000 kr.		%	
				1 0 0 0 k r o n o r									
Bjurred—Lund—Harlösa	— 49	— 37	— 1.54	— 106	—	106	—	—	—	—	—	—	—
Hälsingborg—Hässelholm.	597	457	3.88	208	102	—	305	—	100	108	2	97	—
Kristianstad—Hässelholm.....	203	162	2.54	70	25	—	95	—	—	68	3	27	—
Landskrona o. Hälsingborgs:													
a. Hälsingborg—Landskrona	223	196	2.41	86	17	—	103	—	4	83	3	16	—
—Eslöv.....				154	74	—	228	—	—	176	6	52	—
b. Landskrona—Eslöv	145	173	2.67	108	487	—	595	—	—	—	—	595	—
Landskrona—Lund—Trälleborg	— 8	4	0.22	— 26	— 5	—	— 31	—	—	—	—	— 31	—
Malmö—Genarp													
Malmö järnvägar:													
Malmö—Simrishamn	180	99	1.09	—113	216	2	105	—	—	—	—	105	—
Malmö—Trälleborg	161	108	3.33	18	— 47	—	— 29	—	—	—	—	— 29	—
Trälleborg—Rydsgård	70	51	2.15	— 15	—150	—	—165	—	—	—	—	—165	—
Vällinge—Skanör—Falsterbo	6	11	3.16	—	— 44	—	— 44	—	—	—	—	— 44	—
Skåne—Småland.....	231	252	2.94	3	—512	—	—509	—	—	—	—	—509	—
Ystads järnvägar:													
Malmö—Ystad.....	164	165	2.79	67	99	—	166	—	—	43	2	123	—
Ystad—Eslöv	48	51	0.86	7	135	—	142	—	—	—	—	142	—
Ystad—Brösarp	— 38	— 37	— 2.30	— 61	—144	—	—205	—	—	—	—	—205	—
Ystad—Gärnsås—St Olof..	49	30	3.26	—	35	—	35	5	—	—	—	30	—
Böringe—Östratorp	32	18	2.03	12	18	—	30	—	—	—	—	30	—
Ängelholm—Klippan	— 6	— 2	— 0.72	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Östra Skånes	293	225	4.54	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	2 301	1 927	2.38	407	306	108	821	5	104	478	1.5	234	—

T i l l g å n g a r (i tusental kronor) per 31 dec. 1930.

J ä r n v ä g a r o c h j ä r n v ä g s b o l a g	Anläggningar för järnvägs- rörelsen				Andra anlägg- ningar	Värde- papper	Rörelsemedel			Förlust överförd från före- gående år	Årets förlust	Till- sammans
	Banan med bygg- nader m. m.	Rullande materiel	Inven- tarier	Summa bygg- nads- kostnad			Förädd ford- ringar	I banker och inne- stående och kassa				
									Förädd ford- ringar			
Bjurred—Lund—Härlösa	1 722	558	52	2 332	—	—	32	61	3	—	106	2 534
Hälsingborg—Hälsieholm.....	8 772	2 812	226	11 810	—	71	263	252	3	—	—	12 399
Kristianstad—Hälsieholm	4 759	1 543	63	6 365	68	4	142	49	44	—	—	6 672
Landskrona o. Hälsingborgs:												
a. Hälsingborg—Landskrona —Eslöv	4 154	473	17	4 644	—	237	69	382	49	—	—	5 381
b. Landskrona—Eslöv	2 936	544	19	2 499	—	—	79	16	1 046	—	—	4 640
Landskrona—Lund—Trälleborg	4 619	1 782	78	6 479	—	252	174	54	274	—	—	7 233
Malmö—Genarp	1 257	327	30	1 614	—	—	20	16	9	5	26	1 690
Malmö järnvägar:												
Malmö—Simrishamn	7 089	1 931	31	9 051	—	2	261	9	1	—	113	9 437
Malmö—Trälleborg	2 055	1 193	24	3 272	696	810	12	308	75	47	—	5 220
Trälleborg—Rydsgård	1 991	352	3	2 346	—	—	14	26	28	150	15	2 579
Vällinge—Skanör—Falsterbo	347	—	1	348	—	—	9	—	3	43	1	404
Skåne—Småland	7 097	1 382	95	8 574	69	120	90	63	1	512	—	9 429
Ystads järnvägar:												
Malmö—Ystad	3 978	1 868	52	5 898	—	157	283	182	36	—	—	6 556
Ystad—Eslöv	3 953	1 939	66	5 958	—	123	283	148	6	—	—	6 518
Ystad—Brösarp	1 582	115	9	1 706	—	—	—	12	2	144	60	1 924
Ystad—Gärnsås—St Olof...	381	76	—	457	—	12	—	42	1	—	—	512
Böringe—Östratorp	622	268	8	898	—	—	—	6	65	—	—	969
Ängelholm—Klippan.....	300	—	—	300	—	—	—	39	—	—	—	389
Östra Skånes	3 078	1 741	171	4 990	253	20	236	116	54	—	—	5 669
Summa	60 692	18 904	945	80 541	1 086	1 808	1 967	1 781	1 700	901	321	90 105

J ä r n v ä g a r o c h j ä r n v ä g s b o l a g	Främmande kapital				Eget kapital					Repara- tions- och för- nyelse- fond	Till- sam- mans	
	Stats- lån	Obliga- tions- lån	Revers- lån	Övriga lån och skulder (inklusive frakt- skulder)	Aktiekapital		Reserv- fond	Pen- sions- fond	Övriga fonder			Vinst
					Stam- aktier	Härv kom- muner och lands- ting till- höriga						
Bjærrød—Lund—Harlösa	—	—	—	1 590	—	—	—	3	941	—	—	2 584
Hälsingborg—Hässelholm	230	2 833	1 599	364	5 400	639	700	—	650	305	318	12 399
Kristianstad—Hässelholm	—	1 159	479	66	2 283	1 574	700	—	127	95	1 763	6 672
Landskrona och Hälsingborgs: a. Hälsingborg—Landskrona—Eslöv	—	1 709	—	36	2 773	2 553	280	—	400	103	80	5 381
b. Landskrona—Eslöv	—	—	—	2	2 934	1 500	300	—	891	228	285	4 640
Landskrona—Lund—Trälleborg	—	1 487	323	111	3 467	1 081	350	—	300	595	600	7 233
Malmö—Genarp	—	294	251	224	505	49	100	10	23	—	283	1 690
Malmö järnvägar: Malmö—Simrishamn	1 005	3 493	386	17	2 701	1 729	550	—	—	216	1 069	9 437
Malmö—Trälleborg	—	1 837	817	105	1 350	—	250	—	—	18	843	5 230
Trälleborg—Rydsgård	—	417	706	8	783	63	—	—	—	—	665	2 579
Vällinge—Skanör—Falsterbo	—	—	—	303	100	—	—	—	—	—	1	404
Skåne—Småland	—	4 418	584	338	4 086 ¹	3 029	—	—	—	3	—	9 429
Ystads järnvägar: Malmö—Ystad	—	2 254	—	280	2 160	208	500	40	330	166	826	6 556
Ystad—Eslöv	—	711	1 979	316	2 450	1 072	600	21	53	142	246	6 518
Ystad—Brösarp	—	644	—	627	653	399	—	—	—	—	—	1 924
Ystad—Gärnäs—St Olof	—	97	25	135	200	50	—	—	—	35	20	512
Böringe—Östratorp	—	80	51	63	316	60	100	—	150	30	179	969
Ängelholm—Klippan	—	—	—	39	—	—	—	—	300	—	—	339
Östra Skånes	126	4 600	215	62	500	—	—	—	—	—	166	5 669
Summa	1 361	26 033	7 415	4 686	32 661 ¹	14 006	4 430	74	4 165	1 936	7 344	90 105

Härv 1 500 000 kr. preferensaktier.

Nettoinkomst av järnvägsdriften i proc. av avkomstberättigad byggnadskostnad.

J ä r n v ä g	1901-1906		1911-1916		1921-1926		1926-1930		1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930
	1901-1905	1906	1911-1915	1916	1921-1925	1926	1927-1930	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	
Björred—Lund—Härleåsa	0.7	1.3	1.0	6.6	1.2	0.7	0.7	4.5	2.2	2.9	2.9	2.4	2.3	1.5	1.7	0.9	1.5	
Hälsingborg—Hässelholm	5.4	2.7	5.8	6.5	5.6	4.3	4.3	7.1	5.6	5.2	5.9	4.4	5.3	4.3	4.0	4.1	3.9	
Kristianstad—Hässelholm	6.6	4.6	4.7	4.1	3.4	2.3	2.3	5.5	3.1	2.9	2.6	2.7	2.2	2.2	2.4	2.3	2.2	
Landskrona och Hälsingborgs	5.6	5.7	4.1	6.9	4.7	3.4	3.4	6.9	4.8	3.7	3.9	4.6	3.8	3.3	3.5	3.6	2.8	
Landskrona—Lund—Trälleborg	3.4	3.8	3.9	5.1	* 4.0	2.4	2.4	8.3	1.7	3.7	2.9	3.5	2.4	2.4	2.6	1.8	2.6	
Malmö—Genarp	4.1	4.6	4.1	4.1	2.8	1.3	1.3	3.4	3.0	2.8	2.8	2.0	1.1	1.0	2.6	1.7	0.2	
Malmö järnvägar:																		
Malmö—Simmishamn	4.8	4.8	3.7	3.7	2.7	1.9	1.9	3.4	3.2	2.8	2.9	1.3	2.2	1.5	2.1	2.6	1.0	
Malmö—Trälleborg	6.9	6.4	6.2	6.4	2.1	2.2	2.2	6.3	5.1	4.7	9.4	4.1	1.4	1.5	5.2	1.9	3.2	
Trälleborg—Rydsgård	2.6	3.2	3.1	2.1	2.8	0.4	0.4	2.0	0.7	3.9	3.0	5.2	3.2	0.0	2.5	0.7	1.9	
Vällinge—Skanör—Falsterbo	0.8	0.2	0.7	4.2	1.0	0.2	0.2	4.6	0.1	0.8	0.5	1.7	2.3	1.8	0.3	1.5	1.6	
Skåne—Småland	2.5	1.5	1.9	2.2	2.5	3.1	3.1	0.9	3.1	3.1	2.9	2.3	3.1	3.1	3.3	3.1	2.9	
Ystads järnvägar:																		
Malmö—Ystad	6.0	4.6	4.1	5.7	5.1	2.5	2.5	7.3	5.8	4.8	4.0	3.7	3.5	2.8	3.0	0.4	2.7	
Ystad—Eslöv	5.7	3.5	3.2	3.0	3.9	1.4	1.4	5.3	4.4	3.5	3.0	3.4	1.6	1.6	1.9	1.0	0.8	
Ystad—Brösarp	1.4	1.5	0.2	1.6	0.3	1.3	1.3	1.9	0.1	0.7	1.1	1.5	1.1	0.9	1.1	1.1	2.2	
Ystad—Gårnäs—St. Olof	3.6	2.6	3.1	3.1	1.3	1.5	1.5	5.4	0.5	1.8	0.2	3.0	3.7	0.0	0.7	1.3	1.7	
Böringe—Östratorp	2.7	3.3	2.0	1.4	4.7	0.1	0.1	7.4	2.9	2.0	5.7	5.5	5.1	0.2	1.3	1.4	1.9	
Ängelholm—Klippan	0.3	0.2	0.4	0.5	0.5	0.4	0.4	1.7	0.6	0.6	0.7	0.1	2.0	0.4	0.2	0.1	0.1	
Östra Skånes	3.1	3.1	4.4	4.8	3.6	2.1	2.1	4.4	3.9	2.9	3.9	3.1	2.7	2.0	1.8	2.0	1.9	

II. Skånebanorna: uppgifter avseende år 1929.

Angående källa för och omfattning av statistiken hänvisas i tillämpliga delar till texten å sid. 79. Den å sid. 86 intagna sammanställningen för tiden 1901—1930 av Skånebanornas nettoinkomst i procent av byggnadskostnaden är här ej upprepad.

Balansräkning per 31 december 1929.

Tillgångar:

	Kronor	Kronor
Anläggningar för järnvägsrörelsen:		
Bana med byggnader m. m.	61 555,000	
Rullande materiel	18 893 000	
Inventarier.....	952,000	
		81 400 000
Med järnvägsrörelsen ej sammanhängande anläggningar		1 082 000
Värdepapper		2 006 000
Rörelsemedel:		
Förråd	1 829 000	
Fraktfordringar och diverse fordringar	1 638 000	
I banker inestående och kassa	1 907 000	
		5 374 000
Förlust överförd från föregående år		809 000
Årets förlust		284 000
		<u>90 955 000</u>
	Summa tillgångar	90 955 000

Skulder:

	Kronor	Kronor
Främmande kapital:		
Statslån	1 401 000	
Obligationslån	26 942 000	
Reverslån	7 444 000	
Övriga lån och skulder inklusive fraktskulder.....	4 419 000	
		40 206 000
Aktiekapital:		
Stamaktier	31 465 000	
Preferensaktier.....	1 500 000	
		32 965 000
Reservfond		4 630 000
Pensionsfond		82 000
Reparations- och förnyelsefond.....		6 835 000
Övriga fonder.....		4 395 000
Vinst (inklusive balanserad)		1 842 000
		<u>90 955 000</u>
	Summa skulder	90 955 000

Tekniska uppgifter år 1929.

J ä r n v ä g g	Öppnad för trafik år	Ägande banlängd km	Lok- och vagapark				Lok och vagnar anskaffningskostnad 1 000 kr.	Antal personal	Total lönekostnad 1 000 kr.	Tågkm per dag och ban-km	Person-km per ban-km tusental	Tonkm per ban-km tusental
			Loko-motiv	Motor-vagnar	Person- och post-vagnar	Resgods- och gods-vagnar						
Bjärred—Lund—Harlösa ¹	01—06	35 ⁰	4	2	10	101	599	58	177	12 ²	87 ⁷	27 ⁷
Hälsingborg—Hässelholm	75—98	118 ⁴	24	6	54	889	4 786	484	1 607	15 ⁶	163 ⁸	171 ⁷
Kristianstad—Hässelholm	65—09	116 ¹	13	1	34	430	2 053	380	1 100	10 ³	91 ⁵	63 ²
Landskrona och Hälsingborgs	65	59 ⁴	16	—	33	406	2 045	409	1 324	16 ³	236 ⁸	92 ⁶
Landskrona—Lund—Trälleborg	75—93	71 ⁷	11	—	35	325	1 736	241	689	12 ²	115 ⁴	63 ⁷
Malmö—Genarp	94—03	26 ⁹	3	—	11	112	328	54	133	7 ⁸	39 ⁷	18 ⁸
Malmö järnvägar:												
Malmö—Simrishamn	82—11	118 ⁹	19	—	29	411	2 333	379	1 127	10 ⁵	77 ⁶	75 ⁸
Malmö—Trälleborg	86	29 ⁹	12	—	56	159	1 287	140	401	17 ⁵	281 ⁴	94 ³
Trälleborg—Rydsgård	90—95	33 ⁷	5	—	4	89	383	66	168	8 ⁴	33 ⁹	54 ⁵
Vällinge—Skanör—Falsterbo	04	17 ³	—	—	—	—	—	26	71	8 ⁹	125 ⁹	14 ¹
Skåne—Småland	93—99	147 ⁰	8	3	24	266	1 525	187	520	8 ⁷	31 ³	67 ⁶
Ystads järnvägar:												
Malmö—Ystad	74	62 ⁸	12	—	32	328	1 845	241	738	13 ⁴	167 ⁰	86 ²
Ystad—Eslöv	65—66	75 ³	18	—	20	345	2 125	419	1 386	11 ⁷	76 ¹	79 ⁰
Ystad—Brösarp	01	29 ⁰	—	—	—	47	113	32	60	6 ¹	31 ³	18 ⁷
Ystad—Gärnsås—St Olof	94—02	40 ⁹	—	—	—	82	208	41	97	6 ⁶	29 ⁸	30 ³
Böringe—Östratorp	84—87	22 ¹	5	—	2	51	313	37	100	7 ⁵	29 ²	29 ⁹
Ängelholm—Klippan	04—07	26 ⁵	—	—	—	—	—	30	83	13 ²	51 ⁸	16 ⁸
Östra Skånes	81—19	² 185 ⁶	23	—	26	534	3 269	367	1 065	9 ³	73 ⁹	60 ⁹
Summa	65—19	1 216 ⁵	173	12	370	4 575	24 948	⁸ 3 591	10 846	11 ⁰	96 ¹	73 ¹

¹ Elektrifierad delvis. — ² Inklusive linjen Höör—Hörby, 12⁷ km., å vilken trafiken fr. o. m. 1929 är inställd. — ³ Därav: administrativ personal 44, verkstadspersonal 400.

J ä r n v ä g	I n k o m s t e r				Inkomst per dag och ban-km av järn-vägs-driften	U t g i f t e r					Summa utgifter			
	Person-trafik	Gods-trafik	Övriga inkomster av järn-vägs-driften	Till järn-vägs-driften ej hörande inkomster		Summa bruttotinkomster	Drift-kostnader	Järn-arrenden	Avskrivningar och avsättning till reparations- o. förnyelsefond	Skatter		Övriga järn-vägs-sammån-gående kostnader	Räntor	Diverse till järn-vägs-driften ej hö-rande ut-gifter
Björred—Lund—Harlösa	120	170	22	—	312	24·20	334	—	—	—	—	72	—	406
Hälsingborg—Hässelholm	999	2 148	114	—	3 261	72·99	2 610	—	145	10	—	253	—	3 018
Kristianstad—Hässelholm	508	1 007	130	26	1 671	38·80	1 375	—	97	3	—	84	39	1 598
Landskrona och Hälsingborgs	695	873	179	53	1 800	80·60	1 423	—	50	24	—	—	—	1 497
Landskrona—Lund—Trälleborg	475	681	93	103	1 352	45·92	1 134	—	—	2	—	63	—	1 199
Malmö—Genarp	60	163	20	—	243	23·07	214	—	—	—	1	32	—	247
Malmö järnvägar:														
Malmö—Simrishamn	490	1 090	119	—	1 699	38·34	1 426	—	9	2	—	211	50	1 698
Malmö—Trälleborg	351	550	40	—	941	75·82	825	—	48	4	—	81	—	958
Trälleborg—Rydsgård	58	347	29	—	434	34·08	387	—	28	—	—	59	—	474
Vällinge—Skanör—Falsterbo	106	49	10	—	165	25·82	154	—	—	—	—	8	3	165
Skåne—Småland	279	930	75	—	1 284	23·45	931	—	86	—	—	251	15	1 283
Ystads järnvägar:														
Malmö—Ystad	614	766	46	—	1 426	62·09	1 270	—	128	5	—	71	5	1 479
Ystad—Eslöv	336	790	81	15	1 222	43·60	1 141	—	—	—	—	68	—	1 209
Ystad—Brösarp	63	119	12	20	214	17·84	213	—	—	—	—	31	—	244
Ystad—Gärnsås—St Olof	66	263	14	2	345	22·51	365	—	—	—	—	24	—	389
Böringe—Östratorp	33	160	7	—	200	24·65	187	—	—	—	—	7	—	194
Ängelholm—Klippan	79	86	35	5	205	19·94	195	6	—	1	—	3	—	205
Östra Skånes	633	1 298	96	—	2 027	31·88	1 681	—	81	—	39	226	—	2 027
Summa	5 965	11 490	1 122	224	18 801	41·42	15 865	6	672	51	40	1 544	112	18 290

Ekonomiska resultat år 1929.

J ä r r n v ä g a r o c h j ä r n v ä g s b o l a g	Drift- över- skott 1 000 kr.	Nettoinkomst av järnvägsdriften		Disponibel vinst				Därav disponerad för			Balanserad vinst 1 000 kr.	
		Summa 1 000 kr.	I proc. å bok- förd byggnads- kostnad %	Årets vinst	Balans- serad vinst	Från fonder över- förda medel	Summa dispo- nibel vinst	Utdelning å stamaktier				
								Arvsättning till reserv- fond	övriga egna fonder	1 000 kr.		%
Björred—Lund—Harlösa	— 34	— 22	— 0·88	— 94	—	94	—	—	—	—	—	—
Hälsingborg—Hässleholm	629	495	4·10	242	75	—	317	—	—	216	4	101
Kristianstad—Hässleholm	221	170	2·67	73	21	—	94	—	—	68	3	26
Landskrona o. Hälsingborgs: a. Hälsingborg—Landskrona —Eslöv	260	251	3·11	110	19	—	129	—	29	83	3	17
b. Landskrona—Eslöv	84	112	1·79	193	57	—	250	—	—	176	6	74
Landskrona—Lund—Trälleborg	— 18	27	1·70	— 5	—	—	— 5	—	—	—	—	— 31
Malmö—Genarp	— 18	27	1·70	— 5	—	—	— 5	—	—	—	—	— 31
Malmö järnvägar:												
Malmö—Simrishamn	225	263	2·90	1	213	2	216	—	—	—	—	216
Malmö—Trälleborg	106	64	2·01	— 17	— 30	—	— 47	—	—	—	—	— 47
Trälleborg—Rydsgård	34	19	0·82	— 40	— 110	—	— 150	—	—	—	—	— 150
Vällinge—Skanör—Falsterbo	5	10	2·99	—	— 43	—	— 43	—	—	—	—	— 43
Skåne—Småland	332	266	3·10	1	— 513	—	— 512	—	—	—	—	— 512
Ystads järnvägar:												
Malmö—Ystad	152	23	0·39	— 53	195	—	142	—	—	43	2	99
Ystad—Eslöv	62	66	1·10	13	122	—	135	—	—	—	—	135
Ystad—Brösarp	— 19	— 19	— 1·09	— 31	— 113	—	— 144	—	—	—	—	— 144
Ystad—Gärnsås—S:t Olof..	— 22	— 21	— 1·56	— 44	—	—	— 44	—	—	—	—	— 44
Böringe—Östratorp	13	13	1·43	6	11	—	17	—	—	—	—	17
Ångelholm—Klippan	— 17	— 2	— 0·75	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Östra Skånes	312	226	4·56	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	2 361	1 941	2·38	508	238	96	842	—	29	586	1·9	227

1 Hävar 100000 kr. från tidigare återfört belopp, upptaget såsom utgift och avsatt som bidrag till Lunds stations ombyggnad.

T i l l g å n g a r (i tusental kronor) per 31 dec. 1929.

J ä r n v ä g a r o c h j ä r n v ä g s b o l a g	Anläggningar för järnvägs- rörelsen				Andra anläggn- ingar	Värde- papper	Rörelsemedel			Förlust övernö från före- gående år	Årets förlust	Till- samman
	Banan med bygg- nader m. m.	Rullande materiel	Inven- tarier	Summa bygg- nads- kostnad			Förråd	Frakt- och diverse ford- ringar	I banker inne- stående och kassa			
Bjärred—Lund—Härlösa	1 821	576	56	2 453	—	—	40	87	6	—	94	2 680
Hälsingborg—Hässelholm	8 771	2 760	225	11 756	—	71	219	241	7	—	—	12 294
Kristianstad—Hässelholm	4 764	1 543	62	6 369	35	4	120	45	87	—	—	6 660
Landskrona o. Hälsingborgs:												
a. Hälsingborg—Landskrona —Eslöv	4 155	470	19	4 644	—	271	70	413	75	—	—	5 473
b. Landskrona—Eslöv	2 911	542	22	3 475	—	—	81	21	1 145	—	—	4 722
Landskrona—Lund—Trälleborg	4 615	1 779	71	6 465	—	407	176	52	70	—	—	7 170
Malmö—Genarp	1 257	327	30	1 614	—	—	16	13	6	—	5	1 654
Malmö järnvägar:												
Malmö—Simmshamn	7 110	1 910	32	9 052	—	2	261	15	135	—	—	9 465
Malmö—Trälleborg	2 055	1 116	24	3 195	706	833	6	336	14	30	17	5 137
Trälleborg—Rydsgård	1 993	355	2	2 350	—	—	14	—	—	110	40	2 514
Vällinge—Skanör—Falsterbo	347	—	1	348	—	—	13	1	—	43	—	405
Skåne—Småland	7 089	1 375	93	8 557	73	120	72	11	62	513	—	9 408
Ystads järnvägar:												
Malmö—Ystad	3 977	1 871	52	5 900	—	134	261	174	36	—	58	6 588
Ystad—Eslöv	3 980	1 968	66	5 964	—	116	261	127	16	—	—	6 484
Ystad—Brösarp	1 582	115	9	1 706	—	—	—	7	—	113	31	1 857
Ystad—Gärnäs—St Olof ...	1 194	167	17	1 378	—	28	—	19	—	—	—	1 469
Böringe—Östratorp	622	286	8	916	—	—	—	4	41	—	—	961
Ängelholm—Klippan	300	—	—	300	—	—	—	21	—	—	—	321
Östra Skånes	3 062	1 733	163	4 958	268	20	219	51	207	—	—	5 723
Summa	61 555	18 893	952	81 400	1 082	2 006	1 829	1 638	1 907	809	284	90 955

S k u l d e r (i tusental kronor) per 31 dec. 1929.

J ä r n v ä g a r o c h j ä r n v ä g s b o l a g	Främmande kapital				Eget kapital					Re- para- tions- och för- nyelse- fond	Till- sam- mans	
	Stats- lån	Obliga- tions- lån	Revers- lån	Övriga lån och skulder (inklusive frakt- skulder)	Aktiekapital		Reserv- fond	Pen- sions- fond	Övriga fonder			Vinst fonder
					Stam- aktier	Härv kom- muner och lands- ting till- höriga						
Björred—Lund—Härleösa	—	—	—	1 648	—	—	—	3	1 029	—	—	2 680
Hälsingborg—Hässelholm	239	3 030	1 349	439	5 400	639	700	—	650	317	170	12 294
Kristianstad—Hässelholm	—	1 198	547	49	2 283	1 574	700	—	74	94	1 715	6 660
Landskrona—Hälsingborgs:												
a. Hälsingborg—Landskrona—Eslöv	—	1 769	—	36	2 773	2 553	280	—	405	130	80	5 473
b. Landskrona—Eslöv	—	25	—	1	2 934	1 500	300	—	926	250	286	4 722
Landskrona—Lund—Trälleborg	—	1 503	333	130	3 467	1 081	350	—	300	487 ¹	600	7 170
Malmö—Genarp	—	287	249	197	505	49	100	10	23	—	283	1 654
Malmö järnvägar:												
Malmö—Simrishamn	1 031	3 611	388	23	2 701	1 729	550	—	—	214	946	9 465
Malmö—Trälleborg	—	1 885	733	134	1 350	—	250	—	—	—	785	5 137
Trälleborg—Rydsgård	—	434	641	23	783	63	—	—	—	—	634	2 514
Vällinge—Skanör—Falsterbo	—	—	—	304	100	—	—	—	—	—	1	405
Skåne—Småland	—	4 557	489	274	4 086 ²	3 029	—	—	—	2	—	9 408
Ystads järnvägar:												
Malmö—Ystad	—	2 298	—	207	2 160	208	500	46	330	195	822	6 558
Ystad—Eslöv	—	732	1 984	215	2 450	1 072	600	23	128	135	217	6 484
Ystad—Brösarp	—	676	—	528	653	399	—	—	—	—	—	1 857
Ystad—Görsnäs—St Olof	—	1 112	448	75	504	323	200	—	80	—	50	1 469
Böringe—Östratorp	—	94	51	67	316	60	100	—	150	18	165	961
Ängelholm—Klippan	—	—	—	21	—	—	—	—	300	—	—	321
Östra Skånes	131	4 731	232	48	500	—	—	—	—	—	81	5 723
Summa	1 401	26 942	7 444	4 419	32 965 ²	14 279	4 630	82	4 395	1 842	6 835	90 955

¹ Härv 100 000 kr. från tidigare år återfört belopp, upptaget såsom utgift och avsatt som bidrag till Lunds stations ombyggnad.² Härv 1 500 000 kr. preferensaktier.

III. Det ekonomiska utfallet av de enskilda järnvägarnas drift januari— september 1931 i jämförelse med samma tidsperiod 1930 och 1929.

(Prel. uppgifter).

De av enskilda järnvägar månatligen avlämnade och i Järnvägsstatistiska meddelanden i sammandrag redovisade driftrapporterna avse redovisningen av själva järnvägsdriften — *inkomster och utgifter ej berörande själva järnvägsdriften ingå ej*. Även om avsättning till förnyelsefonden i det slutliga bokslutet icke företages, skall i drifrapporten månatligen upptagas en tolvtedel av de avskrivningar och avsättningar till förnyelsefonden, som enligt av Svenska Järnvägsföreningens styrelse fastställda grunder bort utgå för hela året. Härutinnan synes den nya lagen om bokföring vid enskild järnväg hava föranlett ändring, i det att särskilt de mera bärkraftiga järnvägsföretagen för innevarande år redovisa lägre avsättningsbelopp till förnyelsefond än tidigare — för tiden januari—september 1931 understiger beloppet för avsättningar till förnyelsefonden med c:a 1 050 000 kronor motsvarande period 1930. Med hänsyn till den inverkan nämnda förhållande får på vinstresultaten har det därför i här nedan intagna tablåer ansetts lämpligt redovisa det ekonomiska resultatet såväl utan som med förnyelsefondsavsättning och räntor.

De till fusionsgrupperna hörande samt övriga enskilda järnvägars driftresultat januari—september 1931, 1930 och 1929.¹
(Tusental kronor.)

	Överskott & järnvägsdriften ²			Vinst & järnvägsdriften ³		
	1931	1930	1929	1931	1930	1929
J ä r n v ä g a r						
<i>Kristianstadsgruppen</i>	+ 38	+ 165	+ 200	— 207	— 105	— 70
Kristianstad—Hässleholm	+ 135	+ 155	+ 181	+ 10	— 61	— 37
Summa	+ 173	+ 320	+ 381	— 197	— 166	— 107
<i>Hälsingborgsgruppen</i>	+ 346	+ 445	+ 559	+ 30	— 1	+ 113
Hälsingborg—Hässleholm	— 14	+ 16	— 1	— 17	+ 13	— 4
Ängelholm—Klippan	+ 79	+ 103	+ 129	+ 9	— 19	+ 16
Landskrona—Hälsingborg	+ 100	+ 236	+ 294	— 209	— 71	— 14
Skåne—Småland	+ 511	+ 800	+ 981	— 187	— 78	+ 111
Summa	+ 86	— 9	+ 26	— 221	— 150	— 111
<i>Sydsvenska gruppen</i>	+ 49	+ 105	+ 87	— 234	— 178	— 195
Malmö—Simrishamn	— 51	+ 16	+ 21	— 167	— 104	— 95
Malmö—Trälleborg	— 40	— 37	— 55	— 111	— 108	— 127
Trälleborg—Rydsgård	+ 9	+ 14	+ 23	+ 2	+ 11	+ 20
Vällinge—Skanör—Falsterbo	— 119	+ 89	+ 102	— 731	— 529	— 508
Summa	+ 85	+ 99	+ 110	— 37	— 45	— 34
<i>Ystadsbanorna</i>	— 34	— 42	+ 6	— 167	— 201	— 154
Malmö—Ystad	— 47	— 40	— 14	— 84	— 75	— 54
Ystad—Eslöv	— 146	— 128	— 144	— 175	— 160	— 183
Ystad—Brösarp	— 40	— 39	— 33	— 55	— 62	— 57
Ystad—Gårnsås—St Olof	— 182	— 150	— 75	— 518	— 543	— 462
Böringe—Östratorp	+ 383	+ 1 059	+ 1 389	— 1 633	— 1 316	— 986
Summa	+ 12 018	+ 20 739	+ 26 477	— 4 658	+ 3 242	+ 8 699
<i>Skånegruppen</i>	+ 12 401	+ 21 798	+ 27 866	— 6 291	+ 1 926	+ 7 713
Övriga enskilda järnvägar	Samtliga enskilda järnvägar					

¹ Utanför den egentliga järnvägsdriften liggande inkomster och utgifter ej medräknade. — ² Utan inräkning av förnyelsefundsavsättning och räntor. — ³ Med inräkning av förnyelsefundsavsättning och räntor.

Sammandrag.

	Överskott å järnvägsdriften ¹ januari—september			Minskning i överskott			
	1931	1930	1929	1931 mot 1930		1931 mot 1929	
	1 000 kronor			1 000 kr.	%	1 000 kr.	%
Skånegruppen	383	1 059	1 389	— 676	— 63·8	— 1 006	— 72·4
Övriga ensk. järnvägar ..	12 018	20 739	26 477	— 8 721	— 42·1	— 14 459	— 54·6
Samtl. ensk. järnvägar	12 401	21 798	27 866	— 9 397	— 43·1	— 15 465	— 55·5

	Vinst å järnvägsdriften ² januari—september			Vinstminskning	
	1931	1930	1929	1931 mot 1930	1931 mot 1929
	1 000 kronor			1 000 kronor	
Skånegruppen	— 1 633	— 1 316	— 986	— 317	— 647
Övriga enskilda järnvägar.....	— 4 658	+ 3 242	+ 8 699	— 7 900	— 13 357
Samtliga enskilda järnvägar	— 6 291	+ 1 926	+ 7 713	— 8 217	— 14 004

¹ Utan inräkning av förnyelsefondsavsättning och räntor.

² Med " " " " " "

V. P. M. till Järnvägsfusionssakkunniga, angående verkstadsdriften vid de enskilda järnvägarna i Skåne.

Till fullföljandet av det mig givna uppdraget om utredning angående rubricerade verkstadsdrift, får jag härmed överlämna följande utredning med tillhörande tabeller och ritning.

För utrönande av de ekonomiska fördelar, som skulle kunna vinnas genom en eller vissa koncentrationer av de enskilda järnvägarnas verkstäder i Skåne, måste för frågans belysning och bedömande lämpliga tabeller över underhållskostnaderna upprättas.

Vid planeringen av detta tabellarbete övervägdes flera tillvägagångssätt.

Ett var att specificera respektive detaljkostnader för reparationer av en del likvärdiga fordon vid de avsedda järnvägarna, för att därav göra jämförelser. För att en sådan undersökning skulle kunna giva ett någorlunda tydligt resultat, måste en stor mängd detaljundersökningar göras i verkstäderna, som skulle kräva en avsevärd tid och arbete, och dock utan att någon fullständig bild av driften skulle komma till synes.

Ett annat sätt var att taga steget fullt ut och specificera alla de respektive utförda reparationerna med tillhörande kostnader, och därefter göra beräkningarna. På grund av de massor av arbeten, som utföras i verkstäderna, och enär behovet, sättet och noggrannheten vid de utförda reparationerna torde växla högst väsentligt, synes en sådan undersökning knappast vara utförbar.

Vid övervägandet av denna speciella fråga har jag kommit till den åsikten att det torde vara lämpligast att beräkna respektive underhållskostnader för de olika fordonen per utgjorda 1 000-taratonkilometer och härefter utforma tabellerna.

De gemensamma verkstads-kostnaderna äro beräknade i summa och procent av underhållskostnaderna, vilket torde giva den bästa jämförelsen.

Vid en så lagd beräkning, som dock icke kan sägas vara idealisk, ingår ändock som faktorer fordonens vikt — relativa storlek — samt utnyttjandet eller, om man så vill, materielens slitning i tjänsten. Dessa viktiga poster äro besvärliga att få med i något annat beräknings-sätt, som skall omfatta en så stor mängd fordon, som det fordras i detta fall.

Det synes mig också, att vid en så omfattande undersökning som denna en beräkning av kostnaderna per taratonkilometer giver betydligt större möjligheter till en mera allsidig prövning av hela problemet än vad en del företagna stickprov giva möjlighet till ävensom antagligen bättre än andra i detta fall möjliga beräknings-sätt.

Tabellernas uppläggning gör, att en eventuell vidare bearbetning och undersökning av de olika kostnaderna per andra enheter bör lätt kunna bedrivas.

Vidare bör omnämnas, att, för att nå fram till ett så påtagligt jämförelseobjekt som möjligt, har jag ansett lämpligast att därtill använda Statens järnvägars hela verkstadsrörelse, d. v. s. både det vid dess huvudverkstäder som vid dess driftverkstäder bedrivna underhållsarbetet å den rullande materielen. Då detta arbete, på grund av S. J. stora utsträckning, bedrivs på en mängd olika platser, kan man härvid förutsätta att få ett bra medeltal, där vissa tillfälligheter i verkstadsdriften bliva eliminerade. Vidare därför att vid de enskilda järnvägarnas verkstäder bedrivs sådant underhållsarbete, som förekommer både vid S. J. huvudverkstäder och vid dess driftverkstäder.

Härvid må dock framhållas, att de underhållskostnader, som angivas i tabellerna för S. J., fördela sig på en stor mängd verkstäder, beroende på det långsträckta järnvägsnätet. Kunde en koncentration ske, skulle otvivelaktigt de avsedda kostnaderna bli lägre än vad tabellerna angiva. Någon hänsyn härtill är icke medtagen i föreliggande beräkningar.

Tabellerna äro upprättade och sammanställda efter bearbetning av tillgängliga statistiska uppgifter och primärhandlingar samt efter inhämtade uppgifter och upplysningar från de enskilda järnvägarna. Dessa senare uppgifter äro begärda enligt bifogade formulär¹ beträffande särskilt de s. k. gemensamma verkstads-kostnaderna begärdes, att härvidlag skulle S. J. littereringstabell i denna sak i möjligaste mån följas. En sådan tabell bifogas.¹

Tabellerna, som följa härmed, äro 7 till antalet och angives deras innehåll längre ned.

De i tabellerna ingående uppgifterna omfatta den rullande materielen och motsvarande verkstadsdrift vid följande järnvägar:

- 1:o. Statens järnvägar (utom Malmbanan);
- 2:o. Hälsingborg—Hässleholms och Ängelholm—Klippan—(Eslövs) järnvägar;
- 3:o. Landskrona & Hälsingborgs järnvägar;
- 4:o. Skåne—Smålands järnväg;
- 5:o. Kristianstad—Hässleholms järnvägar;
- 6:o. Östra Skånes järnvägar;
- 7:o. Malmö järnvägar:
 - Malmö—Simrishamns järnväg,
 - Malmö—Trällebogs järnväg,
 - Trälleborg—Rydsgårds järnväg,
 - Vällinge—Skanör—Falsterbo järnväg;
- 8:o. Malmö—Genarps järnväg;
- 9:o. Landskrona—Lund—Trällebogs järnvägar;
- 10:o. Ystads järnvägar:
 - Malmö—Ystads järnväg,
 - Ystad—Eslövs järnväg,
 - Ystad—Gärnsås—S:t Olofs järnväg,
 - Ystad—Brösarps järnväg,
 - Böringe—Östratorps järnväg,
- 11:o. Bjärred—Lund—Harlösa järnväg.

Uppgifterna i tabellerna omfatta för S. J. året 1928 och för de skånska järnvägarna medeltalen för åren 1927 och 1928.

Tabell 1 anger antal lokomotiv och motorvagnar, person-, post- och resgodsvagnar samt godsvagnar och vidare lokomotivkilometer- och taratonkilometertal.

För S. J. vidkommande äro icke några uppgifter beträffande motorvagnarna medtagna, enär deras ringa antal gör, att underhållskostnaderna av desamma knappast skönjes bland decimalerna i kostnaden per 1 000-taratonkilometer.

Vid några av de enskilda järnvägarna äro dock motorvagnarna mera dominerande, vartill också hänsyn har tagits.

Tabell 2 anger underhållskostnaderna för lokomotiven i avlöning och materialkostnad, summan därav, kostnad per lokomotivkilometer, kostnad per 1 000-taratonkilometer samt underhållsindex per lokomotivkilometer och underhållsindex per 1 000-taratonkilometer, när S. J. kostnad sättes = 1.

¹ Ej avtryckt här.

Tabell 3 anger underhållskostnaderna för personvagnar i avlöning och materialkostnad, summan därav, kostnad per 1 000-taratonkilometer samt underhållsindex per 1 000-taratonkilometer när S. J. kostnadsindex är satt till 0·5 i stället för 1. Orsaken härtill är det betydande merarbete, som måste nedläggas å S. J. personvagnar relativt det å de avsedda skånska banorna. Se mera härom nedan.

Vidare må härvid erinras därom, att vid de enskilda banorna ingå kostnaderna för alla resgodsvagnar bland personvagnarna, under det att vid S. J. ingå kostnaderna för alla resgodsvagnar, som icke äro »kombinerade», bland godsvagnarna.

På grund av fåtalet enbara resgodsvagnar inverkar denna olikhet obetydligt.

Tabell 4 anger underhållskostnaderna för godsvagnarna i avlöning och materialkostnad, summan därav, kostnad per 1 000-taratonkilometer och underhållsindex per d:o, när S. J. kostnad sättes = 1.

Tabell 5 omfattar sammanställning av underhållet av lokomotiven, personvagnarna och godsvagnarna samt anger vidare gemensamma verkstadskostnader ävensom den procent dessa utgöra av hela underhållskostnaderna.

Tabell 6 omfattar alla underhållskostnaderna sammanförda för lokomotiven med angivande av motsvarande indextal och beräknade teoretiska besparingar i procent och i kronor, under förutsättning att de skånska banornas underhållskostnade per 1 000-taratonkilometer stode i paritet med S. J. samt liknande för

personvagnarna och godsvagnarna.

Ävenså angivas de gemensamma verkstadskostnaderna, deras procent av underhållskostnaderna och beräknad besparing i kronor, om paritet kunde hållas med S. J., samt vidare summan av de teoretiska besparingarna för respektive järnvägar.

Slutligen framgår ur denna tabell den sammanlagda totala besparingen, som räknemässigt kunnat påvisas uppstå, om likställighet med S. J. vore för handen.

Tabell 7 är ett sammandrag av tabell 6 på så sätt, att de skånska banorna äro å tabellen hopdragna i tre grupper, enligt fusionsplanen.

Beträffande de uppgifter, som förefinnas i tabellerna, må för klarläggande m. m. följande framhållas.

Rörande lokomotiven må omnämnas, att S. J. har ett relativt betydligt större underhåll å sina lokomotiv, beroende på både större hastighet och hårdare belastning. Vidare ha dessa lokomotiv en del apparater såsom överhettare, förvärmare, smörjpressar och Kunze-Knorrbrömsar, vilka apparater minska driftkostnaderna, men däremot öka verkstädernas underhållskostnader.

Någon hänsyn till detta har dock icke tagits i tabelluppgifterna och icke heller till de å linjen Stockholm—Göteborg använda elektriska lokomotiven; detta senare på grund av att det visat sig vara mycket svårt att avskilja dem ur beräkningarna.

Beträffande personvagnarna må erinras, att S. J. personvagnspark skiljer sig högst väsentligt från motsvarande materiel vid skånebanorna. Först må nämnas

S. J. stora och dyrbara sovvagnspark, som kräver ett synnerligen omsorgsfullt underhåll, vilket även kan sägas om 1:sta och 2:dra klass dagvagnarna. Även i fråga om 3:dje klass vagnarna, som i stor utsträckning förekomma med klädda soffor, föreligger ett underhåll, som torde vida överträffa det som förekommer vid skånebanorna. Vidare tillkommer för en mängd av S. J. vagnar ett rätt stort underhåll av överbyggda plattformar med bälgar, elektrisk belysning och värmeledning, jämsides med ångvärmeledning samt tryckluftbromsapparater.

Med hänsyn härtill anser jag, att S. J. personvagnspark kräver och gives ett underhåll, som bör sättas likvärdigt med dubbla underhållet av personvagnarna vid skånebanorna. Det är kanske möjligt att ett mindre avkall härutinnan bör kunna göras för de järnvägar i Skåne, som ha den största persontrafiken.

I tabellerna är därför indextalet för S. J. personvagnsunderhåll halverat och upptaget till 0.5 i stället för 1.

Beträffande underhållet av S. J. godsvagnar anser jag, att även denna park kräver ett mycket vidlyftigare underhåll än vad som motsvarande förekommer vid skånebanorna, beroende på de större tågastigheterna och hårdare växling vid S. J., mängden av täckta vagnar, högre standard samt underhållet av tryckluftbroms m. m.

Vid en prövning av underhållskostnaderna per taratonkilometer för godsvagnarna, måste hänsyn tagas till att flera av skånebanorna äga och använda en stor mängd vagnar enbart för säsongtrafik.

Beträffande de gemensamma verkstadskostnaderna må omnämnas, att vid S. J. ingår i verkstädernas konton endast kostnaden för de s. k. filialförråden, men icke någon kostnad för huvudförrådets prestationer, i motsats till vid de enskilda järnvägarnas verkstäder, där hela förrådskostnaden för verkstäderna är inräknad.

För att få likställighet härutinnan, har jag ökat S. J. verkstäders gemensamma kostnader med 200 000 kronor, vilket utgör den beräknade huvudförrådskostnad, som bör falla på underhållet av den rullande materielen vid S. J. verkstäder.

Av det anförda torde framgå, att det icke varit möjligt att ställa upp fullt jämförbara kostnadssiffror i tabellerna, och då därtill kommer att littereringen och bokföringen av kostnaderna vid S. J. icke fullt överensstämmer med motsvarande vid de enskilda järnvägarna, kan även detta i viss mån inverka till att en del sifferuppgifter icke äro fullt kommensurabla. Vidare må erinras därom, att vid skånejärnvägarna ligga verkstadsarbetarnas avlöningar lägre än motsvarande arbetares vid S. J., vilket även inverkar på pariteten.

Det må i sammanhang härmed även omnämnas, att de enskilda järnvägarnas ingenjörsförbund för en del år tillbaka försökte att genom en utredning få klarlagt, huru många verkstadsarbetare, som skulle erfordras för de olika järnvägarnas respektive underhåll, och att utredningen strandade på att förhållandena vid de olika verkstäderna voro så skilda, att några riktlinjer icke kunde utstakas.

Dessa olika förhållanden vid järnvägarna inverka även till, att tabellernas siffror kunna, inom vissa gränser, vara något missvisande.

Beträffande lokomotiven finner man av tabell 6, att några av skånejärnvägarna ha rätt låga underhållskostnader för sina lokomotiv relativt en del andra.

Detta förhållande beror på flera orsaker och bland annat därpå, att några banor ha bra sammanhängande linjer, som inverka till bättre utnyttjande av lokomotiven, samt vidare på att lokomotiven äro av enkla typer och icke utsatta för någon hårdare belastning eller stora hastigheter. Dessa lokomotiv torde alltså användas flera år i följd, utan några genomgripande och dyrbara reparationer, vilka icke kommit så tydligt till synes i tabellen, som blott omfattar medeltalet för tvenne år.

Vid S. S. J. har 1 000-taratonkilometertalet för dess motorvagnar uppgått till

icke mindre än 6 000, under det att 1 000-taratonkilometertalet för lokomotiven uppgått endast till 13 000, vilket verkar till ett icke obetydligt sänkande av enhetskostnaden för lokomotiven.

Beträffande personvagnarna torde de variationer, som komma till synes i tabellen, sannolikt bero på, att respektive underhållskostnader för vagnarna hållits ned högst betydligt.

Beträffande godsvagnarna framgår av tabellen, att på underhållet av dessa borde kunna göras betydande besparingar. I enlighet med vad förut framhållits, måste man vid bedömandet härav taga noga hänsyn till, att flera av skånebanorna ha en stor mängd säsongvagnar, som löpa ett ringa antal kilometer per år. Det bör också omnämnas, att vid exempelvis H. H. J. förekommer en rätt betydande stentransport, som sliter vagnar i större grad än vanligt.

Ö. S. J. låga kostnad för underhållet av godsvagnar beror väl på, att banan för närvarande i möjligaste mån försökt att hålla ned sina utgifter.

De mera allmänt höga underhållskostnaderna per taratonkilometer för godsvagnarna härleda sig huvudsakligen från tvenne omständigheter, nämligen lågt taratonkilometertal och relativt dyrt underhåll.

Den första av dessa faktorer pekar direkt på det stora vagnantalet och det ringa utnyttjandet av vagnarna. Man finner omedelbart härav, vilken ekonomisk betydelse en fusion eller annat samgående järnvägarna emellan skulle medföra.

Om de gemensamma verkstadskostnaderna må nämnas, att S. S. J. oproportionerligt låga siffra torde bero på, att denna järnväg låtit utföra rätt stora arbeten vid utomstående verkstäder, varvid de gemensamma omkostnaderna, som ingått i arbetet, icke komma till synes på rätt sätt.

För M. G. J. finnas inga gemensamma kostnader angivna. Detta beror på, att denna järnvägs bokföring icke är uppdelad så, att svar på frågan kan givas.

Slutligen finner man, att den enligt tabell 6 beräknade möjliga besparingen, som skulle uppstå, om skånebanorna kunde ställas i full paritet med S. J., uppgår till 413 722 kronor.

Som ovan är framhållet, inverkar ett bättre utnyttjande av den rullande materielen m. m. betydligt i besparingshänseende, varför denna besparingssiffra fördelar sig även på andra faktorer, vilka icke så lätt låta sig fixeras. Det uträknade resultatet har dock sitt stora intresse och värde vid en fortsatt undersökning och bedömning av frågan. Resultatet kan alltså icke direkt användas, utan har jag i det följande sökt att per grupp av den rullande materielen påvisa de möjliga besparingar, som böra kunna åstadkommas och uppnås genom de avsedda fusionsplanerna.

Rörande hela bangruppens lokomotiv visa dock de rena beräkningarna, att underhållskostnaderna för dessa ligga rätt nära S. J. kostnader. Då, som ovan är nämnt, S. J. lokomotivreparationer ligga i en i stort sett betydligt högre klass på grund av deras storlek och driftbesparande anordningar än skånelokomotiven, kan med säkerhet antagas, att dessa senares underhållskostnad i realiteten ligger rätt mycket över S. J. lokomotivs.

De besparingar, som i detta hänseende skulle kunna vinnas genom en fusion och bättre utnyttjande av lokomotiven samt genom att reparationerna kunna utföras vid en rationellt ordnad verkstad, äro i hög grad beroende på huru lokomotiven kunna komma att utnyttjas å längre sträckor än nu och den därmed följande reduceringen av deras antal.

För närvarande finnas vid skånska banorna 173 stycken lokomotiv. Ej för högt räknat, borde man härvidlag kunna minska detta antal med 10 %, d. v. s. ungefär 17 stycken. Underhållet av de 173 lokomotiven kostar enligt uppgifterna omkring 540 000 kronor eller cirka 3 000 kronor per styck och år, varför man bör kunna sätta den beräknade besparingen enbart å underhållskostnaderna i detta hänseende till inemot 50 000 kronor per år.

Vad som skulle intjänas genom reparationernas utförande vid en tidsenlig verkstad — jag förutsätter härvid, att reparationer omfattande 2—3 dagar utföras vid lokomotivställen — torde kunna beräknas till minst 10 % av underhållskostnaden eller till omkring 50 000 kronor.

Och alltså hela besparingen på lokomotiven till omkring 100 000 kronor.

Beträffande möjliga besparingar vid personvagnsunderhållet, är det nu, utan kännedom om en eventuell turlista för personvagnssätten efter fusionering, svårt att göra några beräkningar över det, som eventuellt kunde sparas genom indragning av en del av personvagnsparken. Av den gjorda utredningen framgår dock, att en personvagnsaxel vid S. J. förrättar nära 3 gånger så mycket arbete per år, i taratonkilometer räknat, som en motsvarande axel vid skånebanorna. Härvid bör även anmärkas, att S. J. måste hålla en mängd reservvagnar för att oklanderligt upprätthålla den på en mängd platser mycket varierande trafiken och för att möta andra fluktuationer i resandeströmmen.

Att ett största möjliga samgående och ett bättre utnyttjande av personvagnsparkerna böra leda till besparingar, synes vara klart. Vilken besparing som kan uppnås genom en minskning av antalet vagnar, är dock svårt att förutsäga, innan någon tågplan för personvagnssätten föreligger.

För att nämna en siffra, som icke torde vara för stor, föreslår jag endast 5 % besparing, vilket utgör omkring..... 13 000 kronor.

Den beräknade besparingen på personvagnsunderhållet, som anges i tabell 6, uppgår till 91 506 kronor. Om man här, för att hålla sig på den säkra sidan, beräknar att den teoretiska besparingen härleder sig med 70 % från jämförelsen med S. J. höga taratonkilometeretal och med 30 % vid jämförelse med S. J. verkstadsdrift, blir besparingen, som skulle falla på vagnsunderhållet, under förutsättning att det kunde bedrivas likvärdigt med S. J. = 30 % \times 91 506 = cirka 27 000 kronor.

Beräknas besparingen på annat sätt, kan man utgå från, att det minsta, som bör kunna sparas på personvagnsunderhållet, är 10 % på nuvarande underhållskostnad, d. v. s. på 261 848 kronor = cirka 26 000 kronor, som ökas till ovanstående 27 000 » .

Man torde alltså, lågt räknat, kunna sätta den hela möjliga besparingen till..... 40 000 kronor.

Den beräknade besparingen vid godsvagnsunderhållet anges i tabell 6 till 207 583 kronor.

Av den gjorda utredningen framgår, att per godsvagn vid S. J. förrättas per år något över 4.5 gånger så mycket arbete, i taratonkilometer räknat, som per godsvagn vid skånska järnvägarna.

Huru mycket denna relation skulle kunna förbättras genom en sammanslagning av järnvägarna, möter svårigheter att nu förutsäga. Dock bör man kunna antaga, att härigenom borde en reduktion av godsvagnarna kunna ske med åtminstone 10 %. Då underhållskostnaden är 373 374 kronor motsvarar detta en besparing av 37 000 kronor.

Den besparing, som bör väntas uppstå, om godsvagnsreparationernas utförande kunde ske vid en verkstad, anser jag, att man bör kunna uppskatta till minst omkring 20 % på nuvarande underhållskostnaderna — 373 374 kronor — eller till cirka 75 000 kronor.

Att besparingarna här böra bli relativt stora, beror på att godsvagnsparken är dominerande bland fordonen, och att godsvagnsreparationerna därför böra kunna ordnas mera rationellt än övriga reparationer.

Den beräknade hela besparingen för godsvagnarna torde alltså kunna sättas till cirka 112 000 kronor.

Beträffande de gemensamma verkstadskostnaderna är besparingen beräknad till 116 318 kronor, som angives i tabell 6.

Det torde vara klart, att den befälsföring och det underhåll av maskiner och hus, värme, ljus m. m., som vid skånebanorna förekommer på 12 olika platser, är rätt dyrbar. Då jämförelsen är gjord med S. J., som dock har så många olika verkstäder, torde man med säkerhet kunna förvänta, att vid endast *en* verkstad för skånebanorna de gemensamma omkostnaderna borde bli relativt billigare än vid S. J.

Då emellertid en ny verkstad med moderna maskiner och anordningar för rationell drift kräver större gemensamma omkostnader för dessa maskiner m. m., än vad som bör förekomma vid äldre verkstäder, synes mig försiktigheten bjuda att endast upptaga besparingen på denna post till..... 75 000 kronor.

Det torde i detta sammanhang framhållas, att ökningen av de gemensamma omkostnaderna för en verkstad bör åtföljas av betydligt minskade produktionskostnader.

De här ovan påvisade eventuella besparingarna kunna sammanföras enligt följande.

	På grund av minskat antal fordon	På grund av <i>en</i> verkstad
För lokomotiven	kr. 50 000	50 000
» personvagnar	» 13 000	27 000
» godsvagnar	» 37 000	75 000
Gemensamma verkstadskostnader	» —	75 000
	<hr/>	<hr/>
Summa kronor	100 000	227 000

Den angivna besparingen av 100 000 kronor tillhör alltså icke direkt vinsten av en verkstadskoncentration, utan hänför sig fastmer till själva järnvägsfusionen. Denna besparingssiffra torde i sin mån giva en vidare antydning om de belopp, som böra kunna sparas genom att den rullande materielen utnyttjas i större grad än nu. Jag hänsyftar härvid på både mindre bundet kapital och utläggerna för dagliga tillsynen, kol och olja m. m.

Den vinst, som beräknas uppstå genom en sammanslagning av verkstäderna, uppgår enligt ovanstående till 227 000 kronor, vilket icke torde vara för högt räknat.

Som av det föregående framgår, är här icke hänsyn tagen till kostnaden för uppförandet av en ny verkstad. Ett utrönande av kostnaden härför, som tarvar många klarlagda synpunkter och omständliga beräkningar, kan nu icke ske, men det synes mig, att en summa av omkring 2 000 000 kronor icke borde behöva överskridas. Var en eventuell ny verkstadsanläggning skulle placeras kräver även utredning, men med hänsyn till järnvägsnätets form, synes Eslöv vara den lämpligaste förlägningsorten.

Innan jag lämnar behandlingen av förslaget om endast en verkstad för skånebanorna, må följande framhållas.

Vid sidan av denna utredning har jag även undersökt verkstadsdriften vid några andra enskilda järnvägar. Av dessa undersökningar anser jag lämpligt anföra den, som avser Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar. Dessa järnvägar hava nämligen en på senare tid uppförd verkstadsanläggning för lokomotiv och vagnar. Driften vid denna verkstad torde giva en god bild av betydelsen och fördelarna av en enhetsverkstad av modernare typ för en järnväg av ej för liten omfattning.

Å tabellerna 1 och 6 äro för denna järnväg angivna vederbörliga data, underhållskostnaderna för den rullande materielen, respektive relativt, besparingar m. m. i likhet med vad som förekommer för övriga banor.

Beträffande personvagnarnas indextal är den förändringen gjord, att S. J. indextal är här satt till 0.75 i stället för till 0.5. Detta beror därpå, att S. W. B. personvagnspark anses stå i en högre klass beträffande erforderligt och utfört underhåll, än motsvarande vid de skånska banorna.

Av de angivna tabellsiffrorna framgår, att summan av underhållskostnaderna tillsammans med de gemensamma verkstadskostnaderna stå mycket nära i paritet med samma kostnader vid S. J. Differensen är som synes endast 23 046 kronor.

Om man undersöker vad hela den rullande materielen kostat i underhåll på verkstäderna per utgjorda 1 000-taratonkilometer, finner man, att vid skånska banorna blir kostnaden

$$\frac{1\ 559\ 949}{530\ 368} = 2.941 \text{ kr. per } 1\ 000\text{-taratonkilometer,}$$

och vid Västeråsbanan blir motsvarande kostnad

$$\frac{820\ 646}{375\ 896} = 2.183 \text{ kr.}$$

Om man härav beräknar, vilken besparing som skulle uppstå vid skånebanornas verkstadsdrift, i fall paritet rådde med S. W. B., finner man besparingen bliva:

$$1\ 559\ 949 - 1\ 559\ 949 \times \frac{2.183}{2.941} = 402\ 155 \text{ kronor.}$$

Utan att vara direkt utslagsgivande eller jämförbar, torde dock denna besparingssiffra ganska tydligt häntyda på de möjligheter till besparingar, som ligga i en fusion av de skånska enskilda järnvägarna.

Det torde stå klart, att vid ett så begränsat järnvägsnät som det skånska är sönderdelandet av verkstadsväsendet i flera små enheter synnerligen oekonomiskt.

Detta förhållande stegras säkerligen allt mer, enär det är omöjligt för dessa nuvarande små verkstadsenheter att tillgodogöra sig den allt mer framryckande tidsenligare, förbättrade verkstadstekniken. Visserligen ha de avsedda verkstäderna i någon mån en del moderna och besparande anordningar, men verkstädernas ringa omfattning tvinga dem i stort sett, att använda och vidmakthålla en hel del gamla maskiner m. m., vilka vid en större verkstad resolut skulle ersättas med tidsbesparande maskiner. Exempelvis må omnämnas, att det synes blott vara en av verkstäderna i Skåne, som har en modern hjulsvärv, och endast två verkstäder, som ha traverskran med elektrisk drift. Användandet av tidsenliga karusell- och revolversvärv, slipmaskiner för gejder, vevstaksklovar och dylikt, torde under nuvarande relativa smådrift vara lönlöst att tänka på. Vad som dagligen förloras genom att gamla, efterblivna anordningar och maskiner användas på ett flertal ställen, representerar icke så små summor.

Vidare må framhållas, att en gemensam verkstad skulle högst väsentligt inverka till en successiv större likformighet på den rullande materielen samt till att en mängd i densamma ingående detaljer och delar bleve fortare standardiserade, varav en icke obetydlig besparing bör kunna uppstå.

För att giva en samlad översikt av den mängd olika verkstäder, som drivas för skånejärnvägarnas räkning, bifogas härmed en sammanställningsritning över de olika verkstäderna¹. Ritningen torde på ett åskådligt sätt visa, vilken disproportion, som föreligger mellan antalet verkstäder och utsträckningen av det enskilda järnvägsnätet i Skåne.

Mot det här nu anförda kan dock framhållas, att det för närvarande är omöjligt att ens tänka på en enhetsverkstad, och att betydande svårigheter föreligga

¹ Här utesluten.

för dess förverkligande är otvetydigt. Ett avsevärt hinder torde vara befintligheten av de tre största verkstäderna i Hälsingborg, Malmö och Ystad. Dessa äro nämligen alla av den storleksordning och värde, att de för närvarande icke torde kunna nedläggas, och de torde ej heller kunna försäljas till någon annan industri — såvida icke möjligen någon eller några av dem skulle kunna apteras till spannmålslagerhus, som nu antagligen komma att uppföras i flera delar av landet.

Då ingen av dessa verkstäder ligger lämpligt centralt för hela järnvägsnätet, är det mycket tveksamt, huruvida någon av dem borde utbyggas till enhetsverkstad. De, som möjligen kunna anordnas härtill, äro verkstäderna i Malmö och Ystad, vilka ha bästa möjligheterna för utvidgning. Verkstaden i Hälsingborg ligger på ett mycket begränsat, instängt område och kan endast utbyggas i en mindre omfattning.

Enligt Järnvägsfusionssakkunnigas uppdrag skulle även de möjliga ekonomiska fördelarna vid en koncentration av de olika järnvägsverkstäderna i tre grupper undersökas.

Dessa grupper förutsattes omfatta följande järnvägar:

I. Hälsingborgsgruppen.

Hälsingborg—Hässleholms järnväg, inklusive Ängelholm—Klippan—(Eslövs) järnväg,
Landskrona o. Hälsingborgs järnvägar,
Skåne—Smålands järnväg.

II. Kristianstadsgruppen.

Kristianstad—Hässleholms järnväg,
Östra Skånes järnvägar.

III. Sydskånska gruppen.

Malmö järnvägar:

Malmö—Simrishamns järnväg,
Malmö—Trälleborgs järnväg,
Trälleborg—Rydsgårds järnväg, och
Vällinge—Skanör—Falsterbo järnväg;

Malmö—Genarps järnvägar;

Landskrona—Lund—Trälleborgs järnvägar;

Ystads järnvägar:

Malmö—Ystads järnväg,
Ystad—Eslövs järnväg,
Ystad—Gärnsås—S:t Olofs järnväg,
Ystad—Brösarps järnväg, och
Böringe—Östra Torps järnväg;
Bjärred—Lund—Harlösa järnväg.

För att räkнемässigt angiva, vilka besparingar som skulle uppstå vid varje grupp, om man räknar med full paritet med S. J., har tabell 7 upprättats.

Av denna tabell framgår, att besparingen skulle bli för:

grupp I på lokomotiven	kr.	11 309
» personvagnar	»	33 986
» godsvagnar	»	98 604
» gemensamma verkstadskostnader	»	24 401

Summa kronor 168 300

grupp II på lokomotiven	kr.	114
» personvagnar.....	»	17 846
» godsvagnar.....	»	16 323
» gemensamma verkstadskostnader	»	46 592
	<u>Summa kronor</u>	<u>80 875</u>
grupp III på lokomotiven	kr. —	13 108
» personvagnar.....	»	39 674
» godsvagnar.....	»	92 656
» gemensamma verkstadskostnader	»	45 325
	<u>Summa kronor</u>	<u>164 547</u>

Dessa besparingssiffror ha ju sitt stora intresse, men när det nu gäller driften vid så pass små järnvägsgrupper, omfattande flera verkstäder, vilka icke kunna ekonomiskt utrustas med moderna anordningar såsom en större enhetsverkstad, äro siffrorna betydligt för stora.

Efter en fusion enligt angivna grupp I, synes det vara lämpligt att nedlägga verkstaden i Strömsnäsbruk och Landskrona och Hälsingborgs järnvägars lokomotivverkstad i Hälsingborg, samt koncentrera verkstadsdriften för dessa sammanslagna banor till Hälsingborg—Hässleholms järnvägars verkstad i Hälsingborg och den bredvidliggande Landskrona och Hälsingborgs järnvägars vagnverkstad. För att kunna utföra de efter fusionen erforderliga reparationerna, bör i Hälsingborg—Hässleholms järnvägars verkstad traversbanan utsträckas över ytterligare två uppställningsspår för lokomotiven, vilket även förordats av maskininspektör Ståhle. Kostnaden härför torde beräknas till minst 25 000 kronor. Vidare bör Landskrona och Hälsingborgs järnvägars bredvidliggande vagnverkstad avdelas för enbart godsvagnsreparationer, under det att Hälsingborg—Hässleholms järnvägars verkstad omhändertager, förutom lokomotiven, alla personvagnar och överskottet av godsvagnarna.

Den vinst, som bör uppstå genom att en del genom fusionen övertaliga fordon kunna avföras, kan icke beräknas förrän turlistor upprättats över respektive lokomotivs och personvagnars användande på de sammanslagna banorna samt en beräkning blivit gjord över en möjlig reducering av godsvagnsparken.

Den vinst, som kan beräknas uppstå genom den koncentrerade verkstadsdriften, beräknar jag för lokomotivreparationerna till följande.

På lokomotivunderhållet, som enligt beräkningarna uppgått till 192 973 kronor per år, bör man, lågt räknat, kunna vänta en besparing av minst

10 000 kronor.

På personvagnsunderhållet, som uppgått till 93 805 kronor, bör man lågt räkna med en besparing av

10 000 »

På godsvagnsunderhållet, som uppgått till 158 108 kronor, bör man på grund av mängden av dessa fordon få en besparing av minst

15 000 »

På de gemensamma verkstadskostnaderna, som uppgått till 121 235 kronor, anser jag att man icke bör vänta någon större besparing. För att driva de sammanslagna verkstäderna så rationellt som möjligt, erfordras sannolikt flera befäl än nu. Vidare tillkomma räntor och underhåll för en del behövliga fortgående förbättringar i verkstäderna. Den besparing, som här bör påräknas, torde sättas till.....

8 000 »

Den beräknade besparingen vid grupp I på verkstadsdriften, utan att hänsyn tages till, att genom fusionen ett mindre antal fordon behöver underhållas, blir alltså

43 000 kronor.

Efter en fusion av grupp II, som omsluter verkstäderna i Kristianstad och Tollarp, synes det vara lämpligast att bibehålla dessa verkstäder, men med den förändringen att arbetet å lokomotiven förlägges enbart till Kristianstad och vagnarbetet till Tollarp, varigenom en bättre effekt bör kunna erhållas. Enligt en föregående utredning av maskiningenjör Nordenhem synes detta förslag från Östra Skånes järnvägs sida vara acceptabelt och även från Kristianstad—Hässleholms järnvägs sida, enligt vad trafikchefen Greger låtit förstå vid samtal.

Förutom den besparing på underhållet, som bör uppstå av fusionen, genom ett bättre utnyttjande av den rullande materielen, bör man genom den förändrade verkstadsdriften kunna påräkna följande besparingar.

Å lokomotivunderhållet, som nu uppgår till 112 467 kronor, beräknar jag besparingen lågt till.....	8 000 kronor.
På personvagnsunderhållet, som nu belöper sig till 51 629 kronor, bör besparingen sättas till.....	5 000 »
På godsvagnsunderhållet, som rör sig om 51 562 kronor, bör man kunna påräkna en besparing av	5 000 »
Å de gemensamma verkstadskostnaderna, som nu uppgå till den rätt höga summan av 93 536 kronor, bör man kunna påräkna en besparing av minst	10 000 »
Den beräknade besparingen vid grupp II på verkstadsdriften, utan hänsyn till att en del fordon beräknas kunna utgå ur lokomotiv- och vagnparkerna, blir alltså.....	28 000 kronor.

Fusionen enligt grupp III, som är den största, omsluter verkstäder i Malmö, Ystad, 2 st. i Trälleborg samt i Genarp och Lund. Här vill jag först framhålla, att från de små, mycket separata verkstäderna i Genarp och Lund, borde man vid behandlingen av denna grupp helt bortse, på grund av deras ringa betydelse och inverkan. Det synes mig dock vara lämpligast att icke nu slopa dem, utan låta den frågan utveckla sig vidare.

De verkstäder, som främst måste drivas inom denna grupp, äro de större verkstäderna i Malmö och Ystad. Beträffande de två övriga, mindre verkstäderna i Trälleborg, tillhöriga Malmö—Trälleborgs järnväg och Landskrona—Lund—Trälleborgs järnvägar synes det mig vara lämpligast att helt nedläggas den förstnämnda och behålla den andra, men med rätt betydligt minskad omfattning. I denna verkstad bör efter fusionen endast utföras sådana mindre revisioner och reparationer, som taga högst 2—3 dagars arbete beträffande lokomotiven och ännu mindre beträffande vagnsunderhållet.

För att nå det bästa ekonomiska resultatet av driften vid verkstäderna i Malmö och Ystad föreslås, att så mycket likartade arbeten som möjligt komma på var verkstad. Enda sättet härför är att lägga lokomotivreparationerna till den ena och vagnsreparationerna till den andra verkstaden. Härvid föreslås, att lokomotivarbetet koncentreras i största möjliga utsträckning till Ystadsverkstaden, enär denna verkstad har de största förutsättningarna för ökat arbete av detta slag. Till verkstaden i Malmö skulle då förläggas det huvudsakligaste arbetet å vagnparken.

Vilka nya anordningar, som erfordras i dessa verkstäder för det något förändrade arbetet, kräver en djupare undersökning å respektive platser, än den jag haft tillfälle företaga. Men jag anser dock att förändringarna — maskiner icke inräknade — icke böra betinga högre pris än 75 000 kronor.

Efter en fusion enligt grupp III och med de föreslagna förändringarna av verkstäderna, böra nedanstående besparingar kunna påräknas, då det som förut icke är räknat med den vinst, som bör uppstå genom att underhållet av en del obehörlig rullande materiel bortfaller.

Å lokomotivunderhållet, som nu uppgår till 243 066 kronor, bör en besparing uppstå av allra minst.....	10 000 kronor.
På underhållet av personvagnarna, som nu uppgår till 116 414 kronor, bör besparingen kunna lågt sättas till.....	10 000 »
På godsvagnsunderhållet, som nu belöper sig till 163 703 kronor, bör man även lågt räknat kunna påräkna en besparing av	10 000 »
Å de gemensamma verkstadskostnaderna, som nu uppgå till 161 451 kronor, bör man på grund av en del behövliga moderniseringar, som dock förbilliga produktionen, icke sätta besparingarna till högre än	12 000 »
Den beräknade besparingen på verkstadsdriften vid grupp III skulle alltså kunna beräknas till.....	42 000 kronor.
Totala besparingen på alla tre grupperna uppgår enligt ovanstående till	113 000 kronor.
Som sammanfattning av utredningen om en fusionering i tre grupper kan sägas, att härvid bör, beträffande enbart verkstadsdriften, med ganska stor säkerhet uppstå en besparing av	115 000 kronor.

Med det omfattande tabellarbetet, som ingår i utredningen, har jag haft ett värdefullt biträde av maskininspektör E. Kinberg.
Örebro i juni 1930.

F. Liljegren.

J ä r n v ä g a r	Sign.	Underhållskostnad av			
		Ång- lokomotiv	2- o. 4- axliga person- vagnar	Gods- vagnar	Summa
		kr.	kr.	kr.	kr.
<i>Statens järnvägar (utom Malmbanan)</i>	S. J.	5 596 394	4 201 621	3 789 643	13 587 658
Hälsingborg—Hässleholms jv. inkl. Ängel- holm—Klippan—(Eslövs) jv.....	{ H. H. J. } { E. K. J. }	113 504	48 154	104 119	265 777
Landskrona o. Hälsingborgs jv.	L. o. H. J.	43 900	36 435	28 210	108 544
Skåne—Smålands jv.....	S. S. J.	35 569	9 216	25 780	70 565
Kristianstad—Hässleholms jv.	C. H. J.	52 138	28 867	32 790	113 795
Östra Skånes jv.....	Ö. S. J.	60 329	22 762	18 772	101 863
Malmö järnvägar:	—	—	—	—	—
Malmö—Simrishamns jv.	M. S. J.	100 269	35 971	59 841	196 081
Malmö—Trällebogs jv.	M. T. J.				
Trälleborg—Rydsgårds jv.	T. R. J.				
Vällinge—Skanör—Falsterbo jv.	H. S. F. J.				
Malmö—Genarps jv.	M. G. J.	—	—	—	—
Landskrona—Lund—Trällebogs jv.....	L. L. T. J.	25 160	22 767	20 248	68 175
Ystads järnvägar:	—	97 040	50 693	72 601	220 334
Malmö—Ystads jv.....	M. Y. J.				
Ystad—Eslövs jv.	Y. E. J.				
Ystad—Gärnsnäs—S:t Olofs jv.	Y. G. S:t O.				
Ystad—Brösarps jv.	Y. B. J.				
Böringe—Östratorps jv.	B. Ö. J.				
Bjärred—Lund—Harlösa jv.	B. L. H. J.	14 597	3 733	7 122	25 452
<i>Samtliga enskilda järnvägar i Skåne.....</i>	—	542 506	258 598	369 482	1 170 586

Tabell 5.

Gemensamma verkstadskostnader								Verkstad
Driftverkstäderna			Huvudverkstäderna			Totalt	% av underhållskostnaden	
Personal kr.	Sakliga kr.	Summa kr.	Personal kr.	Sakliga kr.	Summa kr.			
168 197	110 401	278 598	1 527 183	950 519	2 477 702	2 756 300 + 200 000 2 956 300	21·76	
—	—	—	40 118	37 784	77 902	77 902	29·31 Hälsingborg	
—	—	—	20 065	10 247	30 312	30 312	27·90 Hälsingborg	
—	—	—	8 766	4 255	13 021	13 021	18·45 Strömsnäsbruk	
—	—	—	32 779	8 932	41 711	41 711	36·65 Kristianstad	
—	—	—	36 229	15 596	51 825	51 825	50·87 Tollarp	
—	—	—	4 500	2 136	6 636	—	— Trälleborg	
—	—	—	28 475	22 298	50 773	57 409	29·28 Malmö	
O fullständiga uppgifter							Genarp	
—	—	—	6 881	9 704	16 585	16 585	24·33 Trälleborg	
—	—	—	51 076	29 936	81 012	81 012	33·23 Ystad	
—	—	—	5 228	1 217	6 445	6 445	25·32 Lund	
—	—	—	234 117	142 105	376 222	376 222	32·14	

Tabell 6.

Underhålls-		Besparing		Underhålls-		Besparing		Gemensamma verkst. kostnader			Besparingar totalt Kr.
kostnad	index			kostnad	index			Summa Kr.	% av underhålls-kostnaden	Besparingar Kr.	
Personvagnar		%	Kr.	Godsvagnar	%	Kr.					
4 201 621	0·5	0	0	3 789 643	1	0	0	2 956 300	21·76	0	0
48 154	0·798	37·84	17 983	104 119	3·25	69·2	72 080	77 902	29·31	20 069	128 575
36 435	1·013	50·64	18 452	28 210	2·56	60·9	17 270	30 312	27·90	6 669	51 995
9 216	0·395	26·58	— 2 449	25 780	1·56	35·9	9 254	13 021	18·45	— 2 337	— 12 270
28 867	0·925	45·94	13 264	32 790	2·21	54·75	17 955	41 711	36·65	16 942	54 241
22 762	0·626	20·12	4 582	18 772	0·92	— 8·7	— 1 632	51 825	50·87	29 650	26 634
35 971	0·655	23·66	8 513	59 841	2·06	51·46	30 792	57 409	29·28	14 726	64 934
3 250	0·702	28·77	935	3 891	2·71	63·1	2 455	—	—	—	3 565
22 767	0·819	38·94	8 868	20 248	2·22	55·0	11 127	16 585	24·33	1 751	4 973
50 693	0·822	39·17	19 858	72 601	2·45	59·2	42 968	81 012	33·23	27 959	80 003
3 733	0·836	42·58	1 500	7 122	3·94	74·6	5 314	6 445	25·32	889	11 072
261 848	0·7688	34·95	91 506	373 374	2·252	55·59	207 583	376 222	31·78	116 318	413 722
199 102	10·788	4·822	9 601	148 130	1·0776	7·2011	10·668	198 792	31·97	63 468	23 046

J ä r n v ä g a r	Sign.	Underhålls-		Besparing	
		kostnad	index		
		Lokomotiv		%	Kr.
<i>Statens järnvägar (utom Malmbanan)</i>	S. J.	5 596 394	1	0	0
<i>Hälsingborgsgruppen.</i>					
Hälsingborg—Hässleholms jv. incl. Ängelholm—Klippan—(Eslövs) jv.	{ H. H. J. E. K. J. }	113 504	1·194	15·96	18 443
Landskrona o. Hälsingborgs jv.	L. o. H. J.	43 900	1·28	21·9	9 604
Skåne—Smålands jv.	S. S. J.	35 569	0·68	— 47·05	— 16 738
Summa		192 973	1·06	5·86	11 309
<i>Kristianstadsgruppen.</i>					
Kristianstad—Hässleholms jv.	C. H. J.	52 138	1·132	11·5	6 080
Östra Skånes jv.	Ö. S. J.	60 329	0·91	— 9·9	— 5 966
Summa		112 467	1·001	0·1	114
<i>Malmögruppen.</i>					
Malmö järnvägar:	—	100 269	1·122	10·7	10 903
Malmö—Simrishamns jv.	M. S. J.				
Malmö—Trelleborgs jv.	M. T. J.				
Trälleborg—Rydsgårds jv.	T. R. J.				
Vällinge—Skanör—Falsterbo jv.	H. S. F. J.				
Malmö—Genarps jv.	M. G. J.	6 000	1·03	2·91	175
Landskrona—Lund—Trälleborgs jv. A.-B.	L. L. T. J.	25 160	0·68	66·7	— 16 773
Ystads järnvägar	—	97 040	0·90	— 11·11	— 10 782
Malmö—Ystads jv.	M. Y. J.				
Ystad—Eslövs jv.	Y. E. J.				
Ystad—Gärnsås—St Olofs jv.	Y. G. St O.				
Ystad—Brösarps jv.	Y. B. J.				
Böringe—Östratorps jv.	B. Ö. J.				
Bjärred—Lund—Harlösa jv.	B. L. H. J.	14 597	1·90	23·08	3 369
Summa		243 066	0·94	— 5·35	— 13 108

Tabell 7.

Underhålls-		Besparing		Underhålls-		Besparing		Gemensamma verkst. kostnader			Besparingar totalt Kr.
kostnad	index			kostnad	index			Summa	% av underhållskostnaden	Besparingar Kr.	
Personvagnar		%	Kr.	Godsvagnar		%	Kr.				
4 201 621	0·5	0	0	3 789 643	1	0	0	2 956 300	21·76	0	0
48 154	0·798	37·34	17 983	104 119	3·25	69·2	72 080	77 902	29·31	20 069	128 575
36 435	1·013	50·64	18 452	28 210	2·56	60·09	17 270	30 312	27·90	6 669	51 955
9 216	0·395	— 26·58	— 2 449	25 780	1·56	35·9	9 254	13 021	18·45	— 2 337	— 12 270
93 805	0·78	36·23	33 986	158 108	2·66	62·41	98 604	121 235	27·19	24 401	168 300
Summa underhållskostnader = 444 886 kr.											
28 867	0·925	45·94	13 264	32 790	2·21	54·75	17 955	41 711	36·65	16 942	54 241
22 762	0·626	20·12	4 582	18 772	0·92	— 8·7	— 1 632	51 825	50·87	29 650	26 634
51 629	0·76	34·56	17 846	51 562	1·46	31·66	16 323	93 536	43·37	46 592	80 875
Summa underhållskostnader = 215 658 kr.											
35 971	0·655	23·66	8 513	59 841	2·06	51·46	30 792	57 409	29·28	14 726	64 934
3 250	0·702	28·77	935	3 891	2·71	63·1	2 455	—	—	—	3 565
22 767	0·819	38·94	8 868	20 248	2·22	55·0	11 127	16 585	24·33	1 751	4 973
50 693	0·822	39·17	19 858	72 601	2·45	59·2	42·968	81 012	33·23	27 959	80 003
3 733	0·896	42·58	1 500	7 122	3·94	74·6	5 314	6 445	25·32	889	11 072
116 414	0·76	34·08	39 674	163 703	2·30	56·60	92 656	161 451	30·86	45 325	164 547
Summa underhållskostnader = 523 183 kr.											

**De sakkunnigas yttrande den 24 december 1929 angående reglering av
Ruda—Finsjö—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägsbolags
skuldförhållande till staten.**

Till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet.

Genom remiss den 29 november 1929 hava järnvägsfusions-sakkunnige, efter av herrar riksgäldsfullmäktige därom gjord hemställan, anmodats avgiva yttrande angående reglering av Oskarshamnsbanornas skuldförhållande till staten.

Av den i riksgäldsfullmäktiges framställning lämnade redogörelsen i ämnet framgår, att Ruda—Finsjö—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägsaktiebolag å skilda tider erhållit statslån å sammanlagt 2 232 000 kronor. Då bolagen icke kunnat fullgöra betalningsskyldigheten å dessa lån, hava deras skulder till riksgäldskontoret år för år ökats samt uppgingo den 30 juni 1928 till sammanlagt 3 398 767: 05 kronor, varav 824 557: 25 kronor voro förfallna till betalning. Vid 1928 års slut hade, enligt verkställd utredning, den sammanlagda skulden ökats till 3 472 697: 62 kronor, och intill tidpunkten för järnvägsfusions-sakkunniges avgivande av nu förevarande yttrande har densamma ytterligare ökats med omkring 1 års ogulden ränta å skuldsumman.

Av riksgäldsfullmäktiges framställning framgår vidare, att fullmäktige för sin del förklarar sig beredda att i princip tillstyrka en sådan reglering av bolagens här berörda skulder, att statens fordringar för samtliga lånen skulle nedskrivs till ett belopp av 525 000 kronor, fördelat på två lån, det ena å 350 000 kronor och det andra å 175 000 kronor. För det förra lånebeloppet skulle annuiteter icke utgå för åren 1930 och 1931, men därefter erläggas med 5 % av lånets kapitalbelopp, varav $4\frac{1}{2}$ % skulle utgöra ränta och återstoden amortering. För lånet skulle dessutom ställas borgen, som av fullmäktige godkändes. Å det senare lånet skulle tillsvidare varken ränta eller kapitalavbetalning erläggas, dock med rätt för fullmäktige att framdeles påfordra inbetalandet av annuitet efter 5 %, varav $4\frac{1}{2}$ % ränta, för skuldbeloppet i dess helhet eller för en del därav, under förutsättning att fullmäktige efter företagen prövning funne bolagens ekonomiska ställning medgiva annuiteternas fullgörande. Härjämte uppställdes åtskilliga andra villkor för skuldregleringen, bl. a. om avskrivning av bolagens skulder till vissa kommuner, sammanslagning av Ruda—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägar till en enhet, realsäkerheten för de nybildade lånen m. m.

På grundval av det sålunda framlagda förslaget till skuldreglering hava till riksgäldsfullmäktige gjorts tvenne, till jämförelse nu föreliggande erbjudanden. Det ena är avgivet av Ruda—Finsjö—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägsaktiebolag, vilka skulle sammanslås genom att det förra bolaget övertog det senares samtliga tillgångar och skulder. För det fusionerade bolagets nya lån å 350 000 kronor skulle borgen ställas av Oskarshamns stad. Det andra erbjudandet är avgivet av Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag samt innebär, att sistnämnda bolag genom ett för ändamålet bildat dotterbolag, Östra Smålands järnvägsaktiebolag, skulle, mot övertagande av betalningsansvaret för de nedskrivna statslånen, övertaga Ruda—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägar. För det större järnvägslånet skulle ställas säkerhet, som kunde av riksgäldsfullmäktige godkännas. Därest järnvägarna sålunda överlättes till det nybildade bolaget, skulle Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag även förbinda sig att för visst trafikområde vid såväl sina egna som de inköpta järnvägarna vidtaga en revidering av nu gällande fraktgodstariffer. Dessa skulle dels nedsättas

och dels göras likformiga, så att ej orter inom berörda trafikområde eller Oskarshamns och Kalmar hamnar bleve obehörigen gynnade på varandras bekostnad.

De sakkunnige, som under förevarande förhållanden icke hava något att erinra mot riksgäldsfullmäktiges förslag till nedskrivning av statslånen, hava vid remissens besvarande ansett sig i första hand böra upptaga de föreliggande alternativa förslagen till bedömande ur fusionssynpunkt. De sakkunnige hava för frågans närmare belysande haft ett sammanträde med styrelserna för de båda Oskarshamnsbolagen, varvid närvaro jämväl representanter för Oskarshamns stad, varjämte de sakkunnige föranstaltat om sammanträffande i Stockholm med verkställande direktören för Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag, J. A. Hansson.

Innan de sakkunnige närmare ingå på det föreliggande spörsmålet, torde det vara nödvändigt att något beröra hittills rådande förhållanden inom Oskarshamns- och Kalmarbanornas trafikområden.

Genom det sätt, på vilket de båda smalspåriga järnvägssystemen utbyggts, hava deras naturliga, av andra järnvägar dessutom snävt begränsade trafikområden kommit att överkorsa och delvis täcka varandra, varigenom redan från början kommit att inom dessa bedrivs en med åren allt intensivare konkurrens i syfte att i möjligaste mån leda gods till det egna trafikområdet och till den egna hamnen. Medlen för att vinna dessa syften hava, såsom av byråchefen Norrman i hans utredning för riksgäldsfullmäktiges räkning närmare utvecklats, varit att införa höga överföringsavgifter vid övergång till motpartens banor och därigenom skapa en för ett fritt val av transportväg hindrande tariffbarriär samt att genom sänkta avgifter å egna banor och genom anlitaandet av automobiler in på motpartens trafikområde söka för egen del neutralisera tariffbarriärens verkningar. Det nödläge, i vilket Oskarshamnsbanorna sedan några år befinna sig och som, om ej hjälp lämnas, nödvändiggör företagets snara trädande i likvidation, måste säkerligen tillskrivas, förutom den alltjämt stegrade konkurrensen med den direkta biltrafiken, även den konkurrens, som inom trafikområdet måste bedrivs med andra, nära liggande och korsande järnvägsföretag. Det nu föreliggande problemet måste framför allt ses mot denna bakgrund för att kunna rätt bedömas.

Det torde vara nödvändigt att i detta sammanhang även bilda sig en uppfattning om, huru framtiden kommer att gestalta sig, och det synes då, vad det nya Oskarshamnsbolaget beträffar, vara otvivelaktigt, att bolaget kommer att tyngas av allt större och större skuld.

Utgår man från 1928 års ekonomiska resultat, sådant detta angivits i byråchefen Norrmans skrivelse den 6 november 1929, ställer sig framtiden för Oskarshamnsbanorna sålunda:

	Kronor
Driftöverskott i runt tal	+ 6 500
Annuitet efter föreslagen avskrivning av statsskulden, 5 % å 350 000 kronor	— 17 500
Avsättning till förnyelsefond, beräknad enligt i statens järnvägar använd genomsnittsbekantning till	
0.75 % å bana med byggnader, 4 300 000 kronor	— 32 500
3 % å rullande materiel 650 000 kronor	— 19 500
Summa årlig förlust	65 000

Om 5 % ränta skulle räknas å 525 000 kronor statslån, komme det årliga förlustbeloppet att ökas med 8 750 kronor eller till 71 750 kronor.

Någon förhoppning, att driftöverskottet skall ökas, lär man med tanke på dels trafikområdets små möjligheter till trafikutveckling och dels biltrafikens alltjämt fortgående snabba utveckling icke kunna hysa; sannolikt går utvecklingen i motsatt riktning. Till järnvägsstyrelsen inkomna rapporter för tiden januari—

september 1929 utvisa, att de båda banornas bruttointkomster under berörda tid varit väsentligt mindre än under motsvarande tid år 1928, medan de sammanlagda utgifterna ökats mot föregående år. Sannolikt torde de komma att än ytterligare ökas, bland annat med hänsyn därtill att, då särskilt banan Ruda—Älg-hultsby färdigstälts så sent som år 1923, underhållskostnaderna ännu icke börjat göra sig gällande på samma sätt som å äldre banor. Behovet av nödvändiga avsättningar till förnyelsefond bör icke för framtiden räknas bliva mindre än ovan angivits. Räntor å statslånet synes bolaget icke kunna gälda och kapitalskulden till staten kan sannolikt icke avvecklas. De fristående Oskarshamnsbanorna, från början svaga och säkerligen i framtiden utsatta för ännu skarpare konkurrens än hittills, komme således utan tvivel att allt mer och mer tyngas av årliga förluster och så småningom, trots nu ifrågasatta avskrivningar, drivas till likvidation, därest ej tillskott av medel sker.

De medel, som erbjuda sig att för Oskarshamnsbanorna möjliggöra driftens upprätthållande, måste under angivna förhållanden sökas i ytterligare driftbesparingar, avskärande såvitt möjligt av osund konkurrens mellan järnvägsföretagen samt i åtgärder för trafikens naturliga ökning.

Vad då först angår driftbesparingarna, så hava de sakkunnige på grund av den korta tid, som stått till deras förfogande, icke kunnat i detta hänseende verkställa några mera ingående undersökningar. Genom att personligen besiktiga järnvägsföretagen och taga del av deras trafikorganisation hava dock de sakkunnige kunnat övertyga sig om, att Oskarshamnsbanorna äro erkännansvärt sparsamt och omtänksamt skötta, och att några större, i siffror uttryckbara besparingar icke lära vara att förvänta inom ramen av nuvarande trafikföretag. En påtaglig vinst på detta område synes kunna ernås endast genom en sådan fusionering av banorna, att de i driftshänseende sammanföras med ett större järnvägsföretag. Trafikchefsbefattningen i Oskarshamn skulle härigenom kunna indragas, varigenom lärer besparas omkring 6 000 kronor. Sannolikt torde också den obetydliga verkstaden därstädes kunna nedläggas, vilket synes representera en besparing av omkring 9 000 kronor. Även om detta förslagsvis beräknade belopp av 15 000 kronor icke utgör någon stor besparingscifra, bör det dock i fråga om banor, som överhuvud taget röra sig med små inkomst- och utgiftssiffror samt med liten marginal dem emellan, icke kunna lämnas obeaktat. Och härtill kommer, att en sammanslagning av flera smärre banor alltid lämnar tillfälle till bättre utnyttjande av personal, materiel, förråd m. m., till fördelaktigare inköp av förnödenheter ävensom till förenkling i arbete, kontroll o. s. v., vilket allt medför besparingar, även om de icke kunna på förhand beräknas.

Vad vidare den osunda konkurrens, som för närvarande tär på banornas ekonomi, angår, så lärer densamma icke kunna undvikas, utan att nuvarande system effektivt brytes. Först genom den nuvarande tariffspärrens borttagande samt dess ersättande med en tarifföverenskommelse i huvudsaklig enlighet med det av byråchefen Norrman utarbetade förslaget kan en sådan stadga och fasthet i tariffhänseende vinnas inom detta splittrade trafikområde, att anledningarna till en fortsatt, osund tariffstrid undanröjas.

Det är de sakkunniges mening, att på denna väg och genom de ökade transportmöjligheter, som därigenom beredas, även skapas de bästa förutsättningarna för den ökade rörelse och trafik, som är nödvändig, om ej Oskarshamnsbanorna förr eller senare måste nedläggas. De sakkunnige hänvisa i detta senare avseende till byråchefen Norrmans skrivelse till riksgäldsfullmäktige den 6 november 1929, som tydligen utvisar (sid. 8—9), vilken tunga trafiken mellan Oskarshamns- och Kalmarbanorna för närvarande har att bära i form av extra pålägg utöver den normala samtrafikstaxan och (sid. 20—22), hur betydande de lättnader äro, som genom den av Kalmarbanorna erbjudna tariffregleringen beredas trafikanterna.

Mot vad de sakkunnige här anfört angående fördelarna ur den allmänna

samfärdsels synpunkt av en reglering av förhållandet i tariffhänseende mellan de båda järnvägsgrupperna hava vissa erinringar gjorts. Från Oskarshamnsbanorna har sålunda framhållits, att nedsättningar redan nu beviljas i sådan omfattning, att den tariffspärr, som anordnats för att hindra den ena banan från att inkomma på vad den andra anser vara sitt speciella trafikområde, icke skulle vara av praktisk betydelse. Häremot talar emellertid den påfallande omsorgen att behålla spärren oförminskad. Sannolikt är också, att denna spärr brytes, då det gäller större sändningar och då båda banorna hotas av biltrafiken, men att den med full verkan bibehålles, där så utan fara kan ske, framför allt således för smärre sändningar, vilkas avsändare icke komma sig för att begära nedsättning och för vilkas stora mångfald det icke heller ur praktisk synpunkt låter sig göra att bevilja dylik. Följden blir, att de större försändarne i många fall, men ingalunda med den säkerhet, som en tariffreglering skulle medföra, kunna ernå nedsättningar, medan småtrafikanterna överhuvud taget icke kunna undandraga sig de dyrare frakterna, till men för trafiken i dess helhet.

Det har vidare, särskilt från trafikanthål erinrats, att tariffstriden mellan tvenne konkurrerande järnvägsföretag innebär en säkrare garanti för låga frakter än en för båda banorna gemensam tarifföverenskommelse samt att risk måste föreligga för att de avsevärda nedsättningar, som nu erbjudas, måhända ej framdeles skola stå att ernå. Emot detta, vid ifrågasatta fusioneringar ofta framförda betraktelsesätt vilja de sakkunnige erinra, att en konkurrens, som drives utöver vad företagen ekonomiskt kunna bära, ej i längden kan vara i trafikanternas eget intresse. En förlustbringande transportrörelse kan ej i längden upprätthållas utan måste förr eller senare nedläggas. Den dagliga erfarenheten på järnvägarnas område lärer även visa, att numera någon inbördes järnvägskonkurrens ingalunda är nödvändig för att skapa garanti för skäliga järnvägsfrakter. Biltrafiken med dess allt större och större konkurrensmöjligheter utgör säkerligen en tillräcklig borgen för att skäliga taxor och rimliga nedsättningar skola bliva tillgängliga för trafikanterna.

För trafikbehovet inom Kalmar län, särskilt den del, som utgör Kalmar- och Oskarshamnsbanornas egentliga trafikområde, bör således den ifrågasatta tariffregleringen medföra verkliga fördelar och därmed också trafikökning.

Av ovanstående framgår, att det icke torde vara möjligt att för de båda Oskarshamnsbanorna ernå en för längre tid framåt ekonomiskt tryggad drift utan samarbete med de nu konkurrerande Kalmarbanorna. En reglering av Oskarshamnsbanornas skuldförhållande till staten i enlighet med det från dessa banor lämnade erbjudandet utgör därför ej heller, enligt de sakkunniges mening, annat än en tillfällig lösning av det föreliggande spörsmålet. Några nya eller betryggande förutsättningar för trafikföretagens ekonomiska bestånd skapas därigenom uppenbarligen icke.

En möjlighet i denna riktning öppnas däremot genom ett samarbete med Kalmarbanorna. Då av skäl, som ej nu torde behöva närmare utvecklas, en fullständig fusionering mellan de båda bangrupperna icke kan för det närvarande ifrågasättas, synes en överenskommelse angående gemensam drift och gemensam tariffreglering nu vara den lämpligaste lösningen. Det synes naturligt, att en sådan överenskommelse skulle kunna ernås, även om Oskarshamnsbanorna kvarbleve i sina nuvarande ägares händer, och förslag härom har ju även, enligt vad handlingarna utvisa, på ett förberedande stadium dryftats, men tanken härpå har emellertid från Oskarshamns sida bestämt avvisats. De sakkunnige ha kunnat konstatera, att någon ändring i denna uppfattning icke inträtt. Under dessa förhållanden framstår det av Kalmarbanorna gjorda erbjudandet att genom Oskarshamnsbanornas övertagande själva ikläda sig den ekonomiska risken för tariffregleringens genomförande såsom den enda möjliga väg, på vilken nu en godtagbar lösning av frågan kan ernås.

Från Oskarshamnshåll har framhållits, att en lösning i ovan förordad riktning måste anses vara för staden och dess intressen otillfredsställande. Då det emellertid synes synnerligen angeläget, att så vitt möjligt ett samförstånd i denna fråga ernås, så vilja de sakkunnige här nedan med några ord söka bemöta de erinringar, som framkommit mot förslaget.

Det har sålunda från Oskarshamnsintressets sida, d. v. s. från Oskarshamn och de övriga kommuner, som finansierat de nuvarande Oskarshamnsbanorna, upprepade gånger framhållits, att banorna borde få stanna i Oskarshamnsintressenternas hand därför, att från dessas sida redan förut tillskjutits så stort kapital och gjorts så stora förluster. Denna invändning, ur viss synpunkt begriplig, lärer dock, enligt de sakkunniges mening, icke kunna tillmätas någon verklig betydelse. Vore det så, att utsikt funnes för Oskarshamnsintressenterna att återfå åtminstone någon del av vad som hittills gått förlorat, borde det givetvis vara angeläget att understödja dessas strävan att behålla äganderätten till banorna. Men som förut visats, är det lika uteslutet för dessa intressenter att återfå någon del av det av dem tillskjutna kapitalet, som det är för staten att återfå någon del av det kapital, som enligt det nu föreliggande förslaget förutsattes skola helt avskrivas. Då dessutom ingen utsikt finnes, att driften å de fristående Oskarshamnsbanorna skulle täcka driftkostnaderna, om däri inräknas räntor och nödvändiga avsättningar till förnyelsefond, torde det vara tydligt, att banornas kvarblivande i Oskarshamnsintressets händer skulle för dessa vara liktydigt med att kasta goda pengar efter dåliga. En sammanslagning med Kalmarbanorna skulle däremot befria Oskarshamn och övriga vid Oskarshamnsbanorna bundna kommuner från varje dylikt bekymmer för framtiden, medan kommunerna ju dock fortfarande skulle ha förmånen av banornas tillvaro samt av deras förmåga att skapa ny odling och utveckla handel och industri inom de bygder, som de beröra. Genom de efter tariffregleringen för en större allmänhet sänkta trafikavgifterna skulle banornas betydelse i detta hänseende avsevärt ökas. Banorna skulle för framtiden stödjas av ett järnvägsbolag med tillfredsställande ekonomi, och frakterna skulle till och med i vissa fall, där de nu äro högre till Oskarshamn än till Kalmar, bliva lägre till Oskarshamn än till Kalmar. Industri och näringar utefter banorna skulle överhuvud taget få ett mera utsträckt avsättningsområde än för närvarande.

Från Oskarshamns sida har vidare ifrågasatts, huruvida icke vid en sammanslagning med Kalmarbanorna fara föreläge, att dessa i staden Kalmars jämte omkringliggande bygds intressen skulle begagna sig av sin makt över Oskarshamnsbanorna till att genom en kraftig nedsättningspolitik draga till sig trafik, vars naturliga begynnelse- eller slutpunkt eljest skulle vara Oskarshamn, och således förrycka de naturliga handels- och omsättningsområdena. Denna invändning har redan bemötts av byråchefen Norrman i det förslag till förbindelse av Kalmar läns östra järnvägsbolag, som finnes intaget å sidorna 14—17 i hans utlåtande till herrar fullmäktige i riksgäldskontoret den 6 november 1929¹. I § 6 av förslaget ha införts regler och bestämmelser, avsedda att tillförsäkra Oskarshamns och Kalmars trafikanter *lika* gynnsam behandling i avseende å fraktsättningen från och till de trafikområden, som nu äro föremål för den förödande konkurrensen mellan Oskarshamns- och Kalmarbanorna. Å sidorna 20—22 har byråchefen Norrman närmare utvecklat innebörden av dessa bestämmelser. Enligt § 7 av samma förbindelse skulle dessutom till skiljemäns avgörande överlämnas uppkommande tvister angående tolkningen eller tillämpningen av förbindelsen ifråga. Det lärer väl under dessa förhållanden ej kunna ifrågasättas annat än att en fullt reciprok tariffpolitik skulle upprätthållas inom det gemensamma trafikområdet.

¹ Detta förslag finnes återgivet i kungl. propositionen nr 162 till 1930 års riksdag.

I övrigt anse sig de sakkunnige böra fästa uppmärksamheten därå, att betydelsen av en eventuell trafikavledning synes i Oskarshamn vara överskattad. Enligt vad de sakkunnige inhämtat, torde av den sammanlagda godsmängd, som banorna tillföra Oskarshamns stad, endast en ringa del vara avsedd för förbrukning i Oskarshamn, under det att den övervägande delen av godstrafiken är avsedd för vidare befordran sjöledes. Denna senare godsmängd utgör emellertid endast cirka 7 % av hamnens årliga omslutning. Den övriga hamntrafiken utgöres av gods, som transporteras å Nässjö—Oskarshamns järnväg, ävensom av gods, avsett för Oskarshamns lokala industrier och förbrukning. En säkerhet mot trafikavledning ligger för övrigt däri, att Oskarshamns hamn erbjuder trafikanterna större förmåner, särskilt därigenom att den är isfri under vida längre del av året än Kalmar hamn.

Angående Oskarshamnsbanornas ställning inom den gemensamma driftförvaltningen vilja de sakkunnige slutligen erinra, att det för banornas förvaltning avsedda bolaget, Östra Smålands järnvägsbolag, skulle inom fusionen erhålla samma självständiga ställning som Kalmar läns östra järnvägsbolag samt de övriga järnvägsbolag, som redan äro på likartat sätt anslutna till detta. Vartdera bolagets styrelse skulle ombesörja driften å sina linjer och utöva de funktioner, som tillkomma styrelsen för ett driftbolag. Gemensamheten skulle bestå däri, att samtliga bolagen skulle ha samma verkställande direktör, kontrollkontor samt i möjligaste mån samma befäl och för driften erforderliga anordningar. Verkställande direktören skulle i förhållande till Östra Smålandsbolaget i sin verksamhet vara bunden inom samma gränslinjer som i Kalmar läns östra järnvägsbolag. I fraktnedsättningsfrågor skulle han äga samma bemyndigande som i Kalmar läns östra järnvägsbolag att inom vissa gränser bevilja lämpliga och nödiga nedsättningar. Uppstode fråga om nedsättningar utöver dessa gränser, vore han skyldig att föredraga frågan för respektive styrelser. Vartdera bolagets styrelse ägde samma rätt att granska och infordra förklaring över hans åtgöranden.

De sakkunnige vilja i detta sammanhang beträffande det i § 7 omnämnda skiljedomsinstitutet erinra, att detsamma vore avsett att vara permanent och att Oskarshamnsintressets skiljeman sålunda skall äga rätt att när som helst erhålla upplysning om viss åtgärd, som han, vare sig av eget initiativ eller efter anmodan av trafikanter eller andra intresserade, kunde finna sig vilja ha närmare klargjord.

Under ovan angivna förhållanden synes det de sakkunnige, som om representanternas för Oskarshamnsintresset farhågor för att den av Kalmarbanorna föreslagna fusionen skulle utsätta Oskarshamn för att till Kalmars förmån berövas sitt uppland utefter Oskarshamnsbanorna skulle sakna påtaglig grund. Mot själva avgiftsreglerna enligt de i § 6 angivna linjerna lära inga vägande anmärkningar kunna göras. De två styrelseledamöterna i Östra Smålands järnvägsbolags styrelse komma icke att sakna reellt inflytande. De skulle ifråga om Oskarshamns järnvägars trafik komma att ha samma ställning som styrelseledamöterna i Kalmar läns östra järnvägsbolags styrelse i förhållande till detta bolags trafik. Givetvis kunna de icke behärska majoriteten inom styrelsen, vilket väl ej heller lärer kunna ifrågasättas, enär Oskarshamnsintressenterna ej längre skola bära det ekonomiska ansvaret för banorna, men de skola dock äga göra sitt inflytande gällande ifråga om sättet för driftens handhavande, de kunna utöva samma kontroll som ledamöterna i Kalmar läns östra järnvägsbolag, de äga rätt och möjlighet att följa med handhavandet av driften och de kunna slutligen, om de anse, att de i förbindelsen givna utfästelserna åsidosättas, hos Oskarshamnsintressets skiljeman göra anmälan härom för den åtgärd denne kan finna lämplig.

Det förefaller de sakkunnige, som om härmed Oskarshamnsintresset skulle i stort vara så väl tillgodosett och tillvarataget som vid en fusionering överhuvud taget är möjligt. Längre gående ingrepp i den gemensamma ledningens befo-

genhet skulle riskera att leda till ett omöjliggörande av de snabba avgöranden, som järnvägsdrift alltid kräver och som särskilt äro av nöden i den för konkurrens utsatta ställning, vari järnvägarna numera befinna sig.

Vid granskningen av det uppgjorda förslaget till överenskommelse hava de sakkunnige funnit ett par punkter, på vilka ett förtydligande och en förbättring för Oskarshamnsintresset synas befogade. Vid de förhandlingar, som fördes vid de sakkunniges sammanträffande med Oskarshamnsintressets målsmän, omnämndes således några ur jämställighetssynpunkt anmärkningsvärda olikheter i Kalmar läns östra järnvägars persontariffbildning. Med anledning härav anse de sakkunnige sig böra föreslå, att den likställighet i avgiftshänseende, som i förbindelseförslagets § 6 utlovats i avseende å fraktgodstrafik, skall gälla även i avseende å persontrafik. Likaså föreslå de sakkunnige, att bestämmelsen i § 6 skall äga giltighet även för annan godstrafik än fraktgodstrafik, d. v. s. för paket, ilgods, lik och levande djur. Tiden har givetvis ej medgivit att närmare undersöka möjligheterna för att få dessa och eventuellt andra befogade kompletteringar av det föreliggande erbjudandet genomförda, men de sakkunnige hava dock anledning förmoda, att härutinnan några svårigheter ej skola yppas.

Ehuru det måhända ej ligger helt inom ramen för de sakkunniges yttrande i den föreliggande frågan, vilja de sakkunnige dock med avseende på frågan om säkerheten för de efter avskrivningen resterande statslånen erinra, att för båda erbjudandena gäller, att av riksgäldskontoret godkännbar säkerhet ställes för det större lånet å 350 000 kronor. Med avseende på det mindre lånet å 175 000 kronor liksom måhända även med avseende på eventuella framtida krav på ytterligare avskrivning å statens fordran föreligger dock den skillnaden, att enligt Oskarshamnserbjudandet, såvitt av Oskarshamns stadsfullmäktiges — — — protokoll angående borgen för Rudabanorna framgår, vissa skulder till Oskarshamns stad samt Fliseryds och andra kommuner skulle alltjämt tynga banorna, vilket ej blir fallet, om Kalmarförslaget realiseras.

Slutligen vilja de sakkunnige icke underlåta att framhålla, att Oskarshamnsintressets representanter livligt framhållit önskvärdheten av en fusion mellan nu ifrågakvarande Oskarshamnsbanor och Östra Värends järnväg, vilken ju bildar en direkt fortsättning av linjen Oskarshamn—Älghultsby och vilkens ekonomiska svårigheter också lära vara föremål för herrar riksgäldsfullmäktiges övervägande. För en sådan fusion vore enligt nämnda representanters åsikt de naturliga förutsättningarna större än för en fusion med Kalmarbanorna. De sakkunnige vilja gärna framhålla, att ur järnvägsfusionssynpunkt det vore lyckligt, om man kunde under gemensam ledning sammanslå än flera järnvägar än de nu omhandlade Oskarshamns- och Kalmarbanorna. En fusion endast mellan Oskarshamnsbanorna och Östra Värends järnväg synes emellertid de sakkunnige icke kunna leda till någon nämnvärd förbättring av dessa banors ekonomi. Då dessutom frågan om Östra Värends järnväg ännu ej av riksgäldsfullmäktige upptagits till slutlig behandling, så vilja de sakkunnige, utan att därmed underskatta önskvärdheten av denna frågas snara lösning, dock uttala, att en hopkoppling nu av frågan om Östra Värends järnväg med frågan om Oskarshamnsbanornas ställning till Kalmarbanorna ej synes nödig och måhända skulle äventyra den lösning av den senare frågan, som de sakkunnige anse lämplig och lycklig. Enligt vad de sakkunnige under hand inhämtat lärer nämligen ej kunna påräknas, att Kalmarbanornas erbjudande kvarstår, om frågans avgörande skulle uppskjutas. Frågan om Kalmar läns östra järnvägars förhållande till den sig allt mer och mer utvecklande biltrafiken synes från detta håll kräva en snabb lösning antingen genom godkännande av den föreslagna fusionen eller genom i annat fall nödiga åtgärder av annat slag.

De sakkunnige vilja tillägga, att därest de få tillfälle att fortsätta sin allmänna utredning om förutsättningarna för järnvägsfusioner, de givetvis komma

att upptaga frågan om större fusioner av järnvägar i östra Sverige och därmed även frågan om Östra Värends järnväg.

De sakkunnige anse sig till sist böra framhålla, att det ur deras synpunkt varit lyckligt, om den nu föreslagna fusionen kunnat göras fastare, än vad nu avsetts och av de sakkunnige tillstyrkts. Visserligen skulle genom realiserande av Kalmarbanornas erbjudande ett i hög grad önskvärt samarbete i drifts- och tariffhänseende mellan de fem smalspåriga järnvägsenheterna, Kalmar läns östra järnvägar, Mönsterås nya järnvägsaktiebolag, Kalmar—Torsås järnvägsaktiebolag, Ljungbyholm—Karlslunda järnväg och Oskarshamnsbanorna (Östra Smålands järnväg) ernås, men ett bibehållande av icke mindre än fem olika bolag borde dock icke vara nödvändigt för en tillfredsställande skötsel av driften å järnvägs-linjer av tillhoppa icke större omfång än varom här är fråga. Större besparingar skulle ock kunna göras vid en intimare fusion. Tiden har emellertid icke med-givit några undersökningar, om möjligheter i den vägen finnas. Å andra sidan lär icke den fusion av mera löslig art, varom nu fråga är, utesluta framtida försök att åstadkomma en fastare och större sammanslutning.

Såsom en sammanfattning av vad nu anförts vilja fusionssakkunnige fram-hålla, att banornas överlämnande till ett nytt bolag enligt Oskarshamnsbanornas erbjudande med säkerhet inom kort skulle komma att leda till ett nytt ekono-miskt sammanbrott, att denna plan, ehuru fullt förklarlig och rimlig, så länge icke en förmånligare utväg kunde skönjas, likväl måste anses underlägsen Kalmar-banornas erbjudande, och att goda skäl finnas för ett antagande, att banornas fortsatta ekonomiska existens därigenom komme att bättre tryggas.

Vid nu anförda förhållande anse sig järnvägsfusionssakkunnige också böra förorda, att ordnandet av Ruda—Oskarshamns- och Ruda—Älghultsbanornas framtida ekonomiska ställning måtte såvitt möjligt ske i enlighet med de rikt-linjer, som framgå av det av byråchefen Norrman upprättade förslaget till för-bindelse av Kalmar läns östra järnvägsbolag, med de kompletteringar, som av de sakkunnige föreslagits och som i övrigt efter en närmare granskning kunna befinnas lämpliga och erforderliga för åstadkommande av fullt tydliga uttryck för såväl Kalmar läns östra som Östra Smålands järnvägsaktiebolags inbördes rättigheter och skyldigheter.

I behandlingen av detta ärende har de sakkunniges ledamot, riksgäldsfullmäk-tigen Anderson icke deltagit.

Stockholm den 24 december 1929.

För järnvägsfusionssakkunnige:

C. MEURLING.

S. T. Örtengren.

**De sakkunnigas yttrande den 17 februari 1930 angående reglering av
Markaryd—Veinge järnvägsbolags statslån.**

Till Riksgäldskontoret.

I skrivelse till järnvägsfusionssakkunniga den 17 januari 1930 har riksgäldskontoret, med överlämnande av vissa handlingar i ett på herrar riksgäldsfullmäktiges prövning beroende ärende rörande sättet för reglering av Markaryd—Veinge järnvägsaktiebolags skuldförhållande till staten, anhållit, att de sakkunniga ville avgiva yttrande i ärendet.

Med skrivelse den 30 januari 1930 har därefter riksgäldssekreteraren till de sakkunniga överlämnat en skrivelse av samma dag från drätselkammaren i Halmstad jämte däri åberopade bilagor.

Av de överlämnade handlingarna framgår i korthet följande.

Sedan styrelsen för Markaryd—Veinge järnvägsaktiebolag konstaterat, att någon möjlighet för bolaget icke förelåge att på behörigt sätt fullgöra betalningsskyldigheten för bolagets statsskuld, hemställde bolaget i skrivelse den 14 april 1928, att herrar riksgäldsfullmäktige ville föranstalta om utredning angående bolagets ekonomiska ställning och vidtagna åtgärder för lämplig nedskrivning av statsskulden till sådant belopp, att bolaget kunde beräknas behörigen förränta och amortera detsamma.

Fullmäktige uppdrogo därefter åt särskilda utredningsmän att verkställa den begärda undersökningen. Av det yttrande utredningsmännen sedermera avgåvo framgick bland annat, att järnvägens realisationsvärde, därest trafiken å banan nedlades och järnvägens tillgångar bleve avyttrade, kunde beräknas till 248 000 kronor, att Markaryd—Veinge järnväg, förvaltd för sig, saknade möjlighet att fullgöra annuiteter å ett till skäligt belopp nedskrivet statslån, att sådan möjlighet kunde ernås genom banans sammanslagning med den angränsande Hässleholm—Markaryds järnväg till en teknisk och ekonomisk enhet, och att banan, därest en sådan sammanslagning komme till stånd, kunde beräknas hava ett affärsvärde av omkring 400 000 kronor.

Under det den av riksgäldsfullmäktige föranstaltade utredningen pågick, inkom styrelsen för Hässleholm—Markaryds järnvägsaktiebolag med ett anbud om inköp av Markaryd—Veinge järnväg. Anbudet har sedermera undergått vissa förändringar och innebär enligt sin senaste avfattning i huvudsak följande.

Hässleholm—Markaryds järnvägsaktiebolag övertager genom köp Markaryd—Veinge järnväg, d. v. s. järnvägsanläggningen med mark, byggnader och allt vad därtill hörer (dock ej Lavereds mosse), rullande materielen och inventarierna till ett pris av 325 000 kronor, under villkor att tillträdet sker senast den 1 juli 1930 samt att köpesumman får gäldas, dels genom kontant inbetalning till riksgäldskontoret av 75 000 kronor, vilken inbetalning skall äga rum vid tillträdet, dels genom att Hässleholm—Markaryds järnvägsaktiebolag ikläder sig betalningsskyldighet för 250 000 kronor av det statslån, som beviljats Markaryd—Veinge järnvägsaktiebolag, varvid förutsättes, att annuiteten fastställes till 5 % av nyssnämnda belopp och räntefoten till 4 $\frac{1}{2}$ %.

Hässleholm—Markaryds järnvägsaktiebolag erbjuder sig vidare att köpa Markaryd—Veinge järnvägs vid övertagandet i förråd befintliga förbrukningsartiklar (sliprar, stenkol, etc.) till bokfört pris eller, om detta överstiger dagspriset, till detta senare.

Markaryd—Veinge järnvägs trafikskulder vid övertagandet skola betalas av samma järnväg, vilken ock skall tillgodonjuta likvid för sina då utestående trafikfordringar.

Hässleholm—Markaryds järnvägsaktiebolag åtager sig vidare vissa förpliktelser gent emot Markaryd—Veinge järnvägs nuvarande personal och dess pensionärer.

Sedermera har Halmstads stad i syfte att tillförsäkra nuvarande innehavarna av aktiemajoriteten i Markaryd—Veinge järnvägsaktiebolag bestämmanderätt över banan till riksgäldsfullmäktige inkommit med en borgensförbindelse av huvudsakligen följande innehåll.

Under förutsättning att skulden till staten, oavsett om den är till betalning förfallen eller icke, nedskrivs till belopp, motsvarande det, för vilket staden tecknar borgen, går staden i full borgen såsom för egen skuld för ett belopp av 325 000 kronor samt därutöver ett belopp, motsvarande dels värdet av Markaryd—Veinge järnvägsaktiebolags den 1 juli 1930 i förråd befintliga förbrukningsartiklar (sliprar, stenkol, etc.) till bokfört pris eller, om detsamma överstiger dagspriset, till detta senare, dels ock bolagets kontanta medel, banktillgodohavanden och andra fordringar, efter avdrag av bolagets skulder med undantag av statsskulden, allt per den 1 juli 1930.

Denna borgensförbindelse gäller under förutsättning, dels att skulden nedskrivs till belopp, som ovan angivits, senast den 1 juli 1930, därest staden ej annat medgiver, dels ock att grunderna för skuldens förräntning och amortering bli oförändrade (annuiteten 5 % och räntefoten $4\frac{1}{2}$ %).

Borgensförbindelsen träder under sagda förutsättningar i tillämpning från den kommande dag, då skulden nedskrivs till belopp, som ovan angivits.

Till de sakkunnigas bedömande föreligga sålunda närmast de båda av Hässleholm—Markaryds järnvägsaktiebolag och Halmstads stad gjorda anbudena. Genom antagande av det förstnämnda anbudet skulle ernås en fusion mellan Hässleholm—Markaryds och Markaryd—Veinge järnvägar. Antagande av det sistnämnda anbudet skulle medföra, att Markaryd—Veinge järnväg fortfarande skulle förbli en särskild järnväg, möjligen med fortsatt partiell samförvaltning med Hässleholm—Markaryds järnväg.

Innan de sakkunniga ingå på en jämförelse mellan de båda anbudens värde för staten samt för vederbörande järnvägsföretag och trafikanterna, hava de sakkunniga, i vilkas huvuduppdrag ingår att undersöka förutsättningarna för åvägbringandet av fusioner på frivillighetens väg, ansett sig böra vidtaga en mera allmän undersökning angående de järnvägsgrupperingar, som ur fusions-synpunkt äro värda att i detta sammanhang tagas i överbägande.

Det synes de sakkunniga, som om följande fem alternativ härvid böra beaktas, nämligen:

- I. Fusion mellan Hässleholm—Markaryds och Markaryd—Veinge järnvägar.
- II. Markaryd—Veinge järnväg införlivas med statens järnvägar.
- III. Markaryd—Veinge och Hässleholm—Markaryds järnvägar införlivas med statens järnvägar.
- IV. Fusion mellan Markaryd—Veinge och Hässleholm—Markaryds järnvägar, å ena sidan, samt, å andra sidan, antingen
 - a) en järnvägsgrupp, bestående av t. v. Hälsingborg—Hässleholms och Skåne—Smålands järnvägar, eller
 - b) en järnvägsgrupp, bestående av Östra Skånes och Kristianstad—Hässleholms järnvägar.

Vad beträffar de besparingar, som kunna uppstå vid realiserandet av de olika alternativen, hava de sakkunniga på grund av den korta tid, som stått till deras förfogande, icke kunnat verkställa några mera ingående undersökningar. De nedan angivna besparingsbeloppen, med undantag av dem, som avse sammanslagning av Markaryd—Veinge och Hässleholm—Markaryds järnvägar, beträffande vilka

banor de av riksgäldsfullmäktige utsedda utredningsmännen verkställt detaljerade undersökningar, böra därför betraktas som approximativa. De torde emellertid vara tillräckliga för bedömandet av de olika alternativens inbördes besparingsmöjligheter och böra giva en tillräcklig överblick av de värden, varom i ärendet är fråga.

Vid *fusion av Markaryd—Veinge och Hässleholm—Markaryds järnvägar* skulle, enligt den av riksgäldsfullmäktiges utredningsmän verkställda undersökningen, uppkomma en årlig besparing av 18 000 kronor. Rörande de närmare detaljerna härav tillåta sig de sakkunniga hänvisa till utredningsmännens promemoria av den 20 november 1928. Utöver nämnda belopp, som representerar den direkt av fusionen härflytande vinsten, kunna emellertid beräknas avsevärda ytterligare besparingar. Sålunda kan, enligt samma utredning, genom enbemanning av lokomotiv beräknas en besparing av 5 000 kronor, varjämte, genom anlåtande av kvinnliga platsvakter i stället för de nuvarande manliga, driftkostnaderna kunna minskas med 9 000 kronor. Vidare bör åtminstone ett tågpar å Markaryd—Veinge järnväg kunna indragas, vilket, om kostnaderna för detta tågpar icke beräknas högre än till 60 öre pr tågkm, skulle medföra en besparing av 15 000 kronor (den i fullmäktiges utredningshandlingar anförda kostnadsbesparingen i detta avseende synes de sakkunniga för låg). Slutligen bör all baninspektion kunna utföras av banmästaren, varigenom banvakterna skulle frigöras för arbete å banan. Härigenom skulle uppstå en besparing av c:a 2 400 kronor. Sammanlagt skulle alltså de utöver den rena fusionsvinsten uppkommande årliga besparingarna kunna beräknas till minst 31 000 kronor. Ifrågasättas kan emellertid, huruvida icke till förmån för järnvägarnas ekonomi indragning jämväl av två tågpar å Hässleholm—Markaryds järnväg kunde utan större olägenhet ske. Härigenom skulle med tillämpning av ovanberörda kostnadsberäkningsgrund, 60 öre pr tågkm, uppstå en ytterligare besparing av 26 000 kronor.

För den händelse *Markaryd—Veinge järnväg införlivas med statens järnvägar*, ställa sig motsvarande beräkningar på följande sätt. Praktiskt taget hela den nuvarande förvaltningspersonalen torde då kunna inparas, vilket skulle representera en utgiftsminskning av c:a 19 000 kronor. Markaryd—Veinge järnvägs andel i kostnaderna för verkstaden i Markaryd kunde vidare bortfalla, då Markaryd—Veinge järnvägs rullande materiel utan svårighet kan underhållas och repareras vid statens järnvägars stora verkstad i Malmö. Även om man beräknar, att därigenom någon personalökning skulle bli erforderlig vid Malmö-verkstaden, skulle genom en dylik omläggning uppstå en besparing, som kan uppskattas till c:a 4 500 kronor.

Om banan, såsom i detta fall synes lämpligt, inropas å exekutiv auktion, skulle det för närvarande gällande, för Markaryd—Veinge järnväg ogynnsamma och uppsägbara kontraktet angående skötseln av den för Hässleholm—Markaryds och Markaryd—Veinge järnvägar gemensamma stationen i Markaryd upphöra att gälla, varigenom beräknas uppstå en besparing enbart ifråga om personalkostnaden av 2 500 kronor. Någon besparing å maskinavdelningens personalkostnad borde också kunna ernås. Uppskattas denna besparing till c:a 5 000 kronor, skulle enligt detta alternativ den av fusionen härrörande besparingen komma att uppgå till minst 31 000 kronor. Härtill komma de besparingar, som oberoende av fusionen äro möjliga att genomföra. I detta hänseende torde samma belopp kunna beräknas som enligt alternativ 1, med indragning av ett tågpar, eller sålunda c:a 31 000 kronor.

Därest både *Markaryd—Veinge och Hässleholm—Markaryds järnvägar införlivas med statens järnvägar* ställer sig besparingsberäkningen på följande sätt. Genom den i detta alternativ möjliga indragningen av båda järnvägarnas förvaltningspersonal skulle uppstå en kostnadsminskning av c:a 35 000 kronor och genom nedläggande av lokstation och verkstad i Markaryd en ytterligare sådan minskning

med c:a 15 000 kronor. Den rena fusionsvinsten skulle sålunda uppgå till c:a 50 000 kronor. Oberoende av fusionen skulle vidare kunna besparas 9 000 kronor genom anlåtande av kvinnliga platsvakter, genom indragning av tre tågpar à 60 öre pr tågkm 41 000 kronor, och genom överflyttning av baninspektionen från banvakterna till banmästaren 2 400 kronor, tillhoppa c:a 52 000 kronor.

Vid sammanslagning mellan, å ena sidan, Markaryd—Veinge och Hässleholm—Markaryds järnvägar samt, å den andra, Hälsingborg—Hässleholms och Skåne—Smålands järnvägar skulle liksom i närmast ovan behandlade alternativ hela den nuvarande förvaltningspersonalen sannolikt kunna undvaras, vilket skulle medföra en besparing av c:a 35 000 kronor. Den vid förut verkställd undersökning av behovet av befälspersonal vid eventuell fusion mellan Hälsingborg—Hässleholms och Skåne—Smålands järnvägar såsom erforderlig befunda befälspersonalen torde nämligen, enligt de sakkunnigas åsikt — åtminstone utan någon avsevärd ökning —, kunna övertaga skötseln av Markarydsbanorna. Genom minskad kolförbrukning och loktjänst, minskad underhållskostnad och genom omläggning av loktjänsten möjlig personalbesparing beräknas vidare uppkomma en besparing av c:a 8 000 kronor. Den av fusionen direkt beroende sammanlagda kostnadsminskningen skulle således i detta fall uppgå till c:a 43 000 kronor. De möjliga, av fusionen oberoende besparingarna skulle uppgå till samma belopp, som enligt närmast föregående alternativ, d. v. s. c:a 52 000 kronor.

Vid fusion mellan, å ena sidan, Markaryd—Veinge och Hässleholm—Markaryds järnvägar samt, å den andra, Östra Skånes och Kristianstad—Hässleholms järnvägar torde fusionsvinsten, vad personalkostnaden beträffar, bliva mindre än vid sammanslagning mellan Markaryds- och Hälsingborgsbanorna. De sakkunniga ha nämligen vid beräkandet av erforderlig förvaltningspersonal vid fusion av Östra Skånes och Kristianstad—Hässleholms järnvägar kunnat avpassa denna personal så att densamma bleve fullt upptagen av dessa banors skötsel, varför en ökning av fusionens omfattning säkerligen kräver ett tillskott av förvaltningspersonal. Sålunda torde här försiktigtvis böra upptagas ökad kostnad för en byråassistent, en lokmästare och en överbanmästare med tillhoppa 19 800 kronor. I övrigt ställa sig beräkningarna lika med i närmast föregående alternativ såväl ifråga om direkt fusionsvinst som av fusionen oberoende besparingar. Den förstnämnda skulle sålunda uppgå till c:a 23 000 kronor och de senare till c:a 52 000 kronor.

De sålunda beräknade besparingsbeloppen återgivas här nedan i tabellarisk sammanställning.

Sammanställning.

Alt.	Fusion mellan	Approx. vinst genom fusioneringen Kr.	Approx. vinst genom driftbesparingar i övrigt	
			Lägst Kr.	Summa Kr.
I.	H. M. J. och M. V. J.....	18 000	31 000	49 000
II.	M. V. J. och S. J.....	31 000	31 000	62 000
III.	M. V. J., H. M. J. och S. J.....	50 000	52 000	102 000
IV. a)	H. H. J., S. S. J., H. M. J. och M. V. J.	43 000	52 000	95 000
b)	Ö. S. J., C. H. J., H. M. J. och M. V. J.	23 000	52 000	75 000

De sakkunniga vilja slutligen erinra därom, att i Markaryd för närvarande finnas skilda stationer för Skåne—Smålands och för Hässleholm—Veinge-banorna. I fusionsalternativet IV a), där båda stationerna skulle komma att tillhöra samma ägare, skulle genom dessa stationers sammanförande uppstå en årlig driftsbesparing, vilken enligt inhämtade upplysningar torde kunna beräknas till

13 000 kronor, givetvis minskad med kostnaden för förräntning av den erforderliga nya anslutningen. I de andra fusionsalternativen skulle ju även efter en fusion förefinnas olika ägare till de två stationerna, och kan således en dylik sammanslagning icke komma till stånd, för så vitt icke en överenskommelse om anordnande av en gemensam föreningsstation träffas mellan dessa ägare. Det borde dock ligga i båda parternas intresse att åstadkomma en sådan överenskommelse, vilken säkerligen skulle även för här omhandlade järnvägsfusioner medföra besparingar, vilka dock icke nu kunna till siffrorna fixeras.

I detta sammanhang anse de sakkunniga sig slutligen böra erinra därom, att ovan angivna belopp endast avse de drifts- och administrationsbesparingar, som genom fusioneringarna eller i samband med dessa kunna ernås i jämförelse med järnvägsföretagens nuvarande utgifter. Givetvis måste för ett slutligt bedömande av varje fusionsföretag hänsyn även tagas till den ökning av utgifter samt minskning av inkomster, som kunna inträda genom ändrade personal- och taxeförhållanden. Det ekonomiska resultatet härav är emellertid helt beroende av det sätt, varpå varje särskild fusion genomföres, och på de ändamål, för vilka de genom fusioneringen uppkomna besparingarna utnyttjas. Frågan härom låter sig i varje fall, särskilt för de enskilda järnvägsgrupperna, ej i detta sammanhang överblickas. För att i någon mån belysa frågan anse de sakkunniga sig dock böra meddela, att enligt det alternativ, där inkomstminskning och löneökning givetvis komma att bli störst, nämligen om Markaryd—Veinge och Hässleholm—Markaryds järnvägar helt införlivas med statens järnvägar, skulle, enligt verkställd utredning, kunna beräknas en inkomstminskning, i jämförelse med barnornas inkomster för år 1928, av c:a 113 000 kronor, vartill kommer, på grund av redan verkställda och förestående taxenädringar, en av fusioneringen oberoende avgiftssänkning av c:a 45 000 kronor. Vad personallönerna beträffar, gäller i samma fall, att om för personalen tillämpas samma lönebestämmelser, som vid statsbaneförvärvet av Dala—Hälsinglands järnväg, några anmärkningsvärda löneförhöjningar icke skulle inträda förrän efter åtskilliga år. I framtiden skulle däremot inträda en ökning av lönekostnaden, vilken, om beräkningen göres med utgångspunkt från nu gällande löneskalor, år 1944 skulle belöpa sig till c:a 14 000 kronor.

Under angiven förutsättning, d. v. s. att de båda banorna vid fusioneringen helt införlivas med statens järnvägar i såväl taxe- som personalhänseende, skulle således ett statens förvärv av desamma icke innebära någon ekonomisk vinst. Tvärtom visar utredningen, att förlust skulle uppstå, för så vitt icke motsvarande trafikökning kan påräknas genom den minskning i transportavgifter, som en dylik införlivning skulle medföra.

Om också de ovan i tabellen angivna besparingssiffrorna för olika fusionsalternativ vid en noggrannare undersökning skulle i vissa delar befinnas vara i behov av korrigering, framgår emellertid av desamma, att en fusion enbart av Markaryd—Veinge och Hässleholm—Markaryds järnvägar skulle medföra den minsta besparingen, under det att större besparingar äro att vinna genom en fusion av de båda nämnda järnvägarna med endera av Hälsingborgs- eller Kristianstadsgrupperna eller med statens järnvägar.

Efter denna utredning angående de olika fusionernas ekonomiska betydelse tillåta sig de sakkunniga att i detta sammanhang understryka några av de motiv i övrigt, som kunna anses tala särskilt för en fusion med statens järnvägar. Förfogandet över denna förbindelselinje mellan två statens järnvägars linjer innebär sålunda en möjlighet till linjens utnyttjande till statens järnvägars fördel, vilken möjlighet emellertid icke låter uttrycka sig i årliga besparingssiffror. Det bör också framhållas, att linjens Veinge—Hässleholm båda ändpunkter tillhöra

statens järnvägar, och att linjens införlivande med dessa järnvägar ur geografisk synpunkt är mer naturlig och har större betydelse för transitotrafiken över linjen än deras införlivande med någon av förenämnda enskilda järnvägsgrupper. Linjens förvärvande av staten skulle givetvis också i sin mån utgöra ett nytt bevis för statens intresse för det splittrade svenska järnvägsnätets enhetliggörande. Framhållas bör slutligen, att järnvägarnas införlivande med statens järnvägar skulle genom såväl persontrafiks- som godstrafiksavgifternas förbilligande för trafikanterna medföra en fördel, som icke läser komma dem till del vid någon av de övriga fusionerna.

Enligt de sakkunnigas mening skulle den ur fusionssynpunkt minst tillfredsställande kombinationen vara Markaryd—Veinge järnvägs sammanförande allenast med Hässleholm—Markaryds järnväg. En fusion av endast dessa järnvägar är icke någon lycklig, slutlig lösning av dessa järnvägars framtidsfråga. Tillsammans bilda de en sammanhängande järnvägssträcka av icke mer än 71 km. Tar man i betraktande, att dessa järnvägars trafik är och även kommer att förbli svag, kan man påstå, att denna järnvägssträcka med största sannolikhet icke kan bli något i ekonomisk mening gott företag, om också utsikter icke saknas, att det skulle kunna förränta och amortera det till ifrågasatt belopp nedsatta statslånet.

Av de olika fusionsalternativen föreligger för närvarande endast förslaget om fusion av Markaryd—Veinge och Hässleholm—Markaryds järnvägar. Med hänvisning till vad ovan anförts anse sig de sakkunniga under dessa förhållanden vilja ifrågasätta, huruvida för närvarande något av de föreliggande anbuden borde antagas. Det vore ur fusionssynpunkt säkerligen lyckligt, om ett rådtrum först kunde beredas för närmare undersökning av de övriga föreliggande möjligheter, som ovan berörts. Lättast synes detta kunna ernås genom att riksgäldsfullmäktige nu övertaga den omstridda bandelen Markaryd—Veinge och tills vidare överlämna den för trafikering åt statens järnvägar. Om banan därvid tills vidare icke införlivas med statens järnvägar utan liksom Svartälvs järnväg drives såsom ett fristående företag, skulle besparingar till ungefär det belopp, som ovan angivits för ett införlivande med statens järnvägar, eller c:a 62 000 kronor, kunna vinnas, medan man icke behövde räkna med ökade lönekostnader eller minskade fraktinkomster. Någon förlust för staten på banans trafikering skulle således säkerligen icke vara att befara. De sakkunniga utgå härvid från att riksgäldsfullmäktige skulle förvärva banan genom inrop på exekutiv auktion; bland annat vinnes därigenom att banan löses från den för densamma oförmånliga överenskommelsen angående Markaryds station.

Markaryd—Veinge järnvägs övertagande av staten och överlämnande till förvaltning av järnvägsstyrelsen skulle visserligen innebära, att staten tills vidare finge avstå från den köpeskilling, som erbjudits av Hässleholm—Markaryds järnväg, eller från den av Halmstad erbjudna garantin. De besparingar, som genom ett sådant övertagande ernås, uppväga emellertid till fulla olägenheten härav. I varje fall skulle härigenom vinnas tid för en grundligare undersökning av den större fusionsfråga, som här föreligger. Ett sådant uppskov skulle också vara ägnat att avlägsna de farhågor för en försäljning av järnvägen, som gjort sig gällande hos anhängarne av Markaryd—Veinge järnvägs kvarblivande i Halmstadsintressets hand.

Skulle emellertid ett sådant övertagande av Markaryd—Veinge järnväg, som här av de sakkunniga ifrågasatts, av riksgäldsfullmäktige befinnas vara olämpligt, anse de sakkunniga, att Hässleholm—Markaryds järnvägs fusionsanbud bör antagas. Ett överlämnande av järnvägen till Halmstadskonsortiet skulle sannolikt för framtiden fastlåsa den hittillsvarande, i hög grad olämpliga anordningen med två självständiga, endast 35 km långa järnvägar, av vilka den ena, Markaryd—Veinge, med största sannolikhet alltjämt kommer att gå med förlust. Varken Markaryd—Veinge eller Hässleholm—Markaryds järnväg lär under dessa för-

hållanden kunna åstadkomma de besparingar i förvaltning och drift, som ligga inneslutna i planen till fusion dem emellan.

En sammanslagning av Markaryd—Veinge och Hässleholm—Markaryds järnvägar, ehuru ur fusionssynpunkt ej tillfredsställande, skulle dock under angivna förhållanden vara ett steg i rätt riktning. De sakkunniga vilja dock understryka angelägenheten av att, om denna utväg väljes, försäljningen av Markaryd—Veinge järnväg blir förbunden med rätt för staten till inlösen av banan för köpeskillingens belopp och med definitivt upphörande av kontraktet angående Markaryds station.

I behandlingen av detta ärende har de sakkunnigas ledamot, riksgäldsfullmäktigen Anderson, icke deltagit.

Stockholm den 17 februari 1930.

För järnvägsfusionssakkunniga:

C. MEURLING.

S. T. Örtengren.

JÄRNVÄGAR I SKÅNE

BIL. VI



FÖRESLAGNA FUSIONSGRUPPER I SKÅNE

BIL. VII



Statens offentliga utredningar 1932

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.)

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.
Betänkande rörande erkännande och verkställighet av utländsk civildom. [2]

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Kommunalförvaltning.

Statens och kommunernas finansväsen.

Politi.

Socialpolitik.

Hälso- och sjukvård.

Allmänt näringsväsen.

Fast egendom. Jordbruk med binärningar.
Sociala jordutredningens betänkande med förslag till vissa ändringar i den sociala arrendelagstiftningen. [1]

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Industri.

Handel och sjöfart.

Kommunikationsväsen.

Betänkande rörande frivilliga sammanslutningar mellan enskilda järnvägar i Skåne m. m. [5]

Bank-, kredit- och penningväsen.

Försäkringsväsen.

Dödlighetsantaganden för livränteförsäkring. [4]

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Försvarsväsen.

Luftförvarsutredningens betänkande. Utredning beträffande hemortens och civilbefolkningens skyddande vid luftanfall mot Sverige. [3]

Utrikes ärenden. Internationell rätt.