



**National Library  
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

x.A.  
STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1933: 13  
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



BETÄNKANDE

ANGÅENDE

STATSINLÖSEN

AV

OSTKUSTBANAN OCH UPPSALA—GÄVLE  
JÄRNVÄG

---

AVGIVET AV

1932 ÅRS OSTKUSTBANEKOMMITTÉ

---

---

S T O C K H O L M

1 9 3 3

# Statens offentliga utredningar 1933

## Kronologisk förteckning

1. Lagberedningens förslag angående vissa internationella rättsförhållanden. 4. Förslag till konvention mellan Sverige, Danmark, Finland, Island och Norge angående konkurs, m. m. Norstedt. 88 s. **Ju.**
2. Betänkande med förslag angående åtgärder för ett bättre utnyttjande av landets skogstillgångar. Beckman. 245 s. **Jo.**
3. Skattentjämningsberedningen 2. 1. De kommunala förvaltningsuppgifternas finansiering m. m. i vissa främmande länder. 2. Den nuvarande fördelningen mellan staten och kommunerna av utgifterna för de kommunala förvaltningsbestyren i Sverige. 3. De svenska kommunalförbunden. Norstedt. vj, 88 s. **Fi.**
4. Skattentjämningsberedningen. 3. Principbetänkande med förslag till skattentjämnande åtgärder genom överflyttning till staten eller till större kommunala utdebiteringsområden av kostnader för kommunala förvaltningsuppgifter. Norstedt. (2), 244 s. **Fi.**
5. Utredning och förslag rörande åtgärder för beredande av ökade möjligheter att indraga lärartjänster vid folkskoleväsendet. Norstedt. 19 s. **E.**
6. Brott mot politiska rättigheter. Brott mot allmän ordning och frid. Förberedande utkast till strafflag. Speciella delen. 11. Av J. C. W. Thyrén. Lund, Berling. 297 s. **Ju.**
7. Betänkande med förslag angående varningsmärken och säkerhetsanordningar vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg m. m. Idun. 99 s. **K.**
8. Betänkande beträffande vattenfallsstyrelsens taxor för elektrisk kraft till abonnenter på landsbygden. Idun. 148 s. **K.**
9. Betänkande med förslag till lag om rätt att med motorfordon befara euskild väg m. m. Idun. 24 s. **K.**
10. Förslag med betänkande rörande det akademiska befordringsväsendet och prokanslersinstitutionen. Norstedt. 210 s. **E.**
11. Betänkande med förslag till organisation av det frivilliga skydds- och hjälparbetet beträffande frivillna fångar. Marcus. 168 s. **Ju.**
12. Jordbruksutredningens betänkanden. 9. Betänkande angående produktions- och avsättningsförhållandena för slaktdjur samt kött och fläsk. Beckman. 251 s. **Jo.**
13. Betänkande angående statsinlösen av Ostkustbanan och Uppsala-Gävle järnväg. Beckman. vj, 42 s. **K.**

Anm. Om särskild tryckort ej anges, 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 1933: 13  
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET



BETÄNKANDE

ANGÅENDE

STATSINLÖSEN

AV

OSTKUSTBANAN OCH UPPSALA—GÄVLE  
JÄRNVÄG

---

AVGIVET AV

1932 ÅRS OSTKUSTBANEKOMMITTÉ

---

STOCKHOLM 1933  
K. L. BECKMANS BOKTRYCKERI  
[441 33]



STATE OF TEXAS  
COUNTY OF DALLAS



BEFORE ME, the undersigned authority, on this \_\_\_\_\_ day of \_\_\_\_\_, 20\_\_\_\_, personally appeared \_\_\_\_\_, known to me to be the person whose name is subscribed to the foregoing instrument, and acknowledged to me that he executed the same for the purposes and consideration therein expressed.

GIVEN UNDER MY HAND AND SEAL OF OFFICE this \_\_\_\_\_ day of \_\_\_\_\_, 20\_\_\_\_.

Notary Public in and for the State of Texas

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

	Sid.
<i>Skrivelse till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet</i>	v
<b>I. Ostkustbanan.</b>	
Historik. Kustbanepplaner på 1870-talet. Koncession 1903. Statslån 1913. 1920 års Ostkustbanekommitté. Statsunderstöd 1922 .....	1
Tekniska förhållanden. Öppnande för allmän trafik. Skenvikt m. m.	3
Ostkustbanans aktiebolag. Aktiekapital och rösträtt. Statens dominerande inflytande .....	4
Ostkustbanans ekonomiska förhållanden (Riksgäldskontorets utredning). Trafikintensitet på O. K. B., U. G. J. och G. O. J. Ekonomiska resultatet av järnvägsdriften. Balans- och Vinst- och förlusträkningar. Skuld till staten och statlig kapitalinsats .....	5
<b>II. Uppsala—Gävle järnväg (Gävle—Ockelbo järnväg).</b>	
Historik .....	9
Tekniska förhållanden .....	9
Trafikintensitet m. m. Ekonomiska resultatet av järnvägsdriften .....	10
Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag. Aktiekapital. Aktieutdelning m. m. Balans- och Vinst- och förlusträkningar .....	11
Gävle—Ockelbo järnväg .....	11
<b>III. Trafikförbundet Uppsala—Norrland.</b>	
Gemensamt verkstadsbolag .....	11
<b>IV. Under kommittéarbetet verkställda utredningar m. m.</b>	
Ostkustbanan som fortsatt enskilt företag .....	14
Ostkustbanan (jämte ev. U. G. J.) i statsdrift. Resultaten av järnvägsstyrelsens utredningar. Kritik härav från Trafikförbundet .....	15
Stationsförhållandena i Gävle. Nuvarande stationsförhållanden. Utredning rörande nedläggande av Gävle södra station m. m. ....	19
Förhandlingar om inköp av Uppsala—Gävle järnväg. Tidigare förslag om inköp. Aktieinköp ej tillrådligt. Anbud på järnvägsanläggningen, inbegripet bolagets övriga tillgångar .....	21
<b>V. Kommitténs utlåtande och förslag.</b>	
Ostkustbanans betydelse. Bandriften bör fortsättas. Ekonomin undergrävd .....	23

	Sid.
Ostkustbanan i enskild regi. Ekonomiska beräkningar för åren 1931—1933 samt för ett normalår. Banan kan ej fortbestå som enskilt företag .....	24
Statens järnvägars övertagande av Ostkustbanan. Förstatligande redan tidigare ifrågasatt. Införlivning med S. J. tillstyrkes .....	27
Formen för statligt övertagande av Ostkustbanan .....	29
Vissa avvecklingsfrågor. Bergsjöbanan. Oguldna skuldfordringar ...	30
Förräntningskrav på statens järnvägar. Nedlagt statskapital. Förrentningsfrågan. Erforderliga räkningsåtgärder .....	31
Statsinlösen av U. G. J. Innebörden av senaste anbudet. Jämförelse med tidigare anbud .....	32
Den drifts- och samhällsekonomiska betydelsen av förstatligandet av U. G. J. Tillstyrkan av anbudet. Banans införlivning med S. J.	34
Övergångsanordningar. Personalens övertagande. Verkstaden bör ävenledes övertagas. Gävle—Ockelbo järnväg .....	39
Hemställen .....	42

*Till*

*Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet.*

Jämlikt Kungl. Maj:ts den 30 augusti 1932 givna bemyndigande har chefen för kommunikationsdepartementet den 8 september 1932 uppdragit åt undertecknade att verkställa utredning angående Ostkustbanan. Enligt de i statsrådsprotokollet givna direktiven skall utredningen omfatta frågan om Ostkustbanans ställning i hela dess vidd och leda till klarläggande av vilka möjligheter, som föreligga i fråga om järnvägens fortsatta drift och finansiering under nuvarande bolagsform samt lämpligaste sättet för statens övertagande av järnvägen, därest en sådan åtgärd visar sig vara oundgängligen nödvändig. Tillika har förutsatts, att utredningen verkställas så skyndsamt, att densamma kan, därest anledning därtill förefinnes, efter erforderlig behandling i god tid föreläggas 1933 års riksdag.

I direktiven för kommitténs arbete har förutsatts, att det material, som erfordras för utredningen, skall till huvudsaklig del kunna lämnas av vederbörande myndigheter ävensom av Ostkustbanans aktiebolag. I överensstämmelse härmed har av kommittén införskaffats bland annat följande utredningar, nämligen:

*dels* vissa av Trafikförbundet Uppsala—Norrland med skrivelse den 1 december 1932 överlämnade förvaltnings- och driftkostnadsberäkningar för de anslutna järnvägarna i *fortsatt privatdrift* (Bil. I);

*dels* en av riksgäldskontoret med skrivelse den 23 december 1932 överlämnad promemoria angående Ostkustbanans förvaltning och ekonomiska ställning (Bil. II);

*dels* och järnvägsstyrelsens skrivelse den 23 december 1932 angående förvaltnings- och driftkostnadsberäkningar för Ostkustbanan och Uppsala—Gävle järnväg *i statlig regi* (Bil. III).

Ifrågavarande utredningar (Bil. I—III) äro mångfaldigade i maskinskrift (stencilduplicerade).

Efter därom framställd begäran hava representanter för personal, anställd vid Ostkustbanan och Uppsala—Gävle järnväg, satts i tillfälle att inför kommittén framföra sina synpunkter beträffande övertagande av personal m. m. vid eventuellt förstatligande av de båda järnvägarna.

Från representanter för Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag har inkommit ett den 17 februari 1933 dagtecknat anbud å försäljning av bolagets egendom.

Utredningsmännen — som antagit benämningen 1932 års Ostkustbanekommitté — få, sedan de numera slutfört sitt uppdrag, härmed vördsamt avgiva följande betänkande.

Stockholm den 1 mars 1933.

S. H. KVARNZELIUS

AXEL GRANHOLM

KARL HILDEBRAND

*Aug. Borgström.*

## Betänkande angående statsinlösen av Ostkustbanan och Uppsala—Gävle järnväg.

### I. Ostkustbanan.

**Historik.** Inledningsvis anser sig kommittén böra lämna en redogörelse för ostkustbaneföretagets tillkomst. Denna redogörelse skall bliva synnerligen kortfattad och är allenast avsedd att bringa i erinran några av de viktigaste data i banans förhistoria.<sup>1</sup>

Då Norra stambanan på 1870-talet bestämdes att gå omvägen över Ånge var även banans framdragning som kustbana ingående diskuterad. Att Ångealternativet segrade berodde ej endast på strategiska skäl utan lika mycket på en hos politiskt ledande kretsar starkt framträdande önskan att åstadkomma järnvägs kommunikation från Stockholm genom den utvecklingskraftiga Jämtlandsbygden till isfri hamn vid Trondheimsfjorden. Även unionspolitiskt framstod förverkligandet av denna tanke som något eftersträfvansvärt. Och på samma sätt som man redan tidigare genom Norra stambanans sträckning i nordvästlig riktning över Krylbo velat tillgodose både Bergslagsintresset och Norrlandsintresset utgjorde Ångelinjen en kompromiss mellan Östersunds- och Sundsvallssynpunkterna.

Anläggningen av en ostkustbana jämsides med Norra stambanan ansågs redan då på 1870-talet vara sannolik. När sedermera omkring år 1900 det lyckades att ena de föreliggande projekten om lokalbanor utmed ostkusten till ett enda förslag om en genomgående ostkustbana vann denna tanke stöd hos järnvägsstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. De tekniska koncessionsbestämmelserna gjordes stränga med tanke på att Ostkustbanan en gång skulle komma att förstätligas. I sitt yttrande, avgivet i samband med 1903 års koncession på Ostkustbanan, framhöll järnvägsstyrelsen, att banan borde byggas med tanke på, att den en gång skulle bliva en länk i en sammanhängande statsbana Uppsala—Gävle—Sundsvall—Härnösand—Sollefteå. Först om hela denna sträcka vore i statens hand kunde man förvänta att en ökad trafik skulle i viss mån kunna lämna ersättning för den ogynnsamma inverkan på statsbanornas ekonomi, som Ostkustbanans tillkomst måste medföra. De transaktioner, som vore förknippade med ett så viktigt köp som förvärvet av Uppsala—Gävle och Härnösand—Sollefteå järnvägar, kunde emellertid, yttrade järnvägsstyrelsen vidare, ej tänkas på flera år bliva genomförda och att under dessa år förhindra enskilda att anlägga och trafikera den föreslagna banan skulle vara att otillbörligt tillbakahålla lokala intressen, som enligt remisshandlingarna vore väsentligt för-

<sup>1</sup> I övrigt hänvisas till den utförliga historiken i den tidigare ostkustbanekommitténs år 1922 avgivna betänkande samt propositionerna till riksdagen 1922: 244, 1923: 33, 1924: 1 (utg. f. kapitalökn.), 1925: 1 (utg. f. kapitalökn.), 1926: 171 och 1927: 1 (utg. f. kapitalökn.).

bundna med Ostkustbanans snara byggande. Och av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen åberopades i dess tillstyrkan av koncessionen, hurusom ett planmässigt ordnande av landets järnvägsväsen förutsatte, att Norrland liksom övriga delar av landet försåges med icke mindre än tre från norr till söder löpande huvudbanor förutom nödiga lokalbanor och tvärbanor.

Det första statslånet till banföretaget beviljades, efter tillstyrkan av järnvägsstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vid 1913 års riksdag. Lånebeloppet uppgick till 3 000 000 kronor med inteckningsrätt efter ett mot första inteckning i banan till anskaffande avsett privat obligationslån å 13 000 000 kronor. Byggnadskostnaden var då beräknad till 26 000 000 kronor.

Efter det i enlighet med riksdagens år 1915 gjorda medgivande villkoren för det av 1913 års riksdag beviljade statslånet ändrats, påbörjades banbygget under mars 1916. På grund av finansieringssvårigheterna under krigsåren kunde emellertid banbygget ej fullbordas.

Mot järnvägsstyrelsens och statskontorets avstyrkan men med tillstyrkan av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framlades till 1920 års riksdag förslag om statslån till banföretaget med ytterligare 3 000 000 kronor. Riksdagen fann visserligen för sin del företaget i hög grad förtjänt av statens medverkan för företagets förverkligande men ansåg — med hänsyntagande bland annat till de erinringar, som järnvägsstyrelsen framställt — att frågan tarvade ytterligare utredning; under tiden borde dock arbetena på banan få fortgå och det år 1913 beviljade statslånet få lyftas, dock endast för arbeten å bandelen Sundsvall—Härnösand, som i varje fall ansågs böra färdigställas mera omedelbart.

Då sedermera 1920 års ostkustbanekommittés på omfattande utredningar stödda och för banans byggnad avgörande tillstyrkan år 1922 förelåg, intog järnvägsstyrelsen en mycket kritisk ståndpunkt mot kommitténs ekonomiska utredningar, varvid styrelsen som sin mening hävdade att man finge räkna med att banan aldrig bleve bärig. Järnvägsstyrelsen ansåg sig dock ej böra avstyrka banbygget utan föreslog endast uppskov därmed »i avvaktan på de ekonomiska konjunkturernas utveckling såväl för landet i dess helhet som för statens järnvägar». Järnvägsstyrelsen uttalade emellertid, att statsunderstöd kunde vara motiverat till sträckan Härnösand—Sundsvall samt de båda delsträckorna Hudiksvall—Iggesund och Stugsund—Ljusne, vilka sträckor i första hand borde få färdigställas. Riksgäldsfullmäktige avstyrkte, i överensstämmelse med den avvisande ståndpunkt fullmäktige även tidigare intagit, statsunderstöd till banföretaget.

Propositionen i ämnet till 1922 års riksdag anslöt sig i stort sett till järnvägsstyrelsens uppfattning om att endast vissa delsträckor borde utbyggas. Även vid detta tillfälle beaktades av riksdagen de betänkligheter, som från järnvägsstyrelsens sida framförts mot att staten på det sätt, varom här vore fråga, utan särskilda garantier befrämjade tillkomsten av ett järnvägsföretag, som kunde komma att ingå som ett led i ett med statens järnvägar konkurrerande järnvägssystem, och som i varje fall skulle kunna komma att

genom trafikavledning tillskynda statens järnvägar vissa förluster. Det syntes därför riksdagen nödigt att söka finna en form för Ostkustbanans understödjande, varigenom trygghet kunde vinnas för att, samtidigt som befolkningens krav i kommunikationshänseende tillgodosåges, detta dock skedde på ett sådant sätt, att vådorna av konkurrensen med statens järnvägar i möjligaste mån minskades. Riksdagen uttalade dock som sin mening att staten ej syntes kunna undgå att lämna sitt ekonomiska understöd åt företaget på ett sådant sätt, att detsamma kunde helt fullbordas i sin koncessionerade sträckning från Gävle till Härnösand. Härvid borde emellertid staten tillförsäkra sig ett medinflytande över banans förvaltning, som tryggade staten mot de alltför stora olägenheter, som banans karaktär av konkurrent-bana eljest kunde medföra, och varigenom staten, utan att företagets karaktär av ett från statens järnvägar fristående företag äventyrades, dock kunde erhålla säkerhet för att driften av banan komme att ske i samförstånd med statens järnvägar.

Den i detta avseende av 1923 års riksdag godkända finansieringsplanen slutade på ett belopp av 47 000 000 kronor, varav 19 000 000 kronor enskilt kapital och 28 000 000 kronor statens insats (13 000 000 kronor i form av statslån från riksgäldskontoret och 15 000 000 kronor i preferensaktier). För statsunderstödet utgående uppställdes vissa villkor, däribland rätt för staten att tillsätta majoriteten av ledamöterna i banbolagets styrelse. Härmed avsågs att förläna åt staten ett inflytande i företaget, som »utan att förtaga banan karaktären av privatföretag dock tryggade åt staten den bestämmanderätt över banan, vartill staten på grund av sin högst betydande insats borde kunna anses berättigad».

För hur statens kapitalinsats i ostkustbaneföretaget sedermera ökats från 28 000 000 kronor till över 32 000 000 kronor redogöres närmare i den i inledningen omnämnda, från riksgäldskontoret erhållna promemorian (bilaga II till kommitténs betänkande).

**Tekniska förhållanden.** Koncession å Ostkustbanan beviljades av Kungl. Maj:t den 12 augusti 1903.

Arbetet å järnvägen, som på grund av mellankommande omständigheter ej kunde påbörjas förrän i mars månad 1916, bedrevs så, att banan kunde öppnas för allmän trafik:

bandelen Ljusne—Stugsund den 2 december 1923,

» Iggesund—Hudiksvall den 6 september 1924,

» Njurunda—Sundsvall—Härnösand den 17 december 1925,

bandelarna Gävle—Ljusne och Stugsund—Söderhamn den 1 november 1926,  
banan i sin helhet den 1 november 1927.

Bandelarna Ljusne—Söderhamn och Iggesund—Hudiksvall trafikerades genom statens järnvägars försorg, den förra till den 1 november 1926 och den senare till den 1 november 1927.

Ostkustbanan (Gävle—Härnösand) är normalspårig (1'435 m:s spårvidd) och har en trafikerad banlängd av 300'9 km samt en ägd banlängd av 295 km. Rälsvikten i huvudspår är å sträckan Gävle—Sundsvall 34'5 kg per m och å sträckan Sundsvall—Härnösand 30 kg/m. Till jämförelse må nämnas att motsvarande rälsvikt å Norra stambanan upp till Ånge (Bräcke) liksom å övriga statens järnvägars huvudlinjer (ävensom banan Uppsala—Gävle) uppgår till minst 40 kg/m.

Till Ostkustbanan hör järnvägslinjen Harmånger—Bergsjö<sup>1</sup> med en längd av 19'5 km och 0'891 m spårvidd. Delen Strömma—Bergsjö, 15'3 km, utgör återstoden av den för övrigt nedlagda Norra Hälsinglands järnväg.

I avseende å banlängd och övriga tekniska förhållanden hänvisas i övrigt till följande tabell:

**Ostkustbanans längd och allmänna tekniska förhållanden.**

B a n d e l	Koncession dag och år	Trafik-upplåtelse dag och år	Banlängd vid 1931 års slut km	Skenvikt i huvudspår kg/m	Största tillåtna	
					lokomotiv-hjultryck ton	hastighet per timme vid angivet hjultryck km
Sundsvall—Härnösand .....	12/8 1903	17/12 1925	67'4	30'0	{ 7'25 6'8	{ 60 70
Gävle—Sundsvall .....	12/8 1903	1/11 1927	233'5	34'5	{ 7'8 7'25	{ 80 90
Harmånger—Bergsjö.....	{ 22/12 1892 26/7 1927	{ 12/12 1896 1/11 1927	19'5	15'0	3'1	40
Summa	—	—	320'4	—	—	—

Ostkustbanan har såsom nyanlagd en ur underhållssynpunkt hög standard; efter hand som banan inträder i fortvarighetstillstånd får man räkna med en ökning av de nuvarande utgifterna för banans underhåll och förnyelse (i form av slipers- och rälsutbyten, husreparationer o. s. v.). De å sid. 17 intagna uppgifterna rörande driftskostnader under ett s. k. normalår äro avsedda att gälla för banan i fortvarighetstillstånd.

**Ostkustbanans aktiebolag.** Ostkustbanan äges av Ostkustbanans aktiebolag, för vilket bolagsordning av Kungl. Maj:t fastställdes den 16 juni 1906. Bolagets aktiekapital uppgick den 31 december 1931 till 33 290 100 kronor, sålunda fördelat:

Stamaktier .....	kr. 12 897 700:—
Preferensaktier litt. B.....	» 5 392 400:—
» » C, tecknade av staten <sup>2</sup> .....	» 15 000 000:—
	<hr/> Summa kr. 33 290 100:—

<sup>1</sup> För Bergsjöbanan redogöres närmare i bilaga 2 till riksgäldskontorets ovannämnda promemoria.

<sup>2</sup> Den sammanlagda statliga kapitalinsatsen i Ostkustbanans aktiebolag utgör:

Aktieteckning .....	kr. 15 000 000:—
Statslån .....	» 17 577 268: 22

Summa kr. 32 577 268: 22

Stamaktierna och preferensaktierna litt. B äro till största delen tecknade — förutom av ett flertal industriföretag — av landsting och kommuner, varjämte märkes Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolags aktieteckningar till ett sammanlagt belopp av 3 066 600 kronor.

Preferensaktierna av serien C äro nytecknade av staten enligt beslut av 1923 års riksdag. De äga företrädesrätt till 5 % utdelning och till täckning ur bolagets tillgångar vid likvidation (jämväl för tidigare utebliven utdelning) före preferensaktierna av serien B och före stamaktierna.

Vid bolagsstämma äger stam- resp. preferensaktie rätt till en röst. För de statsägda aktierna av serien C må staten dock utöva rösträtt endast för så stort antal, som motsvarar 80 hundradelar av de icke-statsägda aktierna. För sin till 15 000 000 kronor uppgående aktieteckning äger staten alltså endast utöva rösträtt för ett belopp av 14 632 100 kronor, mot vilket belopp står med obegränsad rösträtt det övriga till 18 290 100 kronor uppgående aktiekapitalet. Denna bestämmelse om statlig röstbegränsning har tillkommit för att upprätthålla de icke-statliga aktieägarnas intresse att å bolagsstämmor verka för företagets skötsel och utveckling. I fråga om avtal om gemensam trafikförvaltning för »Ostkustbanan och annan järnväg» äger dock staten rösträtt utan begränsning.

I bolagets styrelse äger staten ett dominerande inflytande. Av styrelsens nuvarande 9 ledamöter utser staten 5. Av dessa skall en utses av riksgäldsfullmäktige. En skall — med hänsyn till Ostkustbanans egenskap av konkurrentbana till statens järnvägar — hava erfarenhet inom den högre järnvägsadministrationen; den sistnämnda skall dessutom vara ledamot av trafikförbundet Uppsala—Norrlands trafikutskott.

**Ostkustbanans ekonomiska förhållanden.** *Riksgäldskontorets* utredning, som är baserad på material, införskaffat från trafikförbundet Uppsala—Norrland, avser att ge en bild av Ostkustbanans ekonomiska utveckling och närmaste framtidsutsikter. Ifrågarvarande utredning är sammanfattad i en promemoria jämte skrivelse från riksgäldskontoret av den 23 december 1932, vilka handlingar stencilduplicerats och som bilaga II tillhöra betänkandet. Under hänvisning i övrigt till promemorian må följande uppgifter här meddelas. I vissa fall hava härvid nyare siffror medtagits i enlighet med uppgifter införskaffade från Ostkustbanans aktiebolag.

Trafikens utveckling vid Ostkustbanan (inkl. linjen Harmånger—Bergsjö) anges sålunda (i tusental):

Å r	Antal resor	Personkm	Antal ton avgifts- pliktigt gods	Tonkm
1928 .....	1 357 <sup>39</sup>	42 762 <sup>9</sup>	248 <sup>32</sup>	16 805 <sup>6</sup>
1929 .....	1 332 <sup>06</sup>	41 753 <sup>4</sup>	335 <sup>35</sup>	21 448 <sup>0</sup>
1930 .....	1 377 <sup>96</sup>	43 162 <sup>8</sup>	353 <sup>99</sup>	21 648 <sup>6</sup>
1931 .....	1 227 <sup>83</sup>	40 236 <sup>1</sup>	303 <sup>35</sup>	23 814 <sup>3</sup>

Såväl person- som godstrafiken ha företett någon ökning till och med år 1930. Därefter har antalet resor, personkm och antalet ton gods undergått

betydande minskning, utgjorda tonkm däremot ökning, beroende på ökad medeltransportlängd till följd av ändrade transportvägar med trafik, tilledd från andra järnvägar. De största varuslagen uppgingo 1931 till följande procent av hela vagnlastgodstrafiken: pappersved 36, rundtimmer 15, sågade och bilade trävaror 4, träkol 4, järnvaror 3 och kalk 2. Nedgången i gods- trafikken 1931 har hårdast drabbat samtrafiken (annan än transitio) men även i betydande omfattning egen trafik. Transitotrafiken var — om än obetydlig i förhållande till övrig samtrafik — mångdubbelt större än de tidigare åren, beroende på ändrade bestämmelser om transportvägar i samtrafik från och med nyssnämnda år.

Trafikintensiteten vid Ostkustbanan belyses av följande jämförelse med enskilda normalspåriga järnvägar i allmänhet [tusental per år och bankm, varvid jämväl motsvarande uppgifter för Uppsala—Gävle järnväg (U. G. J.) och Gävle—Ockelbo järnväg (G. O. J.) här medtagits].

År	Personkm				Godstonkm			
	O. K. B.	U. G. J.	G. O. J.	Normalspåriga enskilda järnvägar	O. K. B.	U. G. J.	G. O. J.	Normalspåriga enskilda järnvägar
1928 .....	140·8	191·7	51·0	108·9	57·0	117·4	54·2	162·6
1929 .....	137·3	193·3	49·3	110·8	72·1	145·3	49·4	236·2
1930 .....	142·1	221·1	51·4	113·5	73·5	116·0	40·4	209·2
1931 .....	132·5	210·0	46·8	109·3	77·9	110·8	25·4	157·7

Av ovanstående framställning framgår, att persontrafiken vid Ostkustbanan har varit av betydande storlek, men att godstrafiken kommit långt efter den vid enskilda normalspåriga järnvägar i allmänhet.

I övrigt anföras i promemorian såsom orsaker till godstrafikinkomstminskningen från år 1931 den allmänna depressionen, den allt hårdare konkurrensen med de motordrivna landsvägsfordonen, den trafikminskning, som föranletts av ändrade transportvägar (enligt uppgift medförande en inkomstminskning av 80 000 kronor per år) samt ikraftträdande av ny lägre godstaxa i såväl egen som samtrafik. Godstaxan vid Ostkustbanan är med vissa mindre viktiga undantag lika med statens järnvägars. Härjämte hava fraktnedsättningar i allt större omfattning framtvingats till följd av konkurrensen även med sjöfarten. Utvecklingen återspeglas till viss grad i medelinkomsten per godstonkm, vilken var (i öre):

År 1928	1929	1930	1931
9·9	8·9	8·6	7·5

Under 1932 har inkomstminskningen ytterligare skärpts genom trämassekonflikten och andra arbetskonflikter, vilka beräknats hava förorsakat en nedgång i godstrafikinkomsten å c:a 130 000 kronor.

För att i någon mån kunna möta konkurrensen med motorfordonen har Ostkustbanan förvärvat ett antal busslinjer, som banan driver som sina egna.

Det ekonomiska resultatet av järnvägsdriften vid Ostkustbanan under åren 1928—1931 belyses av vidstående tabell.

Det ekonomiska resultatet av järnvägsdriften vid Ostkustbanan.

	1928	1929	1930	1931	1932
	1 000-tal kronor				
<i>Inkomster:</i>					
Persontrafik .....	1 842·5	1 799·6	1 854·5	1 689·0	1 438·8
Posttrafik .....	163·8	164·6	156·3	164·9	165·8
Godstrafik .....	1 659·6	1 917·5	1 851·4	1 784·9	1 443·5
Extra trafikinkomster .....	32·8	50·3	46·8	35·7	32·4
Övriga diverse inkomster .....	27·7	34·5	44·3	27·5	21·2
Summa inkomster	<b>3 726·4</b>	<b>3 966·5</b>	<b>3 953·3</b>	<b>3 702·0</b>	<b>3 101·7</b>
<i>Utgifter:</i>					
Administrativa avdelningen .....	146·3	195·7	223·3	203·2	199·3
Banavdelningen .....	547·1	528·5	493·3	532·7	487·7
Trafikavdelningen .....	1 066·9	1 005·5	1 086·2	1 108·5	1 060·9
Maskinavdelningen .....	1 430·4	1 480·4	1 512·2	1 481·5	1 353·2
Lok- och vagnhyror .....	51·1	55·2	53·6	56·0	20·6
Övriga egentliga driftkostnader ..	—	0·3	—	—	—
Summa egentliga driftkostnader	<b>3 241·8</b>	<b>3 265·6</b>	<b>3 368·6</b>	<b>3 381·9</b>	<b>3 121·7</b>
Avskrivning och avsättning till förnyelsefond .....	—	—	33·0	414·2	417·6
Skatter .....	0·8	0·8	0·4	0·4	0·4
Ersättning för överledd trafik .....	—	—	—	17·1	59·2
Summa driftkostnader	<b>3 242·6</b>	<b>3 266·4</b>	<b>3 402·0</b>	<b>3 813·6</b>	<b>3 598·9</b>
Driftsöverskott resp. brist .....	483·8	700·1	551·3	— 111·6	— 497·2
Räntor .....	162·8	860·4	850·5	890·2	930·8

Driftförlust redovisas först för 1931, men resultatet har tidigare varit så till vida ofördelaktigare än tabellen utvisar att räkenskaperna ej upptaga några avsättningar till förnyelsefond förrän för år 1931; den försummade avsättningen för de föregående åren fördes då inom linjen.

Till riksgäldskontoret har bolaget inbetalat nedanstående belopp i amorteringar och ränta å statslånen:

Å r	Amortering	Ränta	Summa
1928 .....	2 220 38	210 308 92	212 529 30
1929 .....	2 331 40	863 979 98	866 311 38
1930 .....	— —	413 863 41	413 863 41
Summa	<b>4 551 78</b>	<b>1 488 152 31</b>	<b>1 492 704 09</b>

Endast en del av räntebeloppet inbetalades 1930 och efter detta år har någon inbetalning ej ägt rum.

Den 31 december 1932 uppgick bolagets skuld till staten till följande belopp, som återfinnas överst å sid. 9 (nyare siffror intagna än i den från riksgäldskontoret erhållna promemorian).

**Balans- och Vinst- och förlusträkning för Ostkustbanans aktiebolag  
vid utgången av åren 1930—1932.**

	1930	1931	1932
	1 000-tal kronor		
<b>Balansräkning.</b>			
<i>Tillgångar:</i>			
Järnvägsanläggningen m. m. ....	51 885	52 047	52 137
Förråd .....	509	497	531
Aktier m. m. ....	476	476	476
Diverse fordringar.....	324	385	361
Bergsjö bredspårsfond .....	34	46	60
Årets förlust .....	160	1 004	<sup>1</sup> 1 010
	<b>53 388</b>	<b>54 455</b>	<b>54 575</b>
<i>Skulder:</i>			
Statslån .....	17 758	18 648	19 886
Diverse skulder .....	425	337	205
Aktiekapital .....	33 290	33 290	33 290
Reservfond .....	1 280	1 280	697
Dispositionsfond .....	581	421	—
Förnyelsefond <sup>2</sup> .....	54	479	497
	<b>53 388</b>	<b>54 455</b>	<b>54 575</b>
<b>Vinst- och förlusträkning.</b>			
<i>Utgifter:</i>			
Driftunderskott å järnvägsrörelsen .....	—	—	20
Förnyelsefonden .....	—	425	<sup>3</sup> 440
Räntor .....	850	891	938
Skatter .....	1	1	—
Ersättning för omlagd samtrafiksväg .....	—	17	59
Sloppningar .....	33	—	—
	<b>884</b>	<b>1 334</b>	<b>1 457</b>
<i>Inkomster:</i>			
Balanserad vinst.....	139	—	—
Driftöverskott å järnvägsrörelsen.....	585	320	—
"    av automobiltrafiken.....	—	9	16
Diverse .....	—	1	15
Förlust: årets .....	299	1 004	1 426
Avgår balanserad vinst .....	139 160	—	—
	<b>884</b>	<b>1 334</b>	<b>1 457</b>
<i>Förlusten täckt genom:</i>			
Nedskrivning av dispositionsfonden.....	160	421	—
"    " reservfonden .....	—	583	—
	<b>160</b>	<b>1 004</b>	<b>—</b>

<sup>1</sup> Inom linjen förd avsättning till förnyelsefonden, 416 000 kronor ej inräknad.

<sup>2</sup> Inom linjen balanserad avsättning till förnyelsefonden resp. 707 000, 1 159 000 och 1 575 000 kronor.

<sup>3</sup> Härav fört inom linjen 416 000 kronor. Den gjorda avsättningen å i runt tal 24 000 kronor avser motordressin för tidningstransport samt förnyelsefond för automobiltrafiken.

*Skuld till riksgäldskontoret*

Kapital, icke förfallet .....	kr. 17 058 626: 99
» , förfallet .....	» 218 641: 23
Ränta, icke förfallen .....	» 29 715: 19
» , förfallen .....	» 2 167 282: 62
Överränta .....	» 112 045: 87
	<hr/>
	Kronor 19 586 311: 90

*Skuld till statskontoret<sup>1</sup>*

Kapital .....	kr. 300 000: —
	<hr/>
	Summa kronor 19 886 311: 90

I promemorian lämnas uppgifter om beräknade inkomster och utgifter under åren 1932 och 1933 samt ett normalår i vilket avseende kommittén emellertid hänvisar till redogörelsen å sid. 25. Vidare må nämnas, att redogörelser lämnas för kassaställning och medelsförvaltning samt för personalen.

Ostkustbanans aktiebolags ekonomiska ställning vid utgången av åren 1930—1932 framgår av tablå å sid. 8.

**II. Uppsala—Gävle järnväg (Gävle—Ockelbo järnväg).**

**Historik.** Sedan planerna på en statsbana mellan Uppsala och Gävle definitivt förfallit på grund av riksdagens beslut år 1870, vidtogos omedelbart åtgärder för att på enskild väg få till stånd en järnväg mellan Uppsala och Gävle.

Arbetet resulterade i, att ett bolag, benämnt Uppsala—Margretehills järnvägsaktiebolag, bildades den 6 december 1870. Bolagets namn ändrades år 1913 till Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag.

Järnvägen mellan Uppsala och Gävle med bibanor till Dannemora och Söderfors öppnades för allmän trafik den 15 december 1874.

Sedan den 1 november 1927 hava Uppsala—Gävle och Gävle—Ockelbo järnvägar samt Ostkustbanan, på sätt i det följande (sid. 11) omförmäles, gemensam trafikförvaltning.

**Tekniska förhållanden.** *Uppsala—Gävle järnväg* är normalspårig och har en banlängd av 146·6 km, därav 113·8 km å huvudsträckan Uppsala—Gävle. Rälsvikten i huvudspår är å sistnämnda huvudsträcka 40·5 kg per m d. v. s. densamma, som på flertalet av statens järnvägars huvudlinjer.

I avseende å banans tekniska förhållanden hänvisas i övrigt till följande tabell, som jämväl upptager Gävle—Ockelbo järnväg.

<sup>1</sup> Lånet från statskontoret har utlämnats enligt Kungl. Maj:ts beslut den 30 augusti 1932. Lånet har utbetalats från förslagsanslaget till oförutsedda utgifter i allmänhet. Å lånebeloppet skall årligen betalas ränta med 5 %. Återbetalning av lyftat lånebelopp »jämte upplupen ränta» skall ske i statskontoret i den mån överskott å driften uppkommer samt innan annuitet å tidigare till bolaget utlämnade statslån erlägges. Räntan till och med den 31 december 1932, kronor 2 218·75, har av bolaget likviderats.

## Banlängd och allmänna tekniska förhållanden.

Järnväg och bandel	Koncession dag och år	Trafikupp- låtelse dag och år	Banlängd vid 1931 års slut km	Skenvikt i huvud- spår kg/m	Största tillåtna	
					lokomotiv- hjul- tryck ton	hastighet per timme km
<i>Uppsala—Gävle järnväg.</i>						
Uppsala—Gävle .....	15/3 1872	15/12 1874	113·8	40·5	8·3	90
Örbyhus—Dannemora .....	15/3 1872	15/12 1874	9·0	{ 25·0 24·8 }	5·3	50
Orrskog—Söderfors .....	15/3 1872	15/12 1874	9·2	24·8	5·3	50
Gävle södra—Bomhus <sup>1</sup> .....	4/9 1891	16/8 1892	5·0	24·8	5·3	50
Tierp—Strömsberg <sup>2</sup> .....	24/3 1916	5/12 1917	9·6	25·0	5·3	50
Summa	—	—	<b>146·6</b>	—	—	—
<i>Gävle—Ockelbo järnväg.</i>						
Gävle—Ockelbo .....	17/11 1882	15/10 1884	38·3	34·5	6·8	70
Summa	—	—	<b>38·3</b>	—	—	—

**Trafikintensitet m. m.** Beträffande trafikintensiteten på Uppsala—Gävle järnväg hänvisas till den under redogörelsen för Ostkustbanan upptagna tabellen (sid. 6).

Beträffande det ekonomiska resultatet av järnvägsdriften på Uppsala—Gävle järnväg hänvisas till nedanstående tabell.

## Det ekonomiska resultatet av järnvägsdriften vid Uppsala—Gävle järnväg.

	1927	1928	1929	1930	1931	1932
	1 000-tal kronor					
<i>Inkomster:</i>						
Persontrafik .....	1 342·2	1 520·3	1 551·1	1 651·4	1 522·3	1 410·9
Posttrafik .....	60·2	72·9	76·7	85·2	87·2	88·6
Godstrafik .....	1 523·5	1 705·9	1 844·1	1 561·3	1 435·2	1 227·8
Extra trafikinkomster .....	35·8	35·0	33·7	29·1	26·5	28·2
Övriga diverse inkomster .....	28·8	25·8	30·1	13·7	28·9	40·0
Summa inkomster	<b>2 990·5</b>	<b>3 359·9</b>	<b>3 535·7</b>	<b>3 340·7</b>	<b>3 100·1</b>	<b>2 795·5</b>
<i>Utgifter:</i>						
Administrativa avdelningen .....	205·6	222·4	208·5	228·3	161·8	161·8
Banavdelningen .....	349·8	420·6	465·4	397·8	309·9	276·5
Trafikavdelningen .....	836·6	844·5	838·9	837·8	799·2	673·9
Maskinavdelningen .....	951·2	919·6	978·2	1 000·9	909·8	800·8
Lok- och vagnhyror .....	15·3	20·8	3·8	12·4	18·4	15·3
Övriga egentliga driftkostnader .....	0·3	0·6	0·7	1·5	—	—
Summa egentliga driftkostnader	<b>2 358·8</b>	<b>2 428·5</b>	<b>2 495·5</b>	<b>2 478·7</b>	<b>2 199·1</b>	<b>1 928·3</b>
Avsättning till förnyelsefond .....	42·0	92·0	123·1	100·0	291·1	295·4
Skatter .....	2·4	2·4	2·3	3·6	4·2	2·6
Diverse utgifter .....	9·9	14·4	13·7	10·0	—	—
Summa utgifter	<b>2 413·1</b>	<b>2 537·3</b>	<b>2 634·6</b>	<b>2 592·3</b>	<b>2 494·4</b>	<b>2 226·3</b>
Överskott .....	577·4	822·6	901·1	748·4	605·7	569·2
Räntor .....	577·5	620·0	648·1	589·9	570·8	574·7

<sup>1</sup> Persontrafiken upphörde den 14 februari 1930.

<sup>2</sup> Persontrafiken upphörde den 31 juli 1931.

**Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag.** Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag — som äger Uppsala—Gävle järnväg jämte grenlinjer samt arrenderar Gävle—Ockelbo järnväg — har ett aktiekapital av 5 000 000 kronor fördelat på 50 000 aktier, varav 25 000 stam- och 25 000 preferens (B)-aktier, vilka sistnämnda hava företrädesrätt till 5 % utdelning men ingen förmånsrätt vid en eventuell skiftning av bolagets tillgångar.

Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolags ekonomiska ställning vid utgången av åren 1930—1932 framgår av tablå å sid. 12.

Beträffande aktieutdelning och aktiernas marknadsvärde må återgivas följande uppgifter:

Å r.....	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931
Utdelning, stam- ..... %	6	5	5	3	5	5	2	—	5	5	—	—
” pref- ..... ”	6	5	5	5	5	5	5	3	5	5	5	—
Ungefärl. värde, stam-.. kr.	—	—	—	—	90	131	100	70	80	95	80	30
” ” pref-.. ”	—	—	—	—	100	140	100	85	85	100	100	70

De antecknade marknadsvärdena avse ungefärliga värden vid varje års slut (Svenska fondhandlareföreningens noteringar, byggda på uppgifter från mäklare om avslut under året och grundläggande för deklara-tionsuppgifterna). För år 1932 uppgivas värdena vara oförändrade desamma som för år 1931.

**Gävle—Ockelbo järnväg.** Gävle—Ockelbo järnväg, som löper i nordvästlig riktning till Ockelbo station på Norra stambanan är normalspårig och har en banlängd av 38<sup>3</sup>/<sub>4</sub> km. Rälsvikten i huvudspår är 34<sup>5</sup>/<sub>8</sub> kg per m (mot över 40 kg/m på Uppsala—Gävlebanan och på angränsande sträcka av Norra stambanan). Beträffande banans tekniska förhållanden hänvisas i övrigt till den under redogörelsen för Uppsala—Gävle järnväg intagna tabellen.

Järnvägen har alltsedan år 1884, då den öppnades för allmän trafik, trafikerats av Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag. Nuvarande arrendeavtal gäller till och med utgången av år 1935. Trafikförbundet Uppsala—Norrland omfattar jämväl Gävle—Ockelbo järnväg.

Ägare av Gävle—Ockelbo järnväg är Gävle—Ockelbo järnvägsaktiebolag med ett aktiekapital av 1 018 600 kronor. Bolaget innehar intet statslån; ej heller är bolaget belastat med andra yttre skulder till några mera nämnda värda belopp. Bolagets huvudsakliga inkomstkälla är den av Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag erlagda arrendeavgiften, 32 000 kronor för år räknat.

### III. Trafikförbundet Uppsala—Norrland. Gemensamt verkstadsbolag.

**Gemensam trafikförvaltning mellan O. K. B. och U. G. J. Ostkustbanan samt Uppsala—Gävle järnväg, inkl. den av Uppsala—Gävle järnväg arrenderade Gävle—Ockelbo järnväg, hava en gemensam trafikförvaltning, Trafikförbundet Uppsala—Norrland.** Den ursprungligen i detta hänseende gällande

**Balans- och Vinst- och förlusträkning för Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag  
vid utgången av åren 1930—1932.**

	1930	1931	1932 <sup>1</sup>
	1 000-tal kronor		
<i>Tillgångar:</i>			
Järnvägsanläggningen m. m. ....	19 900	19 951	20 006
Förråd .....	395	337	366
Aktier m. m. <sup>2</sup> .....	3 214	3 214	3 214
Diverse fordringar .....	256	360	386
Reserverade tillgångar .....	99	—	—
Årets förlust <sup>3</sup> .....	—	—	57
	<b>23 864</b>	<b>23 862</b>	<b>24 029</b>
<i>Skulder:</i>			
Obligationer, utelöpande .....	8 435	4 910	4 820
Reverslån i statens järnvägars änke- och pupill- kassa .....	—	3 500	3 423
Andra reverslån .....	2 700	2 900	3 033
Diverse skulder .....	258	119	133
Aktiekapital .....	5 000	5 000	5 000
Pensionsfond .....	1 399	1 329	1 255
Reservfond .....	806	806	806
Dispositionsfond .....	725	725	725
Förnyelsefond .....	4 249	4 544	4 834
Kvarstående vinst .....	25	67	—
Årets vinst .....	267	—	—
Avgår årets förlust .....	—	— 38 29	—
	<b>23 864</b>	<b>23 862</b>	<b>24 029</b>
Vinst- och förlust.			
<i>Utgifter:</i>			
Avskrivning å aktier .....	37	—	—
Förnyelsefonden .....	4	300	302
Räntor .....	591	573	577
Skatter .....	3	4	2
Furuviksparken .....	11	8	3
Till förfogande .....	292	29	—
	<b>938</b>	<b>914</b>	<b>884</b>
<i>Inkomster:</i>			
Balanserad vinst .....	25	67	29
Driftsöverskott å järnvägsrörelsen .....	907	820	770
» av automobiltrafiken .....	6	13	6
Diverse .....	—	14	22
Förlust: årets .....	—	—	86
avgår: balanserad vinst .....	—	—	— 29 57
	<b>938</b>	<b>914</b>	<b>884</b>
<i>Disponibla medels användning:</i>			
Till preferensaktieägare .....	125	—	—
» förnyelsefonden .....	100	—	—
Balanseras .....	67	29	—
	<b>292</b>	<b>29</b>	<b>—</b>

<sup>1</sup> Enligt preliminära uppgifter.

<sup>2</sup> Varav för 3 066 600 kronor (bokförda till 2 700 000 kronor) i Ostkustbanans aktiebolag och 475 000 kronor i Aktiebolaget trafikförbundets verkstäder samt för 146,900 kronor i Gävle—Ockelbo järnvägsaktiebolag (bokförda till 36,725 kronor).

<sup>3</sup> Efter avdrag av kvarstående vinst från 1931 å 29 000 kronor.

överenskommelsen är av den 9 juni 1915. Dess förekomst beaktades emellertid först i samband med 1922 års riksdags behandling av Ostkustbanans finansieringsfråga, varvid förutsattes en ny överenskommelses träffande, vilket skedde den 23 december 1922. Denna överenskommelse innehåller en bestämmelse, som sätter överenskommelsen ur kraft vid Ostkustbanans övergång till staten. I detta avseende stadgas i § 13:

»Denna överenskommelse är gällande även gent emot annan ägare av någon av bolagens järnvägar förutom statsverket.»

Av intresse är den kommentar till denna paragraf, som departementschefen lämnade i 1923 års proposition (nr 33):

»Ytterligare är att märka, att överenskommelsen, såväl den förutvarande som den i bilaga E intagna (se § 13), icke gäller mot statsverket såsom ägare av någon av järnvägarna. Därest således staten skulle inlösa vare sig Ostkustbanan eller Uppsala—Gävle järnväg, förfaller överenskommelsen i sin helhet.»

För trafikavtalet redogöres närmare i bilaga 1 till den från riksgäldskontoret överlämnade promemorian av den 23 december 1932 (bilaga II till kommitténs betänkande [stencilduplicerad]).

**Gemensamt verkstadsbolag.** För verkstads- och förrådsrörelsen är — på sätt förutsattes i ett mellan Ostkustbanans aktiebolag och Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag den 6 juni 1914 träffat avtal rörande Gävle södra station — ett särskilt bolag bildat, Aktiebolaget trafikförbundets verkstäder.

Detta bolag har ett aktiekapital av 950 000 kronor, varav hälften tecknats av Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag och hälften av Ostkustbanans aktiebolag.

Bland bolagets främmande skulder märkes ett lån hos folkpensioneringsfonden, vilket lån vid 1932 års utgång uppgick till kronor 680 192:44. För detta lån hava Ostkustbanans aktiebolag och Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag iklätt sig solidarisk borgen.

Verkstadsbolaget, som handhar verkstads- och förrådsdriften för de till trafikförbundet anslutna järnvägarna (O. K. B., U. G. J. och G. O. J.) har egna verkstäder och förråd i Gävle.

För verkstadsarbetare gälla minimilöner, fastställda genom ett den 1 juli 1923 träffat avtal mellan Svenska järnvägarnas arbetsgivareförening och Svenska järnvägsmannaförbundet.

Beträffande verkstadsbolagets förhållanden hänvisas i övrigt till riksgäldskontorets förenämnda promemoria (bilaga II till kommitténs betänkande).

#### **IV. Under kommittéarbetet verkställda utredningar m. m.**

Härvid må till en början erinras att för den genom riksgäldskontoret verkställda utredningen — vilken stencilduplicerats och som bilaga II fogats vid kommitténs betänkande — lämnats redogörelse under avd. I. Ostkustbanan (sid. 5—9). Till grund för nämnda utredning hava jämväl tjänat de

från trafikförbundet med skrivelse den 1 december 1932 lämnade uppgifterna angående driftkostnader m. m. i fortsatt enskild regi [bilaga I till kommitténs betänkande (stencilduplicerad)]. För järnvägsstyrelsens utredning om driftresultat i statlig drift [bilaga III till kommitténs betänkande (jämväl stencil-duplicerad)] redogöres å sid. 15—19.

**Ostkustbanan som fortsatt enskilt företag.** Beträffande ostkustbaneföretagets utsikter att ekonomiskt fortbestå må ur det sålunda och i övrigt kommittén tillhandakomma utredningsmaterialet här återgivas följande.

I de skrivelser och framställningar, som kommittén mottagit från trafikförbundet Uppsala—Norrand, enkannerligen dess och Ostkustbanans aktiebolags verkställande direktör, hävdas konsekvent den uppfattningen, att Ostkustbanans brist på rörelsekapital under år 1932 varit av tillfällig natur, att bristen avhjälpes genom det av Kungl. Maj:t beviljade lånet å 300 000 kronor, att likviditeten är god för innevarande år och att järnvägsbolaget mycket väl kan bestå som enskilt företag även i framtiden utan vidare stöd av staten, under förutsättning att staten ej gör anspråk på räntor och amorteringar å statslånen. Kommittén framlägger först i det följande sin mening i denna och därmed sammanhängande spörsmål och vill här endast kortfattat återgiva de olika uppfattningarna i utredningarna och då närmast den inom trafikförbundets ledning förhärskande.

För att få ett fastare grepp på frågan har kommittén anmodat både trafikförbundet och järnvägsstyrelsen att söka ange driftresultatet under ett normalår, varmed — med båda deras godkännande — avses ett år med samma trafikomfattning som under år 1931 med tillägg av 10 % i fråga om godstrafiken vid Ostkustbanan och Uppsala—Gävle järnväg, men med helt oförändrade trafiktal för Gävle—Ockelbo järnväg (bilaga I och III till kommitténs betänkande). Under denna förutsättning har trafikförbundet kommit till det resultat, att en årsförlust för Ostkustbanans aktiebolag uppstår å 1 123 150 kronor, om både avsättning till förnyelsefond göres och räntor — här räknas med 1937 års räntor till ett belopp av 1 230 000 kronor — betalas, men att ett överskott å 106 850 kronor uppstår, om räntorna till staten ej betalas. Då tillkomma utgifter å 160 000 kronor till kapitalinvesteringar och förnyelser och 10 800 kronor till Bergsjö bredspårsfond, vilka utgifter ej inverka på vinst- och förlusträkningen. Utgifterna för förvaltning och drift beräknas 60 000 kronor lägre än år 1931 med hänsyn till verkställda indragningar, men något över 200 000 kronor högre än år 1932, då trafiken tidvis varit avsevärt mindre än året förut.

I en från ombudsmannen vid Ostkustbanans aktiebolag, rådmannen C. Rosenberg kommittén tillhandakommen promemoria framhålls, att Ostkustbanan är en jämförelsevis ny järnväg, som icke ännu på långt när kan anses hava erhållit den trafik, som den i sinom tid torde kunna påräkna; att utsikterna för den närmaste tiden ej synas giva någon förhoppning om utdelning åt de enskilda aktieägarna; men att det ej är uteslutet att sådan kan lämnas vid stigande konjunktur. I utlåtandet göres gällande,

att, för den händelse Ostkustbanans aktiebolag skall avvecklas, ett konkursförfarande ej bör ifrågakomma. Advokaten Hugo Stenbeck, vilken på anmodan av bolagets verkställande direktör avgivit en promemoria, tillerkänner ej det enskilda aktiekapitalet något värde. Även han bestrider rimligheten av Ostkustbanebolagets försättande i konkurs, men förordar ej ett likvidationsförfarande utan pläderar för bevarande av banan i enskild regi, anförande att driftkapital finnes för år 1933 och att banans införlivande med statens järnvägar skulle leda till ökad arbetslöshet. Under erinran att Ostkustbanans aktiebolag under tidigare år till riksgäldskontoret inbetalat vissa räntemedel, göres i sistnämnda promemoria följande uttalande: »Därest bolaget för stärkande av sin likviditet i och för eventuellt inbrytande lågkonjunktur underlätit att verkställa dessa inbetalningar resp. endast verkställt dem i mindre omfattning, torde bolaget utan svårigheter kunnat genomgå krisen.» Kommittén har ansett sig böra återgiva detta uttalande såsom ett uttryck för en i vida kretsar rådande missuppfattning, att staten bör avstå från sin rätt att uppbära räntor, ehuru gäldenären förfogar över medel därtill.

**Ostkustbanan (jämte ev. U. G. J.) i statsdrift.** Den vid kommitténs betänkande fogade, av järnvägsstyrelsen verkställda utredningen (bilaga III), avser att klarlägga de sannolika ekonomiska driftresultaten vid en statlig drift av Ostkustbanan (alternativ a), eventuellt också Uppsala—Gävle järnväg (alternativ b). Beträffande den av Uppsala—Gävle järnväg nu trafikerade Gävle—Ockelbo järnväg har vid utredningen allenast förutsatts, att statens järnvägar, om så påfordras, från Uppsala—Gävle järnväg övertager den kontraktsenliga skyldigheten att tillsvidare trafikera järnvägen.

Ett ingående studium av hithörande frågor måste baseras på utredningen i dess helhet och efterföljande referat avser endast att giva en kort sammanfattning av de resultat, vartill järnvägsstyrelsen kommit.

En inkorporering enligt vardera alternativet medför en inkomstminskning, vilken beträffande alternativ b är avsevärt större än enligt alternativ a. Ostkustbanan tillämpar samma persontaxa som statens järnvägar. Uppsala—Gävle järnvägs persontaxa är däremot något högre. Vidare märkes, att bortfallandet vid ett förstатligande av vissa taxegränser och avgifternas beräkning efter en längre sammanhängande sträcka på grund av taxans fallande med stigande avstånd medför lägre biljettavgifter. Antalet bortfallande taxegränser blir givetvis större vid inkorporering av båda järnvägarna, vilket är anledningen till den större inkomstminskningen i detta fall. Inverkan på godstrafikinkomsterna blir även avsevärd på grund av övergångsavgifters bortfallande. Ett förstатligande av den ena eller av båda järnvägarna medför även indirekta inkomstminskningar, i det att vissa transportvägar ändras och såväl resande- som godstrafiken i viss grad får befordras för lägre avgifter och alltså med mindre inkomst för statens järnvägar. En sammanfattning av samtliga inkomstminskningar under ett normalår ger följande resultat:

	<i>Alt. a.</i> kr.	<i>Alt. b.</i> kr.
Direkta inkomstminskningar:		
Persontrafik .....	43 000	380 000
Godstrafik .....	78 000	163 000
Summa direkta .....	121 000	543 000
Indirekta inkomstminskningar:		
Persontrafik .....	—	120 000
Godstrafik .....	—	43 000
Summa indirekta .....	—	163 000
Sålunda total inkomstminskning .....	121 000	706 000

På grund av de, särskilt beträffande persontrafiken, i vissa fall avsevärda avgiftssänkningar, som ett förstatligande medför, är emellertid en viss trafikstegring och därmed följande inkomstkompensation att förutse. Vidare får man i alternativ a (inkorporering av Ostkustbanan ensam) räkna med en inkomstökning å c:a 200 000 kronor, därest godstrafiken, mellan statens järnvägars egna stationer söder om Uppsala och norr om Söderhamn ledes över statsjärnvägarnas egen väg via Krylbo, en vägbestämning, som järnvägsstyrelsen anser sig böra påfordra, om Ostkustbanan ensam inkorporeras. En dylik transportomläggning skulle förbyta inkomstminskningen å 121 000 kronor enligt alternativ a till en inkomstökning å c:a 79 000 kronor.

Beträffande utgifterna må anföras, att den administrativa avdelningen ställer sig betydligt billigare efter ett förstatligande, i det att Ostkustbanan och eventuellt båda järnvägarna utan nämnvärda utgiftsökningar kunna infogas i den nuvarande statsbaneförvaltningen; beträffande driftsavdelningarna gäller att banavdelningens kostnader bliva något högre, att utgifterna vid trafikavdelningen beräknas nedgå rätt avsevärt, bland annat genom en centralisering av stationsanordningarna i Gävle, samt att maskinavdelningens kostnader likaledes gå ned på grund av centralisering och rationalisering av lok- och vagntjänsten samt överflyttning av den rullande materielens underhåll till statens järnvägars huvudverkstäder.

Resultaten av de av järnvägsstyrelsen nu verkställda utredningarna, d. v. s. de beräkningsbara inkomsterna och utgifterna vid Ostkustbanan och Uppsala—Gävle järnväg efter järnvägarnas införlivande i statens järnvägar, hava sammanfattats i en här nedan återgiven tabell, i vilken till jämförelse angivas av trafikförbundet Uppsala—Norrland under likartade förutsättningar beräknade inkomster och utgifter för järnvägarna i enskild regi, och som alltså belyser de på grund av ett förstatligande motsebara förändringarna.

Enligt vad järnvägsstyrelsen anfört synes sålunda Ostkustbanan kunna införlivas i statens järnvägar utan någon ekonomisk uppoffring för statsbaneaffären, detta dock givetvis endast under förutsättning, att statens järnvägar icke behöva övertaga någon förräntningsskyldighet för de statslån, som nu belasta företaget. De med ett banans uppgående i statens järnvägar följande besparingarna å utgiftssidan skulle med andra ord komma trafi-

	I enskild regi			I S. J. regi		Ökning (+) eller minskning (—)	
	O. K. B.	U. G. J.	O. K. B. + U. G. J.	O. K. B.	O. K. B. + U. G. J.		
	(alt. a)		(alt. b)	(alt. a)	(alt. b)	alt. a	alt. b
1 000-tal kronor							
<i>Inkomster.</i>							
Persontrafik .....	1 689	1 522	3 211	1 646	2 711	— 43	— 500
Posttrafik .....	165	87	252	165	252	—	—
Godstrafik .....	1 963	1 579	3 542	1 885	3 336	— 78	— 206
Extra och diverse .....	47	53	100	65	127	+ 18	+ 27
Summa	<b>3 864</b>	<b>3 241</b>	<b>7 105</b>	<b>3 761</b>	<b>6 426</b>	<b>— 103</b>	<b>— 679</b>
<i>Utgifter.</i>							
Administrativa avdelningen	207	152	359	113	194	— 94	— 165
Banavdelningen .....	601	302	903	680	1 061	+ 79	+ 158
Trafikavdelningen .....	1 050	654	1 704	914	1 436	— 136	— 268
Maskinavdelningen och verkstaden .....	1 418	842	2 260	1 367	2 319	— 51	+ 59
Lok- och vagnshyor .....	40	14	54	40	54	—	—
Avsättning till förnyelse- fond .....	425	291	716	425	772	—	+ 56
Diverse .....	15	4	19	15	15	—	— 4
Summa	<b>3 756<sup>1</sup></b>	<b>2 259<sup>1</sup></b>	<b>6 015<sup>1</sup></b>	<b>3 554</b>	<b>5 851</b>	<b>— 202</b>	<b>— 164</b>
Överskott (exkl. räntor).....	108	982	1 090	207	575	+ 99	— 515
Räntor (år 1931) <sup>2</sup> .....	—	575	575	—	575	—	—

kanterna helt till godo i form av lägre biljett- och fraktavgifter. Det bör emellertid, framhåller styrelsen vidare, i detta sammanhang beaktas, att den sprängning av trafikförbundets järnvägssystem, som i sådant fall komme att äga rum, måste för Uppsala—Gävle järnvägs del medföra en sannolikt högst väsentlig försämring av dess här ovan i enskild regi beräknade driftsresultat. Ett förstatligande endast av Ostkustbanan syntes nämligen komma att inverka på Uppsala—Gävle järnvägs trafikmängd av transitotransporter, och framför allt syntes järnvägen, driven fristående, icke kunna hålla utgifterna inom den ram, som under förutsättning av bibehållen samförvaltning med Ostkustbanan antagits. Härvidlag hade järnvägsstyrelsen dock saknat anledning för sin del att förebringa närmare utredning.

Skulle även Uppsala—Gävle järnväg genom inköp i någon form införlivas med statens järnvägar samtidigt med Ostkustbanan, komme banornas sam-

<sup>1</sup> Enligt en sedermera den 12 januari 1933 från trafikförbundet lämnad uppgift skulle trafikförbundets kostnader för driften av samma järnvägar kunna under vissa förutsättningar minskas sålunda:

	O. K. B.	U. G. J.
Nedläggande av Gävle södra station .....	12 900	37 300
Koncentration av loktjänsten vid Gävle södra .....	5 000	5 000
Anordnande av viss samtrafik beträffande lok och personvagnar å linjen Långsele—Härnösand—Sundsvall .....	13 000	—
Summa kronor	30 900	42 300

<sup>2</sup> Av räntor har endast upptagits det av U. G. J. år 1931 faktiskt erlagda beloppet, ej O. K. B:s ränterestantier.

manlagda driftresultat att företagsmässigt sett i väsentlig grad försämrats. I viss mån berodde detta på — anför järnvägsstyrelsen — att i detta fall icke lika stora utgiftsbesparingar syntes vara att förvänta, men främst dock på att de vid oförändrad trafikfrekvens beräkningsbara inkomstminskningarna tedde sig så avsevärt mycket större. Detta förhållande, som ju visserligen vore till favör för trafikanterna, borde nog medföra någon trafikstegring och någon därmed följande inkomstkompensation, men det vore likväl tydligt, att statens järnvägar icke skulle kunna förränta någon mera avsevärd konstant köpeskilling för Uppsala—Gävle järnväg. Vad som kunde åstadkommas syntes vara i stort sett inskränkt till mötande av den kalkylerade inkomstminskningen på framemot 700 000 kronor och täckande samtidigt av den fortsatta förräntningen av de järnvägsföretaget för närvarande åvilande skulderna.

*Engångsutgifterna* för nödiga anpassningar till mera ändamålsenliga och ekonomiska driftsformer än de nuvarande hava vid enbart Ostkustbanans förstatligande beräknats uppgå till 48 000 kronor för statens järnvägars del (varav 40 000 kronor för i varje fall erforderliga nya manskapslokaler vid lokstallarna i Gävle) och vid ett förstatligande av både Ostkustbanan och Uppsala—Gävle järnväg till c:a 300 000 kronor (avseende ombyggnader m. m. vid Gävle central och Gävle norra samt ersättning med 75 000 kronor för nyttjanderätten till Gävle norra station)<sup>1</sup>. I båda fallen uppvägas dock dessa kapitalutlägg av realisationsvärden i form av försäljningsbar tomtmark, överflödiga vagnar m. m. (se sid. 37).

Trafikförbundets verkställande direktör har i en den 12 januari 1933 dagtecknad promemoria lämnat en kritisk granskning av järnvägsstyrelsens beräkningar av den 23 december 1932 och därvid kommit till följande resultat.

Enligt järnvägsstyrelsens beräkning skulle ett statsförvärv av enbart Ostkustbanan (alternativ a) medföra en ökning av driftöverskottet (exkl. räntor) från 108 000 kronor i enskild regi till 207 000 kronor i statens järnvägars regi eller med 99 000 kronor. Enligt verkställande direktörens beräkningar skulle i stället överskottet i enskild regi ökas från 108 000 kronor till 139 000 kronor och motsvarande överskott i statens järnvägars regi minskas från 207 000 till 28 000 kronor. Driftsresultatet skulle alltså komma att försämrats med sammanlagt 111 000 kronor.

Ett statsförvärv av båda banorna (alternativ b) skulle enligt järnvägsstyrelsens beräkning medföra en minskning av överskottet (exkl. räntor) från 1 090 000 kronor i enskild regi till 575 000 kronor i statens järnvägars regi eller med 515 000 kronor. Enligt verkställande direktörens beräkningar skulle överskottet i enskild regi ökas från 1 090 000 till 1 163 000 kronor och motsvarande överskott i statens järnvägars regi minskas från 575 000 till 318 000 kronor.

Från järnvägsstyrelsen har kommittén mottagit en P. M. med anledning av verkställande direktörens ovan omtalade kritik. I denna P. M. bestrider

<sup>1</sup> Jfr sid. 20.

styrelsen riktigheten av verkställande direktörens kritik av järnvägsstyrelsens beräkningar och vidhåller bestämt sin tidigare uppfattning om resultatet av Ostkustbanans resp. båda banornas införlivande med statens järnvägar.

**Stationsförhållandena i Gävle.** De till trafikförbundet Uppsala—Norrland anslutna järnvägarna (Ostkustbanan, Uppsala—Gävle järnväg samt Gävle—Ockelbo järnväg) hava den Uppsala—Gävle järnväg tillhöriga Gävle södra station som sin huvudstation resp. slutstation. De personförande tågen ingå dock även på den Gävle—Dala järnvägar tillhöriga Gävle central, där en stor del av persontrafiken avvecklas. Vidare må framhållas, att jämväl en del godstrafik från de till trafikförbundet hörande tre banorna avvecklas å Gävle norra station, som är en Gävle—Dala järnvägar tillhörig godsstation.

Gävle södra station ombyggdes i samband med Ostkustbanans öppnande år 1926 och blev då Ostkustbanans slutstation.

Denna Ostkustbanans anslutning till Gävle södra station har Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag på olika sätt åt sig tryggt.

Av särskilt intresse är i detta hänseende den i § 2 av bolagsordningen för Ostkustbanans aktiebolag intagna bestämmelsen om Gävle södra station m. m. Enligt denna paragraf skall Gävle södra station vara slutstation för Ostkustbanan, så att Gävle centralstation begagnas endast för avlämnande och mottagande av resgoods, men allt annat gods, som på Ostkustbanan ankommer till eller avgår från Gävle, ställes till eller avsändes från södra stationen där ock all växling och vagnrangering för Ostkustbanan äger rum genom Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolags försorg, dock att gods i hel vagnslast, som skall från Gävle—Dala järnvägs norra station eller rangeringsbangård i Gävle överföras till Ostkustbanan eller tvärtom, ej behöver föras via Gävle södra station.

Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag har ock som villkor för viss aktie-teckning uppställt, att Ostkustbanans anslutningsförhållanden i Gävle skola ordnas på sätt, som sålunda i § 2 anges.

Rörande Ostkustbanans ifrågavarande anslutning till Gävle södra station föreligger också ett särskilt avtal av den 6 juni 1914 mellan Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag och Ostkustbanans aktiebolag.

I samband med Ostkustbanans införlivning med statens järnvägar förut-sattes av järnvägsstyrelsen att Ostkustbanans trafik i Gävle helt överflyttas från södra stationen (Uppsala—Gävle järnväg) till centralstationen (Gävle—Dalabanans personstation) och Gävle norra station (Gävle—Dalabanans godsstation); härvid skulle dock självfallet bibehållas möjligheten till genomgående tågs och vagnars överförande från och till samtliga järnvägslinjer. En sådan överflyttning erfordrar inga vidlyftiga nya tekniska anordningar; de enda nya dispositioner, som behöva vidtagas, är en förändring av godsmagasinet och lastbryggorna vid norra stationen för en beräknad sammanlagd kostnad av 36 000 kronor, varav 7 900 kronor skulle falla på statens järnvägar (Ostkustbanan). I jämförelse härmed skulle de årliga driftsbespa-

ringarna uppgå till ej obetydliga belopp nämligen för statens järnvägars (Ostkustbanan) del till 16 000 kronor och för Gävle—Dala järnvägs del till 48 000 kronor.

Till grund för detta förslag om en överflyttning av Ostkustbanans trafik till Gävle central och Gävle norra ligger en särskild på järnvägsstyrelsens föranstaltande verkställd utredning. Denna utredning — som i samband med kommitténs arbete därtill utsedda delegerade<sup>1</sup> verkställt — har också omfattat en överflyttning av Uppsala—Gävle järnvägs trafikarbete från Gävle södra station till centralstationen och Gävle norra; Gävle södra station har då förutsatts kunna helt nedläggas. Härvid krävas utbyggnader m. m. å centralstationen och norra stationen till ett beräknat sammanlagt belopp av 278 000 kronor, varav 136 700 kronor belöpa på Gävle—Dala järnvägar och 141 300 kronor på Ostkustbanan och Uppsala—Gävle järnväg. Vid detta alternativ bliva emellertid de årliga driftkostnadsbesparingarna högst väsentliga, nämligen c:a 178 000 kronor för Ostkustbanan och Uppsala—Gävle järnväg och c:a 150 000 kronor för Gävle—Dala järnväg. Härtill komma vissa realisationsvinster genom försäljning av tomtmark m. m. inom Gävle södra stations nuvarande stationsområde.

Dessa vinster beräknas uppgå till 647 500 kronor, på sätt framgår av nedanstående sammanställning:

Försäljning av överflödiga markområden .....	kr. <sup>2</sup> 200 000
Avyttring av stationshuset vid Gävle S. ....	» 100 000
Trafikförbundets förvaltningsbyggnad och godsmagasin .....	» 250 000
Realisationsvärden vid slopning av Uppsala—Gävle järnvägs lokstallar <sup>3</sup> .....	» 50 000
Överflödiga spårmateriel.....	» 47 500
	<hr/>
	Summa kr. 647 500

Av de belopp, som inflyta genom försäljning av förenämnda sålunda värderade objekt, hava emellertid de utsedda delegerade ansett 50 % i första hand, dock högst 250 000 kronor, böra disponeras för likvidering av en engångsersättning till Gävle—Dala järnvägar å sistnämnda belopp för den för all framtid bestående nyttjanderätten till Gävle norra station. Efter förhandlingar mellan resp. järnvägsledningar (statens järnvägar och Gävle—Dala-banan) har emellertid Gävle—Dala järnvägar medgivit, att nämnda belopp, 250 000 kronor, må nedsättas till 75 000 kronor (motsvarande ungefärligen det belopp, vartill den å Gävle—Dala järnvägar belöpande andelen i kostnaderna för ombyggnaden av Gävle norra station uppgår). Även beträffande sistnämnda belopp, 75 000 kronor, skulle gälla att detsamma får likvideras endast i den mån ovannämnda marktillgångar m. m. kunna avyttras.

<sup>1</sup> Varav en från statens järnvägar, en från trafikförbundet Uppsala—Norrland och en från Gävle—Dala järnvägar.

<sup>2</sup> Ifrågakvarande belopp är i järnvägsstyrelsens utredning upptaget till 275 000 kronor. Med hänsyn till sedermera vunna upplysningar om de ovissa äganderättsförhållandena beträffande viss del av marken har summan ansetts böra reduceras med 75 000 kronor.

<sup>3</sup> Slopningen av lokstallarna är en fristående affär, som förutsätter utvidgning av Ostkustbanans lokstallar för en kostnad av 120 000 kronor.

Sammanlagt skulle alltså de på statens järnvägar belöpande kostnaderna för nyordnandet av stationsförhållandena i Gävle uppgå till 216 300 (141 300 + 75 000) kronor, varjämte sammanslagningen av Ostkustbanans och Uppsala—Gävle järnvägs lokstallar beräknas kräva en engångskostnad av 120 000 kronor.

**Förhandlingar om inköp av Uppsala—Gävle järnväg.** I enlighet med de för kommitténs arbete lämnade direktiven, avseende en utredning av ostkustbanefrågan i hela dess vidd, har kommittén ansett sig böra överväga i vad mån en statsinlösen jämväl av den i samförvaltning med Ostkustbanan opererande Uppsala—Gävle järnväg bör och kan ifrågakomma; de av kommittén införskaffade trafikekonomiska utredningarna — för vilka redogörelse närmast härförut lämnats — hava även omfattat ett dylikt alternativ.

Möjligheterna till ett statsförvärf av Uppsala—Gävle järnväg hava redan tidigare vid två tillfällen varit föremål för statsmakternas uppmärksamhet (prop. 1920: 426 och 1922: 244). I samband med den vid 1920 års riksdag behandlade frågan om statslån till Ostkustbanan förelägo erbjudanden om försäljning av i det ena fallet 47 500 av Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolags 50 000 aktier till ett pris av 260 kronor och i det andra fallet minst 42 100 aktier till ett pris av 220 kronor. Det sistnämnda anbudet tillstyrktes av en majoritet av 1918 års järnvägskommitté. Frågan om statsinlösen förföll emellertid i och med att hela spörsmålet om Ostkustbanan vid 1920 års riksdag hänsköts till förnyad utredning. Vid 1922 års riksdag godkändes sedermera ett av dåvarande ostkustbanekommittén med Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag träffat avtal om rätt för staten att inlösa Uppsala—Gävle järnväg till dess »fulla värde» enligt värdering av gode män, utsedda enligt expropriationslagen. Enligt avtalsbestämmelserna skall hänsyn ej tagas till banans värdestegring genom tillkomsten av Ostkustbanan. Å andra sidan skall staten samtidigt lösa samtliga av Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag i Ostkustbanans aktiebolag tecknade aktier med vad som inbetalats för aktierna — 2 700 000 kronor — jämte ränta från resp. inbetalningsdagar efter fyra procent. Särskilt sistnämnda bestämmelse måste göra tillämpningen av ett tvångsinlösenförfarande utesluten.

Redan före kommitténs tillsättning förelåg anbud om avyttring till staten av aktiemajoriteten i Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag. Anbudet avsåg 41 022 aktier (representerande 16 964 stam- och 24 058 preferensaktier); det begärda priset var 30 resp. 85 kronor. Hela bolagets aktiekapital utgör 5 000 000 kronor, fördelat på 50 000 aktier, varav 25 000 stam- och 25 000 preferensaktier. Om alltså samtliga aktier kunde förvärfvas till nyssnämnda pris av 30 resp. 85 kronor skulle dessa betinga en köpeskilling av 2 875 000 kronor.

Alldeles bortsett från priset yppade sig emellertid inom kommittén betänkligheter mot att staten förvärfvade aktier i banföretaget på grund av ovissheten om möjligheterna för staten att utöva ett mot aktiernas antal svarande inflytande över företaget. Även med ett så stort framtida aktie-

innehav som det här ifrågasatta, kunna sålunda juridiska svårigheter uppkomma för staten att säkerställa åt sig en eventuellt eftersträvad fullständig förfoganderätt över banan.

Såsom ur statens synpunkt önskvärt har alltså framstått att kunna förvärva ej aktiemajoriteten utan själva järnvägsegendomen för skäligt pris. Vissa svårigheter hava dock för intresserade yppats mot att åstadkomma ett hembjudande av egendomen i dylik form med hänsyn till preferensaktieägarnas här föreliggande särskilda intressen. Preferensaktiernas företrädesrätt inskränker sig nämligen allenast till den årliga utdelningen; de åtnjuta däremot ingen företrädesrätt vid en eventuell skiftning av bolagets tillgångar. Vid en bolagets upplösning bliva alla aktier likaberättigade, oavsett deras karaktär av stam- eller preferensaktier.

Under kommittéarbetets gång har emellertid från det övervägande antalet aktieägare inom bolaget till kommittén inkommit ett den 17 februari 1933 dagtecknat erbjudande, som synes öppna en väg för ett förvärv av själva järnvägsanläggningen. Enligt detta anbud erbjudes staten förvärva bolagets samtliga tillgångar — i huvudsak utgörande själva järnvägsegendomen — mot det att staten övertager bolagets samtliga skulder och förpliktelser samt härutöver erlägger en köpeskillning — i statsobligationer — av 2 500 000 kronor.

Ifrågavarande anbud är av följande lydelse:

»Till 1932 års Ostkustbanekommitté.

Undertecknade, som av samtliga 50 000 st. Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolags aktier innehava eller enligt fullmakt disponera över tillsammans 44 000 st. sådana, få härmed göra följande erbjudande.

Vi förbinda oss föranstalta om att beslut snarast fattas rörande försäljning till svenska staten av bolagets samtliga tillgångar mot det att köparen övertager bolagets samtliga skulder och förpliktelser samt härutöver erlägger en kontant köpeskillning av 2 500 000 kronor, vilken dock må av staten gäldas medelst statsobligationer av senast emitterade statsrätelån till ett värde, som enligt medelkursen under juli månad 1933 motsvarar det kontanta köpeskillingsbeloppet.

I händelse av nyemission omedelbart före likviddagen skall emissionskursen gälla. Likvid- och tillträdesdag skall vara den 1 augusti 1933.

I avvaktan på försäljningsanbudets godkännande av staten — vilket, för att detta erbjudande skall vara för oss bindande, skall föreligga senast den 15 juli 1933 — förplikta vi oss tillse, att under anbudstiden dels någon utdelning å aktierna i bolaget icke beslutas och dels icke något förfogande i övrigt över bolagets tillgångar eller något iklädande av förbindelser för bolaget sker för andra ändamål än järnvägsdriftens normala uppehållande och rörelsens behöriga bedrivande.

Härjämte försäkra vi, att under tiden efter den 31 december 1932 icke skett något förfogande över bolagets tillgångar eller något iklädande av förbindelser för bolaget för andra ändamål än som nyss nämnts.

Stockholm den 17 februari 1933.

*H. Wachtmeister.*

*B. Grill.*

*A. Hemming-Sjöberg.»*

Avgivandet av ett bindande anbud förutsätter beslut av två bolagsstämmor, varav en ordinarie. Extra bolagsstämma för beslut i frågan har hållits den 23 februari 1933, varvid stämman beslutat om försäljning av järnvägsaktiebolagets egendom i enlighet med det gjorda anbudet. Detta beslut skall sedermera bekräftas av ordinarie bolagsstämma.

## V. Kommitténs utlåtande och förslag.

**Ostkustbanans betydelse.** Att den ännu blott i c:a fem år fullt trafikerade Ostkustbanan under en ekonomisk kris och en järnvägs-kris av sådan styrka som den nuvarande råkar i finansiella svårigheter måste i och för sig anses förklarligt och kan i varje fall ej anföras såsom motivering *för driftens nedläggande*.

Banans stora betydelse som en av huvudsamfärdslederna — särskilt för persontrafiken på nedre Norrlands kustland — lär vara tämligen allmänt erkänd, och kommittén vill för sin del redan här inledningsvis hava uttalat, att sedan nu ostkustbaneföretaget under statsmakternas alldeles särskilda medverkan en gång åstadkommits, en nedläggning av bandriften måste ur olika synpunkter anses utesluten. Banans trafikområde är visserligen med sin knappa avgränsning mellan norra stambanan och kusten ej stort i kvadratkilometer räknat, men utmärkes å andra sidan av ett rikt och utvecklingskraftigt näringsliv med stor produktionsförmåga. Banan genomlöper industri-distrikt, som tack vare sin produktion av trävaror, pappersmassa och andra viktigare exportprodukter räknas bland landets viktigaste; banan går samtidigt fram genom folkrika jordbruksbygder, vilka i klimatiskt avseende få betraktas som bland de gynnsammaste i nedre Norrland. Och även rent trafikekonomiskt lär, enligt vad i det följande skall visas, ett fortsatt upprätthållande av bandriften kunna försvaras, låt vara under ändrad drifts- och förvaltningsform, samt med utpräglad resignation beträffande avkastningen på de kapitalbelopp, vilka från olika håll tillskjutits för banbyggnadens utförande i avsedd full utsträckning under en för dylika byggnadsföretags drivande ej helt lämplig tid.

Banföretaget står emellertid ej minst av denna orsak för närvarande med en undergrävd ekonomi, som nödvändiggör omedelbara statsingripanden. Efter år 1930 hava några räntebetalningar å ostkustbanebolagets till över 17 milj. kronor uppgående statslån ej kunnat fullgöras. Vad år 1932 beträffar, skulle ej ens de löpande driftsutgifterna kunnat mötas, om ej staten lämnat en tillfällig försträckning på 300 000 kronor, som helt lyfts och delvis även förbrukats. 1932 års ekonomiska resultat har emellertid ofördelaktigt påverkats av den under c:a fyra månader pågående trämassekonflikten och andra arbetskonflikter, men den beräknade godstrafikförlusten därigenom uppgick dock endast till 130 000 kronor, d. v. s. icke till ett belopp av storleksordning att rubba omdömet om den verkliga ställningen.

**Ostkustbanan i enskild regi.** Då staten är järnvägsbolagets egentliga fordringsägare och tillika stor aktieägare, bör allra främst undersökas, om det ur statens synpunkt är lämpligt, att banan handhaves av ett enskilt aktiebolag eller om den bör införlivas i statens järnvägar. Beträffande andra med statslån understödda enskilda järnvägar, vilka kommit i ekonomiska svårigheter, hava statsmakterna ej sällan tillämpat den politiken, att söka bevara den enskilda företagsformen och därmed de närmast intresserade kommunernas känsla av ansvar för företagets fortsatta bestånd, även om staten härvid fått medgiva en nedskrivning av statslån och eventuellt avstående åtminstone delvis från amortering och förräntning av kvarstående statslån. Härvid hava statsmakterna dock utgått ifrån att driftens fortsatta uppehållande på detta sätt skulle utan statshjälp kunna betryggas.

Ur dessa synpunkter vill kommittén pröva Ostkustbanans aktiebolags förutsättningar att fortfarande driva rörelsen såsom ett fristående enskilt företag under den för bolaget gynnsamma förutsättningen, att staten tills vidare och säkerligen under en längre tid, eventuellt för all framtid, avstår från både amortering och ränta å till bolaget lämnade lån. Att under sådana förhållanden aktiekapitalet får anses vara värdelöst, är tydligt.

Inom Ostkustbanans förvaltning förefinnes den uppfattningen, att bolaget äger tillräckligt stor livskraft och att dess likviditet kan anses vara nog stark för att möjliggöra för bolaget att allt framgent ombesörja järnvägsdriften utan något ytterligare tillskott av staten. Till stöd för denna uppfattning har trafikförbundet Uppsala—Norrländ till kommittén avlämnat vissa inkomst- och utgiftsberäkningar. Den av riksgäldskontoret lämnade utredningen angående Ostkustbanans förvaltning och ekonomiska förhållanden är likaledes baserad på trafikförvaltningens material. Kommittén använder de sålunda inkomna uppgifterna såsom ett i möjligaste mån tillförlitligt statistiskt material för närmast följande sammanställningar och uttalanden.

I följande tabell upptagas Ostkustbanans inkomster och utgifter för åren 1931 (boks slutssiffror), 1932 (preliminära boks slutssiffror) och 1933 (enligt uppskattning) samt ett »normalår» (normalåret = 1931 års trafik omfattning, godstrafiken dock ökad med 10 procent).

	1931	1932	1933	Normalår
	1 000-tal kronor			
<i>Inkomster:</i>				
Järnvägsrörelsen .....	3 702·0	3 090·0	3 172·0	3 840·1
Automobiltrafiken: överskott .....	8·6	16·0	14·0	14·0
Diverse inkomster.....	—	14·5	—	12·0
Årets förlust .....	1 004·0	1 426·4	1 466·7	1 123·1
	<b>4 714·6</b>	<b>4 546·9</b>	<b>4 652·7</b>	<b>4 989·2</b>
<i>Utgifter:</i>				
Egentliga driftkostnader .....	3 381·9	3 110·2	3 196·0	3 304·7
Ersättning för omlagd samtrafiksväg .....	17·1	59·2	13·7	15·0
Skatter.....	0·4	0·5	0·5	0·5
Avsättning till förnyelsefond .....	425·0	439·5	431·0	439·0
Räntor.....	890·2	937·5	1 011·5	1 230·0
	<b>4 714·6</b>	<b>4 546·9</b>	<b>4 652·7</b>	<b>4 989·2</b>

Vid beräkning av 1933 års trafikinkomster har 1932 års inkomstbelopp ökats med den beräknade minskningen 1932 på grund av cellulosaakonflikten, 130 000 kronor. Normalårets siffror äro baserade på antagandet av samma trafikinkomster som år 1931 utom beträffande godstrafiken, som beräknats 10 procent högre; utgifterna äro i kalkylen lägre än år 1931, men högre än 1932 och 1933. Från järnvägsstyrelsens sida ha dessa beräkningsgrunder beträffande inkomstposterna godkänts. Ej heller mot utgiftsberäkningarna synes anledning föreligga till erinran. Man kan emellertid för närvarande omöjligen veta, när normalåret inträffar, då någon förbättring av det allmänna konjunkturläget ännu icke kan skönjas. Nya arbetskonflikter kunna naturligtvis också inträffa, vilka för någon tid sänka inkomsterna och försvåra eller omöjliggöra mobilisering av tillräckliga inkomster till utgifternas bestridande.

Här äro ränteutgifterna medtagna. Om man utelämnar både amortering, vartill ej tagits hänsyn i tabellen, och räntor, får man följande resultat.

	1931	1932	1933	Normalår
Vinst (+) eller Förlust (—) å årets rörelse (1000-tal kr.) .....	— 113·8	— 488·9	— 455·2	+ 106·9

Resultatets inverkan på kassaställningen framgår av följande sammanställning (i 1000-tal kr.).

	1932		1933		Normalår	
Förlust enligt ovan.....	1 426·4		1 466·7		1 123·1	
Avgår: avsättning till förnyelsefonden .....	439·5		431·0		439·0	
Räntor till staten.....	938·3	1 377·8	1 007·0	1 438·0	1 230·0	1 669·0
Saldo .....	— 48·6		— 28·7		+ 545·9	
Härtill komma utgifter för Bergsjö bredspårsfond.....	10·8		10·8		10·8	
Investeringar.....	90·2	101·0	75·0	85·8	160·0	170·8
Saldo .....	— 149·6		— 114·5		+ 375·1	

Finansieringsbristen enligt ovan uppgick år 1932 till 149 600 kronor. Om det under år 1932 erhållna statslånet icke inräknas, har emellertid bolagets likviditet under året försämrats med 314 300 kronor. Denna ytterligare nedgång beror enligt uppgift från bolagets ledning huvudsakligen därpå, att bolagets inestående uppbörd av trafikmedel för andra järnvägars räkning avsevärt reducerats under år 1932. Den uppkomna bristen har kunnat fyllas med hjälp av det nya statslånet å 300 000 kronor, varav 220 400 kronor återstodo vid 1933 års början. Då dessutom stenkolsinköpen år 1933 med minskning av den framtida lagerbehållningen ansetts som en engångsåtgärd kunna minskas med 170 000 kronor, kan likviditeten för tillfället anses vara jämförelsevis god. Någon behållning torde komma att finnas vid 1934 års början.

Enligt vad som framgår av riksgäldskontorets utredning kan man för att nå ett bättre resultat ej komma långt på besparingsvägen. Något står att vinna på användningen av Gävle centralstation i stället för södra stationen, men skötes Ostkustbanan som enskilt företag, så gäller uppgörelserna med

Uppsala—Gävle järnväg, varför en överflyttning av stationsrörelsen kan ske blott gemensamt för båda järnvägarna. Den pågående utredningen för en bättre reglering av konkurrensförhållandet mellan järnvägar och motorfordon kan måhända resultera i till viss grad förbättrat konkurrensläge för järnvägarna, men utsikten är oviss och fördelen härav skulle kunna komma att neutraliseras av tekniska förbättringar i motorfordonens drift, exempelvis av användningen av billigare motorbränslen.

Man får räkna med även andra faktorer. Hänsyn torde sålunda böra tagas till inverkan av sannolikt för de större järnvägssystemen nära förestående allmänna taxesänkningar för såväl persontrafik som framför allt för godstrafik. Året 1931, från vilket år man utgått vid normalårsberäkningarna, var i trafikhänseende vida bättre än 1932, men ej så fördelaktigt som året 1930 och det ännu bättre året 1929, något som delvis synes bero på framtvingna ökade rabatter för större befraktare. Man måste även räkna med eventualiteten, att statens järnvägar med återopande av de fortgående trafikförbättringarna på norra stambanan kunna komma att — som järnvägsstyrelsen önskar och torde komma att begära och eventuellt erhålla tillstånd till — leda gods mellan Sundsvall och Hudiksvall å ena sidan och sina stationer söder om Uppsala å den andra helt över egna linjer (och via linjerna Sundsvall—Ånge, Hudiksvall—Ljusdal och Söderhamn—Kilafors) i stället för som nu med mindre fördel för trafikanterna sker över Ostkustbanan via Gävle och Uppsala—Gävle järnväg. En sådan av hänsyn till den allmänna kommunikationshushållningen och det allmänna trafikantintresset eventuellt medgiven omläggning av trafikvägar skulle för Ostkustbanan i fortsatt enskild regi betyda en bruttointkomstminskning enligt 1929 års trafikciffror på omkring 170 000 kronor, vilken endast till viss del täckes av den ersättning för den förlorade trafiken, som enligt nu gällande samtrafiksordning järnvägsbolaget vore berättigat erhålla under de första tio åren med årligen sjunkande belopp.

I kalkylerna för olika år har ingått ett belopp till kapitalinvestering. Utöver det erfarenhetsmässigt alltid föreliggande löpande så att säga normala behovet av ändringar och förbättringar å bangårdar, hus och andra anläggningar samt rullande materiel m. m. tillkommer, enligt vad som framgår av riksgäldskontorets utredning, ett extraordinärt behov av anslutningsspår till åtminstone fyra större fabriks-etablissemang för att bättre trygga en ökad andel i deras godstransporter. Trafikförbundets verkställande direktör har uppgivit, att fullständiga förslag och kostnadsberäkningar uppgjorts för ett par år sedan och att förhandlingar förts med vederbörande industrichefer angående spårens anordnande under medverkan av järnvägsbolaget. Dessa förhandlingar ha avbrutits på grund av depressionen, varför behovet av anslutningsspår kvarstår som icke tillgodosett.

Olycksfall av olika slag kunna alltid inträffa, vilka kräva en snabb mobilisering av penningmedel, men de av järnvägsbolaget tagna försäkringarna synas täcka därmed förbundna risker.

Kommittén har tagit de på järnvägsdriftens ekonomiska resultat inver-

kande faktorer, vilka omtalats här ovan, under allvarlig omprövning och därvid kommit till den slutsatsen, att järnvägsbolagets ekonomi är allt för svag för att det skall med någon trygghet för en rationell drifts upprätthållande och kommunikationsledens rätta utveckling kunna bestå som fristående enskilt företag. Landsting, kommuner samt enskilda företag och personer, vilka tidigare tecknat aktier i bolaget till betydande belopp, kunna vid eventuella ytterligare behov ej förväntas vilja tillskjuta nya medel för investeringar eller driftsunderstöd. Då bolaget saknar i bank belåningsbara tillgångar, nödgas detsamma, för den händelse rörelsemedel skulle tryta till bestridande av nödvändiga utgifter, repliera på statens hjälp. Om Kungl. Maj:t ej skulle vilja lämna ett nytt lån till förstärkning av bolagets rörelsekapital, synes icke återstå för bolaget någon annan utväg ur ekonomiska svårigheter än att vända sig till riksgäldskontoret, som finge sätta bolaget i konkurs för att sedan med statens järnvägars medverkan vidtaga åtgärder till järnvägsdriftens uppehållande.

**Statens järnvägars övertagande av Ostkustbanan.** Då enligt vad kommittén ovan framhållit bandriften alltjämt bör upprätthållas synes största tryggheten stå att vinna om banan införlivas med statens järnvägar. Ett dylikt statligt övertagande av banan, nu genom omständigheterna framtvingat, har ju också i själva verket långt tidigare och redan i samband med koncessionens beviljande förutsatts en gång böra ske. Ostkustbanans omedelbara införlivning med statsbanenätet måste framstå som desto naturligare, då staten är huvudfordringsägare och huvudintressent i Ostkustbanan samt en dylik samdrift med statens järnvägar, enligt vad utredningarna nu utvisa, måste medföra ej oväsentliga totalbesparingar och andra fördelar av samhällelig natur.

Den ekonomiska effekten av en fusion mellan statens järnvägar och Ostkustbanan har närmare klarlagts genom de av järnvägsstyrelsen verkställda utredningarna. En redogörelse härför har inledningsvis lämnats i kommitténs betänkande (sid. 15—19). Verkningarna av Ostkustbanans förstatligande kunna i huvudsak sammanfattas sålunda.

Genom att konkurrensen mellan parallellöpande nu i olika ägares hand varande järnvägslinjer bortfaller, kunna vissa trafikdispositioner ej endast utan skada utan till och med till fördel för trafikanterna göras mera driftekonomiska och ändamålsenliga. Den godsbefordran i persontåg, som Ostkustbanan i trafikbevarande och konkurrenssyfte upprätthåller, kunde sålunda i stor utsträckning överflyttas till Norra stambanan och det icke endast utan försämring utan, enligt vad järnvägsstyrelsen framhåller, med förbättring av transporttiderna. Vagnekonomien skulle avsevärt förbättras; enligt av järnvägsstyrelsen verkställda beräkningar skulle godsvagnsbesparingen uppgå till 275 vagnar, varjämte tomvagnsdragningen kunde avsevärt minskas. En privatdriven Ostkustbanas avlöningar för direktion med härtill hörande kamrerar-, kontroll- och kassakontor skulle bortfalla. Av verkställda undersökningar framgår, att Ostkustbanan kan upptagas i statsbanornas angränsande ban-, trafik- och maskinsektioner utan någon nämnvärd kostnadsökning.

Såväl den åkande lokpersonalens arbetstid som själva lokomotiven kunna bättre utnyttjas genom en planerad samkörning å Ostkustbanan och anslutande statsbanelinjer. Verkstadskostnaderna kunna genom centralisering av underhållsarbetena till statens järnvägars verkstäder i rationaliserad stor-drift nedbringas.

Sammanlagda utgiftsminskningen har av järnvägsstyrelsen beräknats trots något höjda personallöner uppgå till c:a 200 000 kronor för år, varav emellertid c:a 100 000 kronor företagsekonomiskt sett motväges av förluster på inkomstsidan genom de ytterst dock trafikanterna tillgodokommande taxer-sänkningar, som följa av ett banans inträde i statens järnvägars taxsystem. Anmärkas må härvid blott, att Ostkustbanan redan nu tillämpar statens järnvägars taxor i sin lokala trafik och att de nya taxevinsterna för trafikanterna uppkomma genom uppträdande ändringar nedåt av taxeringarna i samtrafik.

Ostkustbanan synes kunna införlivas i statens järnvägar utan någon ekonomisk uppoffring för statsbaneaffären och den fusionseffekt, som härav gives, måste anses vara såväl järnvägsekonomiskt som samhällsekonomiskt fördelaktigare än den, som framkommer vid nuvarande mellan Ostkustbanan och Uppsala—Gävle järnväg existerande gemensamma trafikförvaltning. De utredningar, som på nu förekommen anledning verkställt, hava sålunda även varit ägnade att rubba en förut tämligen allmänt hyst uppfattning, att en fusion mellan Ostkustbanan och Uppsala—Gävle järnväg vore den naturligaste och driftsekonomiskt riktiga anordningen samt att ett införlivande av enbart den förra i statens järnvägar därför vore olämpligt. Utredningarna hava tvärtom, som nyss framhållits, ådagalagt, att en fusion mellan statens järnvägar och Ostkustbanan skulle leda till större besparingar och andra fördelar än den nu mellan Ostkustbanan och Uppsala—Gävle järnväg existerande fusionen. Med hänsyn till anförda förhållande finner sig kommittén — med beaktande jämväl av banans betryckta ekonomiska läge — böra förorda, att åtgärder för ett fullständigt förstatligande av Ostkustbanan vidtagas. Kommittén har därvid väl uppmärksammat, att det överskott, som driften i statens järnvägars regi komme att lämna — eller c:a 200 000 kronor under ett normalår — är så obetydligt, att järnvägsstyrelsen velat förutsätta Ostkustbanans överlämnande till statens järnvägar utan förräntningsskyldighet. Även om Ostkustbanan alltjämt förbleve i enskild regi, måste man dock räkna med att statsverkets kapitalinsatser i ostkustbaneföretaget torde vara ur förräntningssynpunkt sett värdelösa; kanske även ytterligare för dess utveckling och vidmakthållande erforderligt statskapital finge äventyras .

Kommittén anser alltså, att Ostkustbanan bör införlivas med statens järnvägar och att detta bör kunna ske oberoende av om man samtidigt vill skrida till ett förverkligande av den gamla tanken att förvärva även Uppsala—Gävle järnväg och med denna länk tillagd statens järnvägar sluta tillsammans systemet till en yttre stambana genom nedre Norrland.

Det av omständigheterna påskyndade förstatligandet av Ostkustbanan måste emellertid draga med sig ett förnyat övervägande även av denna

tidigare i liknande sammanhang beaktade frågan, och kommittén vill här förutskicka, att kommittén i det följande kommer att framlägga direkt förslag om samtidigt statsinköp av Uppsala—Gävle järnväg.

**Formen för statligt övertagande av Ostkustbanan.** Kommittén har efter detta sitt ställningstagande beträffande Ostkustbanan ansett sig böra undersöka under vilka juridiska former ett statligt övertagande av densamma lämpligen bör ske. En i bolagsfrågor sakkunnig jurist, som kommittén rådfrågat, har i detta hänseende framhållit, att för en avveckling av Ostkustbanebolaget konkurs syntes vara den enda praktiskt taget framkomliga vägen.

Detta uttalande har då gjorts med utgångspunkt från att i första hand endast Ostkustbanan, men ej Uppsala—Gävle järnväg skulle övertagas av staten. Vid ett förstatligande allenast av Ostkustbanan med Uppsala—Gävle järnväg i fortsatt privat ägo och drift erfordras nämligen vissa synnerligen vittutseende uppgörelser med Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag på grund av den nära samförvaltning, som består mellan de båda järnvägsföretagen. Trafikavtalet med Uppsala—Gävle järnväg (trafikförbundet Uppsala—Norrland) upphör visserligen att gälla vid Ostkustbanans övergång till staten. Beträffande Aktiebolaget trafikförbundets verkstäder (det för Ostkustbanan och Uppsala—Gävle järnväg gemensamma verkstadsbolaget) innefatta emellertid såväl ett särskilt avtal som ock verkstadsbolagets bolagsordning sådana bestämmelser, att detta bolag ej kan utan frivillig överenskommelse, eventuellt konkursförfarande bringas till upphörande förrän i december 1937. Att märka äro ock de svårigheter för en rationell centralisering av stationsförhållandena i Gävle, som förefinnas genom avfattningen av § 2 av bolagsordningen för Ostkustbanans aktiebolag samt genom vissa av Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag villkorligt gjorda aktieteckningar ävensom ett särskilt mellan Ostkustbanan och Uppsala—Gävle järnväg i ämnet träffat avtal.

Ett helt annat läge uppstår om — på sätt kommittén som nämnt vill föreslå — jämväl Uppsala—Gävle järnväg samtidigt inlöses till staten. Härvid inträder nämligen staten i stället för Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag som part i sistnämnda bolags olika rättsförhållanden till Ostkustbanans aktiebolag, och härmed kunna de båda järnvägarnas sinsemellan träffade överenskommelser utan vidare avvecklas.

Skulle i enlighet med kommitténs förslag ett samtidigt förstatligande av Uppsala—Gävle järnväg äga rum, synes därför en avveckling av Ostkustbanans affärer utan konkurs vara tänkbar. Och då staten överhuvud ej har anledning påyrka exekutivt förfarande, därest banföretagets övergång i statens hand och därmed dess fortsatta bestånd utan dylikt förfarande kan på samma villkor tryggas, bör enligt kommitténs mening frivillighetens väg åtminstone i första hand försökas. Härvid skulle Ostkustbanans aktiebolag å staten som prioriterad fordringsägare överlåta all den bolaget tillhöriga banegendomen, häri inbegripet dess rullande materiel, inventarier, förråd samt bolagets anpart i verkstadsbolaget. Det förutsättes också då, att Ostkustbanans aktiebolag i samband med nämnda överlåtelse träder i likvidation. Skulle

ej bindande beslut om en avveckling på nu angivet sätt kunna genom bolagsstyrelsens och bolagsstämman försorg i vederbörlig tid, som här då lämpligen skulle vara den 1 juli 1933, åstadkommas, lär man från statsmaktens sida få förutsätta anlåtande av det exekutiva förfarandets väg.

**Vissa avvecklingsfrågor.** Vare sig det såsom oundvikligt ansedda statsförvärvet av Ostkustbanan sker frivilligt eller efter konkurs synes i samband med förstatligandet böra beaktas och tillgodoses vissa av Ostkustbanan träffade avtal och förpliktelser.

Till en början måste uppmärksammas den uppgörelse, som år 1927 träffades angående *Bergsjöbanan* mellan det numera upplösta Hälsinglands norra järnvägsaktiebolag och Ostkustbanans aktiebolag. Enligt denna uppgörelse, som den 26 juli 1927 godkänkts av Kungl. Maj:t, äga Bergsjö kommun och Hudiksvalls stad påfordra att, därest Bergsjöbanan ej inom angiven tid ombygges till bredspårig, vissa av Ostkustbanans aktiebolag på sin tid till ett belopp av 216 360 kronor utfärdade skuldbevis skola av Ostkustbanans aktiebolag inlösas. Dessa skuldbevis, som ej innefatta förpliktelse om räntebetalning, motsvara till sitt totalbelopp halva aktiekapitalet i Hälsinglands norra järnvägsaktiebolag. De äro utlämnade till de förra aktieägarna i bolaget, vilka för varje aktie å 100 kronor erhållit ett skuldbevis på 50 kronor. För att trygga bredspårsbyggnaden skall Ostkustbanans aktiebolag årligen till riksgäldskontoret efter viss beräkningsgrund<sup>1</sup> göra avsättningar, vilka avsättningar vid 1932 års utgång (inräknat upplupen 5 % ränta på ränta) uppgingo till kronor 59 776: 29.

Har ej beslut rörande bredspårsombyggnaden fattats inom 20 år efter Bergsjöbanans öppnande för allmän trafik — d. v. s. omkring 1947 — äro Bergsjö kommun och Hudiksvalls stad genom samstämmiga beslut berättigade påfordra, att skuldbevisen å 216 360 kronor inlösas, vartill i första hand skall användas Bergsjö bredspårsfond.

Något krav på Bergsjöbanans ombyggnad till bredspårig kan ej på grund av detta avtal riktas mot staten. Att investera ytterligare kapital å anläggningen lärer också så mycket mindre kunna komma ifråga som för närvarande i stället för några utvidgningar av den omhandlade trafikapparaten ifrågasättes beskäring av densamma, avseende en nedläggning av persontrafiken å banan.

Om Ostkustbanan övertages av staten, enkannerligen statens järnvägar, bör enligt kommitténs mening härmed lämpligen följa övertagandet av Bergsjöbanans trafikering och skyldigheten att göra avsättningar till bredspårsfonden. Det må sedan ankomma på järnvägsstyrelsen som inträdande i Ostkustbanebolagets ställe i mellanhavandena med Bergsjöbanans intressenter att fullfölja de planer på ändringar i avtalet, som kunna vara ifrågasatta och böra även i fortsättningen påfordras.

Vid ett Ostkustbanans övertagande bör möjlighet givetvis även stå öppen för statens järnvägar som övertagare att reglera vissa smärre *oguldna skuld-*

<sup>1</sup> Med 10 818 kronor (5 % å 216 360 kronor, d. v. s. hälften av Norra Hälsinglands järnvägsaktiebolags till 432 720 kronor uppgående aktiekapital). Avsättningarna skola av riksgäldskontoret förräntas efter 5 %.

*fordringar* å Ostkustbanans aktiebolag huvudsakligen av driftkostnads natur. Även om staten i detta avseende ej skulle vid ett konkursförfarande hava något juridiskt betalningsansvar, kunde likvidering av dylika utgifter dock av billighetsskäl anses av omständigheterna påkallad även vid ett övertagande av banegendomen och banans drift på exekutiv väg och så mycket hellre då, om överlämnandet av vissa lämplighetshänsyn sker på frivillighetens väg.

Till frågan om förpliktelser mot och *övertagande av personal* återkommer kommittén i slutet av betänkandet.

**Förräntningskrav på statens järnvägar.** I riksräkenskaperna förekomma följande tillgångsposter avseende Ostkustbanans aktiebolag:

Aktieinnehav .....	kr. 15 000 000:—
Fordran på grund av lån från riksgäldskontoret .....	» 17 277 268: 22
» » » » » statskontoret .....	» 300 000:—

Tillhopa kr. 32 577 268: 22

Förestående poster äro formellt av olika natur. Vad först angår den mot aktieinnehavet svarande tillgångsposten, torde densammas avförande i samband med bolagets likvidering icke kunna undvikas.

Enär banan, såsom av det föregående framgår, praktiskt taget saknar affärsvärde eller i varje fall något mera betydande sådant, synes nämligen vid ett statsförvärv, vare sig detta sker frivilligt eller icke, köpeskillingen ej kunna sättas till *högre* belopp än statsverkets prioriterade fordran. Någon tilldelning åt aktieägarna kommer vid sådant förhållande likvidationen icke att lämna, varför aktiepostens automatiska försvinnande såsom tillgång sker utan komensation.

I samband med ett större statslånebelopps konvertering till aktier å 15 milj. kronor i Ostkustbanans aktiebolag avfördes ifrågasvarande statskuldbelopp såsom tillgång i riksgäldskontorets böcker och upptogs i stället sagda belopp såsom tillgång å »fonden för statens aktier» i statskontoret. Om aktieposten skall anses värdelös, vilket torde vara väl motiverat, bör beloppet avskrivas medelst anslag av andra medel än lånemedel. »1931 års lånemedelsrevision» har i sitt den 13 november 1931 avgivna betänkande uttalat sig på följande sätt om denna aktiepost.

»Vad angår utsikterna att framdeles erhålla utdelning å det i Ostkustbanans aktiebolag investerade lånekapitalet av 15 milj. kronor vilja de sakkunniga erinra, att staten även är engagerad i detta bolag genom direkta låneförsträckningar, vilka likaledes utgått av lånemedel. Statens fordran i anledning härav, vilken redovisas å fonden för låneunderstöd, uppgick den 30 juni 1931 till 17 28 milj. kronor. Å dessa lån häftar bolaget för oguldna förfallna kuldbelopp. Då betalningen av de direkta lånen till bolaget givetvis bör gå framför utdelning å aktierna, torde det av staten i aktier i bolaget nedlagda lånemedelsbeloppet vara att hänföra till sådant oräntabelt lånekapital, som bör ersättas med skattemedel. Någon avskrivning å aktiernas värde synes dock icke i detta sammanhang böra ifrågakomma.»

Vid denna tidpunkt funnos medel i fonden för statsskuldens amortering till de av lånemedelsrevisionen ifrågasatta avskrivningarna. Fondens medel

hava emellertid sedan dess till största delen tagits i anspråk för budgetändamål, varför avskrivning endast kan ske medelst nya anslag att utgå av andra medel än lånemedel. Anslagsbeloppet torde kunna fördelas på ett flertal år och tillgångsposten torde tillsvidare kunna stå kvar i statskontorets bokföring. Enligt vad som framgår av lånemedelsrevisionens uttalande skulle denna avskrivningsfråga förr eller senare ha blivit aktuell alldeles oberoende av ett eventuellt införlivande av Ostkustbanan i statens järnvägars nät, något som bör beaktas vid beräkning av införlivningskostnaderna.

Vad sedan beträffar statsverkets kapitalfordringar på grund av lån, är att märka, att lånet från statskontoret anvisats av anslag att utgå av andra statsinkomster än lånemedel och att detsamma torde kunna genom Kungl. Maj:ts försorg bliva avskrivet. Någon anledning att inräkna detta lån i köpeskillingen synes alltså knappast finnas. Samma gäller om statsverkets ovan ej upptagna räntefordringar, vilka torde kunna avskrivas, såsom flerfaldiga gånger skett beträffande enskilda järnvägar som kommit i trångmål.

Kvar står alltså förestående fordran på grund av lån från riksgäldskontoret, kronor 17 277 268: 22. I samband med banans statsförvärv bör detta belopp i den centrala statsbokföringen omföras från vederbörande lånefond till statens järnvägars fond.

Enär jämlikt beslut av 1929 års riksdag statens järnvägars konto för det investerade statskapitalet är uppdelat å tre rubriker, nämligen:

- a) Lånekapital att finansieras med trafikinkomster
- b) Lånekapital att finansieras med andra medel samt
- c) Annat kapital

gäller slutligen att träffa bestämmelse rörande det omförda kapitalets fördelning å sagda rubriker.

Då beloppet ifråga utgått av lånemedel, och då räntekostnaden därför under de senaste åren bestritts med andra medel än inkomster av järnvägs trafik — alldenstund bolaget icke till statsverket inbetalt några räntor — vill det synas kommittén, som skulle en bokföring under rubriken »Lånekapital att finansieras med andra medel» av tillsvidare hela det sistnämnda beloppet i sak innebära den minsta rubbningen gentemot bestående förhållanden, och får kommittén alltså förorda en sådan bokföring.

Kommittén vill emellertid samtidigt framhålla, att denna bokföring endast bör vara provisorisk. Vid eventuellt inträffande gynnsammare konjunkturer för järnvägarna synes nämligen frågan om Ostkustbanans räntabilitet såsom länk i statsbanenätet böra upptagas till förnyad prövning på grundval av då föreliggande erfarenheter samt med ledning av därvid erhållet resultat omföring till konto Lånekapital att finansieras med trafikinkomster ske av ett belopp, motsvarande banans beräknade avkastning.

**Statsinlösen av Uppsala—Gävle järnväg.** Såsom kommittén i ett inledande kapitel framhållit, har frågan om ett förstatligande av Ostkustbanan kommit att draga med sig ett övervägande, huruvida ej Uppsala—Gävle järnväg bör inlösas av staten.

De av kommittén begärda utredningarna ha också omfattat innebörden och verkningarna av ett införlivande med statens järnvägar dels av Ostkustbanan ensam och dels av både Ostkustbanan och Uppsala—Gävle järnväg — ett införlivande enbart av den senare järnvägen är en fråga, som ej är kommittén förelagd. Den 17 februari 1933 har, såsom redan omtalats, ett anbud inkommit till kommittén från aktieägare, vilka tillsammans disponera 44 000 aktier av de 50 000, varav aktiekapitalet består. Härmed har frågan blivit aktuell på ett helt annat sätt än förut.

Enligt detta anbud erbjudes staten förvärva Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolags samtliga tillgångar, främst själva järnvägsanläggningen, mot det att staten övertager bolagets samtliga skulder och förpliktelser och därutöver erlägger en köpeskillning av 2 500 000 kronor. Köpeskillningen må erläggas i statsobligationer. Likvid- och tillträdesdag är den 1 augusti 1933 och anbudet är bindande till och med den 15 juli 1933. Det belopp staten enligt detta anbud skall betala för anläggningen kan, på sätt i det följande närmare utvecklas, beräknas uppgå till i runt tal 13 250 000 kronor.

Innebörden av det lämnade anbudet belyses av efterföljande granskning av bolagets tillgångar och skulder enligt en preliminär balansräkning den 31 december 1932.

Järnvägsanläggningen inklusive rullande materiel och ofullbordade anläggningar har vid senaste årsskifte ett bokfört värde av .....	kr. 19 831 692
För att få det bokförda dagsvärdet, skall härifrån dragas förnyelsefonden å .....	» 4 724 986
Järnvägens bokförda värde blir sålunda .....	kr. 15 106 706

Det pris, staten skulle betala, utgöres av de skulder, som staten övertagit, med avdrag av tillgångar, vilka ej höra till järnvägsanläggningen, samt 2 500 000 kronor, motsvarande halva aktiekapitalet.

Staten övertager obligationslån till .....	kr. 4 820 000
reverslån » .....	» 6 456 000
diverse skulder » .....	» 132 222
	11 408 222

Härifrån avgå bokförda tillgångar:

Furuviksparken .....	kr. 110 680	
med avdrag av förnyelsefond .....	» 95 500	15 180
Automobiltrafiken .....	kr. 59 896	
med avdrag av förnyelsefond .....	» 13 480	46 416
Bankräkningar .....	kr. 43 631	
Fraktkrediter m. m. ....	» 60 848	
Balanserade arbeten för främmande .....	» 4 161	
Fordringar av andra järnvägar m. fl. ....	» 137 262	
Förråd .....	» 365 574	673 072

Skulder utöver tillgångar .....	kr. 10 735 150
Härtill kommer köpeskillingen .....	» 2 500 000
	<u>Summa kronor 13 235 150</u>

Vad staten skulle betala understiger järnvägsanläggningens bokförda värde med kronor 1 871 556, med vilket belopp nedskrivning av värdet kan ske. Härvid bör i första hand till nedskrivning ifrågakomma ett i bokförda värdet å järnvägsanläggningen kronor 19 831 692, ingående belopp av kronor 1 048 668, utgörande räntor under byggnadstiden.

Av de bokförda tillgångarna äro här ovan ej upptagna till något värde:

Aktier i främmande bolag (Ostkustbanan, Gävle—Ockelbo järnväg, trafikförbundets verkstäder) .....	kr.	3 211 725
Andelar i främmande företag .....	»	2 301
Skuldförbindelser av trafikförbundets verkstäder .....	»	50 955
Trafikförbundet Uppsala—Norrland, rörelsemedel .....	»	93 237
	<u>Summa kronor</u>	<u>3 358 218</u>

Av skulderna ha ej medtagits:

Reservfond .....	kr.	806 000
Dispositionsfond <sup>1</sup> .....	»	668 188
Pensionsfond .....	»	1 255 590
	<u>Summa kronor</u>	<u>2 729 778</u>

Huruvida de medtagna tillgångarna kunna uppföras till bokförda värden (Furuviksparken, förråd) är svårt att säga och då det är fråga om jämförelsevis små belopp, har kommittén ej ansett nödvändigt att anskaffa en värdering. Eftersom det slutliga övertagandet skall ske först den 1 augusti 1933 måste ju också under järnvägens fortsatta drift till denna tid vissa förskjutningar uppstå. Det angivna priset å järnvägen, kronor 13 235 150, äger sålunda blott ungefärlig men dock mycket nära riktighet. Någon preciserad siffra kan emellertid ej för närvarande uppgivas. Det kan för övrigt tänkas, att tillgångar, vilka ej medtagits i kalkylen, komma att ge någon behållning, exempelvis lånet till trafikförbundet, vilket i så fall konstateras vid förbundets avveckling. I detta sammanhang har synts riktigtast att ej räkna med något värde.

Med det pris, varom det nu är fråga, må jämföras det av 1918 års järnvägskommitté tillstyrkta anbudet å 220 kronor per aktie av aktiemajoriteten. Om även minoritetsaktierna skulle ha inlösts till samma pris, skulle staten för aktierna ha betalat 11 milj. kronor och dessutom fått övertaga skulder och tillgångar i egenskap av den störste eller enda aktieägaren. Tiderna ha ju ändrats sedan dess, men skillnaden i pris är också betydande.

Det år 1932 under hand gjorda anbudet — vilket ej heller avsåg själva järnvägsanläggningen utan allenast en aktiemajoritet med därmed följande synnerligen ovissa förfoganderätt över företaget — representerade, på sätt kommittén sid. 21 framhållit, en totalkostnad av 2 875 000 kronor vid förvärv av samtliga aktier i bolaget. Även härmed må den nu begärda köpeskillingen, 2 500 000 kronor, jämföras.

**Den drifts- och samhällsekonomiska betydelsen av förstatligandet av U.G.J. För Uppsala—Gävle järnväg i privatdrift beräknas utgifterna — efter ett**

<sup>1</sup> Med avdrag av den <sup>31</sup>/<sub>12</sub> 32 balanserad förlust, 56 812 kronor.

statsförvärv av Ostkustbanan — uppgå till i runt tal 2 600 000 kronor under ett normalår. Motsvarande siffra reduceras, om jämväl Uppsala—Gävle järnväg förstatligas, till 2 300 000 kronor eller alltså med 300 000 kronor. Utgiftsminskningen hänför sig i huvudsak till bortfallande administrationskostnader och sänkta kostnader för stations-, verkstads- och förrådsdrift. Å andra sidan medför Uppsala—Gävle järnvägs inkorporering med statens järnvägar — åtminstone rent kalkylatoriskt sett — avsevärda inkomstminskningar beroende på den förändring av taxeberäkningarna, som inträder genom bortfallandet av taxeavbrotten (i Uppsala och Gävle). Oavsett om godset till och från Ostkustbanan befordras över den elektrifierade Ångelinjen skall detsamma i förekommande fall tarifferas som om det direkt framfördes över statsbanelinjen Sundsvall—Gävle—Uppsala. Samma förhållande inträder beträffande persontransporter.

Såsom belysande för de ekonomiska verkningarna av ett förstatligande må återgivas följande ur järnvägsstyrelsens å sid. 17 återgivna utredning hämtade siffror, avseende det ekonomiska resultatet under ett normalår (1931 års trafikomfattning, beträffande godstrafiken dock ökad med 10 %):

**Ostkustbanan och Uppsala—Gävle järnväg.**

	I enskild regi	I statlig regi	Ökning (+) eller minskning (—) vid förstatligande
<i>Inkomster.</i>			
Persontrafik.....	3 211 000	2 711 000	— 500 000
Godstrafik och andra inkomster.....	3 894 000	3 715 000	— 179 000
Summa kronor	<b>7 105 000</b>	<b>6 426 000</b>	— <b>679 000</b>
<i>Utgifter.</i>			
Samtliga utgifter (utom förnyelsefundsavsättning och räntor).....	5 299 000	5 079 000	— 220 000
Förnyelsefundsavsättning .....	716 000	772 000	+ 56 000
Summa kronor	<b>6 015 000</b>	<b>5 851 000</b>	— <b>164 000</b>
Överskott (exkl. räntor <sup>1</sup> ) .....	1 090 000	575 000	— 515 000

Förenämnda driftsöverskott på de förstatligande Ostkust- och Uppsala—Gävlebanorna visar av en händelse en exakt motsvarighet till den beräknade räntekostnaden för Uppsala—Gävle järnvägs nuvarande lån, vilken styrelsen upptagit till samma belopp som 1931 års ränteutgift, i runt tal 575 000 kronor.

Trots de förbilliganden inom såväl förvaltningen som driftstjänstens olika områden, vilka järnvägsstyrelsen ansett sig kunna räkna med såsom en följd av sammanslagningen med statens järnvägar, har driftsresultatet i statlig regi alltså blivit svagt, och styrelsen har såsom ett sammanfattande omdöme uttalat, att statens järnvägar icke skulle kunna förränta någon mera avsevärd kontant köpeskilling för Uppsala—Gävle järnväg.

<sup>1</sup> Räntorna beräknades år 1931 till 1 466 000 kronor, varav 891 000 kronor för O. K. B. och 575 000 kronor för U. G. J.

Det ogynnsamma utfallet har, såsom redan påpekats, sin grund däri, att vid ett införlivande icke blott utgifterna utan jämväl och i än högre grad inkomsterna beräknats nedgå, enär med nu gällande taxebestämmelser sammanslagningen automatiskt medför en kraftig nedsättning av tarifferna för såväl person- som godstrafikbefordran i många och viktiga stationsförbindelser. Den totala nedgången i trafikinkomster har beräknats till i runt tal 700 000 kronor för Ostkustbanans, Uppsala—Gävle järnvägs samt statens järnvägars nuvarande linjer tillhopa.

Järnvägsstyrelsen har emellertid ej i den åberopade driftekonomiska utredningen velat avvisa tanken på att staten skulle kunna utöver övertagande av skulder och tillgångar erlægga en kontant köpeskilling ehuru denna ej borde vara »mera avsevärd». Av järnvägsstyrelsens utlåtanden framgår för övrigt, att ett statsövertagande av järnvägen kan ur affärsekonomisk synpunkt ställa sig förmånligare än siffersammanställningarna direkt angiva.

I första hand synes en viss minskning i räntekostnaden, vilken, som nämnts, upptagits till 575 000 kronor, icke vara utesluten. Visserligen har under det senaste året ränteutgiften i stället gått något uppåt, till 577 000 kronor. Bland skulderna ingå emellertid på kortare tid uppsägbara eller konverteringsbara lån till betydande belopp. För såvitt icke räntemarknaden under de två närmaste åren utvecklar sig alltför ogynnsamt, bör staten hava möjlighet att efter övertagande av lånen partiellt omsätta desamma till lägre räntefot. Upplysningsvis kan meddelas, att en omsättning vid *nuvarande* tidpunkt beräknats kunna medföra en sänkning med lägst 70 000 kronor, vilket belopp utgör förräntning på inemot 1·5 milj.

Vidare har i järnvägsstyrelsens meromnämnda skrivelse visserligen uttalats, att den betydande taxesänkningen borde medföra någon trafikstegring och någon därmed följande inkomstkompensation; något belopp härför har emellertid icke införts i kalkylerna. Angående förhållandet mellan transportfrekvens och transportpris gå uppfattningarna, som bekant, mycket isär, och kommittén skall ej söka åstadkomma någon siffermässig fixering. Framhållas må blott, att då kostnadsminskningen för trafikanterna kalkylerats till omkring 700 000 kronor, man icke behöver räkna med många procents kompensation för att uppnå ränta på åtminstone en miljon kronor.

I driftskalkylen har beträffande personalen räknats med nuvarande löneläge vid statens järnvägar. Detta antagande kan väl dock icke vara någon alldeles fast grund att bygga framtidskalkyler på. Löneläget vid statens järnvägar kan ju — exempelvis genom en av statsfinansiella skäl framtvingen beskärning av dyrtidstilläggen — komma att sänkas. Vad detta kan betyda på utgiftssidan kan emellertid ej nu beräknas. Om man sammanfattar de här anförda momentens inverkan, torde man finna en ganska säkert antagbar förräntningsmöjlighet av den begärda köpeskillingen å 2·5 milj. kronor (utöver skulderna).

Att observera är slutligen att en inkorporering av Uppsala—Gävle järnväg och Ostkustbanan bör kunna utlösa följande nu för järnvägsdriften bundna värden

mark och byggnader i Gävle (sid. 20) .....	kr. 647 500
lokomotiv .....	» 45 000
personvagnar .....	» 3 000
godsvagnar .....	» 100 000

Summa kr. 795 500

varifrån bör dragas vissa engångsutgifter för den avsedda stations- centraliseringen i Gävle beräknade till .....	kr. 261 300
--	-------------

Rest kr. 534 200

och ett av G. D. J. begärt belopp för U. G. J:s rätt till ständigt nyttjande av G. D. J. station i Gävle .....	kr. 75 000
---	------------

Rest kr. 459 200

Härtill bör dock läggas något hittills i kalkylerna ej intaget realisationsvärde av den Uppsala—Gävle järnväg och Ostkustbanan gemensamt i bolagsform ägda verkstadsegendomen i Gävle.

Sammanlagt bör nog därför även kunna tämligen säkert beräknas att efterhand skola uppträda realisationsvärden, som reducera den diskuterade, till förräntning förestående köpeskillingen med åtminstone omkring en halv miljon kronor.

Som en fördel bör vidare betraktas, att den kontanta köpeskillingen 2 500 000 kronor får erläggas i statsobligationer.

Även ur rent järnvägsaffärsmässig synpunkt torde alltså priset kunna betraktas såsom väl försvarbart.

För ett statsövertagande av Uppsala—Gävle järnväg kunna enligt kommitténs mening anföras synnerligen starka skäl av järnvägspolitisk och social-ekonomisk natur.

Ur allmän fusionssynpunkt måste ett statsförvärv av Uppsala—Gävle järnväg självklart framstå som önskligt, i all synnerhet sedan numera Härnösand—Sollefteå järnväg övertagits av staten. Redan vid koncessionens beviljande ansågs ett förstatligande av hela kustbanelinjen Långsele (Sollefteå)—Härnösand—Uppsala (Stockholm) som en framtidsstanke, värd att förverkligas. Genom att Uppsala—Gävle järnväg samtidigt med Ostkustbanan statligt förvärvades undginge man också de svårigheter övergången av Ostkustbanan till statens järnvägars system tvivelsutan måste medföra för Uppsala—Gävlebanan.

För trafikanterna blir en införlivning av båda järnvägarna med statens järnvägar uteslutande en fördel. Det må härvid till en början erinras om de inträdande taxelättnaderna, vilka uppskattats för person- och godstransporter sammanlagt representera ett värde av inemot 700 000 kronor årligen; motsvarande siffra vid ett förstatligande av Ostkustbanan ensam uppgår till en betydligt mindre summa eller allenast c:a 200 000 kronor. Beträffande persontransporterna må exempelvis antecknas, att biljettpriset, III klass, Stockholm—Sundsvall, nu 21 kronor, sänkes till kronor 16:50; denna sänkning beror på att nuvarande avbrott vid Gävle och Uppsala i den genom-

gående zontaxeberäkningen komma att bortfalla. Och oavsett om godset till och från Ostkustbanan befordras över Ängelinjen skall detsamma tariffas som om det direkt framfördes över den ända ned till Uppsala förstatligade kustbanan. Efter ett samlande av de norrländska järnvägslinjerna på en hand torde godstrafiken med vinst i befordringstider bliva i stor utsträckning koncentrerad till Norra stambanan med dess stora transportkapacitet och rationaliserade driftsplaneringar. Av betydelse ur den nationella kommunikationshushållningens synpunkt är härvidlag givetvis också denna banas förestående elektrifiering. Genom att godset till och från Ostkustbanan på detta sätt i större omfattning än vid gällande samtrafiksordning kan äga rum ledes in på Norra stambanan, kan slutligen till följd av den senare banans relativt små självkostnader för nytillkommande trafik ökade möjligheter öppnas att tillmötesgå trafikanterna jämväl med större individuella taxenedsättningar i fall, där sådana kunna vara påkallade.

Den omständigheten att man genom köpet snabbt når fram till det sedan så länge eftersträfvade målet att få till stånd ett enhetliggörande av nedre Norrlands järnvägssystem måste vara av synnerlig vikt. Det torde knappast råda mer än en mening därom att vid förevarande samordnande av tvenne hittills konkurrerande parallellbanor, Uppsala—Krylbo—Ånge—Långele och Uppsala—Gävle—Långele, fusionseffekten bör kunna bliva ovanligt god, ävensom att stora fördelar för det allmänna böra följa därmed att på en hand samlas möjligheterna till ett gemensamt utnyttjande av linjerna ifråga. Trafiken kommer därmed att bättre än nu kunna ledas och besörjas på det såväl ur trafikanternas synpunkt som samhällsekonomiskt sett mest rationella och billiga sätt. Ett ytterligare skäl för ett statsförvärf av Uppsala—Gävle järnväg, när den nu frivilligt erbjudes är, att banan ej synes kunna på ett praktiskt och ekonomiskt godtagbart sätt tvångsvis förvärfas. 1872 års koncession innehåller, i likhet med vad fallet är beträffande koncessionerna å vissa andra av våra äldre järnvägar, inga inlösningsbestämmelser. Visserligen har sedermera, i enlighet med 1922 års riksdags godkännande, träffats avtal om rätt för staten att inlösa Uppsala—Gävle järnväg. På sätt kommittén redan tidigare (sid. 21) framhållit, är emellertid ett statsförvärf av Uppsala—Gävle järnväg med användande av detta avtal praktiskt taget uteslutet.

Ett statsförvärf av Ostkustbanan och Uppsala—Gävle järnväg står uppenbarligen i bästa samklang med den grundplan för uppbyggandet av vårt järnvägssystem, vilken före beslutet om den första statsbanans byggande uppdragits och vunnit statsmakternas gillande. Enligt denna skulle *stambanorna*, varmed man förstod sådana järnvägslinjer, vilka »i oavbruten sträckning fortlöpte genom flera provinser eller en större del av landet», bekostas, ägas och förvaltas av staten. Att linjen Uppsala—Gävle—Härnösand—Långele utgör en stambana i här berörda mening torde vara obestridligt, alldeles oavsett huru stor anpart densamma kommer att erhålla i den totala trafiken mellan Norrland och landets sydligare delar.

Efter den ingående prövning kommittén ägnat frågan har kommittén

alltså kommit till den uppfattningen, att ifrågavarande anbud på Uppsala—Gävle järnväg, inbegripet bolagets samtliga tillgångar och skulder, bör av staten antagas.

I samband med förvärvet bör Uppsala—Gävle järnväg införlivas med statens järnvägars nät. Härvid bör som räntepliktigt kapital (lånekapital att förräntas med trafikinkomster) uppföras å statens järnvägars fond järnvägsföretagets skulder utöver tillgångarna vid övertagandet, 10 735 150 kronor, samt den kontanta köpeskillingen 2 500 000 kronor eller alltså sammanlagt 13 235 150 kronor.

**Övergångsanordningar.** Vad angår den vid Ostkustbanan och Uppsala—Gävle järnväg anställda *personalens övertagande* vill kommittén till en början framhålla, att redan ingångna löneavtal liksom åtagna pensioneringsförpliktelser böra av staten respekteras och övertagas.

Kommittén har i denna fråga trätt i förhandlingar med järnvägsstyrelsen, vilken i betraktande av det särskilda statens och statens järnvägars intresse, styrelsen anser vara förbundet med ett enhetliggörande av nedre Norrlands järnvägssystem, icke velat motsätta sig ett övertagande av den vid Ostkustbanan och Uppsala—Gävle järnväg anställda personalen enligt grundläggande normer lika dem som nu senast — år 1932 — antogos vid förstatligandet av Härnösand—Sollefteå järnväg. Enligt dessa normer skulle icke ordinarie personal samt till ordinarie under år 1931 eller senare befordrad personal kunna uppsägas. Av den före nämnda år till ordinarie befordrade personalen skulle de kunna övertagas i statens järnvägars tjänst, som befinnas vara för de övertagna järnvägarnas drift erforderliga. Övriga skulle kunna entledigas mot skälig förtidspension. Vidare skulle den övertagna personalen få åtnöjas med sådan anställning hos statens järnvägar, som så vitt möjligt motsvarar vars och ens tidigare löneförhållanden.

Av den personal, som icke kommer att bliva erforderlig för de övertagna järnvägarnas drift, skulle dock av dem, som bliva övertaliga genom nedläggandet av Gävle södra station, ett antal av omkring 20 personer av olika grader få övergå i Gävle—Dala järnvägars tjänst.

Av övrig, icke erforderlig personal, sammanlagt vid de administrativa, ban-, maskin- och trafikavdelningarna omkring 120 man i olika tjänstegrader, skulle alla icke ordinarie och sådana till ordinarie år 1931 eller senare befordrade kunna uppsägas, vilket beräknas böra ske med ett antal av omkring 70 personer. Härvid hava banarbetarna, i den mån de över huvud taget beröras, icke medräknats, enär deras entledigande eller fortsatta anställande regleras enligt gällande kollektivavtal. Beträffande sådan övertalig personal, som utgöres av till ordinarie år 1930 eller tidigare befordrade tjänstemän, uppgående till ett återstående antal av omkring 50 personer i olika tjänstegrader, skulle de med tillämpandet av de principer, som följdes vid övertagandet av Härnösand—Sollefteå järnväg, böra uppsägas mot rätt att komma i åtnjutande av förtidspension. Det torde emellertid, har järnvägsstyrelsen framhållit, vara för statsverket i längden fördelaktigast att förtidspensionera

endast dem av denna grupp, som uppnått en högre levnadsålder — i regel omkring 60 år — och uppföra de yngre å övergångsstat, för att sedan efter hand inplacera dem å behöfliga befattningar i statens järnvägars stora nät. Härigenom skulle statsverket nämligen undgå att under en lång följd av år till dem få utbetala pensioner med avsevärda belopp utan någon som helst motsvarande arbetsprestation. Vid en sådan uppdelning av den ifrågasvarande personalgruppen beräknas omkring 10 komma att förtidspensioneras och omkring 40 att uppföras å övergångsstat. Givetvis skulle dock även å övergångsstat uppförd personal kunna framdeles förtidspensioneras vid en uppnådd levnadsålder av omkring 60 år.

Dessa av järnvägsstyrelsen lämnade personaluppgifter framhåller styrelsen kunna få betraktas vara endast ungefärliga, enär någon närmare prövning av alla individuella fall givetvis icke kunnat i detta skede företagas. Av samma skäl är också den kostnad för förtidspensioneringen och övergångsstaten, som styrelsen även på kommitténs begäran velat beräkna, att betrakta som ungefärlig. Dessa kostnader har styrelsen uppskattat, för pensioneringen till omkring 40 000 kronor och för övergångsstaten till omkring 195 000 kronor om året. Dessa utlägg minskas dock efter hand för att efter vissa övergångsår helt bortfalla.

Som en kostnad av i viss mån samma natur som de ovan berörda torde även få betraktas de förpliktelser i avseende å Uppsala—Gävle järnvägs pensionsinrättning, vilka i och med en statsinlösen av nämnda järnväg överflyttas på statens järnvägar. Detta innebär, att statens järnvägar få åtaga sig pensioneringen av den före år 1911 ordinarieblivna personalen, vilken ej är eller varit delägare i Enskilda järnvägarnas pensionskassa utan i stället erhålla pensioner direkt av bolaget jämlikt ett därför fastställt reglemente.

Kostnaden för dylika av bolaget utbetalade pensioner uppgick under år 1932 till c:a 85 000 kronor. Härjämte utbetalades under samma år i gratifikation och understöd till vissa f. d. befattningshavare, vilka icke innehaft ordinarie anställning, ett sammanlagt belopp av c:a 4 000 kronor, vadan totalkostnaden för direkta pensioner och understöd under år 1932 belöpte sig till nära 90 000 kronor.

Av nämnda belopp påfördes emellertid driften endast 15 000 kronor, vilket belopp sålunda ingår i förenämnda jämförande utgiftsberäkningar såväl i enskild som i statens järnvägars regi, medan återstoden c:a 75 000 kronor debiterats ett särskilt i bolagets räkenskaper upplagt konto »Pensionsfond» och därför icke blivit medräknat i de löpande utgifterna.

Någon aktiv fond finnes emellertid icke avsatt för ändamålet och hela kostnaden för pensioner och understöd kommer alltså de facto att uppträda som en driftkostnad vare sig banan övergår i statens ägo eller icke.

Så länge pensionärer tillhörande nu ifrågasvarande kategorier förefinnas, får man sålunda räkna med viss med åren avtagande övergångskostnad för deras pensionering. För tiden närmast efter övertagandet kan denna övergångskostnad på grund av ytterligare tillkomna dylika pensionärer uppskattas till c:a 91 000 kronor per år (utöver de 15 000 kronor som redan ingå i be-

räkningarna) och torde därefter successivt nedgå, så att beloppet redan om 10 år reducerats till 53 000 kronor och 10 år senare till 5 000 kronor för att efter ytterligare 2 år praktiskt taget bortfalla.

Beträffande samtliga dessa övergångskostnader gäller, såsom nämnts, att de efter vissa övergångsår helt bortfalla. Det bör också beaktas att de i viss mån motvägas av, att det allmänna löneläget vid de övertagna banorna för ett avsevärt antal befattningshavare endast efter hand når upp till de vid driftsberäkningarna rörande förstatligandet antagna något högre genomsnittslönerna. Vad särskilt angår personalen på övergångsstat motvägas de därjämte redan från början i viss mån av värdet av det arbete, som kan uttagas av nämnda personal.

I samband med övriga transaktioner för Ostkustbanans och Uppsala—Gävle järnvägs förvärv bör beaktas, att aktierna i *Aktiebolaget trafikförbundets verkstäder* övergå på staten. Ehuru formellt fristående bör nämligen verkstadsföretaget betraktas som en del av järnvägsanläggningen. Frågan om själva aktieinnehavet torde kunna ordnas enligt förebild från andra liknande fall. Med förvärvet av verkstaden följer emellertid övertagande av verkstadsbolagets lån ur folkpensioneringsfonden, för vilket lån de båda järnvägsbolagen iklätt sig borgen.

Vad den vid verkstaden sysselsatta personalen beträffar, lär denna, enligt vad kommittén likaledes inhämtat hos järnvägsstyrelsen, kunna till ett antal av omkring 20 man, fackutbildade för personvagnsunderhåll, genast beredas anställning vid statens järnvägar, och skulle de därvid förflyttas till olika statens järnvägars huvudverkstäder för upptagande av merarbete med underhåll och reparationer därstädes av de från Uppsala—Gävle järnväg och Ostkustbanan övertagna personvagnarna. De övriga c:a 100 man arbetarepersonal komma att, såvitt nu kan förutses och i den mån de ej på grund av ålder eller andra orsaker kunna bli föremål för pensionering, kunna få påräkna fortsatt arbete vid Gävleverkstaden i gradvis avtagande antal under en avvecklingstid några år framåt. Järnvägsstyrelsen skulle nämligen, om verkstadsföretaget komme att läggas till styrelsens förvaltning, vilja tänka sig att söka träffa enkla tekniska anordningar i verkstadslokalen för ett anpassande av driften därstädes, så att dit skulle kunna förläggas nytillverkning i lämplig omfattning av vissa statens järnvägars årligen till anskaffning förekommande enklare täckta och öppna godsvagnar. Verkstadsföretaget som därigenom kunde undandragas något inflytande på de framtida drifts- och underhållskostnaderna för de övertagna bandelarna, skulle vid avsedda nya arbetsuppgift fortfarande upprätthållas i bolagsform med staten som ägare av företaget, och skulle den där anställda arbetarepersonalen alltså därigenom kunna bibehållas vid oförändrade anställnings- och lönevillkor. Avvecklingen av företaget och den där nu sysselsatta personalstyrkan skulle sedan ske sålunda, att verkstadsarbetare vid Gävleverkstaden intoges vid statens järnvägar och överflyttades till statens järnvägars huvudverkstäder efter hand som nyrekryteringsbehov under det innevarande

decenniet uppträda genom den naturliga avgången av statens järnvägars verkstadspersonal vid dessa.

Av det anförda framgår alltså att det av kommittén föreslagna övertagandet av Uppsala—Gävle järnväg och Ostkustbanan måste komma att vållas statens järnvägar vissa övergångskostnader dels för personal, som skulle förtidspensioneras dels för sådan som måste övertagas som övertalig. Ehuru dessa övergångskostnader till och med bliva avsevärda, synes det dock kommittén, att denna omständighet icke bör få stå hindrande i vägen för de av kommittén föreslagna åtgärdernas genomförande. Det måste nämligen synas kommittén ur samhällelig kommunikationshushållningssynpunkt riktigare, att en sådan avvecklingskostnad under en erforderlig, relativt kort övergångstid av staten tages, än att man i fortsatt splittrad drift av det berörda, betydande norrländska bansystemet och med högre transportkostnader för näringslivet för en viss tidslängd söker upprätthålla möjligheten att därinom sysselsätta driftspersonal i större antal, än som för de samlade transportuppgifterna inom systemet påvisats vara erforderligt, om det bringas till en sluten enhet.

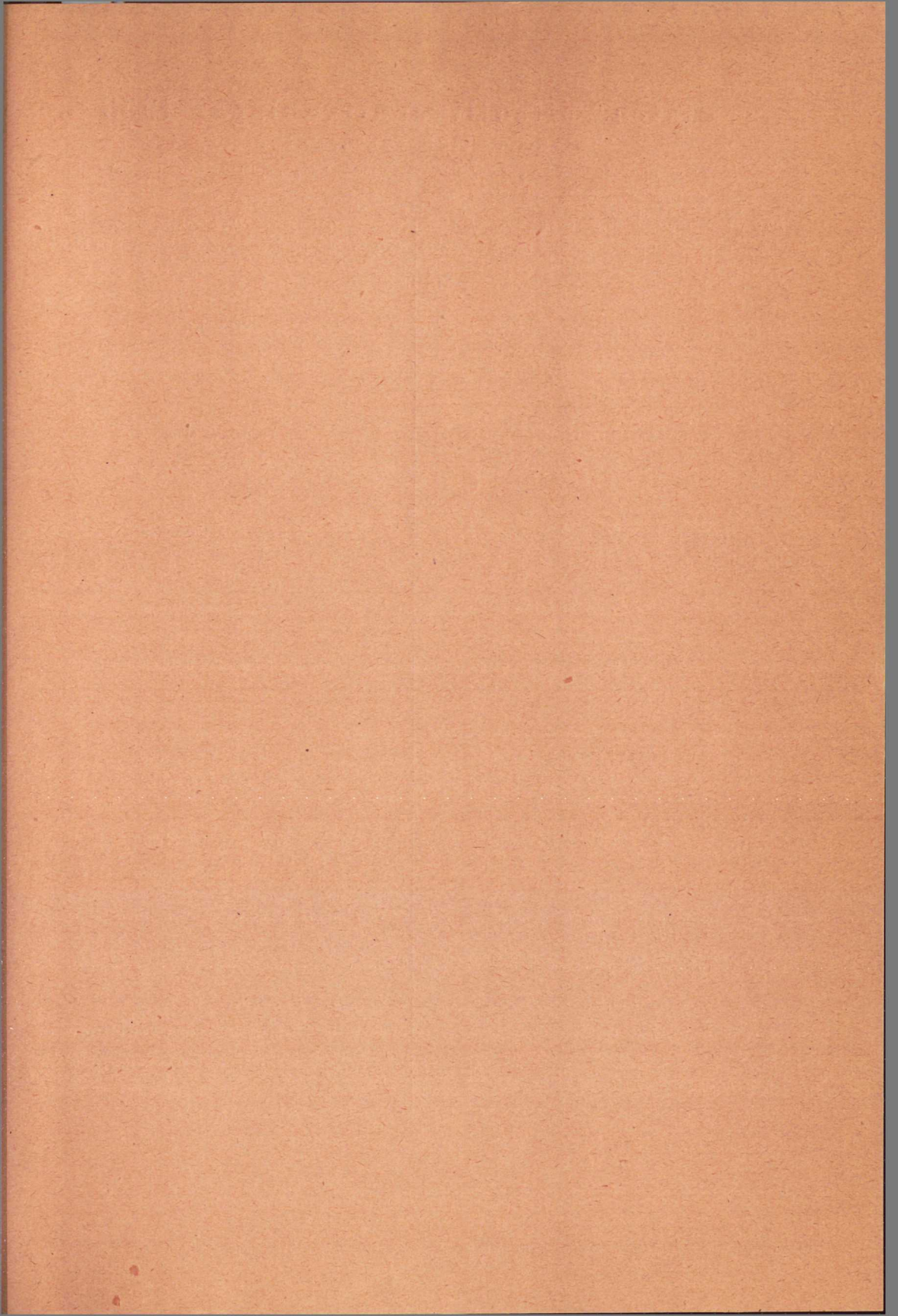
Vad till sist *Gävle—Ockelbo järnväg* beträffar, är denna bana genom ett till och med 1935 gällande arrendeavtal trafikerad av Uppsala—Gävle järnväg; kommittén har i samråd med järnvägsstyrelsen förvissat sig om att även vid ett statens förvärv av Uppsala—Gävle järnväg nuvarande arrendeform för driften av Gävle—Ockelbo järnväg skall kunna bibehållas, i första hand under giltighetstiden för det i kraft varande avtalet mellan Uppsala—Gävle järnväg och Gävle—Ockelbo järnväg. Något uttalande därutöver angående Gävle—Ockelbobanans framtid och formerna för dess fortsatta trafikering finner ej kommittén vara påkallat. Den arrendeavgift U. G. J. har att erlægga till G. O. J., 32 000 kronor för år räknat, måste emellertid också den beaktas som en övergångskostnad för statens järnvägar.

Under återopande av vad 1932 års ostkustbanekommitté sålunda i olika avseenden anför, hemställer kommittén,

1) att staten såsom ensam prioriterad fordringsägare i Ostkustbanans aktiebolag må, i samband med bolagets avveckling, förvärva nämnda bana;

2) att staten må med Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag träffa avtal om förvärv av bolagets samtliga tillgångar mot det att staten övertager bolagets samtliga skulder och förpliktelser samt därutöver erlägger en köpeskilling av 2 500 000 kronor, vilken köpeskilling skall likvideras med statsobligationer;

3) att Ostkustbanan och Uppsala—Gävle järnväg må, efter sålunda skedda statsförvärv, införlivas med statens järnvägar.



# Statens offentliga utredningar 1933

## Systematisk förteckning

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

### Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.

Förberedande utkast till strafflag. Brott mot politiska rättigheter. Brott mot allmän ordning och frid. [6]  
Betänkande med förslag till organisation av det frivilliga skydds- och hjälparbetet beträffande frigivna fångar. [11]

### Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

### Kommunalförvaltning.

### Statens och kommunernas finansväsen.

Skattutjämningsberedningen 2. [3]  
Skattutjämningsberedningen 3. [4]

### Politi.

### Socialpolitik.

### Hälso- och sjukvård.

### Allmänt näringsväsen.

Betänkande beträffande vattenfallsstyrelsens taxor för elektrisk kraft till abonnenter på landsbygden. [8]

### Fast egendom. Jordbruk med binärningar.

Jordbruksutredningens betänkanden. 9. Betänkande ang. produktions- och avsättningsförhållandena för slaktdjur samt kött och fläsk. [12]

### Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Betänkande med förslag ang. åtgärder för ett bättre utnyttjande av landets skogstillgångar. [2]

### Industri.

### Handel och sjöfart.

### Kommunikationsväsen.

Betänkande med förslag ang. varningsmärken och säkerhetsanordningar vid korsningar i samma plan mellan järnväg och väg m. m. [7]  
Betänkande med förslag till lag om rätt att med motorfordon befara enskild väg m. m. [9]  
Betänkande ang. statsinlösen av Ostkustbanan och Uppsala—Gävle järnväg. [13]

### Bank-, kredit- och penningväsen.

### Försäkringsväsen.

### Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Utredning och förslag rörande åtgärder för beredande av ökade möjligheter att indraga lärartjänster vid folkskoleväsendet. [5]  
Förslag med betänkande rörande det akademiska beföringsväsendet och prokanslersinstitutionen. [10]

### Försvarsväsen.

### Utrikes ärenden. Internationell rätt.

Lagberedningens förslag ang. vissa internationella rättsförhållanden. 4. Förslag till konvention mellan Sverige, Danmark, Finland, Island och Norge ang. konkurs, m. m. [4]