

(1922 3/2)

304B1922:4

JÄRNVÄGSSTYRELSENS SKRIVELSE TILL KUNGL. MAJ:T

DEN 9 MARS 1922

MED

YTTRANDE ÖVER OST-
KUSTBANEKOMMITTÉNS
BETÄNKANDE

Ur KB:s samlingar

Digitaliserad år 2016



National Library
of Sweden

STOCKHOLM 1922
K. L. BECKMANS BOKTRYCKERI



(1922 3/2)

304B1922:4

JÄRNVÄGSSTYRELSENS SKRIVELSE TILL KUNGL. MAJ:T

DEN 9 MARS 1922

MED

YTTRANDE ÖVER OST-
KUSTBANEKOMMITTÉNS
BETÄNKANDE

STOCKHOLM 1922
K. L. BECKMANS BOKTRYCKERI



JÄRNVÄRSTYRELSEN
SKRIFTELSE TILL KUNIGA MAJEN

ÖFVER HÅNDSKÄNDE

AF FÖRSTÄMDELLA
KONTOHÅLLAREN
HÅNDSKÄNDE



TILL KONUNGEN.

Järnvägsstyrelsen, som erhållit anbefallning att avgiva yttrande över ost-kustbanekommitténs betänkande, får i anledning härav anförä följande.

De logiskt uppställda och även i detaljerna klarläggande utredningar, som

genom kommitténs försorg utarbetats, fylla ett länge känt behov och möjliggöra en säkrare uppskattning än tidigare av såväl Ostkustbanans betydelse för nedre Norrlands kustbygd som av de ekonomiska konsekvenser, vilka järnvägens byggande på det ena eller andra sättet medför.

Emellertid har styrelsen vid företagen granskning av kommitténs utredningar funnit, att kommittén eller dess utredningsmän i vissa viktiga punkter utgått från antaganden och förutsättningar, som enligt styrelsens uppfattning näppeligen kunna vara hållbara. Det synes därför styrelsen, att de ekonomiska slutresultat, vartill kommittén kommit, böra undergå vissa justeringar. Styrelsen vill nedan söka genomföra dessa, varvid styrelsen emellertid på grund av tidens korthet är nödgad att begränsa sig till de allra viktigaste.

Inkomstberäk-
ningen för
järnvägen
Härnösand—
Gävle.

Det säges i betänkandet, att, sedan så lång tid efter banans öppnande förflutit, att trafikanterna hunnit ackommodera sig efter de nya kommunikationsförhållandena, *bruttoinkomsterna å en till Gävle byggd ostkustbana* skulle, under förutsättning av fördubblad prisnivå och i stort sett fördubblade tariffer i förhållande till år 1913 bliva (sid. 181):

Persontrafik.....	kronor 2 730 000
Post	» 120 000
Godstrafik.....	» 3 320 000
Extra och diverse.....	» 100 000

Summa kronor 6 270 000

Beträffande inkomstberäkningen i *persontrafik* skall styrelsen endast uppehålla sig vid fjärrtrafiken. På grund av frågans betydelse för statens järnvägar nödgas styrelsen därvid vara något utförlig och får då först hänvisa till nedanstående tabell, som anger, hur fjärrtrafiken å Ostkustbanan blivit beräknad.

Till och från	Verkliga antalet resor år 1913			Beräknade antalet resor å Ostkustbanan över Gävle		
	från	och	till	från	och	till
	Uppsala— Stockholm— Norrköping		övriga stationer söder om Bollnäs (Kilafors)	Uppsala— Stockholm— Norrköping		övriga stationer söder om Bollnäs (Kilafors)
A n t a l r e s o r						
Härnösand, inkl. Härnösand—Sollefteå järnväg.....	6 000		2 500	14 800		1 700
Sundsvall	12 700		9 000	25 700		3 500
Hudiksvall	5 400		7 400	8 500		3 000
Söderhamn	6 700		10 800	9 600		3 000

Den mycket starka ökning i antalet resor mellan sträckan Uppsala—Stockholm—Norrköping och nedre Norrlands kustbygd, som sålunda beräknats, har motiverats dels med den nedgång i biljettpris och resetid, som Ostkustbanans anläggning medför, och dels med tillkomsten av lantstationerna vid Ostkustbanan.

Styrelsen, som visserligen befarar, att man i här förevarande punkt kan hava överskattat den blivande fjärtrafikens storlek, vill emellertid inskränka sig till att bemöta det i kommitténs trafikberäkning genomförda antagandet, att nära nog hela fjärtrafiken mellan Sundsvall, inkl. ovanför liggande del av Ostkustbanan, och södra och mellersta Sverige skulle komma att framföras över Ostkustbanan.

Förutsättningarna för att detta skulle kunna ske äro enligt styrelsens åsikt, dels att förbindelserna över Ostkustbanan bleve så goda, att verkligen all denna fjärtrafik komme att avledas från statens järnvägar, dels att biljettpreisen över Ostkustbanan bleve lägre än över statens järnvägar. Kommittén har också utgått från det antagandet, att de planerade dagsnälltågen skulle erbjuda så stora fördelar framför statens järnvägars nattåg, att hela ifrågavarande fjärtrafik skulle avledas till Ostkustbanan. Av nedanstående tablå framgå tågtiderna för statens järnvägars nattsnälltåg, jämförda med tiderna för Ostkustbanans dagsnälltåg.

	Nattåg över statens järnvägar		Dagtag över Ostkustbanan
	vintern 1922 (endast ett nattåg)	då normala förhållanden åter råda	
avg. Stockholm	6 ²⁶	8 ⁰⁰	12 ⁵⁹
ank. Sundsvall	9 ¹⁴	8 ³⁵	8 ⁴⁵
avg. Sundsvall	8 ⁴⁰	8 ¹⁵	3 ⁰⁰
ank. Stockholm	10 ¹⁶	8 ⁵³	10 ⁴⁵

I riktning från Stockholm måste resefrekvensen å Ostkustbanans dagtag antagas bliva obetydlig, enär alla tjänsteresande, de flesta affärsmän samt en stor del andra resande utan tivel föredraga att använda nattåg i stället för att bortslösa en dyrbar arbetstid eller tjänstefri tid på en tidsödande dagsresa. I motsatt riktning äro avgångstiderna från Härnösand och Sundsvall visserligen för dagtågen gynnsammare, men här inverkar den sena ankomsttiden till Stockholm 10⁴⁵ hämmande. Det förhållandet, att tidtabellstiden för resa mellan Stockholm och Sundsvall blir längre å statens järnvägar än över Ostkustbanan, uppväges därför enligt styrelsens uppfattning mer än väl därav, att resan över statens järnvägar kan tillryggaläggas under sömn och utan uppoffrande av arbetstid eller fritid.

Kommittén synes vidare hava byggt sina beräkningar av från statens järnvägar avledd persontrafik därpå, att anslutningståg från statens järnvägars nattsnälltåg icke inlagts från Sundsvall till Härnösand. Såsom av närslutna tredje trafikbyråns promemoria framgår, kan dock den uppgjorda tidtabellen i berörda hänseende icke anses rimlig, och förutsätter styrelsen, att dylika anslutningsförhållanden icke skola få tillåtas, detta dels ur statens järnvägars affärssynpunkt, dels enär tidtabellen även vid en enskild järnväg måste så anpassas efter trafikanternas behov, att landets kommunikationssystem i dess helhet kan på bästa sätt utnyttjas. Styrelsen ber i övrigt här att få hänvisa till vad längre fram yttras rörande behovet av en tillfredsställande tidtabell och åtgärder till trygghet av en sådan.

Järnvägsstyrelsens åsikt är såsom nyss sagts, att dagtågen icke komma att avleda på långt när så mycket av fjärrtrafiken, som kommittén antager. Skall Ostkustbanan kunna räkna med den beräknade avledningen, måste enligt styrelsens förmenande nattåg inläggas å Ostkustbanan mellan Stockholms centralstation och Härnösand. En sådan anordning är emellertid förenad med så stora utgifter, att densamma icke torde kunna ekonomiskt försvaras.

De direkta sov- och sittvagnar, som redan nu framföras från och till Sundsvall, avser styrelsen givetvis att bibehålla, varjämte styrelsen kommer att yrka rätt att framföra direkt sovvagn ända till Härnösand i syfte att bereda även nedre Ådalens befolkning möjlighet att på bekvämaste sätt färdas från och till södra Sverige.

Vad biljettprisen angår bör väl bemärkas, att givetvis även här, på sätt i andra likartade förbindelser tillämpas, biljettprisen från Sundsvall i fjärrtrafik komma att sänkas så, att vägen över statens järnvägar ej bliver dyrare än över Ostkustbanan.

Ordnas tidtabells- och andra samhörande förhållanden på anförda, för den trafikerande allmänheten mera tillfredsställande sätt, så torde statens järnvägar av fjärrtrafiken söderut från Sundsvall och Härnösand få på sin lott åtminstone så stor del, som svarar mot den ifrågavarande trafik, som i kommittébetänkandet beräknats avledd (sid. 200) eller 24 600 resor, motsvarande något över hälften av den beräknade fjärrtrafiken å Ostkustbanan från sträckan Sundsvall—Härnösand.

Ur järnvägssekonomisk synpunkt inverkar en sådan omläggning av trafiken på följande sätt (sid. 200):

Statens järnvägars inkomst av resande från Härnösand och Sundsvall minskas, ej som av kommittén beräknats med 633 000 kronor, utan endast (genom biljettprisens sänkning m. m.) från 633 000 till 473 000 kronor, eller med 160 000 kronor.

Ostkustbanans beräknade inkomst (taxa »200») minskas med 310 000 kronor.

Beträffande inkomstberäkningen i godstrafik vill styrelsen särskilt beröra tre anledningar till reducering av de av Ostkustbanekommittén beräknade inkomstbeloppen.

Industriens godstransporter ha (sid. 169) upptagits till ej mindre än 305 000 ton, och inkomsten härav enligt taxa »200» har angivits till 1 422 000 kronor. Som underlag för beräkningen ha förelegat uppgifter från resp. anläggningar, vilka (sid. 185) delvis torde ha räknat med från järnvägens synpunkt något för gynnsamma förhållanden. Detta torde emellertid i någon mån kompenseras av andra företagens sannolika undervärdering av sina blivande transporter. En betydlig överbördering synes föreligga för sträckan Söderhamn—Gävle med c:a 110 000 tonkilometer industrigods per bankilometer, medan en avsevärd undervärdering kan misstänkas för sträckan Härnösand—Sundsvall med endast 8 000 motsvarande tonkilometer, då ju dock sistnämnda bansträcka berör ett industriellt starkt utvecklat område. Styrelsen, som, i saknad av erforderliga detaljuppgifter, ej kan granska, huruvida industritransporterna äro upptagna till sannolik storlek, finner dock, särskilt med hänsyn till den oftast förefintliga konkurrensen med sjöfarten, sannolikt, att den beräknade inkomsten av industritransporter icke på avsevärd tid kommer att uppnås. Siffermässigt vill dock styrelsen låta vid de angivna inkomsterna bero.

Vid inkomstberäkningen enligt taxa »200» har vidare i princip tillämpats statens järnvägars tänkta taxa, men har ett undantag gjorts beträffande de för

lågvärdigt gods avsedda tarifferna 10—U, i det att den fasta tilläggsavgiften, inkl. 100 % förhöjning, på avstånd under 50 kilometer upptagits till 80 i stället för som vid statens järnvägar 40 öre per ton (sid. 144). Då någon ändring härvidlag möjligen kan komma att ske även vid statens järnvägar, vill styrelsen ej här erinra mot detta taxeantagande. Vid likformighet med statens järnvägars nu bestående förhållanden skulle likvisst de beräknade inkomsterna i godstrafik minskas med omkring 70 000 kronor.

Slutligen har Ostkustbanan genom till utredningsförrättaren givna direktiv (sid. 178) kommit att i godssamtrafik påföras betydliga inkomster i transitotrafik, vilka till största delen under alla förhållanden torde böra utgå. Kommittén har sålunda ansett sig för Ostkustbanans del (sid. 247) kunna räkna med de regler för samtrafiksvägarnas fastställande, vartill förslag på sin tid avgivits av 1907 års järnvägstaxekommitté, härvid förbigående ännu gällande samtrafiksregler, som för Ostkustbanan ställa sig oförmånligare (sid. 173—175). Styrelsen vill härtill erinra, att, ehuru vid koncessionens beviljande och då beslut om statslån tidigare fattats, icke av statsmakterna ifrågasatts andra regler för samtrafiken än de gällande, för statens järnvägar i förevarande fall relativt förmånliga, dock betänkligheter föreläggat mot banans understödjande på grund av den avledning av trafik från statens järnvägar, som banans byggande skulle medföra. En tillämpning av järnvägstaxekommitténs föreslagna samtrafiksbestämmelser på Ostkustbanan, trafikerad i intim förbindelse med de enskilda järnvägarna Härnösand—Sollefteå och Uppsala—Gävle, skulle medföra den uppenbara misshushållningen, att gods mellan stambanan norr om Långsele och Stockholmsrayonens stationer skulle få föras över den svagt och med dålig tracé byggda Härnösand—Sollefteå järnväg, samt vidare över Ostkustbanan — vars övre del till Sundsvall jämväl får oförmånliga lutningsförhållanden — samt Uppsala—Gävle järnväg. Härigenom skulle, utan någon vinst för trafikanterna i minskade fraktkostnader och, om den uppgjorda tidtabellen för Ostkustbanans godståg skall tillämpas, med en till två à tre dagar uppskattbar förlust i transporttid, de norrländska stambanorna berövas en del av den trafik, för vilken de blivit byggda.

Styrelsen har ännu icke tagit slutlig ställning till frågan om nya samtrafiksbestämmelser för järnvägsnätet i dess helhet, och saknar även nu anledning ingå på de yttranden angående samtrafiksspörsmålet, som av kommittén fällts (sid. 248). Emellertid vill styrelsen framhålla, att bevarandet av statens järnvägars trafik över egna linjer, särskilt i fråga om Norrlandstrafiken, är av sådan vikt, att styrelsen måste kräva, att, därest de nya samtrafiksregler, som erfordras för godsamtrafikens ändamålsenliga ordnande, skulle bli sådana, att med deras tillämpning statens järnvägars nuvarande trafik till och från Norrland skulle komma att ledas över Ostkustbanan, de undantag från dessa regler göras, som Kungl. Maj:t av järnvägs- och nationalekonomiska skäl kan finna gott att särskilt bestämma för bevarandet åt statens järnvägar av ifrågavarande trafik.

Ur järnvägsekonomisk synpunkt inverkar en försiktig ändring i förutsättningar för trafikberäkningarna i förevarande avseende så,

att statens järnvägars inkomstminskning på grund av avledd godstrafik, taxa »200», reduceras med omkring 500 000 kronor eller från beräknade 1 850 000 till 1 350 000 kronor,

att Ostkustbanans beräknade inkomst, taxa »200», reduceras med omkring 300 000 kronor.

Genom de ovan siffermässigt angivna minskningarna i beräknade bruttoinkomster för Ostkustbanan i dess helhet reduceras dessa vid taxa »200» med 610 000 kronor eller från 6 270 000 till 5 660 000 kronor.

Utgiftsberäkningen för järnvägen Härnösand—Gävle.

Utgiftsberäkningarna hava, enligt vad kommittén anför (sid. 308), till vinande av möjligast tillförlitliga resultat uppgjorts detaljerat och fristående från inkomstberäkningarna och icke åstadkommits genom användande av viss antagen driftkostnadsprocent. Mot den sålunda angivna beräkningsmetoden är givetvis i och för sig intet att erinra. Det torde dock vara av intresse att göra en jämförelse mellan de verkliga utgiftsförhållandena vid vissa med Ostkustbanan någorlunda jämförbara banor och de beräknade utgiftsförhållandena vid Ostkustbanan för att erhålla vägledning vid bedömandet av de verkställda utgiftsberäkningarnas sannolikhet. Då utgifterna först beräknats under för år 1920 rådande prisetförhållanden, och då statistik, ehuru ännu icke publicerad, föreligger för de enskilda järnvägarna under sagda år, finnes material för en sådan jämförelse, vilken nedan genomföres.

Till en början meddelas då för vissa enskilda banor, resp. Ostkustbanan de olika avdelningarnas verkliga resp. beräknade medeltalsutgifter per bankilometer eller tågkilometer eller ock per 1 000 kronor inkomst, ävensom den totala utgiftsprocenten.

Utgifter	Bergslagens järnvägar	Gävle—Dala järnvägar	Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar	Uppsala—Gävle järnväg	Ostkustbanan
	Verkliga utgifter år 1920				Beräknade utgifter vid 1920 års prisnivå
Banavdelningens per bankilometer kr.	7 732	4 751	5 599	5 285	4 359
Maskinavdelningens per tågkilometer kr.	5 32	7 00	5 38	5 69	3 43
Trafikavdelningens per tågkilometer kr.	1 93	2 36	2 27	2 40	1 69
Administrativa avdelningens per 1 000 kronor inkomst kr.	35 51	46 21	36 38	37 76	18 58
Total utgiftsprocent, exkl. räntor %	79 0	93 9	89 7	84 2	70 4

Tabellen synes ovillkorligen giva vid handen, att Ostkustbanans utgifter måste hava blivit kalkylerade under antagande av exceptionellt gynnsamma förutsättningar, i det att samtliga utgiftsmedeltal för Ostkustbanan ligga långt under motsvarande medeltal vid anförda fyra järnvägar.

Bergslagsbanan visar, som rimligt är på grund av dess relativt starka trafikintensitet, de lägsta kostnaderna per tågkilometer. Beträffande banavdelningens kostnader per bankilometer stå Gävle—Dala järnvägar lägst. Användas försöksvis dessa lägsta medeltal på Ostkustbanans banlängd resp. av kommittén beräknade antal tågkilometer och inkomster, och räknas med de i betänkandet

angivna utgifterna för vagnhyror, avskrivningar och räntor, erhållas nedan angivna utgifter, vilka jämföras med de i betänkandet beräknade.

	Drift- kostnader	Räntor	Summa utgifter
<i>Vid 1920 års prisleförhållanden:</i>			
Utgifter enligt betänkandet (sid. 226)..... kr.	6 929 400	1 562 000	8 491 400
Utgifter, beräknade enligt förestående lägsta medeltal ..	9 326 600	1 562 000	10 888 600
Skillnad	2 397 200	—	2 397 200
D:o	34.6	—	28.2
<i>Vid prisindex 200:</i>			
Utgifter enligt betänkandet..... kr.	3 700 600	1 562 000	5 262 600
Utgifter, beräknade enligt förestående lägsta medeltal med samma reduktionstal, som kommittén tilllämpat.....	4 923 000	1 562 000	6 485 000
Skillnad	1 222 400	—	1 222 400
D:o	33.1	—	23.2

Bortsett från ränteutgifterna, vilka intaga en särställning, ha sålunda utgifterna för Ostkustbanan beräknats komma att ligga nära 35 % under de utgifter, vilka skulle framgå, om banan finge Bergslagsbanans resp. Gävle—Dala järnvägars gynnsamt låga utgifter per tågkilometer, resp. bankilometer. Detta förhållande måste ingiva betänksamhet gentemot de framlagda utgiftsberäkningarnas möjlighet till förverkligande och tvivel, om de blivit rätt uppskattade i förhållande till trafikens och alltså trafikinkomstens beräknade storlek.

I anledning härav har styrelsen undersökt de allmänna förutsättningarna för de framlagda detaljberäkningarna rörande utgifterna.

En järnvägs driftkostnader stå i den intimaste relation till trafikarbetet, vars storlek enklast mätes genom det antal tågkilometer, som erfordras för trafikens besörjande. Ett tidtabellsutkast är därför det bästa underlaget för driftkostnadernas beräkning, och denna väg har ock kommittén följt.

I tredje trafikbyråns ovanberörda promemoria belysas närmare de tidtabellsantaganden, som kommittén gjort, och anges ett flertal exempel på de angivna tåglägenheternas otillräcklighet i förhållande till den beräknade trafiken.

Det visar sig vid denna granskning — och detta framstår som en grunderinran mot de av kommittén uppgjorda ekonomiska beräkningarna — att inkomsterna synas hava blivit kalkylerade under förutsättning av en, även lokaltrafiken på städerna väl tillgodoseende tidtabell, konstruerad på sätt tidtabellsförhållandena äro ordnade vid motsvarande statsbanelinjer, medan utgifterna kalkylerats på en såväl för berörda lokaltrafik som för trafiken i övrigt, så vitt styrelsen kan bedöma, mycket otillfredsställande och otillräcklig tidtabell.

En annan erinran, som styrelsen ser sig nödsakad att rikta mot grunderna för utgiftsberäkningarna, rör den lönenivå, som beräknats för Ostkustbanan. Lönerna ha nämligen beräknats efter de enskilda järnvägarnas bangrupp III, under det att till denna bangrupp, som har relativt låga löner, höra endast järnvägar med sekundärbaneaktör och svag ekonomi, exempelvis Härnösand—Sollefteå, Norra Hälsingland och Dala—Ockelbo—Norrundet. Till bangrupp I

höra de normalspåriga järnvägarna i sådan utsträckning, att 75 % av dessa järnvägars hela personal faller under lönebestämmelserna för denna grupp. Uppsala—Gävle järnväg hör givetvis till bangrupp I.

Styrelsen anser högst osannolikt, att Ostkustbanan i intim samförvaltning med Uppsala—Gävle järnväg skall kunna tillämpa andra lönebestämmelser än de för bangrupp I gällande, och torde något sådant få anses uteslutet, om, på sätt kommitténs beräkningar visa, Ostkustbanan skulle lämna ett fullt tillfredsställande ekonomiskt resultat.

Vidare ha beräkningarna utgått från lönerna efter endast tre tjänsteår, d. v. s. i andra löneklassen. Emellertid finnas fem löneklasser vid de enskilda järnvägarna. Utgår man — som rimligt är, då inkomstberäkningarna närmast avse en tidpunkt, liggande bortåt ett årtionde fram i tiden, från trafikens öppnande räknat — från en genomsnittsavlöning i lägst tredje löneklassen och från löneförhållandena i bangrupp I, så medför detta en höjning av de beräknade lönerna med omkring 20 %.

I förhållande till trafikarbetets storlek synas antalet befattningshavare och stationernas klassificering vara väl snävt tilltagna. Antalet stationskarlar för järnvägens 31 trafikplatser är sålunda upptaget till endast 35 man. Femton av banans trafikplatser skulle icke förestås av stationsmästare utan av stationskarl eller banvakt. Av de 16 upptagna stationsföreståndarna har hälften antagits placerade i lägsta stationsklass. Denna stationernas gruppering i klasser och denna deras bemanning svarar icke mot de detaljerade uppgifter över stationernas beräknade trafik, som i inkomstberäkningen framlagts. Det må i här förevarande sammanhang erinras, att såväl järnvägarnas indelning i bangrupper som stationernas klassificering ordnas enligt allmänna, för samtliga enskilda järnvägar gällande grunder, och att sålunda Ostkustbanans ledning i nämnda hänseende icke torde få möjlighet att genomföra en ekonomisering i den anda, som utgiftsberäkningarna antyda. Om det gällde att fastställa en verklig utgiftsstat, skulle en naturlig förklaring till utgiftsstatens liksom ock till tidtabellens påvisade njugghet kunna vara, att man velat avvakta, om verkligen trafiken skulle bli den beräknade. Då det här är fråga om att beräkna banans framtida ekonomi, måste man däremot ovillkorligen fordra, att inkomst- och utgiftsberäkningarna utgå från samma förutsättningar och alltså bli med varandra samställbara.

Beträffande utgifterna för maskinavdelningen och förrådet får styrelsen, som i övrigt icke funnit tid granska de uppgjorda beräkningarna, dock erinra mot, att konsumtionspriset för stenkol vid prisindex 200 satts så lågt som till 25 kronor pr ton. Vid ett vid nämnda prisindex naturligare stenkolspris av 30 kronor ökas stenkolskostnaden med 20 procent. Vidare finner styrelsen anmärkningsvärt, att icke någon kostnad synes hava blivit upptagen för reservtjänst, extra godståg och av kommittén (sid. 221) omnämnda motorvagnståg.

Särskilt anmärkningsvärda äro beräkningsgrunderna för järnvägens förvaltnings-, underhålls- och vagnväxlingsbidrag. Enligt uppgift från den tjänsteman vid statens järnvägar, som biträtt kommittén vid beräkning av berörda bidrag, har man vid kalkylerandet av bruttoutgiftsökningen å statens järnvägars föreningsstationer icke ansett behövt taga hänsyn till någon genom Ostkustbanans tillkomst ökad trafik. Man lär i stället ha utgått från det antagandet, att Ostkustbanan icke skulle skapa ny trafik (vid föreningsstationerna), utan endast avleda trafik från statens järnvägars tidigare linjer. Man har därför för föreningsstationerna räknat med en total kostnadsstegring av endast 20 procent, motsva-

rande den utgiftsökning, som skulle inträda genom den redan förefintliga trafikens uppdelning på tre linjesträckningar i stället för en. Då stationernas kostnader i betänkandet tänkas bestridda med 60 % av Ostkustbanan och med 40 % av statens järnvägar, synes man alltså förutsätta, att över hälften av Sundsvalls, Hudiksvalls, Söderhamns och Stugsunds trafik kommer att övergå till Ostkustbanan.

Till vägledning för bedömande av i vad mån förestående beräkningsgrunder kunna vara befogade, hava nedanstående uppgifter sammanställts:

	Antal resor		Ton gods	
	å statens järnvägar år 1913	beräknade å Ostkustbanan	å statens järnvägar år 1913	beräknade å Ostkustbanan
Sundsvall	165 700	698 200 ¹⁾	288 500	16 800 ²⁾
Hudiksvall	111 200	240 500	177 800	80 500
Söderhamn och Stugsund	197 000	261 700	317 400	113 900

¹⁾ Inräknat Kubikenborg.

²⁾ Endast industrigods, utgörande omkring 50 % av hela tonalet gods.

Det visar sig omedelbart, att antagandet, att vid Ostkustbanan ej skulle uppstå någon ny trafik vid föreningsstationerna, icke har stöd i kommitténs egna inkomstberäkningar. Särskilt är Ostkustbanans persontrafik vida större än statens järnvägars. I själva verket torde man i här förevarande sammanhang kunna bortse från den del av Ostkustbanans trafik, som kan beräknas vara avledd från statens järnvägars linjer, enär denna i antal resande och ton gods räknat utgör en mycket obetydlig del av föreningsstationernas trafik. Det förhållandet, att berörda avledda trafik, som uteslutande utgör långdistanstrafik, ur inkomstsynpunkt har en stor betydelse, inverkar naturligtvis icke i här förevarande hänseende.

Tages hänsyn till såväl persontrafik och godstrafik som till tåg tjänsten, synes trafikarbetet vid statens järnvägars föreningsstationer kunna beräknas ökat med omkring 70 %, och med nära samma procenttal eller med 63 % torde ock — se järnvägstaxekommitténs betänkande — totalkostnaderna komma att stiga, enär stationernas kostnader (vid klass III) till 90 % utgöras av utgifter, som växa proportionellt mot trafiken.

Enär stationernas totalkostnader fördelas på olika banor enligt fördelningsregler, som avse att svara mot trafikarbetets omfattning, torde i enlighet med förestående beräkningsgrunder Ostkustbanans andel av föreningsstationernas totalkostnader komma att utgöra cirka 41 % av de nya totalkostnaderna, i stället för av kommittén beräknade 60 %.

Emellertid visar det sig, att Ostkustbanans bidrag till förvaltning och underhåll av föreningsstationerna bliva i det närmaste alldeles desamma, vare sig man använder kommitténs beräkningsgrunder eller de ovan anförda. Det skulle sålunda kunna tyckas, som om kommitténs beräkningssätt kunnat godtagas. Det är dock ur en annan synpunkt av synnerlig vikt, att korrigering äger rum.

Kommittén har (sid. 215 och 253) räknat med en besparing för statens järnvägar i kostnaden för underhåll och förvaltning av föreningsstationerna i Sundsvall, Hudiksvall och Söderhamn med Stugsund av 460 000 kronor vid prisindex

200. Nämda besparing synes framkalkylerad på följande sätt. Nuvarande totala förvaltnings- och underhållskostnader 100, ökas genom Ostkustbanans tillkomst med 20 % till 120 enheter. Ostkustbanan skall härav bestrida 60 % eller 72 enheter. Återstående kostnad, 48 enheter, kvarstår å statens järnvägar, som sålunda skulle få sina nuvarande stationskostnader minskade med 52 %.

Denna slutsats av de använda beräkningsmetoderna kan styrelsen ej godkänna, då därmed skulle i kalkylerna rörande Ostkustbanans ekonomiska verkningar komma att kvarstå en inkomstpost för statens järnvägar på ej mindre än 460 000 kronor, vilken besparing dock i själva verket till allra största delen icke kommer att uppstå. Såsom redan nämnts, måste nämligen berörda stationers utgifter till 90 % anses vara av föränderlig natur och alltså komma att stiga ungefär proportionellt mot trafiken. Vid styrelsens ovan anförda beräkningsmetod bör statens järnvägars besparing i förvaltnings- och underhållskostnader därför i stället beräknas på följande sätt. Nuvarande totala förvaltnings- och underhållskostnader, 100, ökas genom Ostkustbanans tillkomst med 63 % till 163 enheter. Ostkustbanan skall härav bestrida 41 % eller 67 enheter; återstående kostnad, 96 enheter, kvarstår å statens järnvägar, som sålunda skulle få sina tidigare stationskostnader minskade med 4 %. Skillnaden i beräkningsresultat är som synes högst betydlig. I stället för den beräknade besparingen av 460 000 kronor vid prisindex 200 kvarstår en sådan om endast 35 000 kronor.

Till slut vill styrelsen i detta sammanhang anför, att några skatter ej införts i kommitténs beräkningar oaktat den beräknade stora vinsten, och att icke heller räknats med den av kommittén (sid. 254) berörda stora ersättningen till statens järnvägar för liden inkomstminskning på grund av trafikavledning.

Ifrågasättas kunde att beräkna viss minskning i de av kommittén beräknade utgifterna på grund av den reducering i fjärrtrafiken, som styrelsen sett sig föranlåten att vidtaga. Med fullt erkännande, att utgiftsminskning givetvis föranledes av trafikens nedgång, får styrelsen emellertid erinra, att kommitténs beräkningar icke direkt utgått från trafikens omfattning utan främst från antalet tåg, vilket icke påverkas av berörda trafikminskning. Kommittén har — väl sannolikt av denna anledning — därför ej heller räknat med någon dylik utgiftsminskning vid en endast till Söderhamn byggd bana.

Den starkt begränsade tid, som styrelsen haft till förfogande, har icke medgivit ytterligare undersökningar rörande driftkostnadernas beräkning. Allt synes emellertid tala för, att utgifterna under förutsättning av inkomstberäkningarnas hållbarhet blivit starkt undervärderade. Styrelsen håller för troligt, att det ovan på statistisk väg kalkylerade driftkostnadsbeloppet av vid prisindex 200, cirka 4·9 miljoner kronor (4 923 000) exkl. räntekostnad, bättre kommer att överensstämma med verkligheten och vill därför i sina vidare beräkningar, om än med all reservation för approximationen, utgå från detta utgiftsbelopp.

Nedan sammanställas de av kommittén för järnvägen Härnösand—Gävle gjorda ekonomiska slutberäkningarna med de resultat, vartill förestående reviderade beräkning kommit.

*mm. anställ-
ning av det
ekonomiska
resultatet för
järnvägen
Härnösand—
Gävle.*

	Ostkustbane- kommitténs beräkning	Järnvägs- styrelsens reviderade beräkning	Ökning eller minskning
	K r o n o r		
Bruttoinkomst, prisnivå 200	6 270 000	5 660 000	— 610 000
Driftkostnader	3 700 000	4 920 000	+ 1 220 000
Driftsöverskott	2 570 000	740 000	— 1 830 000
Räntor	1 562 000	1 562 000	—
Överskott eller brist	+ 1 008 000	— 822 000	— 1 830 000

• Vad inkomstberäkningarna angår har kommittén (sid. 247) uttalat, att de alltigenom synas utmärka sig av en strävan att räkna lågt, varigenom uppnåtts ett resultat, som på åtskilliga punkter rymmer stora säkerhetsmarginaler. Styrelsen kan icke ansluta sig till detta uttalande beträffande inkomstekonomin, men den huvuderinran, som styrelsen vill rikta mot de ekonomiska beräkningarna, rör dock driftkostnaderna, då dessa, ej annat än vad styrelsen kan finna, ha uträknats under andra förutsättningar än vad inkomstberäkningen borde hava betingat.

Av förestående synes således framgå, att det ingalunda kan vara visst — snarare kan det väl knappast väntas — att Ostkustbanan skall bli ett ekonomiskt bärkraftigt företag vid tillämpning av den tänkta taxenivån, vilken av kommittén antagits sammanfalla med statens järnvägars vid motsvarande tidpunkt tillämpade taxenivå.

Det skulle då kunna ifrågasättas att söka förbättra Ostkustbanans ekonomiska läge genom taxenivåns höjande. En sådan höjning är dock, särskilt beträffande Ostkustbanan, *trafikerad som stambana*, av tvivelaktigt värde. Det avsedda samgåendet med Uppsala—Gävle järnväg under gemensam förvaltning med gemensam taxa torde nämligen då icke kunna helt förverkligas, enär Kungl. Maj:t ej torde bli benägen att höja Uppsala—Gävle järnvägs taxa utöver statens järnvägars. Vidare måste hänsyn tagas till den besvärande konkurrens, som Ostkustbanan alltid erhåller i egenskap av dels kustbana, dels närliggande parallellbana med statens järnvägars stambana, ävensom på grund av den allt intensivare biltrafiken. Styrelsen vill också för sin del uttala, att, om Ostkustbanan skall byggas och trafikeras som stambana i sammanslutning med Uppsala—Gävle och Härnösand—Sollefteå järnvägar, berörda stora förvaltning väl lämpligen ej bör med hänsyn till önskvärdheten av enhetlighet i landets järnvägstaxeväsen få förutsättas erhålla rätt till högre taxa och tariffer än vad framdeles kan vid varje tid ordinarie gälla för statens järnvägar.

Tarefrågan.

Den ekonomiska betydelsen (vid taxa »200») därav, att Ostkustbanan kommer att avleda person- och godstrafik från statens järnvägar, har (sid. 196—206) beräknats som nedan:

Trafikavledningen från statens järnvägar.

	Persontrafik kronor	Godstrafik kronor	Summa kronor
Minskad bruttointkomst å statens järnvägar.....	1 100 000	1 850 000	2 950 000
Avgår:			
Minskade utgifter på grund av bortfallande trafik...	275 000	1 110 000	1 385 000
Ersättning från Ostkustbanan till statens järnvägar för inkomstminskning.....	—	150 000	150 000
Nettointkomstökning för ny trafik.....	100 000	80 000	180 000
Nettointkomstminskning av trafiken.....	725 000	510 000	1 235 000

I analogi med erinringarna mot kommitténs inkomst- och utgiftsberäkningar i övrigt synas även i denna kalkyl ett flertal ändringar vara behövliga. Utöver tidigare anförda ändringar bör sålunda här bemärkas, att storleken av utgiftsminskningen vid bortfallande trafik otvivelaktigt beräknats för högt (25 % av inkomsterna i persontrafik, 60 % av inkomsterna i godstrafik). När det är fråga om *bortfallande trafik*, som icke kan föranleda indragning av tåg, minskning av lokomotiv- och vagnpark m. m., kan man åtminstone för en avsevärd tid framåt icke vara berättigad att räkna med större utgiftsprocent än 20 i persontrafik och 40 i godstrafik.

Trafikavledningens ekonomiska betydelse för statens järnvägar ställer sig då på följande sätt:

	Persontrafik kronor	Godstrafik kronor	Summa kronor
Minskad bruttointkomst å statens järnvägar genom bortfallande trafik.....	470 000	1 350 000	1 820 000
D:o genom sänkning av biljettavgifter.....	160 000	—	160 000
Summa bruttointkomstminskning.....	630 000	1 350 000	1 980 000
Avgår:			
Utgiftsminskning för bortfallande trafik.....	100 000	540 000	640 000
Ersättning från Ostkustbanan till statens järnvägar för inkomstminskning.....	—	110 000	110 000
Nettointkomstökning för ny trafik.....	100 000	80 000	180 000
Nettointkomstminskning av trafiken.....	430 000	620 000	1 050 000

Om sålunda å ena sidan trafikvägarna för gods beräknas på sätt ovan angivits och tillförseln av persontrafik till statsbanornas nattåg ej tillåtes att hämmas samt å andra sidan ej räknas med större utgiftsminskning för bortfallande trafik än som under avsevärd tid framåt kan beräknas, så får statens järnvägars nettoförlust genom trafikavledning beräknas nedgå från av kommittén angivna 1 235 000 till 1 050 000 kronor.

Från anförda belopp vill emellertid kommittén ytterligare draga den besparing, som skulle uppstå vid föreningsstationerna, för att på så sätt få fram hela den ekonomiska betydelsen för statens järnvägar av Ostkustbanans tillkomst. Då

denna besparing, enligt vad förut anförts, av kommittén beräknats till 460 000 kronor, men av styrelsen kan ej uppskattas till mer än 35 000 kronor, skulle sålunda tillkomsten av Ostkustbanan inverka så på statens järnvägars ekonomi, att årsöverskotten minskades med:

775 000	kronor enligt kommitténs beräkningar och
1 015 000	» » styrelsens »

Det i kommittéförlaget framlagda tidtabellsutkastet synes styrelsen ägnat att ingiva vissa farhågor, att allmänhetens krav på erforderliga tåglägenheter, bland annat i anslutning till statens järnvägars viktigaste tågförbindelser, ej komma att nöjaktigt tillgodoses. Av förut omnämnda, närlagda promemoria i tidtabellsfrågan framgår, i vilken stor utsträckning behövet av förbindelser mellan olika städer och omgivande orter samt mellan städerna inbördes satts tillbaka. Likaså framgår, hurusom vid tidtabellens upprättande huvudvikten synes ha lagts vid att med ett genomgående snälltåg åt Ostkustbanan vinna största möjliga andel av den norrländska fjärrtrafiken. Det torde vara av samma anledning, som anslutningståg med statsbanans nattåg i riktning från och till Härnösand saknas i tidtabellen. Sagda dagtågsförbindelse anses jämväl av kommittén vara av så utomordentlig vikt, att kommittén finner till och med Jämtlands behov av särskilt nattåg för post- och persontrafiken till följd därav i stort sett bortfalla (sid. 252).

Åtgärder till
tryggande av
tillfredsstäl-
lande tid-
tabellsför-
hållanden.

Styrelsen vill i anledning av anförda förhållande uttala, att det skulle vara synnerligen beklagligt, om förhållandet mellan statens järnvägar och en färdigbliven Östkustbana komme att utveckla sig i den riktning, som nämnda tidtabell synes förutsätta. Kommunikationsväsendet borde till sin natur vara en enhet; tillhöra delarna olika ägare, fordras med nödvändighet ett sådant samarbete mellan dessa, att trafikbehovet gemensamt på bästa sätt tillgodoses. En ur snäv intressesynpunkt förd konkurrens kan gå ut över trafikanterna och är givetvis icke alltid förmånlig ens för någon av de tävlande. Styrelsen anser därför, att i sammanhang med statslånefrågans avgörande åtgärder böra av Kungl Maj:t vidtagas för tryggande av ömsesidig hänsyn och nödigt samarbete ur tidtabellssynpunkt mellan statens järnvägar och Östkustbanan.

Styrelsen skall härefter yttra sig över inlösningsvillkoren för de järnvägar, vilka tillsammans komma att bilda en med statsbanorna konkurrerande parallellförbindelse till Norrland. Då styrelsen nu liksom i tidigare yttranden i frågan anser, att dessa järnvägars införlivande med statsbanenätet endast kan vara en tidsfråga, ha inlösningsvillkoren en vida större betydelse än i vanliga fall.

*Inlösnings-
villkor.*

Beträffande inlösningsvillkoren för *Ostkustbanan* har kommittén (sid. 286) kommit till den slutsatsen, att en ändring till statens förmån icke kan ifrågasättas. Styrelsen har, efter att ha skärskådat inlösningsvillkorens praktiska innebörd, det ändrade läge, vari Ostkustbanans finansieringsfråga numera kommit, och övriga ändrade tidsförhållanden, kommit till en annan slutsats och vill nedan närmare motivera denna:

Inlösningsvärdet enligt a-villkoret skall i korthet sagt motsvara vad banan kostat koncessionshavaren, med tillägg av 4 % ränta och med avdrag för värdeminskning och erhållen nettointkomst å banan. Göres nu det antagandet, att staten skulle vilja inlösa banan, sedan densamma år 1927 färdigbyggts för en av kommittén beräknad kostnad av 47 miljoner kronor, inberäknat räntor och kredit-

avgifter å banklån, men alltså exklusive kostnad för Sundsvalls station samt räntor å statslån och eget kapital, så uppstår frågan, vad inlösningsvärdet skulle motsvara. Detta är väsentligen beroende på, från vilken tidpunkt 4 % ränta skall tilläggas koncessionshavarens kostnad, varom bestämmelserna ej utsäga något. Kommer i likhet med det prejudikat, som föreligger i fråga om Västkustbanan, ränta att beräknas från den tidpunkt, då varje särskilt belopp tagits i anspråk, så skulle ovan angivna 47 miljoner kronor enligt verkställd beräkning ökas med dels kronor 6 280 000, motsvarande ränta å eget kapital, och dels 2 350 000 kronor, motsvarande ränta å statslån, inalles 8 630 000. Härtill kommer ytterligare kostnaden för Sundsvalls station, 2 680 000 kronor (sid. 94). I statens hand skulle alltså järnvägen under anförda förutsättningar kräva en kostnad av omkring 58 3 miljoner kronor. Särskilt anmärkningsvärt är, att koncessionshavaren synes skola få tillgodoräkna sig ränta å den mot statslånet svarande anläggningskostnaden även under anståndstiden (med 1 560 000 kronor). En annan omständighet, som synes värd beaktande, är att den trakt Ostkustbanan genomgår undslipper den kostnad för jordlösen, upptagen till 2 410 000 kronor (sid. 92), som den skulle ha fått erlägga, därest banan byggts av staten. Det så kallade a-villkoret torde således komma att ställa sig synnerligen oförmånligt för staten och i motsvarande mån förmånligt för koncessionshavarne.

Det så kallade b-villkoret stadgar i korthet, att, sedan järnvägen eller del därav under 10 år varit upplåten för allmän trafik, Kungl. Maj:t kan tillämpa a-villkoret eller hänskjuta till gode män att fastställa banans värde med hänsyn till dess skick och övriga föreliggande omständigheter, dock högst till lösesumman enligt a-villkoret.

Detta inlösningsvillkor är så till vida förmånligt, som det fixerar en övre gräns för lösesumman. I jämförelse med vanliga inlösningsvillkor är det å andra sidan oförmånligt, då det utesluter det eljest vanliga alternativet, att banan skall kunna inlösas till ett belopp, svarande mot de sista 10 årens genomsnittliga nettointkomst, kapitaliserad efter 5 %. De godemänsvärderingar, av vilka styrelsen har erfarenhet, ingiva icke heller någon mera säker förhoppning, att järnvägens lösesumma, om den fastställs av gode män, skall bliva beräknad med hänsyn till järnvägens avkomstgivande förmåga eller affärsvärde.

Emellertid få inlösningsvillkoren för Ostkustbanan anses vara strängare än de hittills vanligen tillämpade. Det är härvid dock att märka, att de givits vid en tidpunkt, då banans anläggningskostnad beräknades låg, då understöd från statens sida icke var ifrågasatt och då tanken på strängare inlösningsvillkor överhuvud icke blivit väckt. Jämför man dessa tidsförhållanden med de nuvarande, så framträder en genomgående skillnad. Det pris staten skulle få att enligt a-villkoret erlägga för järnvägen, torde komma att uppgå till ett belopp, svarande mot närmare 200 000 kronor per kilometer, vilken kostnad väl icke under några förhållanden torde kunna förräntas med statens järnvägars vanliga tariffer. Vidare har banans tillkomst blivit beroende av, att enligt finansplanen ett högst avsevärt lån beviljas av staten mot sista inteckning i banan, och slutligen har av 1918 års järnvägskommitté framlagts ett förslag till inlösningsvillkor för enskilda järnvägar, vilka äro för staten förmånligare än tidigare inlösenbestämmelser. Ytterligare må erinras om de för staten än förmånligare inlösningsvillkor, som reservationsvis påyrkats inom kommittén, ävensom om att kommittén önskat öppna möjlighet till fastställande i särskilda fall — och då av Konungen och

Riksdagen gemensamt — av andra inlösenbestämmelser än de i lagförslaget formulerade.

Det är givetvis av största vikt, att det anläggningskapital, som järnvägarna — vare sig de äro statens eller enskilda — hava att förränta, icke uppbringas över avkastningsmöjligheternas ordinära gräns. Ur denna synpunkt synes en modifiering av inlösningsvillkoren önskelig. Styrelsen kan icke heller finna, att koncessionshavarne, så som ostkustbanefrågan nu en gång ligger, skulle kunna med fog bestrida det berättigade i, att en sådan modifiering sättes som villkor för ett effektivt statsunderstöd av banan.

Något utformat förslag till nya inlösningsbestämmelser har styrelsen på den korta tid, som stått till förfogande, ej ansett sig kunna utarbeta, men torde 1918 års järnvägskommittés ovan berörda betänkande få anses lämna erforderligt material för uppgörande av ett ur statens synpunkt tillfredsställande förslag, som även för koncessionshavarne kan vara acceptabelt.

Styrelsen anser sålunda, att, därest staten i fortsättningen skall medverka till Ostkustbanans finansiering, och detta i högre grad än förut avsetts, som villkor härför skall krävas, att de nuvarande inlösningsvillkoren ersättas av nya och för staten mera användbara och överkomliga än de ursprungliga.

Beträffande villkoren för inlösen av *Uppsala—Gävle järnväg* föreligger ett förslag till avtal (sid. 290), som framgått av förhandlingar mellan representanter för ostkustbanekommittén och järnvägens ägare. Mot avtalet, som godkänts av järnvägsaktiebolagets styrelse och stämma, har styrelsen under förhandenvarande förhållanden för sin del ej någon erinran, om än det i avtalets moment 7 intagna stadgandet om ersättning för tecknade aktier i Ostkustbanans aktiebolag jämte 4 % ränta är för staten synnerligen oförmånligt, under antagande att Ostkustbanan ej kommer till stånd. Emellertid har bolagsstämmans beslut överklagats och har, sedan käromålet i underrätten ogillats, talan fullföljts i hovrätten.

Frågan om rätt till inlösen av *Uppsala—Gävle järnväg* till godtagbart inlösenpris har sålunda väl ryckt ett steg närmare sin lösning, men det *bindande* erbjudande från järnvägens sida om sådan rätt, vilket järnvägsstyrelsen i sitt den 17 november 1919 avgivna utlåtande yrkat som villkor för beviljande av då ifrågasatt statslån till Ostkustbanan, föreligger dock alltjämt icke, i det att giltigheten av bolagsstämmans enligt uppgift med enkel majoritet givna godkännande är beroende på blivande domstolsutslag.

Beträffande *Härnösand—Sollefteå järnväg* anser kommittén ej behövt att ifrågasätta ändring av de i koncessionsurkunden för järnvägen angivna inlösningsvillkoren. Järnvägsstyrelsen, som enligt vad i det föregående anförts, anser uteslutet, att järnvägen ifråga skall, emot riktiga principer för järnvägsdrift, få upptaga övre Norrlands fjärrgodstrafik med Stockholmsrayonens stationer, finner jämväl ej nödigt att i här förevarande samband kräva en modifiering av Härnösandsbanans inlösenvillkor.

Som sammanfattning och slutsats i här förevarande avseende får styrelsen uttala, dels att styrelsen finner de gällande inlösenvillkoren för Ostkustbanan genom förhållandenas utveckling numera otillfredsställande och i behov av tidsenlig modifiering, dels att det förhållandet, att ett *slutligt bindande* erbjudande om godtagbara inlösenvillkor beträffande *Uppsala—Gävle järnväg* ej föreligger, innebär en påtaglig risk. Avtalet angående *Uppsala—Gävle järnvägs* inlösenvillkor kan nämligen förfalla, utan att staten av praktiska konsekvensskäl skall kunna taga fullt tillbaka ett dessförinnan — låt vara villkorligt — givet löfte om fort-

satt understöd. Det synes styrelsen alltså, att i varje fall utgången av berörda process bör avvaktas, innan statsmakterna besluta sig för vidare länegivning åt Ostkustbanan.

Järnväg
Härnösand—
Söderhamn.

Styrelsen skall härefter söka granska de ekonomiska beräkningarna för en mera såsom lokalbana trafikerad järnväg Härnösand—Söderhamn.

I konsekvens med tidigare gjorda reviderade beräkningar för huvudalternativet till Gävle böra de av kommittén beräknade inkomsterna minskas med omkring 60 000 kronor. Till vägledning för bedömande av, hur utgifterna i kommitténs betänkande blivit beräknade för lokalbanan jämfört med motsvarande beräkningar för en stambana till Gävle, ha följande medeltal uträknats med ledning av i kommittébetraktandet angivna absoluta tal.

	1920 års taxa och prishnivå		Prishnivå och taxa »200»	
	Stambana Härnösand— Gävle	Lokalbana Härnösand— Söderhamn	Stambana Härnösand— Gävle	Lokalbana Härnösand— Söderhamn
Inkomst per bankilometer	32 700	27 500	20 800	17 400
Driftkostnad per bankilometer	23 000	23 900	12 300	13 300
Inkomst per tågilometer	9·90	8·73	6·30	5·52
Driftkostnad per tågilometer	6·96	7·60	3·72	4·24
Utgiftsprocent	70	87	59	77

Inkomsterna per bankilometer, resp. tågilometer äro, som härav framgår, beräknade väsentligt lägre för en lokalbana till Söderhamn än för en stambana till Gävle. Orsaken härtill är huvudsakligen, att kommittén tillgodoräknat huvudbanan men icke lokalbanan en stor fjärrgående samtrafik i person- och gods-rörelse, vilken trafik emellertid, såsom av styrelsen ovan anförts, torde till största delen böra avföras ur beräkningarna. I högre grad anmärkningsvärt synes vara, att kommitténs beräkningar upptaga större driftkostnader per bankilometer, resp. tågilometer för lokalbanan än för stambanan, då dock trafiken (per bankilometer) beräknats 15 procent mindre å den förra järnvägen, och då en lokalbana med svag ekonomi alltid bör kunna skötas på ett enklare och billigare sätt än en anspråksfullare stambana. Huvudanledningen till anmärkta förhållande befinnes vara, att man i allmänhet icke räknat med någon utgiftsminskning för den stora trafik, som beräknats falla bort, om banan bygges endast till Söderhamn. De inom kommittén uppgjorda utgiftsberäkningarna kunna således icke anses vara med varandra fullt jämförbara. Utgifterna för lokalbanan äro tydligen beräknade efter en relativt högre måttstock än utgifterna för stambanan.

Vid en allmänt hållen jämförelse mellan utgifterna per bankilometer å en lokalbana till Söderhamn och en stambana till Gävle bör främst uppmärksammas, att den för lokalbanan uppgjorda tågtidtabellen på ett avsevärt bättre sätt tillgodoser områdets *lokala* trafikbehov än vad stambanans tidtabell gör, beroende bland annat särskilt därpå, att stambanans genomgående snälltåg ersatts med persontåg, som kunnat givas för trafiken såväl städerna emellan som mellan städerna och landstationerna förmånligare lägen. Den för en lokalbana uppgjorda tidtabellen är sålunda i högre grad än den för stambanan uppgjorda tidtabellen

ägnad att möjliggöra den i inkomstberäkningarna motsedda trafiken, om än även lokalbanans tidtabell synes för knapp i förhållande till trafikens beräknade storlek. Alltså behöva icke heller de för lokalbanan beräknade utgifterna ökas i motsvarande grad som stambanans utgifter, om tidtabellen skall utökas till full effektivitet.

Vidare torde någon hänsyn få tagas till att avlöning av personalen enligt de av kommittén angivna bestämmelserna för bangrupp III möjligen kunna ifrågakomma vid en lokalbana, men däremot icke vid en med Uppsala—Gävle järnväg sammansluten huvudbana. Jämväl i övrigt torde en del utgifter kunna reduceras vid sänkning av järnvägens allmänna trafikstandard.

Med hänsyn till anförda förhållanden torde man kunna räkna med, att utgifterna per bankilometer å lokalbanan, under antagande av samma trafikomfattning per bankilometer som å en stambana, böra kunna reduceras med minst 10 % under motsvarande utgifter vid denna. Här skall för säkerhets skull då bortses från den ytterligare kostnadsminskning, som skulle kunna betingas därav, att jämväl enligt styrelsens reviderade beräkningar trafiken per bankilometer å lokalbanan kommer att understiga motsvarande trafik å stambanan (med omkring 6 %).

Driftkostnaderna per bankilometer, som i styrelsens approximativa beräkning för stambanan till Gävle utgöra 16 350 kronor, skola sålunda för lokalbanan till Söderhamn upptagas med 14 715 kronor per bankilometer, vilket är omkring 2 400 kronor mera än kommittén beräknat för stambanan. För hela den 217 kilometer långa järnvägen skulle driftkostnaderna då uppgå till 3 193 000 kronor. Under anförda förutsättningar erhållas följande slutresultat beträffande lokalbanans inkomster och utgifter.

	Ostkustbane- kommitténs beräkning	Järnvägs- styrelsens reviderade beräkning	Ökning eller minskning
	K r o n o r		
Bruttoinkomst, prisnivå »200»	3 770 000	3 710 000	— 60 000
Driftkostnader, » »	2 891 000	3 193 000	+ 302 000
Driftöverskott	879 000	517 000	— 362 000
Räntor	1 475 000	1 475 000	—
Överskott eller brist	— 596 000	— 958 000	— 362 000

En till Söderhamn byggd Ostkustbanas tillkomst beräknar kommittén skola medföra vinst för statens järnvägar, och angives denna uppstå på följande sätt (sid. 215).

Nettoförlust genom trafikavledning.....	115 000 kronor
Avgår vinst å föreningsstationer	430 000 »
Saldo vinst för statens järnvägar	315 000 »

Vid beräkning av nettoförlusten genom trafikavledning har kommittén räknat med samma av Ostkustbanan föranledda nya godstrafik å statens järnvägars linjer, som om banan bygges till Gävle (200 000 kronor, varav 80 000 kronor nettoinkomst å statens järnvägar). Denna uppskattning kan dock icke vara riktig, bland annat därför, att åtminstone en väsentlig del av den stora trafiken på Ljusne, som i kommitténs beräkningar lagts över Gävle, kommer att, om banan bygges till

Söderhamn (Ljusne), gå över statens järnvägars linjer. Däremot får den av kommittén beräknade vinsten å föreningsstationer till största delen bortfalla. I själva verket torde en avsevärd nettovinst genom ökad trafik kunna beräknas för statens järnvägar, om banan bygges endast till Söderhamn, men styrelsen skall i saknad av tid att utföra närmare kalkyler varken beräkna vinst eller förlust.

Jämförelse
mellan de
beräknade
ekonomiska
resultaten för
stambanan till
Gävle och
lokalbanan
till Söder-
hamn.

Med nedanstående sammanställning avses att översiktligt belysa, hur driftresultaten ur statens synpunkt ställa sig enligt kommitténs och järnvägsstyrelsens beräkningar för dels en stambana till Gävle, dels en lokalbana till Söderhamn.

	Enligt kommitténs beräkningar		Enligt järnvägsstyrelsens reviderade beräkningar	
	Stambana till Gävle	Lokalbana till Söderhamn	Stambana till Gävle	Lokalbana till Söderhamn
	K r o n o r			
Driftöverskott	2 570 000	879 000	740 000	517 000
Räntor å lån	1 562 000	1 475 000	1 562 000	1 475 000
Beräknad ränta å 5 % å eget kapital	950 000	583 000	950 000	583 000
Vinst eller förlust:				
å eget kapital	+ 1 008 000	— 596 000	— 822 000	— 958 000
utöver 5 % avkastning även å eget kapital	+ 58 000	— 1 179 000	— 1 772 000	— 1 541 000
Vinst eller förlust för statens järnvägar genom trafikavledning m. m.	— 775 000	+ 315 000	— 1 015 000	—

Beräkningar av här ifrågakarande slag äro till sin natur approximativa. Aldrig så noggranna utgiftsberäkningar kunna icke avhjälpa detta, då de dock måste baseras på antagna förutsättningar rörande trafikens omfattning, och därest de underlåta detta, såsom i kommitténs beräkningar påvisats i viss utsträckning vara fallet, vila på lös grund. Styrelsen har i det föregående motiverat de ändringar beträffande inkomst- och utgiftsberäkningarna, som styrelsen velat vidtaga, men vill å sin sida understryka även den reviderade beräkningens starkt approximativa natur.

Medan emellertid enligt kommitténs beräkningar byggandet av en stambana till Gävle framstår som gynnsammare än byggandet av en lokalbana till Söderhamn, är förhållandet omkastat enligt järnvägsstyrelsens beräkningsgrunder, i det att den årliga drift- och ränteförlusten (ränta beräknad å hela kapitalet) skulle — *vid tillämpning av taxa »200»* — utgöra 1 772 000 kronor för en stambana till Gävle mot 1 541 000 kronor för en lokalbana till Söderhamn, vartill kommer att endast en stambana föranleder förlust för statens järnvägar, vilken beräknats till 1 015 000 kronor.

Beträffande möjligheten att genom höjning av taxan utöver den för statens järnvägar gällande anpassa inkomstgivningen efter utgifternas storlek måste visserligen mindre svårigheter föreligga för en järnväg till Söderhamn, vars uppgift blir att tillgodose det lokala trafikbehovet, än för en stambana till Gävle, men är den rådande oenhetligheten i landets taxeväsen ett ont, som så vitt möjligt

bör försvinna, och har styrelsen därför i likhet med kommittén här ej velat räkna med eventualiteten av en taxehöjning.

Det synes härvid ej osannolikt, att de ekonomiska svårigheter, som Ostkustbanan har att kämpa emot under sin byggnadstid, kunna på grund av byggnadskapitalets storlek komma att bli bestående. Sveriges järnvägsnät var — bortsett från statens norrländska kulturbanor och en del smärre järnvägar — i stort sett utbyggt, innan penningvärdet undergick sin stora sänkning. Landets allmänna järnvägstaxenivå kommer att påverkas härav i sänkande riktning. De järnvägar, vilka byggas för en i jämförelse med tidigare förhållanden dubbel byggnadskostnad eller mer per bankilometer, kunna därför med fog befaras bli omöjliga att förränta och få att bära sig med samma genomsnittstaxa som de äldre banorna. Detta förhållande utgör enligt styrelsens uppfattning en huvudpunkt i Ostkustbanans ekonomiska problem, vilken dock icke synes hava av kommittén närmare beaktats.

Enligt skrivelse från 1920 års riksdag borde tagas under övervägande, huruvida och på vilka villkor staten lämpligen skulle kunna till en början övertaga trafiken å bandelen Härnösand—Sundsvall och bolaget genom arrendeavgift erhålla gottgörelse för räntekostnaderna för det i bandelen nedlagda lånekapitalet.

Ostkustbanekommittén har (sid. 303) ställt ifråga, antingen att det för bandelens färdigbyggande erforderliga statslånet lämnas i huvudsak räntefritt, till dess Ostkustbanan i dess helhet kan bli färdig och öppnad för trafik, eller ock att statens järnvägar arrendera bandelen och därför lämna ett arrende, motsvarande räntorna å statslånet jämte erforderliga avskrivningar. Kommittén, som anser, att trafikering genom statens försorg skulle ställa sig dyrbarare än trafikering av det byggande bolaget, förordar det förra alternativet eller lämnandet av räntefritt lån under byggnadstiden. Styrelsen har sålunda att taga ställning till frågan om arrendering av bandelen mellan Härnösand och Sundsvall.

I kommitténs betänkande har inkomsten å bandelen under förutsättning av taxa »200» beräknats till 1 039 000 kronor, varav 72 % falla på persontrafik och endast 28 % på godstrafik. Enligt styrelsens tidigare angivna uppfattning torde emellertid en undervärdering av godstrafikinkomsterna hava ägt rum för denna bandel. Beträffande bandelens förräntningsmöjligheter anför kommittén, att det utan några vidare utredningar torde vara tydligt, att, även om jämförelsen beträffande persontrafiken ställer sig rätt mycket förmånligare (än för andra bandelar å Ostkustbanan) denna bandel, trafikerad som lokalbana, på grund av godstrafikens ringhet icke kan beräknas lämna något nämnvärt överskott till förräntande av dess byggnadskapital.

Av styrelsen verkställd utredning gör emellertid sannolikt, att bandelen, trafikerad genom statens järnvägars försorg som en fortsättning på linjen Ånge—Sundsvall, men i övrigt som självständig lokalbana och under vanliga därvid av statsbaneförvaltningen använda enkla former, bör kunna lämna överskott. Styrelsens beräkningar utgå då från, att någon rullande materiel ej anskaffas av banans ägare, utan att nödig sådan tillhandahålles av statens järnvägar, och att åtminstone den stationära personalen, så länge banan är en liten avskild lokalbana, avlönas enligt de för enskilda järnvägar gällande bestämmelserna i bangrupp II eller möjligen III.

Styrelsen har vid sina kalkyler härvidlag också kunnat taga hänsyn till den icke oväsentliga inkomstökning, som torde komma att tillföras statens järnvägar

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

från den nya bandelen och icke minst ur allmän statsekonomisk synpunkt till den mycket betydliga ränteförlust, som statsverket skulle lida, därest kommitténs förslag om anståndsranterberäkningens utsträckning för berörda del av statslånet ända till Ostkustbanans hela planmässiga byggnadstid skulle vinna tillämpning.

Efter överbägande av samtliga inverkan de faktorer har styrelsen kommit till den uppfattningen, att en statens järnvägars arrendering av bandelen på av riksdagen ifrågasatta villkor är den ur statens samlade synpunkt bästa lösningen, och vill styrelsen alltså förklara sig beredd att övertaga berörda arrende.

Beträffande de övriga smärre bandelarna Söderhamn—Ljusne och Hudiksvall—Iggesund, vilka enligt visst alternativ ifrågasatts att färdigbyggas, även om Ostkustbanebygget i sin helhet fördröjes, vill styrelsen erinra, att arrendekontrakt beträffande den förra bandelen redan föreligger, såsom av kommittén ock anføres, och att styrelsen redan nu kan förklara sig beredd att framdeles övertaga arrendering av bandelen Hudiksvall—Iggesund på i huvudsak liknande villkor, som äro ifrågasatta beträffande bandelen Härnösand—Sundsvall.

Järnvägens
byggnads-
kostnad.

Kommittén har under vissa förutsättningar beträffande prisnivån beräknat byggnadskostnaderna för olika alternativ till nedan angivna belopp (sid. 78).

	Egentlig byggnads- kostnad	Räntor å banklån	Extra administra- tions- kostnad	Summa byggnads- kostnad	Härtill Sundsvalls station
K r o n o r i t u s e n t a l					
I. Gävle—Härnösand					
a. Banan byggd i ett sammanhang och i sin helhet öppnad för trafik år 1927.....	45 040	1 960	—	47 000	2 680
b. Banan byggd bitvis med tidsav- brott.....	46 270	4 200	300	50 770	2 680
II. Ljusne—Härnösand (utan eget spår Stugsund—Söderhamn)	37 410	840	—	38 250	2 680
III. Bandelarna:					
Sundsvall—Härnösand.....	12 730	—	—	12 730	2 300
Iggesund—Hudiksvall.....	1 610	—	—	1 610	—
Ljusne—Stugsund.....	2 510	—	—	2 510	—

I de ovan beräknade byggnadskostnaderna ingår icke någon ränta å statslån eller ränta å eget kapital, sedan detsamma nedlagts i banan.

Styrelsen har icke funnit tid att granska de uppgjorda kostnadsförslagen och vill därför begränsa sitt yttrande i denna del till vad av kommittén anförts rörande kostnaderna för Sundsvalls station.

Enär fördelningen mellan statens järnvägar och Ostkustbanan av kostnaderna för denna station, sammanlagt 2 680 000 kronor, ännu icke vore bestämd, utan vore beroende av Kungl. Maj:ts prövning, har kommittén för att emellertid det oaktat komma till någon slutsiffra å kostnaden för Ostkustbanans anläggning, ansett, att man som en tänkbar lösning skulle kunna räkna med, att Sundsvalls station byggdes helt för statsmedel genom järnvägsstyrelsens försorg, samt att Ostkustbanan därefter till statens järnvägar betalade en årlig avgäld, utgörande den med hänsyn till trafikens uppdelning mellan statens järnvägar och Ostkustbanan, på denna senare belöpande andel i ränta å anläggningskapitalet samt avsättning till förnyelsefonden.

Av skäl, som järnvägsstyrelsen i sin skrivelse till Kungl. Maj:t den 30 mars 1918 anför, anser emellertid styrelsen en dylik beräkning för kostnadernas gäldande icke kunna godtagas, utan vidhåller styrelsen sin i nämnda skrivelse angivna ståndpunkt rörande fördelningen av kostnaderna för de gemensamma anläggningarna i Sundsvall, därvid enligt då verkställda beräkningar bolagets andel i kostnaderna för nämnda anläggningar skulle belöpa sig till ungefär 60 procent.

Banans anläggningskostnad bör därför ökas med 1.6 miljoner kronor och bank- och statslånen alltså sannolikt med 800 000 kronor vardera. Styrelsen känner sig föga böjd för att i tider som dessa, då ej anslag för viktigare stationsutvidgningar kunna ifrågasättas eller av statsmakterna beviljas, begära anslag till sin part 1 080 000 kronor medförande kapitalökning vid statens järnvägar att förränta. Att påtaga sig hela utlägget och därmed än ytterligare förstora kapitalökningen anser styrelsen uteslutet.

Under hänvisning till vad kommittén (sid. 86) anför, att, därest endast sträckan Sundsvall—Härnösand skulle byggas samt planerna på järnvägens fortsättning helt övergivas, man kunde tänka sig, att trafiken skulle kunna tillsvidare ombesörjas genom en utvidgning av Sundsvalls station på dess nuvarande plats, vill styrelsen ha uttalat, att detta tillsvidare givetvis låter sig göra och att den mindre utvidgning som skulle vara erforderlig, icke skulle draga stora kostnader. Det synes därför icke motiverat, att, på sätt i kommitténs tablå över byggnadskostnaderna blivit gjort, belasta en lokalbana mellan Sundsvall och Härnösand med en kostnad av 2.3 miljoner kronor för ombyggnad av Sundsvalls station.

I samband med byggnadskostnadsfrågan får styrelsen även i anslutning till den av herr Fogelmarck gjorda reservationen uttala, att några utvidgningsarbeten å linjen Kilafors—Krylbo, på sätt kommittén ställt i utsikt, icke kunna tänkas föranledas därav, att bandelen, om Ostkustbanans byggnad söderut avbrytes vid Söderhamn (Ljusne), skulle få övertaga den genom Ostkustbanans tillkomst ny-skapade trafiken. Å sträckan Krylbo—Storvik, där trafiken var störst, framfördes år 1914 666 000 ton och år 1916 1 408 000 ton. Då linjen kunnat utan sådana av kommittén ifrågasatta utvidgningsarbeten upptaga 1916 års väldiga, av krigskonjunkturerna framkallade tillfälliga trafikstegring, bör det utan vidare vara uppenbart, att den relativt obetydliga, i endast några 10 000-tal ton uppskattbara trafikstegring, som under nämnda antagande får påräknas från Ostkustbanan, ej kan tillmätas någon nämnvärd betydelse med hänsyn till norra stambanans trafikkapacitet. Något behov av avlastning av trafik från stambanan kommer helt visst icke att under överskådlig tid framträda. Därest någon mindre sträcka av bandelen inom någon, ävenledes dock i varje fall ganska avlägsen, tid skulle behöva göras dubbelspårig, är detta beroende på andra orsaker än behovet att öka bandelens trafikkapacitet i kvantitativt hänseende.

Att behovet av en kustbana genom nedre Norrland är mycket stort har av styrelsen redan tidigare vitsordats och senast i styrelsens yttrande av den 17 november 1919. De genom kommitténs försorg verkställda utredningarna belysa ytterligare storleken och arten av detta föreliggande behov. Emellertid har kommittén icke gått in på prövning av det i styrelsens förenämnda yttrande gjorda och motiverade uttalandet, att detta behov är av väsentligt skiljaktig storlek för olika trakter. Något större lokalt behov av järnväg visade styrelsen ej föreligga beträffande sträckningen Ljusne—Gävle, enär dels den enda av denna bandel genomslupna folkrikare trakten, i Hamrånge, redan ägde järnvägsförbindelse, dels

*Behovet av
Ostkustbanan.*

väglängden mellan Söderhamn och Gävle genom Ostkustbanans tillkomst skulle förkortas med endast 30 kilometer, nämligen från 114 kilometer över Kilafors—Ockelbo till 84 kilometer över Ostkustbanan.

Styrelsen vill därför nedan något beröra de olika alternativen till järnvägsfrågas lösning.

*Hela Ostkust-
banan till
Gävle byggd
i ett samman-
hang.*

Kommittén har förordat, att banan i sin helhet utbygges under ett begränsat antal år. Totalkostnaden, exkl. Sundsvalls station och räntor å statslån, beräknas som redan nämnts till 47 miljoner kronor, som tänkas anskaffade till belopp av 19 miljoner kronor genom aktieteckning och lån från enskilda (inkl. därå upplupna räntor) » eget kapital », 14 miljoner kronor genom banklån och 14 miljoner kronor genom statslån. Detta program har av kommittén angivits som det enda ekonomiskt genomförbara, och skulle det jämväl att döma av kommitténs beräkningar vara ekonomiskt väl försvarbart.

Styrelsen ber få bringa i erinran de ord, med vilka 1920 års riksdag motiverade sitt förslag till utredning i Ostkustbanefrågan. De av riksdagen tidigare beviljade lånen på i vissa avseenden särskilt gynnsamma villkor inneburo ett erkännande från riksdagens sida av behovet av ifrågavarande järnvägsanläggning. De av orsbefolkningen gjorda stora aktieteckningarna gäve ock ett oförtydligt bevis på det livliga intresse, med vilket banan omfattades. Ostkustbanan framstode ock för riksdagen såsom i hög grad förtjänt av statens medverkan för företagets förverkligande. Det oaktat hade det icke för riksdagen varit möjligt att besluta om ökning av det bolaget tidigare beviljade låneunderstödet. Under rådande statsfinansiella förhållanden måste nämligen enligt riksdagens uppfattning före ett definitivt beslut i frågan konsekvenserna av detsamma kunna bättre över-skådas. Även från bolagets sida syntes med fog kunna begäras, att riksdagens beslut lämnade större klarhet i avseende å den ställning, staten i fortsättningen kunde komma att intaga till frågan. En närmare utredning borde därför föregå ett avgörande beslut i frågan.

Styrelsen delar för egen del helt den uppfattning, som här kommit till uttryck, och frågan är sålunda, huruvida det ur nationalekonomiska och statsfinansiella synpunkter är motiverat att, på sätt kommittén föreslår, nu fatta principiellt beslut om statligt understöd av Ostkustbanan i dess helhet.

Främst får då erinras, att styrelsen efter företagen prövning ej kunnat vitsorda de av kommittén verkställda ekonomiska beräkningarnas hållfasthet. I byggnadskostnaden bör sålunda inräknas även kostnaden för Sundsvalls station med omkring 1½ miljoner kronor, vartill kommer, att styrelsen måste på statens järnvägars kapitalökning begära ett anslag på mera än 1 miljon kronor. Styrelsens reviderade beräkning av driftresultaten sluta på en stor årlig förlust i stället för vinst för Ostkustbanan, vartill ur statens synpunkt får läggas den högst betydande nettoförlust, som årligen skulle tillskyndas statens järnvägar genom trafikavledning, och vilken, om den tidigare lättare kunnat bäras, numera betyder mera än förr i betraktande av statens järnvägars ovissa ekonomiska situation och de upprepade kraven på ökad ekonomisering. Banans utbyggande under dyrtid kommer, även om inlösningsvillkoren modifieras i av styrelsen ifrågasatt riktning, att medföra, att inlösningssumman för banan, när den en gång, som alltid förutsatts, skall införlivas med statens järnvägar, måste bli mycket hög. Även Uppsala—Gävle järnväg, som blir angeläget att förvärva, endast om Ostkustbanan kommer till stånd, torde komma att betinga ett inlösningspris, väsentligt

över dess nuvarande bokförda värde. Att Ostkustbanan skall kunna betala sina årliga annuiteter till staten synes av styrelsens reviderade beräkning att döma tvivelaktigt, och ovisst torde väl under sådana förhållanden och med hänsyn till penningmarknadens läge vara, om banklån till ifrågasatt belopp skall kunna under godtagbara villkor uppböras.

De i varje fall mycket ovissa räntabilitetsutsikterna för banan synas ägnade att inge så mycket större betänksamhet, som statens redan givna låneunderstöd enligt kommitténs förslag, med tillägg för Sundsvalls station, skulle ökas med ej mindre än 11:8 miljoner kronor och i verkligheten kan komma att tvingas upp till än högre belopp. Styrelsen får härvidlag erinra om sin i 1919 års förenämnda skrivelse uttalade uppfattning, att den en gång fastslagna relationen mellan statslån och övriga kapitalinsatser i järnvägsföretaget borde bibehållas, åtminstone till dess genom en undersökning påvisats, att en ökad kapitalinsats ur allmän järnvägs- och nationalekonomisk synpunkt vore motiverad och riktig.

Ytterligare är att märka, att något bindande erbjudande från Uppsala—Gävle järnvägs sida om statsinlösen av denna järnväg till godtagbara villkor icke föreligger och på grund av rättstvist ej heller kan väntas komma att under riks-dagssejouren föreligga. Detta måste, enligt vad styrelsen tidigare anfört, betraktas innebära en sådan risk, att statsmakterna icke synas böra besluta sig för vidare långivning åt Ostkustbanan — åtminstone i dess helhet — förrän berörda erbjudande fått laga kraft.

Styrelsen nödgas alltså framhålla, att de ekonomiska konsekvenser och risker, som ett godkännande av kommitténs förslag synes innebära, måste betraktas vara av synnerligen allvarlig natur. Styrelsen vill därför för sin del strängt ifrågasätta, huruvida tidpunkten verkligen nu kan vara inne att binda staten vid ytterligare utfästelser för Ostkustbanans finansiering, och om ej erfarenheter böra avvaktas under erforderlig tid beträffande landets allmänna ekonomiska utveckling och statsbaneaffärens framtida motståndskraft mot nya åderlätningar. Det synes styrelsen lika allvarligt böra upptagas till prövning, om icke i första hand mindre mått och steg, som äro bättre anpassade efter tidsförhållandenas krav på sparsamhet i landets hushållning böra vidtagas.

Skulle emellertid statsmakterna finna, att ostkustbaneföretaget i dess helhet nu bör slutfinansieras genom statens medverkan, så vill styrelsen dock föreslå, att vissa, delvis i det föregående berörda villkor uppställas härför. Härtill återkommer styrelsen nedan.

Ifråga om vidtagande i första hand av mindre mått och steg vill styrelsen anföra, att redan banbyggnadens avbrytande vid Söderhamn och järnvägens trafikerande som lokalbana i nära anslutning till statens järnvägars stambanenät innebär en förenkling och erbjuder en för statsverket fördelaktigare lösning, vilken därjämte skulle på ett i det hela nöjaktigt sätt tillgodose kommunikationsbehovet i nedre Norrlands kustbygd.

Kommittén har beräknat, att anläggningskostnaden för en sådan järnväg blir 38 250 000 kronor eller 8 750 000 kronor mindre än anläggningskostnaden för en järnväg till Gävle. Från nämnda belopp bör rätteligen dock dragas de inemot 2 400 000 kronor, som finnas nedlagda i bananläggningar mellan Ljusne och Gävle. Finansieringen av det erforderliga kapitalet har kommittén tänkt sig så, att 11 650 000 kronor skulle utgåra eget kapital, 15 300 000 kronor skulle beviljas i statslån och 11 300 000 skulle upptagas som banklån, men har kommittén er-

*Ostkustbana
till Söder-
hamn
(Ljusne).*

inrat om risken, att gjorda aktieteckningar delvis skulle kunna frångå, om banan ej bygges till Gävle, och att ej ens det av kommittén ifrågasatta reducerade banklånet skulle kunna uppböras. Styrelsen saknar möjlighet att i frågans nuvarande läge närmare bedöma dessa förhållanden, men vill erinra, att, då enligt styrelsens uppfattning en stambana till Gävle får snarast större ekonomiska svårigheter än en lokalbana till Söderhamn, banklån bör kunna uppböras för den senare banan, såvida det låter sig uppböras för den förra, och att lämnande av statsunderstöd givetvis får göras beroende av viss aktieteckning å en till Söderhamn utbyggd ostkustbana.

De övriga erinringar, som av kommittén riktats mot Söderhamnsalternativet, synas styrelsen vara dels av mindre betydelse, dels icke hållbara.

Resetiden till Stockholm torde sålunda icke böra tillmätas den vikt, som kommittén synes vilja tillägga densamma. En vägförlängning över Krylbo med 69 kilometer behöver emellertid, såsom av III trafikbyråns P. M. framgår, icke medföra någon avsevärd relativ förlängning i resetid, därest man en gång, då trafikfrekvensen så motiverar, och som under alla förhållanden planerats, inlägger snabbgående dagtåg å statens järnvägars linjer.

Några utvidgningsarbeten å linjen Kilafors—Krylbo behöva, såsom tidigare anförts, icke komma ifråga för övertagande av Ostkustbanans trafik.

Ur statens järnvägars synpunkt viktigt är, att en till Söderhamn byggd lokalbana snarast medför vinstökning å statens järnvägar, medan en stambana till Gävle medför årliga förluster till sådan storlek, att de kapitaliserade överstiga det ifrågasatta statslånets hela belopp.

Styrelsen, som redan i sin förenämnda skrivelse av den 17 november 1919 ifrågasatt en lösning av ostkustbaneproblemet efter ifrågavarande linje, tror sig visserligen finna densamma medföra mindre svårartade ekonomiska konsekvenser än ett beslut om understöd av Ostkustbanan i dess helhet, men är dock icke heller beredd att under nu rådande ekonomiska förhållanden i landet och med hänsyn till de dåliga driftresultat, som även en lokalbana till Söderhamn synes skola lämna, förorda åtgärder för banföretagets utförande i detta omfång och tillstyrka beslut på en gång om de stora statslån, som även banföretagets förverkligande i inskränkt måttstock vid än så länge motsebara höga prisnivå synes kräva.

Styrelsen har då slutligen att taga ställning till den tredje av kommittén ifrågasatta lösningen, att tills vidare beslut endast fattas om statligt understöd till färdigbyggande av bandelarna Härnösand—Sundsvall, Hudiksvall—Iggesund och Stugsund—Ljusne.

Byggnadskostnaden för dessa bandelar och deras finansiering har av kommittén beräknats på nedan angivna sätt (sid. 88).

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

	Byggnadskostnad.		Summa.	Härav anskaffade	
	Bana och förenings- stationer (exkl. Sundsvall).	Rullande materiel och reparations- verkstad.		som eget kapital.	genom statslån.
	K — r — o — n — o — r.				
Härnösand—Sundsvall .	10 760 000	1 970 000	12 730 000	5 361 000	7 369 000
Hudiksvall—Iggesund ...	1 610 000	—	1 610 000	1 016 000	594 000
Stugsund—Ljusne	2 510 000	—	2 510 000	1 965 000	545 000
Summa	14 880 000	1 970 000	16 850 000	8 342 000	8 508 000

Vad Sundsvalls station angår har styrelsen redan erinrat, hurusom någon utvidgningskostnad av större betydelse icke erfordras för inledande av Härnösandsbanans tåg. Den av kommittén upptagna kostnaden för rullande materiel och reparationsverkstad får jämväl utgå, därest statens järnvägar på ifrågasatt sätt övertaga bandelarnas trafikering. Med bibehållande i övrigt av kommitténs beräkningsgrunder, enligt vilka inga banklån skulle finnas, skulle bandelarnas finansieringsfråga då ställa sig på följande sätt.

	Härnösand — Sundsvall.	Hudiksvall — Iggesund.	Stugsund — Ljusne.	Summa.
	K — r — o — n — o — r.			
Byggnadskostnad	10 760 000	1 610 000	2 510 000	14 880 000
Häraf anskaffat:				
som eget kapital	5 361 000	1 016 000	1 965 000	8 342 000
genom statslån	5 399 000	594 000	545 000	6 538 000

Av erforderliga statslån äro redan 3 miljoner kronor beviljade och utbetalda. Styrelsen erinrar, att hittills beviljat statslån ej får användas för bedrivande av andra arbeten än å bandelen Härnösand—Sundsvall.

Styrelsen har redan förut i denna skrivelse förklarat sig beredd att övertaga trafikeringen av nämnda bandelar på vissa villkor, varigenom de av kommittén beräknade statslåneens förräntning i stort sett skulle tryggas. Ur statligt ekonomisk synpunkt torde den fördelaktigaste lösningen av ostkustbanefrågan därför vara, att i avvaktan på tidskonjunkturernas förbättring m. m. endast förenämnda bandelar tillsvidare byggas och utarrenderas.

Kommittén erinrar emellertid, att av det kapital, cirka 13 500 000 kronor, för vilket bolaget den 1 januari 1922 var engagerat i banbyggnaden, över 6 500 000 kronor belöpte sig på andra än här nämnda sträckor (sid. 304), och att ränteförlusterna å detta kapital skulle bli högst betydande, därest byggnaden avbrötes tills vidare. Jämväl skulle redan utförda arbeten delvis förfalla, om de under ett flertal år lämnades ofullbordade.

Styrelsen underskattar icke vikten av dessa erinringar, och styrelsen beklagar, att dessa medel överhuvud kommit att nedläggas, innan banans finansiering var säkerställd. I själva verket är dock det nedlagda beloppet ej så stort, att det kan i och för sig motivera ett ytterligare engagement på flera gånger så stort belopp, och i stort sett torde det väl också vara för koncessionshavarne bättre, att åtminstone några bandelar skyndsamt färdigbyggas, än att byggnadsarbetet helt måste nedläggas.

Styrelsen vill ock uttala, att styrelsen anser Ostkustbanans byggnad främdeles böra genom statens medverkan fullföljas i mån som det ekonomiska läget så medger. Dock torde härvid lämpligen böra förfaras så, att byggnadsarbetet lokaliseras på viss bandel, för vars färdigbyggande erforderliga medel finnas säkrade.

Ett annat beklagligt förhållande är ju att nuvarande arbetslöshet kan i någon mån påverkas av ett inskränkande av banbyggnadsarbetena. Styrelsen vill emellertid därvidlag hava uttalat, att utgifter för arbetslöshetens bekämpande böra vara engångskostnader, och att de alltså ej böra få hänföra sig till skapandet av objekt eller företag, som kunna medföra framtida ekonomiska olägenheter

eller bestående utgifter. Det torde väl i detta fall också vara så, att man ej får förutsätta behovet av ostkustbanearbetenas bedrivande för förebyggande av arbetslöshet under mera än en kortare nu innevarande period av banans byggnadstid, och i varje fall skulle ju även vid den inskränkta arbetsomfattning, som närmast tilltalar styrelsen, icke oväsentlig tillgång på arbetstillfällen kvarstå.

*Villkor för
statligt under-
stöd åt Ost-
kustbanan
i dess helhet.*

Styrelsen vill nedan ange sin uppfattning angående de villkor, som enligt ovanstående synas böra uppställas för statens medverkan till slutfinansiering av Ostkustbanan i dess helhet.

Vad då först angår tidpunkten för fattande av beslut om ökat statsunderstöd, så får styrelsen erinra om sin uttalade mening, att det i övrigt godtagbara avtalet angående Uppsala—Gävle järnvägs inlösenvillkor nödvändigt bör hava erhållit laga bindande kraft, innan statsmakterna giva ett villkorligt löfte om fortsatt understöd.

Övriga av styrelsen nedan ifrågasatta villkor kunna däremot utan större risk anknytas till ett beslut från statsmakternas sida om sådant ökat understöd.

Kommittén har (sid. 311) i åtta punkter sammanställt de särskilda villkor, vilka enligt kommitténs mening borde uppställas för åtnjutande av ifrågasatt nytt statslån å högst 11 miljoner kronor. Villkoren avse huvudsakligen finansfrågor, vilka närmast falla inom riksgäldskontorets intressesfär. Styrelsen anser sig emellertid böra yrka ändring i de uppställda villkoren i följande tvenne, i det föregående delvis redan berörda avseenden.

De framlagda lånevillkoren utgå från den av kommittén uppgjorda byggnadskostnads- och finansplanen, vilken icke inbegriper Ostkustbanans andel av ombyggnadskostnaden för Sundsvalls station. I anslutning till vad i det föregående anförts, anser styrelsen den beräknade byggnadskostnaden böra ökas med 1 600 000 kronor, varav 800 000 då torde få tänkas anskaffade genom ökning av statslånet och ett lika högt belopp genom ökning av banklånet.

Beträffande statslåneräntan under den planmässiga byggnadstiden föreslår kommittén, att densamma må i sin helhet betraktas som anståndsrenta, att genom fortsatt annuitetslikvid erläggas till staten, först sedan i stadgad ordning såväl all annan ränta som ock hela lånekapitalet inbetalts. Styrelsen har tidigare visat, att inlösningsvillkoren icke harmoniera med anståndsrentepincipen. Vidare har styrelsen förklarat sig beredd att övertaga arrenderingen av bandelarna Härnösand—Sundsvall och Hudiksvall—Iggesund, mot gäldande av ett mot statslåneräntan svarande arrende. Då styrelsen dessutom ur principiell synpunkt hyser betänksamhet mot, att prejudikatsvis införes en ny och för statsverket oförmånlig ränteberäkningsgrund beträffande statslån till enskilda järnvägar, vill styrelsen ifrågasätta riktigheten att tillämpa annan grund för statslånens ränteberäkning under byggnadstiden än den vid beviljande av lån till enskilda järnvägar i allmänhet stipulerade.

Av i det föregående närmare anförda skäl anser styrelsen vidare, att de nuvarande inlösningsvillkoren beträffande Ostkustbanan böra ersättas av nya lämpligare och för staten mera praktiskt användbara. Som villkor för åtnjutande av ökat statsunderstöd skulle då fordras, att Ostkustbanebolaget godkänner de nya inlösningsbestämmelser, som i samband med lånevillkoren kunna komma att från statens sida uppställas.

Av kommitténs betänkande synes framgå, hurusom Ostkustbanebolagets avsikt vore att trafikera Ostkustbanan som en med staten konkurrerande stam-

banan i intim samförvaltning med Uppsala—Gävle järnväg och även med Härnösand—Sollefteå järnväg. Möjligheter till dylikt samarbets utsträckning även till annat järnvägskomplex äro givetvis också förhanden, och styrelsen har icke utan oro för utvecklingen kunnat se, hur redan i de utredningar, som ingå i kommitténs betänkande, framlyser en avsikt att på den äldre stambanans bekostnad utnyttja de möjligheter till konkurrens, som till exempel tidtabellens anordning kan giva.

Styrelsen vill erinra, att till och med i ett land som England, den länge hysta åsikten om konkurrensens nytta och fördelar jämväl beträffande järnvägs-väsendet numera övergivits även i princip och efterträtts av en målmedveten järnvägs politik i enhetliggörandets tecken. I Sverige har man hittills icke ansett sig ha råd med konkurrensbanor i egentlig mening. Styrelsen erkänner villigt Ostkustbanans stora betydelse för dess intresseområde och har därför tidigare ej ansett sig böra avstyrka banans koncessionerande, men styrelsen får taga bestämt avstånd från tanken på Ostkustbanans målmedvetna trafikering som konkurrensbana. Därest staten därför nu skall genom mycket stora bidrag möjliggöra finansieringen av detta för statens egna järnvägar under alla förhållanden synnerligen förlustbringande företag, så synes det styrelsen stå i överensstämmelse med den tidsenliga allmänna järnvägs politikens anda och för tryggande av såväl trafikanternas som statens järnvägars och i allmänhet statens intressen nödvändigt, att betryggande garantier skapas för att banans förvaltning kommer att ledas icke enbart efter privatekonomiskt betonade, utan även efter ur statens och allmänhetens synpunkter tillfredsställande grundsatser.

Sådana garantier synas lämpligen kunna vinnas på tre vägar nämligen dels genom förstärkt representation för staten i bolagets direktion, dels genom att Kungl. Maj:t förbehåller sig prövningsrätt och avgörande i vissa grupper av viktigare ärenden, och dels genom att bolaget i vidsträcktare grad än i allmänhet är fallet förpliktat underkasta sig de bestämmelser, som Kungl. Maj:t kan finna gott för bolaget fastställa. Liksom styrelsen ej funnit tid att upprätta förslag till nya inlösningsbestämmelser för Ostkustbanan, har det ej heller varit styrelsen möjligt att på den korta tid, som stått till förfogande, närmare precisera antydda villkor, men vill styrelsen dock nedan söka något närmare ange sin mening.

De av kommittén ifrågasatta villkoren stadga bland annat, att på vid statsunderstödda järnvägar vanligen använt sätt Kungl. Maj:t skall äga insätta en med särskild instruktion försedd ledamot i direktionen för bolaget (statens ombud). Styrelsen anser emellertid, att Kungl. Maj:t härutöver må äga insätta ytterligare minst en sådan ledamot med uppgift att bland annat särskilt bevaka, att vederbörlig hänsyn tages till statens järnvägars intressen.

Möjligheten till en mera ingående prövning från Kungl. Maj:ts sida av Ostkustbanebolagets inre förvaltningsåtgärder än vad redan allmänna stadganden och givna koncessionsbestämmelser medgiva eller åtminstone hittills i liknande fall tillämpad praxis får väntas självklart medföra, har synts styrelsen mycket önskvärd beträffande t. ex. dels vissa möjliga nedsättningar från den givna taxan av betydelse för trafiken även å statens järnvägar, dels Ostkustbanans ordinarie tågplan och dels träffade överenskommelser av större ekonomisk innebörd, t. ex. med annat järnvägsbolag om samförvaltning. Styrelsen vill erinra, att Englands och Nordamerikas förenta staters nyare järnvägsförfattningar giva möjlighet till en långt mera ingående prövning från de statliga högsta järnvägsmyndigheternas sida, än vad svensk författning och praxis medger. Den säregna ställning, som Ostkustbanan kommer att intaga i landets kommunikationssystem torde jämväl

få anses till fullo motivera en starkare statlig kontroll än vad som hittills ansetts erforderligt beträffande järnvägarna i allmänhet.

I vilken utsträckning koncessions- eller lånevillkoren ur berörda synpunkt kunna behöva undergå ändring är vanskligt att säga, men får styrelsen hänvisa till att enligt kommitténs förslag till lånevillkor bolaget skall vara underkastat såväl de bestämmelser i fråga om samtrafik, vilka Kungl. Maj:t kan finna för gott för bolaget bestämma, som ock i övrigt alla de villkor och kontroller, som Kungl. Maj:t prövar lämpliga och nödiga. Denna bestämmelse torde måhända i sin allmänna avfattning i stort sett tillgodose det andra och tredje garantikrav, som av styrelsen här ovan uppställts.

Styrelsen har emellertid icke tänkt sig att Kungl. Maj:t i regel skulle behöva ingripa i bolagets inre förvaltning om icke viss fråga av kronans i bolagsstyrelsen förstärkta representation underställts Kungl. Maj:ts prövning.

*Villkor för
understöd åt
en lokalbana
Härnösand—
Söderhamn
ävensom
Härnösand—
Sundsvall
med flera.*

De villkor, som av staten synas böra uppställas för möjliggörande av antingen en i Söderhamn avslutad ostkustbana eller ock banorna till Härnösand—Sundsvall, Hudiksvall—Iggesund och Stugsund—Ljusne, torde icke behöva göras fullt så stränga som de, vilka ifrågasatts för Ostkustbanan i dess helhet. Emellertid anser styrelsen, att även för dessa alternativt ifrågasatta statsunderstöd en skärpning av tidigare villkor kan vara motiverad. Inlösningsvillkoren synas sålunda i betraktande av anläggningskostnadernas storlek och banornas små utsikter till förräntning vara i behov av modifiering. Skola banorna byggas och alljämt ägas av ostkustbanebolaget, ehuru de bliva trafikerade genom statens järnvägars försorg, torde förestående villkor beträffande det statliga övertakandet böra i det hela principiellt uppställas, ehuru desamma, så länge banorna trafikeras som särskilda bandelar, icke behöva sättas i funktion.

*Styrelsens
slutsatser.*

Under hänvisning till vad i det föregående anförts får styrelsen sålunda dels uttala, att styrelsen under förhandenvarande förhållanden ej har någon erinran emot kommitténs hemställan, att Kungl. Maj:t ville godkänna och låta å statens vägnar underteckna ifrågavarande avtal om rätt till statsinlösen av Uppsala—Gävle järnväg,

dels ifrågasätta ett uppskjutande av tidpunkten för avgörandena beträffande Ostkustbanans slutfinansiering i avvaktan dels på att ett ingånget avtal om inlösningsvillkor beträffande Uppsala—Gävle järnväg vinner laga kraft, dels på de ekonomiska konjunkturernas utveckling såväl för landet i dess helhet som för statens järnvägar,

dels hemställa, att, under förutsättning av sådant uppskov, upptages till prövning utvägen att i första hand genom erforderliga statsåtgärder möjliggöra utbyggande inom den närmaste framtiden, förutom av linjen Stugsund—Ljusne, rörande vilken trafikeringsavtal redan föreligger, av bandelarna Härnösand—Sundsvall och Hudiksvall—Iggesund, vilka styrelsen förklarar sig villig att på av 1920 års riksdag ifrågasätta villkor arrendera,

dels slutligen uttala, att, för det fall att statsmakterna skulle vilja omedelbart öka sin långivning till Ostkustbanan, härmed måtte förbindas vissa i styrelsens skrivelse närmare angivna villkor.

I handläggningen av detta ärende hava jämväl deltagit överdirektörerna Virgin och Flodin, järnvägsfullmäktigen friherre Adelswärd, järnvägsfullmäktige-suppleanten Ekman, t. f. överingenjören Hellgren, byråcheferna Kjellin, Almqvist, Englund, Olofsson, Stjerna, Svensson samt t. f. byråchefen Marcus.

Underdånigst

AXEL GRANHOLM.

SVEN NORRMAN.

Stockholm den 9 mars 1922.

P. M.

Angående de av Ostkustbanekommittén uppgjorda förslagen till tidtabell.

Vid bedömandet av de tågplaner, som kommittén uppgjort för Ostkustbanan synes vara lämpligt att först behandla fjärrförbindelserna, därefter tågen städerna emellan och sist förbindelserna mellan städerna och närliggande landsbygd. I det följande benämner jag det kommitténs tidtabellsutkast, som avser Ostkustbanan Härnösand—Gävle, alternativ I, och det som avser Ostkustbanan Härnösand—Söderhamn alternativ II.

Alternativ I.

Fjärrförbindelserna i alternativ I karaktäriseras av en tydlig strävan att på statsbanornas bekostnad tillgodose det rena Ostkustbaneintresset och även trafikförvaltningens Göteborg—Falun—Gävle intressen. Meningen med uppgående dagsnälltågets läge är att avleda trafiken från statsbanans nattnärltåg till mellersta Norrland. Nedgående dagsnälltåget har erhållit sitt läge i samma syfte men därjämte avledes nattrafiken från statsbanelinjen Stockholm C—Göteborg till det blivande nattåget från Gävle över Falun till Göteborg. Dagsnälltåget ankommer nämligen så sent till Stockholm, att det icke kan där erhålla anslutning till något nattåg. Resande till stationer söder om Stockholm C äro sålunda hänvisade att använda persontåget med avgång från Härnösand kl. 6⁴⁰ fm. Uppgående dagpersontåget är lagt så, att det kommer att draga trafiken från Statens järnvägars befintliga nattnärltåg från Göteborg till det planerade nattåget Göteborg—Falun—Gävle. Visserligen har tåget tänkts avgå från Stockholm kl. 8 fm., men då Statens Järnvägars nattnärltåg från Göteborg f. n. ankommer till Stockholm C kl. 8⁰⁰ fm., blir den övergångstid, som skulle kunna åstadkommas, otillräcklig för säker anslutning. Det är emellertid föga troligt att statens järnvägar för anslutning till ett Ostkustbanans persontåg inlägga ett nytt tåg med snälltågs hastighet mellan Stockholm och Uppsala. I Stockholm erhåller ej heller detta tåg anslutning med något av nattnärltågen Malmö—Stockholm, men väl knapp sådan från det tåg, som avgår från Malmö 2³⁰ em. och ankommer Stockholm C 7⁴⁹ fm.

Vid uppgörandet av kommitténs förslag till tidtabell för fjärrtågen har man således låtit sig angeläget vara att söka skapa anslutningar med trafikförvaltningens blivande nattnärltåg mellan Göteborg och Falun, men ej tillräckligt beaktat önskvärdheten av att hava anslutning med statens järnvägars befintliga nattåg mellan Stockholm C—Göteborg och med nattågen till och från södra Sverige och utlandet.

En av förutsättningarna för den stora avledningen av fjärrtrafiken synes vara, att morgonpersontåget från Sundsvall till Härnösand skulle avgå från Sundsvall omkring en timme innan nattåget från Stockholm ankommit dit. Detta är ju tidtabelltekniskt sett en oformlighet, men en sådan tidtabell för detta tåg faller på grund av sin egen orimlighet, för så vitt icke hela byggnadsplanen för Ostkustbanan skall ändras. Enligt den byggnadstekniska utredningen (sid. 92 och 96) skulle bandelen Härnösand—Sundsvall vara färdig år 1924, d. v. s. i bästa fall 3, i sämsta fall 11 år

före färdigbyggandet av hela Ostkustbanan till Söderhamn. Då år 1924 den särskilt av Härnösand efterlängtrade bandelen till Sundsvall öppnas, torde det icke vara möjligt för bolagsstyrelsen att låta första morgontåget avgå från Sundsvall före nattågets från Stockholm C ankomst dit. Bolagsstyrelsens motivering skulle då vara, att, enär man 3 eller 11 år senare planerade inläggande av ett dagsnälltåg från Stockholm till Härnösand för att avleda nattrafiken från statens järnvägar, man icke kunde nu tillåta Härnösand få två timmars tidigare ankomst för resande och post söderifrån (över Sollefteå ankommer anslutningståget från Stockholms-nattåget strax efter 1 em.) Man kan således utgå från att morgontåget från Sundsvall till Härnösand då måste läggas i anslutning från Stockholmsnattåget. Och om Härnösand en gång fått förbättrad nattågsförbindelse från Stockholm med direkt sovvagn, torde det för var och en framstå som en orimlighet att sedermera bryta en 3 eller 11 år gammal förbindelse.

Enligt kommitténs mening skulle icke blott hela den nuvarande persontrafiken mellan å ena sidan Härnösand—Sollefteå järnväg samt Sundsvall och å andra sidan stationer söder om Bollnäs utan dessutom en högst väsentlig ökning av densamma komma att gå över Ostkustbanan. För bedömandet av denna fråga måste man ha klart för sig, vilka tider de olika vägarna kunna bjuda. I nedanstående tabell har tiderna för statens järnvägars nattnälltåg sammanställts med dem för Ostkustbanans dagsnälltåg. Enär i varje fall det skulle dröja minst 5 år, innan hela Ostkustbanan kan öppnas, har Järnvägsstyrelsen utgått från, att de allmänna förhållandena då åter skola vara normala, vadan kortare restider kunna erbjudas å statens järnvägar.

	Nattåg över statens järnvägar	Dagtåg över Ostkust- banan
Riktning norrut:		
avg. Stockholm	8 ⁰⁰	12 ⁵⁰
ank. Sundsvall	8 ³⁵	8 ⁴⁵
Riktning söderut:		
avg. Sundsvall	8 ¹⁵	3 ⁰⁰
ank. Stockholm	8 ⁵³	10 ⁴⁵

Restiderna äro visserligen längre över Statens järnvägar, men timmarna kunna tillbringas under sömn, vadan man torde kunna utgå från att alla tjänsteresande, de flesta affärsresande samt en stor del andra resande mellan Härnösand och Sundsvall å ena sidan samt Stockholm C å andra sidan, komma att allt fortfarande använda statens järnvägars nattnälltåg i stället för att ödsla bort en lång arbetstid eller fri dagtid på Ostkustbanans dagtåg. Vidare kommer den avgjort största delen av trafiken på södra Sverige samt östra syd-Sverige att allt fortfarande förmedlas av statens järnvägars nattåg, enär Ostkustbanans snälltåg icke ligga lämpligt för anslutning med tågen i dessa delar av Sverige och allmänheten helt säkert hellre reser på nattåg i Norrland och dagsnälltåg i syd-Sverige än med dagpersontåg å Ostkustbanan — ej mindre än 50 uppehåll mellan Härnösand och Gävle — och nattnälltåg i syd-Sverige. Skall fjärrtrafiken närma sig de stora tal, som antagits i trafikberäkningarna, synes därför vara nödvändigt, att dagsnälltågen ändras till nattnälltåg. Men då måste också utgifterna väsentligen ökas. I samband härmed bör dagpersontåget 4 mellan Gävle och Söderhamn senareläggas så mycket, att det i Stockholm C erhåller anslutning med snälltågen från utlandet och Malmö.

Såsom nyss berörts bör vidare morgontåget nr 8 från Sundsvall läggas i anslutning till statens järnvägars nattåg från Stockholm.

För beräkning av trafiken mellan närliggande städer har som jämförelsematerial av kommittén använts siffror för en del stationsrelationer vid statens järnvägar. Samtliga dessa relationer, med undantag av Karlstad—Arvika, som icke bort medtagas, enär den stora trafiken mellan Karlstad och Kil verkar förryckande, hade 1913 förutom ända till 3 snälltågpar, mellan 4 och 7 persontågpar om dagen, under det att i relationerna Sundsvall—Hudiksvall, Hudiksvall—Söderhamn och Söderhamn—Gävle endast 2 persontågpar och ett snälltågpar samt mellan Härnösand och Sundsvall 3 persontågpar och 1 snälltågpar skulle framföras. Dessutom äro tågen enligt tidtabellsförslaget så lagda, att de i en del relationer icke alls uppmuntra till resor. Det bör vidare bemärkas, att i vissa relationer tidtabellen lägger oberättigade band på eller rent av förhindrat den fria konkurrensen städerna emellan om handelsområdena.

Följande exempel belysa det sagda.

Skall man resa från Hudiksvall till Sundsvall (88 km.) och åter på dagen, måste man resa från Hudiksvall kl. 5⁰⁰ på morgonen och är åter i Hudiksvall tidigast 4³⁶, ty mellan 7⁴⁰ och 8⁵⁰ på morgonen kunna inga affärer uträttas och ej heller gärna mellan 5⁵¹ och 7¹⁴ på eftermiddagen. Skall man resa från Söderhamn till Hudiksvall (62 km.) kan man ej komma till Hudiksvall tidigare än 3²⁰ eftermiddagen, d. v. s. då bankerna äro stängda, och man måste till på köpet vända 4⁴⁰, om man icke vill ligga över natten i Hudiksvall.

Skall man resa från Gävle till Söderhamn, kan man ej komma dit tidigare än 1³³, vilket måste anses vara för sent. För resan från Gävle till Hamrånge (33 km.), med vilken plats det givetvis är av stor vikt för Gävle att hava goda förbindelser, finnes ingen annan användbar förbindelse än från Gävle 11¹⁰ och åter till Gävle 3²⁵, då uppehållet i Hamrånge blir knappa 2 timmar. Att på den tiden medhinna ett affärsbesök i Norrsundet torde vara svårt.

Att sista tåget på dagen söderut skulle avgå från Enånger redan vid 12-tiden och från Norrala ett fåtal kilometer från Söderhamn strax före kl. 1 e. m. kommer givetvis att framkalla berättigade klagomål.

Från platserna Bölan, Trönö och Norrala mellan Hudiksvall och Söderhamn kan man icke resa till Hudiksvall och åter på dagen. Ännu betänkligare är att Söderhamn alldeles utestängts från handelsområdet mellan Ljusne och Gävle. Befolkningen i Maråker, Sunnäs, Axmar bruk, Axmar by, Hamrånge, Åbydal, Trödje, Björke, Hille och Sättra saknar praktiskt taget möjlighet att med tåg resa till Söderhamn och åter på dagen. Tidtabellspolitiken får icke drivas på sådana avvägar, att man utestänger Söderhamn från att söka förvärva handelsområde i den för Norrlands-förhållandena tätt bebyggda Hamrångebygden. Nu kan det ju invändas, att man kan dock använda godstågen 14 och 13. Gentemot en sådan invändning behöver endast påpekas, att en Hamrångebo tillbringar för visso icke 8 timmar på tåg för att resa till Söderhamn med ett så kort uppehåll där som 52 minuter, då han i stället kan resa till Gävle en timme senare på dagen och komma hem en halv timme tidigare, efter att hava tillbringat mindre än 2 timmar på tåg och haft en användbar tid i Gävle av 4 ¹/₂ timmar.

Ostkustbanan är dragen genom den ganska folkrika — bortåt 4,000 personer — Norrala-bygden nordväst om Söderhamn. Då Norrala ligger endast 11 km. från Söderhamn, kan man säkert utgå från, att Söderhamn vill hava lämpliga taglägenheter för besök i Norrala och Trönö på dagen. Enligt kommitténs tidtabellsförslag kan en Söderhammare för en dylik resa icke använda tåg.

Vad angår inkomstberäkningarna för trafiken mellan icke närliggande städer har av kommittén som jämförelsematerial använts en del stationsrelationer på Väst-kustbanan. Av nedanstående tablå framgår antalet tåg i de olika av dessa relationer. Å Väst-kustbanan har räknats med 1913 års sommartidtabell.

S t r ä c k a	Antal tågpar		S t r ä c k a	Antal tågpar	
	snälltåg	person- och blandade tåg		snälltåg	person- och blandade tåg
Halmstad—Ängelholm	3	5 *)	Härnösand—Hudiksvall	1	2
Hälsingborg F—Laholm	3	5 *)	» —Söderhamn	1	1
Halmstad—Varberg	3	5	» —Gävle	1	1
Hälsingborg F—Halmstad	3	5 *)	Sundsvall—Söderhamn	1	1
Halmstad—Kungsbacka	2	3	» —Gävle	1	1
Hälsingborg F—Falkenberg	3	3	Hudiksvall—Gävle	1	2
» —Varberg	3	3			

*) Därav ett användbart fjärrgodståg.

Tablåen visar, att beträffande framkomstmöjligheterna Väst-kustbanan och Ost-kustbanan skulle komma att stå på helt olika plan, även om man, såsom sig bör, räknar med endast ett snälltågpar på Väst-kustbanan.

Av vad som ovan framhållits, torde med tydlighet framgå, att om järnvägen skall bli till väntad nytta för trafiken mellan städerna, böra flera tåg inläggas.

För att på billigaste sätt tillmötesgå trafikbehovet hava nya tåg tänkts lagda sålunda:

Ett nytt tåg inlägges från Gävle omkring 7⁰⁰ f. m. med ankomst till Sundsvall omkring 1⁴⁵ e. m., ett nytt tåg från Sundsvall omkring 2²⁰ med ankomst till Gävle omkring 9⁰⁰ e. m. Om snälltåget i sydgående riktning skall ligga enligt kommitténs utkast, erfordras persontåget i sydgående riktning visserligen icke för trafiken mellan städerna, men nödvändig göres av det uppgående tåget och är behöfligt för resor till och från mellanliggande landsstationerna, vilkas kommunikationer enligt förslaget skulle bli synnerligen otillfredsställande.

Genom dessa ändringar i tågordningen skulle någorlunda bekväma resemöjligheter skapas städerna emellan, ehuru de icke bleve så bra, som de voro på Väst-kustbanan.

Vad slutligen angår närtrafiken, äro bristerna i tågplanen synnerligen påtagliga. Kommittén har genom uttalandena på sid. 221 och 223 visserligen förklarat, att man tänkt i mån av behov inlägga flere tåg vid Gävle, Hudiksvall och Sundsvall, men då någon antydning om utgifter för dessa tåg icke finns i utgiftsberäkningarna — åtminstone har man icke beräknat ett enda ton kol för dessa tänkta tåg — bör man väl kunna antaga, att kommittén tänkt sig åtskilliga år förflyta, innan desamma skulle inläggas. På grund härav har jag ansett mig böra klarlägga, i vad mån kommitténs tidtabell behöver genast från dess första tillämpning kompletteras för att någorlunda nöjaktigt avveckla den trafik, som ligger till grund för de gjorda inkomstberäkningarna.

Först vill jag nämna, att jag icke ansett mig böra räkna med godstågslägenheterna som användbara för persontrafik i nämnvärd utsträckning. Skall ett enda

godståg om dagen utföra hela det beräknade godstrafikarbetet, måste man nämligen räkna med så lång restid, så otympliga tåg och sådana förseningar, att de icke med fördel kunna användas för personbefordran.

Den sakkunnige för inkomstberäkningarna säger, att förutsättningen för Sundsvallstrafiken är, att den planerade spårvägen mellan Skönvik och Sundsvall antages icke hava kommit till stånd samt att inom Sundsvallsdistriktet tillämpas så gynnsam lokaltågstidtabell, att konkurrensen med ångslupar och automobiler kan bortses från för de samhällen, som ligga i närheten av respektive järnvägsstationer.

Vad nu särskilt beträffar trafiken mellan Sundsvall och kringliggande nejd liksom mellan Söderhamn och trakten söderut, kan man med ledning av intensiteten å befintliga ångslups- och billinjer med säkerhet påstå, att kommitténs tidtabellsförslag är redan från första dagen av Ostkustbanans trafikering otillräckligt.

För ett måttligt tillgodoseende genom järnvägen av Sundsvallsnejdens trafik krävas ytterligare dels 4 tågpar Sundsvall—norrut (Vimpels eller eventuellt Bergeforsen) nämligen 2 morgontågpar och 2 eftermiddagstågpar, dels ytterligare 3 tågpar Sundsvall—söderut (Njurunda) nämligen 1 på morgonen och 2 på eftermiddagen.

Med dessa ändringar skulle antalet förbindelser för närtrafiken mellan Sundsvall och trakterna norr därom bliva 7 i vardera riktningen. Till jämförelse må nämnas, att i somras funnos med båtar och bilar inalles 14 förbindelser i vardera riktningen, av vilka 11 på Vivsta och 3 på Bergeforsen. Det är antagligt, att allmänheten kommer att finna ovan föreslagna tidtabell för snål, vadan det är troligt, att snart nog flera tåg måste inläggas. Tågen hava utdragits till Vimpels, enär denna plats angivits som station. Om, som trafiken torde fordra, rundspår inlägges i Bergeforsen, torde det vara tillräckligt låta tågen gå endast å sträckan Sundsvall—Bergeforsen. Antalet härigenom inbesparade tågkilometer är emellertid ganska betydelselöst.

Mellan Sundsvall och nejden söder därom skulle antalet förbindelser bliva 6 i vardera riktningen. I somras funnos 6 båt- och bilförbindelser i vardera riktningen, nämligen 3 på Njurunda och 3 på Svartvik. Att börja med mindre än 6 förbindelser torde icke vara rådligt.

Rörande närtrafiken Hudiksvall—norrut anföres i betänkandet: »Fastän någon sammanslagning med Norra Hälsinglands järnväg icke kommer till stånd, antages praktiskt taget hela trafiken mellan Hudiksvall samt trafikplatserna Via, Rogsta och Östanbäck överflyttad till den i alla avseenden mycket överlägsna Ostkustbanan.» För att hela trafiken skall överflyttas till Ostkustbanan fordras givetvis, att förbindelserna bliva betydligt överlägsna dem på Norra Hälsinglands järnväg. Enligt förslaget skulle man ankomma norrifrån till Hudiksvall 6³⁹, 11¹³ och 9⁵⁰ samt avresa norrut 5⁰⁰, 3²⁶ och 8³³. På Norra Hälsinglands järnväg voro tiderna 1913 ankomst Hudiksvall 8¹⁸ och 4³⁰ och avgång Hudiksvall 9²⁵ och 5³⁰. Ostkustbanans tider äro som synes icke så överlägsna, att man kan utgå från, att hela trafiken skulle övergå till Ostkustbanan. Det torde få anses givet, att den trafik, som för närvarande förmedlas av det tåg, som på Norra Hälsinglands järnväg ankommer Hudiksvall vid den ganska lämpliga tiden 8¹⁸, icke övergår till Ostkustbanans tåg, som skulle ankomma Hudiksvall omkring 6⁴⁰. För att få denna trafik är nödvändigt, att ett tågpar inlägges Stocks—Hudiksvall med ankomst till Hudiksvall omkring 8³⁰ f. m.

Mellan Söderhamn och Ljusne äro 2 motortågpar inlagda. Enär det av mig här ovan föreslagna nya persontågparet Gävle—Sundsvall kan med fördel användas för närtrafiken till och från Söderhamn, torde vara nödvändigt att inlägga ytterligare endast ett tågpar Söderhamn—Ljusne.

Antalet förbindelser mellan Söderhamn och dess södra omnejd skulle då bli 7 i vardera riktningen. I somras var antalet båt- och bilförbindelser i vardera riktningen 19, av vilka 15 på Sandarne och 4 på Ljusne. Om järnvägen vill söka utkonkurrera dessa förbindelser, kan man icke gärna sätta antalet tågförbindelser under det nyss ifrågasatta.

Till Gävle skulle persontågen ankomma 10⁵⁴ och 3²⁵ samt avgå därifrån 11¹⁰ och 4³⁵, d. v. s. endast en verkligt användbar lägenhet skulle finnas för resa till Gävle och åter. Då man torde kunna utgå från, att en så stor stad som Gävle icke nöjer sig med, att första tåget på dagen skulle ankomma först 10⁵⁴ och sista tåget för dagen avgå därifrån redan 4³⁵, synes ett nytt tåg böra ankomma Gävle på morgonen och ett nytt tåg avgå därifrån på kvällen.

En del av de av mig föreslagna närtrafiktågen bli antagligen i de lägen jag tänkt mig behöfliga endast söckendagar. Enär emellertid befolkningen i de trakter, dessa tåg beröra, sön- och helgdagar är mycket rörlig, komma helt säkert tågkilometerna att behövas jämväl sön- och helgdagar om också i andra lägen än på vardagarna.

Alternativ II.

I detta alternativ hava dagsnälltågen förvandlats till persontåg, varigenom man uppnått så långa restider, att avledningen av fjärrtrafiken från statsbanan kunnat givas mycket låga siffror. Tidtabellen för trafiken städerna emellan blir bättre än i alt. I.

Emellertid synes det vara nödvändigt, att en middagsförbindelse skapas från Söderhamn och Hudiksvall och att Hudiksvall erhåller en förbindelse till Söderhamn mellan kl. 9⁴² f. m. och 6⁰⁰ e. m. För att åstadkomma detta bör ett nytt tågpar Sundsvall—Söderhamn inläggas med avgång från Sundsvall resp. Söderhamn omkring kl. 12. I sammanhang härmed bör tåg 3 senareläggas.

För närtrafiken vid Sundsvall böra av skäl, som anförts under alt. I, inläggas 4 tågpar Sundsvall—norrut (till Vimpels eller Bergforsen)

2 tågpar Sundsvall—söderut (till Njurunda).

Från Hudiksvall bör ett tågpar inläggas söderut (Enånger) och ett norrut (Stocks).

I detta sammanhang bör omnämnas att, om man, såsom kommittén gjort, utgår ifrån att dagsnälltågen i de lägen de föreslagits, äro försvarade i alt. I, så äro de endast föga mindre försvarade i alt. II. Den beräknade trafiken från sträckan Härnösand—Söderhamn bör nämligen icke minskas så synnerligen mycket, om man på rimlig tid kan framföra tåget över Kilafors—Krylbo till Stockholm. Med samma avgångstid från Stockholm C som är nödvändig i alt. I, nämligen 12⁵⁹, kan detsamma ankomma till Söderhamn så pass tidigt, att det kan avgå därifrån endast 1 timma senare än i alt. I, och i motsatt riktning skulle tåget behöva avgå från Härnösand likaledes 1 timma tidigare.

I nedanstående tablå hava tiderna över Kilafors sammanställts med tiderna över Gävle:

över Kilafors	över Gävle			över Gävle	över Kilafors
12 ⁵⁹	12 ⁵⁹	Avg. Stockholm C.	ank.	10 ⁴⁵	10 ⁴⁵
6 ⁴⁹	5 ⁵²	Ank. Söderhamn	avg.	5 ⁵³	4 ⁵⁷
6 ⁵⁷	5 ⁵⁷	Avg. Söderhamn	ank.	5 ⁴⁹	4 ⁴⁹
8 ⁰⁵	7 ⁰⁵	Ank. Hudiksvall	avg.	4 ⁴⁰	3 ⁴⁰
9 ⁴⁵	8 ⁴⁵	» Sundsvall	»	3 ⁰⁰	2 ⁰⁰
11 ²²	10 ²²	» Härnösand	»	1 ²²	12 ²²

Dessa mina uttalanden rörande möjligheterna att köra ett snabbt dagsnålltåg Stockholm C—Krylbo—Kilafors—Söderhamn—Härnösand få icke betraktas såsom föregripande mina åsikter beträffande statens järnvägars tidtabellspolitik, för den händelse Ostkustbanan skulle byggas endast mellan Härnösand och Söderhamn. Om detta skulle bli fallet, kan man nämligen tänka sig, att statens järnvägar vilja använda de nya dagsnålltågen för snabba förbindelser även med Östersund, i vilket fall tågens lägen bli annorlunda. Därest dagsnålltågparet anses försvarligt, även om nattågstrafiken fortfarande går över statens järnvägar, blir det icke av så stort intresse att lägga snålltåget med så sen avgångstid som möjligt från Stockholm C. Det kan då avgå tidigare från Stockholm C, så att det även kan tjäna Jämtlands-intresset.

I båda kommitténs alternativ finnas tåg inlagda med avgång från utgångsstationerna redan kl. 5 f. m. Ifrågavarande tåg böra om möjligt omläggas så, att avgången ej blir tidigare än 6 f. m.

Kommittén anser, att det föreslagna tågantalet 9·0 per dag och bankilometer står sig väl gentemot Uppsala—Gävle järnvägs nuvarande 7·7. Enär inkomstberäkningarna av naturliga skäl stödja sig på jämförelsematerial från 1913, borde man väl jämföra tågkilometerna på Ostkustbanan med tågkilometerna på Uppsala—Gävle järnväg 1913. Man torde nämligen kunna utgå från, att den snålare tidtabell, som nu tillämpas å Uppsala—Gävle järnväg, efter hand kommer att åter utvidgas. År 1913 var å Uppsala—Gävle järnväg antalet tåg per dag och bankilometer 10·49.

Om man skall göra några jämförelser med tågantalet på andra järnvägar, bör man emellertid använda samma jämförelsematerial som vid inkomstberäkningarna, nämligen Västkustbanan. Tågplanen för Ostkustbanan bör nämligen byggas efter helt andra principer än tågplanen för Uppsala—Gävle järnväg. Ostkustbanan med sina fem städer, med stor närtrafik vid två städer och spirande sådan vid en stad fordrar en helt annan och dyrbarare tidtabell än Uppsala—Gävle järnväg, som sammanbinder två städer och har stor närtrafik endast vid Gävle. På Ostkustbanan skall man tillgodose fem städers ofta med varandra konkurrerande intressen, vilket bör medföra större tågantal än å Uppsala—Gävle järnväg. Vid Västkustbanan åter ligga ett flertal städer, ehuruval endast en, nämligen Göteborg, har närtrafiken någorlunda utvecklad. Enär emellertid förortstrafiken vid Göteborg har en helt annan karaktär än den närtrafik, som åtminstone vid Ostkustbanans öppnande kan finnas, synes för att ej till Ostkustbanans nackdel förrycka jämförelsematerialet sträckan Göteborg—Kungsbacka ej böra medtagas. Av samma anledning böra alla snålltåg utom ett samt fjärrgodstågen, för så vitt de icke på viss sträcka lagts för personbefordran, frånräknas. Om man sålunda å den del av Västkustbanan, som ligger mellan Kungsbacka och Ängelholm, endast medräknar ett av de tre snålltågparen samt personförande fjärrgodståget 1401 mellan Kungsbacka och Varberg samt mellan Halmstad och Ängelholm och personförande fjärrgodståget 1402 mellan Ängelholm och Halmstad samt dessutom såsom å Ostkustbanan endast ett dagligt godståg, blir antalet tåg per dag och bankilometer 14·03. Till jämförelse kan nämnas, att i kommitténs alternativ I äro antalet tåg per dag och bankilometer 9·04 och i alternativ II 8·62.

Med de utvidgningar, som jag föreslagit, skulle antalet tåg per dag och bankilometer bli i alt. I 12·50 och i alt. II 11·80.

Antalet av mig föreslagna tågkilometer skulle således icke gå upp till samma antal tågkilometer som å Väst kustbanan. Därjämte må bemärkas, att i de utvidgade alt. I och II finnas upptagna de rena närtrafikstågen vid Sundsvall, Hudiksvall och Söderhamn, som icke hava motsvarighet å ifrågavarande del av Väst kustbanan. Från räknas, såsom sig bör, dessa tågkilometer, bliva jämförelsetalen i

utvidgade alt. I 11.15 och i

» II 10.00

mot 14.03 å Väst kustbanan.

Med dessa jämförelsetal för ögonen torde man icke kunna påstå, att den av mig ifrågasatta utvidgningen av tidtabellen är för liberal. Tvärtom är det antagligt, att allmänheten skall snart nog finna den vara för snålt tilltagen.

Utvidgningen betyder emellertid en betydande ökning av utgifterna såväl de löpande som för anskaffning av rullande materiel, i det antalet tågkilometer per år ökats i alt. I från kommitténs tänkta 992,800 till 1,373,130 och i alt. II från 682,550 till 934,400, vilka tal än vidare böra ökas väsentligt för växlings-, hjälp- och reservtjänst samt för extratåg.

Stockholm den 7 mars 1922.

C. A. Stjerna.
