

JÄRNVÄGSSTYRELSENS E R I N N I N G A R

MED ANLEDNING AV OSTKUST-
BANEKOMMITTÉNS PROMEMORIA
AV DEN 23 MARS 1922

Ur KB:s samlingar

Digitaliserad år 2016



National Library
of Sweden

STOCKHOLM 1922
K. L. BECKMANS BOKTRYCKERI

JÄRNVÄGSSTYRELSENS E R I N N I N G A R

MED ANLEDNING AV OSTKUST-
BANEKOMMITTÉNS PROMEMORIA
AV DEN 23 MARS 1922

STOCKHOLM 1922
K. L. BECKMANS BOKTRYCKERI

JÄRNVÄGSTYRELSENS

F R I N D I N G A R

MED ANVÄNDNING AV FÖRSTÄLT
BANKKOMMITTENS FÖRSLAG
AV DEN 27 MAJ 1902

K. J. HEDENRUBIN
FÖRSTÄLT

Kungl. Järnvägsstyrelsens erinringar

med anledning av Ostkustbanekommitténs promemoria av den 23 mars 1922.

Kommittén har icke delat järnvägsstyrelsens mening, att den av kommittén beräknade bruttoinkomsten för en järnväg mellan Gävle och Härnösand bör minskas med:

*Inkomstberäk-
ningen för
järnvägen
Gävle—
Härnösand.*

dels kronor 310 000, motsvarande beräknad inkomst å Ostkustbanan för resande på södra Sverige, som efter viss sänkning av statens järnvägars biljettpris och efter anordnande av lämpliga anslutningståg å sträckan Härnösand—Sundsvall av styrelsen beräknas komma att resa med nattåg över statens järnvägar, och

dels kronor 300 000, motsvarande Ostkustbanans inkomst för transitotrafik övre Norrland—Stockholm m. m., vilken transitotrafik styrelsen anser uteslutet, att Ostkustbanan kommer att erhålla.

I anledning av det av styrelsen anmärkta förhållandet att anslutningståg i det för Ostkustbanan uppgjorda tidtabellsutkastet saknas till visst statens järnvägars nattåg, gör kommittén det uttalandet, att den finner det självfallet, att, åtminstone tills Ostkustbanan i dess helhet öppnats för trafik, anslutning anordnas mellan statens järnvägars norrgående nattnälltåg och lämpliga tåg å bandelen Sundsvall—Härnösand. Även sedermera torde svårigheterna för erhållande av anslutning mellan tågen ifråga kunna övervinnas vid tidtabellskonferenser mellan resp. banförvaltningar.

Det torde enligt styrelsens mening vara ovisst, om Ostkustbanans styrelse verkligen skall i framtiden befinnas benägen att i önskvärd utsträckning tillgodose den nedre Ådalens framtida behov av goda resemöjligheter med nattåg, då detta måste minska inkomstmöjligheterna på egen bana, men styrelsen har velat särskilt erinra om kommitténs nämnda yttrande såsom ett uttryck — såvitt styrelsen fattat kommittén rätt — för dess uppfattning, att den för Ostkustbanan uppgjorda tågplanen, åtminstone i visst fall, ej kan tillfredsställa statens järnvägar och icke heller trafikanterna. Ett annat uttryck härför finner styrelsen för övrigt i kommitténs uttalande, att tidtabellsförslaget icke avser att angiva lämpliga anslutningstider vare sig med statens järnvägar eller enskilda järnvägar, då framtida lämpliga anslutningstider ej nu kunna vara kända.

Kommittén synes emellertid anse, att varken lämpliga anslutningståg eller en sänkning av statens järnvägars biljettpris mellan Sundsvall och Stockholm skulle föranleda någon ändring i det av kommittén beräknade resultatet, att nära nog hela fjärrtrafiken mellan Sundsvall m. m. och södra och mellersta Sverige skulle komma att framföras över Ostkustbanan. Styrelsen anser sig då ytterligare böra belysa problemet.

Följande siffror ange Ostkustbanans och statens järnvägars konkurrensförhållanden beträffande ifrågavarande trafik.

	Över statens järnvägar	Över Ostkust- banan	Skillnad	
Sundsvall—Stockholm.				%
Banlängd, km.....	579	414	165	28·5
Billjettpris, statens järnvägars taxa år 1913 fördubblad:				
II klass.....	35·40	28·80	6·60	18·6
III klass.....	23·60	19·00	4·60	19·5
Resetid (för statens järnvägar normaltidtabell, för Ostkustbanan kommitténs förslag):				
avg. Stockholm	8 ⁰⁰	12 ⁵⁰		
ank. Sundsvall.....	8 ²⁵	8 ³⁰		
avg. Sundsvall.....	8 ¹⁵	3 ⁰⁰		
ank. Stockholm	8 ⁵³	10 ⁴⁵		

Den vägförkortning, Ostkustbanan medför, utgör sålunda 28·5 %, men skillnaden i biljettpris understiger 20 %. En nedsättning av statens järnvägars biljettpris på sätt i liknande fall av ålder tillämpas för underlättande av fritt val av reseväg torde få anses ur alla synpunkter motiverad. Nedsättningen blir ingalunda som av kommitténs promemoria kunde synas framgå osedvanligt kraftig. Såsom nämnts behöver taxenedsättningen för prisutjämning utgöra endast omkring 20 %. Till jämförelse vill styrelsen anföra, att Uppsala—Gävle järnväg, för att göra färdvägen över Gävle konkurrenskraftig med den över Krylbo, nedsatt sin andel i biljettavgiften mellan Stockholm och Falun med drygt 29 % i II klass och 39 % i III klass. Den tänkta prisnedsättningen avser ej heller att på något illojalt sätt konkurrera med annan järnväg utan blott att möjliggöra kvarhållandet av en statsbanan redan tillhörig trafik och att för trafikanterna underlätta fritt val av reseväg och resesätt. Styrelsen har också velat redan nu anmäla sagda blivande biljettreduktion, för att de faktiska förhållanden, varmed man har att räkna, må klarläggas. Att en dylik nedsättning för Ostkustbanans styrelse kan framstå som oläglig är naturligt, om än förfarandet står i överensstämmelse med såväl vid statens järnvägar som vid enskilda järnvägar av ålder brukligt förfaringssätt. Styrelsen har dock svårt att fatta kommitténs tankegång, när kommittén till synes som skäl mot förstärkt statlig representation i Ostkustbanans styrelse för övervakande bland annat av, att Ostkustbanans förvaltning icke konkurrerar med statens järnvägar om trafiken, erinrar, att styrelsen förklarar sig själv ämna utöva konkurrens med Ostkustbanan. Det synes styrelsen, som om kommittén icke fullt beaktat, att styrelsens förslag dock endast avsett att skydda statens järnvägars helt legitima intressen mot eventuella åtgärder för skapande av en otillbörlig konkurrens om trafiken. Då kommittén i övrigt icke sakligt bemött de skäl, som anförts för en starkare statskontroll än sedvanligt av Ostkustbanans förvaltning, skall styrelsen emellertid icke vidare uppehålla sig vid denna fråga.

Kommittén har jämväl ej funnit tillfredsställande motiverat, att styrelsen anmält sig komma att yrka framförande av direkt sovvagn å Ostkustbanan mellan Sundsvall och Härnösand, då sovvagn på grund av tågtiderna ej behöves. Det

hade emellertid bort framstå som uppenbart, att styrelsen avsett sovvnagnens framförande såsom direkt vagn i direkt anslutningståg med statens järnvägar, på sätt som tillämpas exempelvis mellan Stockholm och Narvik, där sovvnagnarna på viss punkt av den direkta vagnens löpsträcka övergå till att bliva sittvagnar.

Av betydelse för nattågens konkurrensförmåga är, att avgångstiden resp. ankomsttiden i Stockholm såväl som i Sundsvall infaller på de lämpliga tiderna mellan klockan 8 och 9. Att resetiden blir längre än över Ostkustbanan spelar då ej så stor roll. Vidare får erinras, att sovvnagnstrafiken i III klass är stadd i starkt uppsving.

Styrelsen har svårt att inse, hur kommittén, då förutsättningarna för dess tidigare beräkning av Sundsvalls och Härnösands fjärrtrafik ostridigt ändrats genom styrelsens gjorda uttalanden, kunnat med fog vidhålla sin beräkning i förevarande avseende oförändrad. Fortfarande finner styrelsen sannolikt att, på sätt styrelsen i sin förra skrivelse beräknat, Sundsvalls och Härnösands framtida fjärrtrafik kommer att med ungefär lika parter fördelas på statens järnvägar och Ostkustbanan. Någon ändring i detta förhållande torde icke uppstå, därest restaurationsvagnar, som för övrigt kräva avsevärda kostnader, dem styrelsen ej vet, om de hava av kommittén beräknats, insättas i Ostkustbanans tåg. En två timmars senareläggning av norrgående dagsnälltåget skulle visserligen öka utsikterna för Ostkustbanan att erhålla relativt större del av Sundsvalls fjärrtrafik, men en sådan förändring av tidtabellen måste å andra sidan beräknas komma att avsevärt minska dagsnälltågens trafik på Härnösand, enär tåget ej skulle framkomma dit förrän närmare halv ett på natten, då anslutning med tåg å Härnösand—Sollefteå järnväg ej kan erhållas.

Beträffande därefter frågan, vilka samtrafiksregler för gods skola vara normerande för inkomstberäkningarna, synes det styrelsen, som hade det för kommittén bort framstå som naturligast att först räkna med gällande bestämmelser och därefter alternativt och eventuellt med de förslag till nya bestämmelser, som alltjämt äro under utredning, och rörande vilka representanter för järnvägsstyrelsen och svenska järnvägsföreningen som känt är hysa skilda meningar. Då kommittén utgått från förslag till bestämmelser, som äro för statens järnvägar synnerligen ogynnsamma och som bestritts av järnvägsstyrelsens representanter i järnvägstaxekommittén, som haft frågan under utredning, lär kommittén icke ha kunnat undgå att räkna med, att styrelsen på denna punkt ej skulle komma att godtaga kommitténs förutsättningar för inkomstberäkningen.

Till ytterligare belysning av hur nationalekonomiskt oriktig den av kommittén som beräkningsgrund fastställda transportvägen för gods mellan övre Norrland och stockholmsrayonen är, får styrelsen anföras, att av den godsmängd, beräknad till 29 600 ton, som framföres i denna förbindelse, cirka 50 % faller på stycke gods, som då skulle åtminstone delvis behöva omlastas i Sollefteå och Uppsala, samt att antalet för berörda trafik behövliga vagnar på grund av godsets beskaffenhet av stycke gods och mera högvärdigt vagnslastgoods måste uppskattas till omkring 20 per dag i stället för av kommittén efter en alls icke hållbar beräkningsgrund angivna 8. Framsläpandet av detta betydande antal vagnar via Härnösand—Sollefteå järnväg och Ostkustbanan i långsamma och oekonomiska tåg med upprepade vagnrangeringar och delvis över för sådan trafik illa rustad bana vore givetvis meningslöst, då en fullgod och i det närmaste lika kort transportväg över statens järnvägar finnes. I kommitténs promemoria finnes ock åtminstone en antydning, att kommittén ej vill bestämt fasthålla vid berörda trafik och härav inflytande inkomst som tillgång för Ostkustbanan.

I anledning av styrelsens på en promemoria från tredje trafikbyrån grundade uttalande, 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, har kommittén framlagt diverse nytt siffermaterial och gjort diverse uttalanden.

Till en början må då antecknas, att kommittén medger att *hela* förorts-trafiken vid Sundsvall, för vilken den sakkunnige beräknat inkomsten till 130,000 kronor, icke torde kunna påräknas, utan att särskilda lokaltåg inläggas. Då det emellertid enligt kommitténs mening skulle vara oekonomiskt att genom insättande av en hel del lokaltåg söka utkonkurrera befintlig ångslups- och biltrafik, utgår kommittén från den förutsättningen, att en del av denna inkomst icke är att påräkna. Styrelsen tillåter sig emellertid erinra, att närtrafiken på Sundsvall beräknats till ej mindre än 565 200 kronor (sid. 132 i betänkandet). De av kommittén angivna 130 000 kronor utgöra endast den del därav, som ansetts komma att bortfalla, om en planerad spårväg mellan Skönavik (söder om Vivstavärv) och Sundsvall kommer till stånd. För att den beräknade närtrafiken på Sundsvall i övrigt, representerande en inkomst av 435 000 kronor, skall kunna fullt erhållas, förutsättes i inkomstberäkningen som naturligt, att tidtabellen utökas med erforderligt antal motorvagnståg. Sommaren 1921 upprätthölls regelbunden trafik söderut till och från Njurunda med 3 bilturer och till och från Svartvik med 3 båtturer dagligen samt norrut till och från Vivstavärv med 4 bil- och 7 båtturer och till och från Bergeforsen med 2 bil- och 1 båttur dagligen. Kommitténs anförda uttalande torde få tydas som ett medgivande från kommitténs sida, att kommittén i sitt tidtabellsutkast icke avsett att tillvarataga de trafik- och inkomstmöjligheter, som särskilt det sundsvallska sågverksdistriktet eljest i rikt mått erbjuder. Sett i samband med andra uttalanden av kommittén framstår detta som ett symptomatiskt uttryck för kommitténs till synes väl starka uppskattning av Ostkustbanans betydelse som för fjärrtrafik avsedd huvudbana och en viss kommitténs underskattning av lokaltrafikens betydelse för de nejder, banan genomlöper.

Kommitténs tidtabell anges vidare vara uppgjord med största försiktighet och med tanke på successiv förbättring. Under de första trafikåren borde den anses fullt tillräcklig för den trafik, som kunde påräknas, och även framdeles skulle den påräknade trafiken kunna nöjaktigt framföras inom det uppgjorda tidtabellsutkastets ram.

Av dessa uttalanden finner styrelsen sitt förut gjorda antagande bekräftat, att inkomst- och utgiftsberäkningarna icke blivit uppgjorda under samma förutsättningar och alltså icke äro med varandra samställbara. Av kommitténs betänkande framgår nämligen, dels (sid. 140, 141) att inkomstberäkningarna avse en tidpunkt, då förhållandena hunnit stabilisera sig och då allmänheten anpassat sig efter ändrade förhållanden, dels (sid. 130—133) att som jämförelsematerial för persontrafikens beräkning använts 1913 års resefrekvens å statsbanorna, särskilt å Väst kustbanan och vissa norrländska linjer med fullt upparbetad trafik samt, särskilt å Väst kustbanan, goda tågförbindelser, ävensom att vederbörlig hänsyn härvid tagits till särskilda förhållanden, såsom befolkningens rörlighet m. m.

Kommittén erinrar, att i vissa fall nuvarande antal (obekväma) resor lagts till grund för trafikberäkningarna. Det visar sig emellertid, att härvid bl. a. (sid. 135) följande förhöjningar av reseantalet beräknats genom Ostkustbanans tillkomst:

	Antal resor år 1913	Beräknat antal resor å Ostkust- banan
Härnösand—Sollefteå järnväg—linjen Ljusdal— Hudiksvall	333	2 500
» » » — linjen Kilafors—Stug- sund	281	1 400
Sundsvall — linjen Kilafors—Stug- sund	1 057	4 400

Kommittén har (sid. 13 i promemorian) framlagt en jämförelse mellan dels antal resor, dels antal tågpar vid städer och vissa lantstationer å dels Ostkustbanan dels statens järnvägar (år 1913), som lämnar rum för anmärkningar, vilka göra tabellens värde mycket problematiskt. Stationsförbindelserna synas godtyckligt valda, så att det icke är möjligt att se, i vad mån förhållandena äro representativa eller beroende på en slump. Ett tåg insattes ju nämligen icke för viss stations skull, utan för hela den befarna linjesträckans. Emellertid synas beträffande Ostkustbanan sådana stationsförbindelser vara i allmänhet valda, där tågantalet beräknats relativt stort och trafiken relativt liten. Man saknar sålunda uppgifter för Sundsvalls närstationer. Beträffande i tabellen upptagna statens järnvägars tåg är att märka, att dessa blivit ofullständigt uppgivna, i det att tåg, vilka gått endast viss tid, såsom söckendagar eller sön- och helgdagar eller ons- och lördagar, lämnats ur räkningen. Dessutom är att märka, att de ordinarie godstågen å de norrländska utfartslinjerna voro personförande och hade en annan karaktär, än vad Ostkustbanans enda godståg kan antagas få.

Kommittén har ansett sig med fullt fog kunna utgå från den förutsättningen, att ett tågantal av 9 st. per dag och bankilometer borde under de första trafikåren anses fullt tillräckligt för den trafik, som kunde påräknas, då vid Uppsala—Gävle järnväg, som trafikerats i cirka 50 år och äger god ekonomi, tågantalet för närvarande trots en god persontrafik icke uppgår till mer än 7.7 per dag. I anledning härav vill styrelsen framlägga följande, ur statistiken hämtade siffror för Uppsala—Gävle järnväg.

	Personkm pr bankm	Tonkm pr bankm	Tågkm pr dag och bankm
Uppsala—Gävle järnväg öppnad för trafik år 1874:			
Åren 1881—1885	36 000	51 500	5.6
» 1891—1895	58 900	67 700	6.8
» 1901—1905	104 500	86 600	9.3
» 1911—1915	167 100	111 800	10.6
År 1913	165 800	105 800	10.8
Ostkustbanan enligt kommitténs beräkning:			
Sedan förhållandena hunnit stabilisera sig	172 200	137 400	—
Under de första trafikåren	—	—	9.0
Beräknad trafik resp. tågrörelse över- eller understiger motsvarande värden vid Uppsala—Gävle järnväg år 1913 med %	+ 4	+ 30	— 17

Av dessa uppgifter framgår, dels att Uppsala—Gävle järnväg behövt en 40-årig trafikeringstid för att någorlunda närma sig den trafikintensitet, som beräk-

nats för Ostkustbanan, dels att Uppsala—Gävle järnväg för att framföra en väsentligt mindre trafik behövt vida flera tåg än vad beräknats för Ostkustbanan. Om för närvarande endast 7.7 tåg per dag framföras å Uppsala—Gävle järnväg, torde detta bero på att trafiken är så ringa, som den under krisförhållandena är. För att tågrörelsen å Ostkustbanan skulle bli jämförlig med 1913 års tågrörelse å Uppsala—Gävle järnväg skulle tydligen det av kommittén beräknade tågantalet behöva ökas med 25 %, varvid man kommer till ungefär samma siffra, som angivits i tredje trafikbyråns promemoria, om de rena närtrafikstågen frånräknas.

I övrigt företer Uppsala—Gävle järnvägs trafik år 1913 såväl till storlek som sammansättning en slående likhet med vad beräknats för Ostkustbanan. Styrelsen skall i annat samband återkomma härtill och vill här endast erinra om det av tredje trafikbyrån påvisade förhållandet, att Ostkustbanan med sina fem städer och sin stora närtrafik på tre av städerna fordrar en helt annan och dyrbarare tidtabell än Uppsala—Gävle järnväg, som sammanbinder två städer och har stor närtrafik endast vid Gävle.

Emellertid vill styrelsen icke förneka, att ej det i kommitténs tidtabellsutkast förutsatta tågantalet skulle kunna framföra den påräknade persontrafiken. Styrelsen vill endast anmärka, att tågplanen icke är nöjaktig och att tåglägenheterna ej kunna anses vara så gynnsamma, att den påräknade persontrafiken verkligen uppstår. Den beräknade godstrafiken kan åter, som styrelsen längre fram skall siffermässigt visa, ej framföras med de i tidtabellen angivna tågen.

Styrelsen får i alla delar vidhålla sin tidigare uttalade uppfattning, att kommitténs inkomstberäkning för järnvägen Härnösand—Gävle måste avsevärt reduceras med hänsyn till ohållbarheten i gjorda förutsättningar beträffande trafikvägarna för resande och gods i fjärrtrafik, samt att antingen måste tidtabell och kostnader avsevärt ökas utöver vad kommittén ansett sig böra beräkna med hänsyn till den första trafiktidens behov, eller också måste de beräknade inkomsterna avsevärt reduceras. Styrelsen kan sålunda fortfarande icke dela kommitténs vidhållna uppfattning, att de framlagda inkomstberäkningarna utmärkas av en genomgående strävan att räkna lågt och därför innesluta stora säkerhetsmarginaler.

Utgiftsberäk-
ningen för
järnvägen
Gävle—
Härnösand.

Kommittén riktar en erinran mot den på basen av verkliga utgifter vid vissa enskilda järnvägar under år 1920 grundade statistiska överslagsberäkning av Ostkustbanans sannolika utgifter, som styrelsen framlagt till vägledning vid bedömandet av de verkställda utgiftsberäkningarnas hållfasthet, och detta dels ur principiell synpunkt, då dylika beräkningar i praktiken visat sig otillförlitliga, dels enär den av styrelsen använda metoden, försöksvis tillämpad även inom kommittén, på grund av 1920 års onormala driftkostnadsförhållanden visat sig leda till oriktiga resultat, och dels enär styrelsen använt funna medeltalsvärden för Bergslagens järnvägar och Gävle—Dala järnvägar, vilka icke äro med Ostkustbanan jämförbara.

De driftkostnadsberäkningar för nya banor, som tidigare vanligast förekommit, ha utgått från viss utgiftsprocent, som förekommit vid annan jämförlig järnväg, eller från viss totalutgift per bankilometer. Dessa otillfredsställande metoder hava ock praktiserats i de tidigare trafikutredningar, som utförts för Ostkustbanan. Metoden att räkna med vissa, för andra järnvägar erfarenhetsmässigt för olika slag av kostnader funna enhetspris, vilken till en allmän vägledning använts av styrelsen, kan styrelsen icke erinra sig ha sett tidigare tillämpad. Metoden, använd med nödig försiktighet och med erforderliga korrek-

tioner, bör enligt styrelsens uppfattning giva en tämligen god, *vägleddande* belysning av motsebara driftkostnaders storlek.

Att dock 1920 års driftkostnader äro mindre representativa för normala förhållanden och därför mindre användbara för berörda syfte, var av styrelsen känt. Styrelsen fann sig därför icke böra lägga driftkostnadsförhållandena under år 1920 vid viss järnväg som bas för en allmän prövning av ostkustbaneberäkningarna, utan verkställde jämförelsen med fyra järnvägar, av vilka Uppsala—Gävle järnväg, såsom ovan visats, äger likartade trafikförhållanden med dem, som beräknats för Ostkustbanan. Det visade sig härvid, att Uppsala—Gävle järnvägs driftkostnader per enhet lågo i allmänhet väsentligt *högre* än driftkostnaderna per enhet vid de tre andra valda järnvägarna, Bergslagens järnvägar, Gävle—Dala järnvägar och Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar. Som bas för driftkostnadernas summariska värdesättning vid Ostkustbanan lade styrelsen då, icke förhållandena vid Uppsala—Gävle järnväg, utan försiktigtvis de *lägsta konstaterade* enhetskostnaderna vid någon av de fyra järnvägarna. Styrelsen har härmed ingalunda velat säga, att driftkostnaderna per enhet vid Ostkustbanan kunna bliva jämförliga med motsvarande kostnader vid Bergslagens järnvägar eller Gävle—Dala järnvägar, utan har endast velat — på grund av 1920 års onormala driftkostnadsförhållanden — gå under de driftkostnader, som skulle framgå, om Uppsala—Gävle järnväg lagts som grundval för beräkningarna.

Vid sådant förhållande anser styrelsen, ehuru eljest mycket vore härvidlag att anföra, icke nödigt uppehålla sig vid den detaljgranskning av vissa driftkostnader vid Bergslagens järnvägar och Gävle—Dala järnvägar, som kommittén framlagt. Det av kommittén påvisade förhållandet, att järnvägar finnas, som beträffande *vissa* utgiftsgrenar år 1920 hade lägre enhetskostnader än de av kommittén för Ostkustbanan beräknade, är ju föga belysande, enär de av kommittén anförda banorna huvudsakligen framgå i landsdelar, som hava de billigaste levnadskostnaderna och jämväl i övrigt icke äro med Ostkustbanan på något sätt jämförbara.

Då kommittén med ett visst fog anför, att en direkt och summarisk användning av statistikens siffror för beräkning av utgifterna vid en ny järnväg alltför lätt leder till felaktiga resultat, vill styrelsen nedan genomföra en närmare och mera ingående beräkning av motsebara utgifter vid Ostkustbanan. Styrelsen vill härvid utgå från de av kommittén gjorda antagandena beträffande trafikens storlek och jämväl beträffande tågantalets storlek, ehuru detta såsom ovan visats torde vara betydligt för lågt kalkylerat. Som bas för beräkningen skall läggas Uppsala—Gävle järnväg, som avses skola samförvaltas med Ostkustbanan, och vars trafik år 1913 såsom ovan visats var till storlek och sammansättning nära likartad med den för Ostkustbanan beräknade. Uppsala—Gävle järnvägs driftkostnadsförhållanden ha ock tidigare, senast i den på ostkustbanebolagets föranstaltning verkställda trafikberäkningen av år 1910, lagts som grundval för beräkning av Ostkustbanans utgifter. Till jämförelseår skall läggas år 1913.

Aven om möjligen skulle kunna anföras skäl för att några slag av utgifter vid en fullt upparbetad Ostkustbana kunna komma att ställa sig relativt billigare än vid Uppsala—Gävle järnväg, så tala å andra sidan bestämda skäl för, att Ostkustbanans drift kommer att ställa sig relativt dyrare än som kan framgå vid en jämförelse med Uppsala—Gävle järnvägs år 1913 havda utgifter. Behovet av en relativt dyrbarare tidtabell vid Ostkustbanan har redan berörts. Ytterligare får erinras, att avlöningarnas reglering efter dyrorter torde medföra relativt högre avlöningskostnader i Norrland än i Uppland. Uppsala—Gävle järnvägs förvaltningsbidrag vid Uppsala station utgick år 1913 med endast 27 700 kr., medan Ostkustbanans förvaltningsbidrag beräknats till 144 300 kr. vid Gävle stationer, 231 700 kr. vid Söderhamns

och Stugsunds stationer, 149 800 kr. vid Hudiksvalls station, 254 500 kr. vid Sundsvalls stationer och 75 200 kr. vid Härnösands station.

1913 års medelkostnad per person- och tonkilometer var vid Uppsala—Gävle järnväg 3.38 öre, medan kostnaden åren 1911 och 1912 uppgick till 3.27 resp. 3.39 öre. 1913 års utgifter vid Uppsala—Gävle järnväg äro sålunda i sin helhet icke anmärkningsvärt stora.

Vid prisnivå »200» skall räknas med en fördubbling av 1913 års utgifter, varvid dock kostnaden för avlöningar skall räknas höjd i enlighet med av kommittén anförda grunder för löneberäkningen och med tillägg på grund av ny arbetstidslag. Kolpriset skall beräknas till 30 kr. och icke till den högre kostnad, som skulle framgå vid fördubbling av 1913 års utgifter. Avdrag skall göras på grund av besparing i administrationskostnader vid samförvaltning med Uppsala—Gävle järnväg. Vagnhyror och avskrivningar skola upptagas i enlighet med kommitténs beräkningssätt.

Efter anpassning till prisnivå »200» ställa sig Uppsala—Gävle järnvägs driftkostnader per arbetsenhet till de av kommittén för Ostkustbanan beräknade på nedan angivna sätt.

U t g i f t e r	Uppsala— Gävle järnväg	Ostkustbanan	Ostkustbanans utgifter understiga dem vid Uppsala— Gävle järnväg med	
				%
Banavdelningens per bankilometer..... kronor	3 436	2 584	— 852	25
Maskinavdelningens per tågilometer ... »	1.77	1.14	— 0.63	36
Trafikavdelningens per tågilometer »	1.34	1.29	— 0.05	4
Administrativa avdelningens per 1,000 kronor inkomst..... »	50.79	27.31	— 23.48	46

Räknas med förestående enhetspris vid Uppsala—Gävle järnväg och göras erforderliga korrekationer, erhållas följande beräkningsbara utgifter vid Ostkustbanan.

	Kronor	A v g å r kronor	Återstår kronor
Administrativa avdelningen	318 500	för gemensam för- valtning med Upp- sala—Gävle järnväg 83 300 ¹⁾	235 200
Banavdelningen	—	—	1 034 200
Trafikavdelningen	—	—	1 333 300 ²⁾
Maskinavdelningen.....	1 761 100	för reduktion av kolpris till 30 kronor 140 000	1 621 100 ³⁾
Vagnhyror	—	—	50 000
Avskrivningar	—	—	283 400
Summa driftkostnader	—	—	4 557 200
Räntor	—	—	1 562 000
Summa utgifter	—	—	6 119 200

¹⁾ Beloppet är upptaget med 1913 års totalutgift för administrativa avdelningen vid Uppsala—Gävle järnväg.

²⁾ Helt visst mycket för lågt beräknat, då kommittén upptagit enbart föreningsstationernas kostnader till 855 400 kronor. Alla återstående stations-, tågtjänst- och förvaltningskostnader skulle alltså ej utgöra mer än 477 900 kronor.

³⁾ Minst 20 % högre kostnad, om tågplanen göres jämförlig med den vid Uppsala—Gävle järnväg.

Den totalutgift för Ostkustbanan vid taxa »200», vartill förestående närmare motiverade beräkning kommer, överstiger kommitténs motsvarande slutsumma, kr. 5 262 600, med 856 600 kr. eller 16 %, men understiger styrelsens tidigare grövre, på 1920 års driftkostnader grundade approximation, kr. 6 485 000, med 365 800 kronor eller 6 %. Tages emellertid hänsyn till att, på sätt förestående tabellnoter ange, de för trafik- och maskinavdelningarna upptagna kostnaderna borde avsevärt höjas, så befinnes, att den nu vidtagna närmare kalkylen stämmer mycket väl överens med styrelsens tidigare, med all reservation gjorda, och helt approximativa överslagskalkyl.

Emellertid skulle styrelsen icke vara benägen att giva anförda driftkostnadskalkyler beviskraft före kommitténs egna beräkningar, därest dessa senare vid företagen detaljgranskning visat sig vila på fast grund. Att så icke kan anses vara fallet har dock styrelsen i sin tidigare skrivelse visat, och vad kommittén till motbevisning anför har icke varit ägnat att rubba styrelsens tidigare uttalanden i denna fråga.

Styrelsen har sålunda ovan i denna skrivelse uppvisat den föreslagna tidtabellens otillräcklighet för framkallande av den beräknade persontrafiken. Beträffande godstågsplanen anger kommittén, att godstågen och de blandade tågen skola kunna upptaga all den trafik, som ingår i inkomstberäkningarna, så att, om godstågen icke i regel framföras sön- och helgdagar, utgiftsberäkningarna lämna marginal för ett icke obetydligt antal tillfälliga godståg. För prövning, huruvida sagda uppgifter verkligen äro hållbara, har följande sammanställning uppgjorts:

	Gävle— Söderhamn	Söderhamn— Hudiksvall	Hudiksvall— Sundsvall	Sundsvall— Härnösand
Inom kommittén beräknad godstrafik, tonkilometer per bankilometer	169 600	179 800	131 900	64 900
Inom kommittén beräknade tågkilometer i godsförande tåg per bankilometer:				
Godståg, endast vardagar	600	600	600	600
Blandade tåg	730	1 050	929	1 460
Vid en beräknad genomsnittlig godstågsstorlek av 60 axlar med 2.4 tons last per axel (statens järnvägar 1913 2.31 ton) kunna godstågen av godstrafiken framföra tonkilometer	86 400	86 400	86 400	64 900
varvid för de blandade tågen återstå tonkilometer	83 200	93 400	45 500	—

Förestående kalkyl torde få anses ådagalägga, att vid av kommittén beräknad trafikomfattning antingen de blandade godstågen, utom å sträckan Sundsvall—Härnösand, helt måste få karaktär av godståg, eller ock att extra godståg måste framföras icke allenast sön- och helgdagar utan även andra dagar. Särskilt blir detta fallet å sträckorna mellan Hudiksvall och Gävle. Kommitténs utgiftsstat, som, enligt vad styrelsen anser sig ha visat, icke är tillräcklig för de av kommittén beräknade tågen, torde än mindre äga marginal för de betydande kostnader, som dessa extratåg måste kräva.

Beträffande löneskalan vid Ostkustbanan anför kommittén, att det är tydligt, att förvaltningen vid Ostkustbanan får vara beredd på att, när banan visat sig fullt bärkraftigt, personalen måste uppflyttas i högre grupp än III. Då redan

kommitténs beräkningar visa sådan bärkraft, synes det styrelsen, som om kommittén bort hava tagit konsekvenserna härav och hänfört personalen till grupp I. I gjorda jämförelser med löneförhållandena vid andra järnvägar identifierar kommittén vidare samförvaltning med arrende, vilket styrelsen finner icke böra göras. Vid av statens järnvägar och Bergslagens järnvägar *arrenderade* banor tillämpas väl lägre löneskala än vid den arrenderande banan, men vid de olika bolag, som äro sammanslutna till Stockholm—Västerås—Bergslagens eller Gävle—Dala järnvägsförvaltningar tillämpas, såvitt styrelsen har sig bekant, den högsta löneskalan och detta även vid banor med så svag trafik, som t. ex. de Falun—Rättvik—Mora och Falun—Västerdalarnes järnvägsaktiebolag tillhöriga banorna. Göteborg—Borås och Borås—Alvesta järnvägar hava visserligen viss gemensamhetsförvaltning, men är denna icke mera genomförd, än att varken lokomotiv eller personal (den senare på grund av olika löneförhållanden) vid den ena banan får tjänstgöra å den andra. Kommittén har dock, sid. 19, utgått från, att fördelaktigare turlistor skola kunna uppgöras för Härnösand—Gävle än för Härnösand—Söderhamn.

Kommitténs anförda motiv för personalens placering i III löneklassen, nämligen att detta är välmotiverat, då beräkningarna avse de första trafikåren och nämnda löneklass representerar medelavlöningen under de nio första åren, understryker, att, på sätt styrelsen visat utgiftsberäkningarna icke avse den senare tidpunkt, vilken antagits för inkomstberäkningarna.

Då kommittén som anledning till det ringa antalet beräknade stationskarlar vid Ostkustbanan anför, att dessutom 18 upptagna bromsare äro att anse som »resande stationskarlar», vilka bliva disponibla för stationstjänstgöring, enär tryckluftbroms beräknas för Ostkustbanan, vill styrelsen erinra, att någon kostnad för dessa tryckluftbromsars anskaffning, underhåll och amortering icke torde vara upptagen i kommitténs beräkningar. Skall alltså stationskarlarnas antal ökas med de 18 bromsarna, så måste i viss mån motvägande kapital- och utgiftsökning krävas på andra håll.

Kommittén anger, att Ostkustbanestationernas klassificering verkställt efter jämförelse beträffande allmänna förhållanden mellan Ostkustbanans trafikplatser och stationer vid andra järnvägar, men att de föreliggande trafikutredningarna icke kunna lämna erforderlig ledning. Den av styrelsen påtalade bristen på överensstämmelse mellan för olika trafikplatser beräknad trafik och angiven klassificering synes bekräftas härav.

Kommittén beräknar konsumtionspriset för kol vid prisnivå »200» efter vissa, senast i mars 1922 konstaterade låga inköpspris av kronor 23:45. Utom det att en anpassning uppåt väntas i priset för bränsle och redan är konstaterad, då man för närvarande, trots den allmänna prisnivåns fortgående sänkning har att räkna med ett konsumtionspris av omkring 28 kronor cif Göteborg, må erinras, att konsumtionspriset för stenkol på grund av tillkommande kostnader alltid ligger avsevärt över inköpspriset.

Till förklaring över att kostnaden vid statens järnvägars föreningsstationer genom Ostkustbanans tillkomst ej skulle ökas med mer än 20 %, har kommittén anført, att hänsyn bl. a. tagits till en modernisering av stationerna och till att personalen vid stationerna i fråga år 1920 var förhållandevis större än trafiken krävde, såsom alltid är fallet under nedåtgående trafik, samt att den tendens till personalindragningar, som starkt gjort sig gällande under senare tid vid statens järnvägar, torde komma att taga sig uttryck vid personalförändringarna i sam-

band med Ostkustbanans inledande på stationerna. Kommittén har härvid fört på Ostkustbanans kreditsida de utgiftsminskningar från under år 1920 rådande förhållanden, som kommitténs sakkunnige — till synes dock utan föregående utredning — antagit möjliga att genom tekniska förbättringar i stationsanordningarna eller genom personalreduktion åstadkomma vid statens järnvägars föreningsstationer. Det bör dock vara tydligt, att de förbättringar och besparingar, som eventuellt kunna från 1920 års förhållanden genomföras vid statens järnvägars stationer, ha litet eller intet med Ostkustbanan att skaffa. Kommitténs beräkning av en statens järnvägars vinst om 460 000 kronor vid föreningsstationerna, om Ostkustbanan inledes, kan sålunda icke försvaras.

Kommitténs förklaring, att skatter icke böra upptagas i utgiftsberäkningen, utan hänföra sig till vinstens användning, varmed kommittén icke haft att taga befattning, torde icke kunna godtagas. Fastighetsskatten utgår t. o. m. oberoende av vinstens storlek.

Kommittén anser det böra beaktas, att kommittén i sitt slutyttrande icke anfört någon bestämd vinstsiffra, utan endast hänvisat till, att banan enligt de utförda beräkningarna synes komma att lämna en icke obetydlig avkastning å det egna kapitalet. Denna kommitténs uppfattning har på intet sätt förändrats genom järnvägsstyrelsens kritik.

Styrelsen har å sin sida i sin skrivelse av den 9 mars kommit till den uppfattningen, att det av styrelsens reviderade beräkning att döma synes tvivelaktigt, huruvida Ostkustbanan skall kunna betala sina årliga annuiteter till staten, då räntabilitetsutsikterna äro mycket ovissa. Någon bestämd siffra för det ekonomiska slutresultatet kan styrelsen lika litet som kommittén av naturliga skäl ange, men har det förnyade övervägande av de uppgjorda trafikberäkningarna, vartill kommitténs promemoria föranlett, endast kunnat stärka styrelsen i dess ovan anförda, tidigare uttalade mening.

Beträffande trafikavledningens betydelse för statens järnvägar anser kommittén sig sakna anledning att på grund av styrelsens kritik modifiera eller frångå sin därom uttalade mening och erinrar, att kommitténs egna beräkningar avvika från dem, som utförts av kommitténs expert. Till belysande av huru denna för statens affärsverksamhet betydelsefulla fråga ligger, lämnas följande sammanställning, vilken jämväl upptar alternativet Härnösand—Söderhamn:

*Trafikav-
ledningen från
statens järn-
vägar.*

	Ekonomisk inverkan för statens järnvägar					
	om Härnösand—Gävle bygges			om Härnösand—Söderhamn bygges		
	Enligt kommitténs trafik- och utgiftsberäkningar	Enligt kommitténs slutsammanställning	Enligt styrelsens reviderade beräkning	Enligt kommitténs trafik- och utgiftsberäkningar	Enligt kommitténs slutsammanställning	Enligt styrelsens reviderade beräkning
	K r o n o r					
Beräknad bruttointkomstminskning å statens järnvägar	2 950 000	2 950 000	1 980 000	1 070 000	1 070 000	1 070 000
Avgår:						
Minskade utgifter på grund av bortfallande trafik	1 385 000	1 385 000	640 000	470 000	540 000	—
Ersättning från Ostkustbanan till statens järnvägar för förlorad trafik	150 000	1)	110 000	485 000	1)	—
Nettointkomstökning för av Ostkustbanan föranledd ny trafik	180 000	1)	180 000		1)	—
Nettointkomstminskning å statens järnvägar för trafiken	1 235 000	—	1 050 000	115 000	—	—
Avgår ytterligare besparing vid statens järnvägars föreningsstationer	460 000	460 000	35 000	430 000	430 000	30 000
Ekonomisk inverkan för statens järnvägar	—775 000	—1 100 000	—1 015 000	+315 000	—100 000	0 2)

1) Kommittén säger (sid. 251), att man för att erhålla en uppfattning om den verkliga förlusten eller nettoförlusten måste avdraga bl. a. dels ersättning för förlorad trafik, dels slutligen statens järnvägars inkomstökning genom trafikutbyte med Ostkustbanan, men utelämnar å sid. 254 sifferberäkningarna härom.

2) Styrelsen anser (sid. 18), att en avsevärd vinst genom ökad trafik uppstår å statens järnvägar, om Ostkustbanan bygges endast till Söderhamn, men har saknat tid utföra närmare kalkyler härom.

Styrelsen har, på sätt den till tablån fogade not. 1) anger, icke förväxlat kommitténs egen beräkning med expertens, utan endast tillåtit sig att med expertens siffror fullständiga kommitténs beräkning i de fall, där kommittén själv anger en korrektion nödvändig för att erhålla en riktig bild av de verkliga förhållandena.

Styrelsen kan sålunda icke vitsorda de av kommittén uppgjorda beräkningarna rörande Ostkustbanans inverkan på statens järnvägars ekonomiska förhållanden. Att det oaktat slutresultaten icke bliva allt för avvikande beror på att plus och minus i beräkningarnas delresultat någorlunda utjämna varandra.

Åtgärder till tryggande av tillfredsställande tidtabellsförhållanden.

I anledning av kommitténs betonande, att kommitténs tidtabellsutkast icke på något sätt är avsett att skapa obehörig konkurrens mellan statens järnvägar och Ostkustbanan, vill styrelsen, med framhållande att styrelsen ej gjort något sådant uttalande, dock erinra om den uppgjorda och utan reservationer framlagda tidtabellens oförenlighet i vissa fall med såväl statens järnvägars som trafikanternas berättigade intressen.

Då kommittén vidare finner det anmärkningsvärt, att styrelsen ansett sig kunna rikta kritik mot att ett snälltågspår, som visar möjligheterna för anordnandet av snabba förbindelser, blivit inlagt i tidtabellen, står styrelsen frågande inför, vilket styrelsens uttryck kommittén möjligen kan avse. I varje fall vill styrelsen gärna uttala, att snälltåg böra inläggas, om så visar sig med banans ekonomiska intressen och resurser förenligt.

När kommittén redogör för de bestämmelser i 1918 års järnvägskommittés förslag, som skulle kunna komma till användning i järnvägsstyrelsens syftning till skärpning av inlösningsvillkoren, har kommittén ej omnämnt, att, medan koncessionsvillkoren för Ostkustbanan som lösesumma angiva ett penningbelopp, motsvarande vad järnvägen kostat koncessionshavaren med tillägg av 4 % om året men med vissa avdrag, så saknas i det nya kommittéförslaget varje bestämmelse om sådan ränteersättning.

Inlösningsvillkor.

Denna punkt är dock av den största vikt. Styrelsen har i sin tidigare skrivelse av den 9 mars visat, hurusom staten, därest Ostkustbanan skulle inlösas år 1927 omedelbart efter sitt färdigbyggande, skulle utöver anläggningskostnaden, 47 miljoner kronor, enligt visst tillämpat prejudikat få betala bl. a. 8 630 000 kronor i ränta dels å aktiekapitalet, dels å statslånet. Från detta belopp bör dock enligt anförda prejudikat för Västkustbanan dragas anståndsrentans till nutidsvärde diskonterade belopp eller omkring 320 000 kronor.

Styrelsen har främst syftat mot inlösningsvillkorens modifiering i sådan riktning, att staten vid blivande inlösen ej skall nödgas erlägga ränta å aktiekapitalet under en byggnadstid, för vars onormala längd statsmakterna ej hava något ansvar, eller å sitt eget till Ostkustbanan givna, praktiskt sett under anståndstiden nästan utan ränta löpande statslån. Men därjämte torde även andra ändringar av inlösenvillkoren kunna vara väl motiverade.

De skäl, som av kommittén anföras mot att Ostkustbanans koncessionshavare skola underkastas strängare villkor i inlösningshänseende, synas styrelsen på intet sätt bärande. Ur statens synpunkt sett betänkliga och för statskassan mycket kännbara brister i de nuvarande inlösningsvillkoren måste vid en så i grund förändrad plan för Ostkustbanans finansiering, som den, vilken kommittén framlägger, kunna undanröjas. Enligt styrelsens uppfattning måste de statliga intressena härvidlag bliva bevakade jämsides med koncessionshavarnes.

Kommittén har icke upptagit till bemötande det av styrelsen påvisade huvudskälet till att driftkostnaderna för en järnväg till Söderhamn blivit oproportionerligt högre beräknade än driftkostnaderna för en huvudbana till Gävle, nämligen att nästan inga utgifter beräknats för den stora trafik, som ansetts tillfalla huvudbanan men ej bibanan. Styrelsen ber till jämförelse få erinra, att kommittén samtidigt, när det gällt statens linjer, räknat med, att utgifterna vid bortfallande trafik skulle reduceras med för persontrafiken 25 % och för godstrafiken 60 % av de bortfallande inkomsterna.

*Järnväg
Söderhamn—
Härnösand.*

Beträffande trafikavledningens betydelse för statens järnvägar har styrelsen tidigare visat resultaten av de olika beräkningarna. Kommittén anför emellertid i förevarande sammanhang ännu en ny siffra — vinst 150 000 kronor — vilken emellertid torde avse vinst under det första trafikåret, därest Ostkustbanan till statens järnvägar då helt tillfälligt betalar 252 000 kronor. Kommittén bygger här ånyo på ett förslag av 1907 års järnvägstaxekommitté, angående vars fram-

tida öde intet är med visshet känt. Detta förslag går ut på, att vid trafikavledning vinnande bana skall till förlorande bana betala ersättning för bortfallande inkomst av godstrafik, utgående första trafikåret med 40 % av frakten å den nya vägen, varefter ersättningen årligen skulle minskas med 10 %.

Riktigast skulle enligt styrelsens betraktelsesätt varit att överhuvud endast anmärkningsvis taga hänsyn till denna möjligen inträdande, delvisa och tillfälliga ersättning åt statens järnvägar för bortfallande inkomster. Helt oberättigat måste däremot vara att, som kommittén såväl på här ifrågavarande plats som i ett senare sammanhang gör, räkna med berörda ersättning under det första trafikåret med maximal ersättning, liksom ock att, på sätt kommittén gjort, väl inräkna berörda ersättning som inkomst för statens järnvägar, men däremot icke inräkna den som utgift för Ostkustbanan m. fl. banor.

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

Då kommittén numera vill räkna kostnader för redan utförda arbeten söder om Ljusne till anläggningskostnad för en bana Söderhamn (Ljusne)—Härnösand samt ränta å denna arbetskostnad såsom betungande banan, innebär detta en anmärkningsvärd och givetvis obefogad ändring av kommitténs i betänkandet flerstädes lämnade uppgifter och använda beräkningssätt. Vid bedömande av byggnadskostnaden för en till Ljusne byggd Ostkustbana har man visserligen — på sätt styrelsen liksom tidigare kommittén gjort — att taga i betraktande de medel, som då utan nytta skulle vara förbrukade söder om Ljusne, men till en reducerad Ostkustbanans anläggningskostnad få de givetvis ej räknas, vilket ju ej heller kommittén tidigare gjort. Styrelsen har därför ej, på sätt kommittén nu sid. 19 anger, oriktigt angivit anläggningskostnaden för nämnda bana, utan är det kommittén, som i stället ändrat sina i betänkandet lämnade uppgifter. Den »felaktighet», som styrelsen begått, inskränker sig till att — i skrivelse av den 9 mars sid. 23, sista stycket, tredje raden — ha skrivit »nämnda» i stället för rättare »sistnämnda» belopp, vilket formella förbiseende dock ej bort föranleda något missförstånd.

I andra stycket av ifrågavarande avdelning anför kommittén avvikande siffror för trafikavledningens betydelse för statens järnvägar mot dem kommittén anfört å sid. 17. Styrelsen har redan visat, att de för det första trafikåret gjorda beräkningarna sakna betydelse.

Kommittén anser, att dess å sid. 255 gjorda uppställning angående de allmänt järnvägsekonomiska förhållandena erbjuder ett bättre underlag för bedömande av de båda alternativfallens järnvägsekonomiska förhållanden än de av järnvägsstyrelsen gjorda jämförelserna. I anledning härav vill styrelsen undersöka, huru den av kommittén förordade uppställningen verkar, därest de av styrelsen beräknade siffermässiga uppgifterna införas.

	Enligt kommitténs beräkning. Ostkustbanan bygges till		Enligt styrelsens beräkning. Ostkustbanan bygges till	
	Gävle	Söderhamn	Gävle	Söderhamn
	K r o n o r			
Ostkustbanans vinst eller förlust	+ 1 007 000	— 596 000	— 822 000	— 958 000
Nettobehållning eller förlust å andra en- skilda järnvägar	+ 421 000	— 11 000	+ 310 000	— 6 000
Vinst eller förlust å statens järnvägar, exklusive ersättning från andra järn- vägar och behållning av ny trafik	— 1 100 000	— 100 000	— 1 305 000	—
Resultat	+ 328 000	— 707 000	— 1 817 000	— 964 000
Skillnad till förmån (+) eller nackdel (—) för en till Gävle byggd bana	+ 1 035 000		— 853 000]	

Det visar sig, att, även om det bortses från de högre räntekostnader, som givetvis måste belasta en till Gävle byggd järnväg, det totala järnvägsekonomiska resultatet enligt styrelsens beräkningsmetoder utfaller till söderhamnsalternativets bestämda förmån. Det ligger i förhållandenas natur, att så *måste* vara fallet. Bandelen mellan Ljusne och Gävle går icke genom bygd, som skaffar ny trafik i större omfattning, utan är bandelen en typisk förkortningsbana, vars betydelse ligger däri, att den omkastar de bestående trafikvägarna. Den medför sålunda minskad bruttointkomst för det samlade järnvägskomplexet, enligt i kommittén utförda beräkningar dock ej med mer än 242 000 kronor om året (trafikanternas vinst 504 200—262 200 kronor). Samtidigt splittras emellertid huvudtrafiken på två linjer, härvid försvagande den äldre järnvägens möjligheter att, i mån som trafiken växer, nedbringa utgifterna per transportenhet, medan de banor, som övertaga trafiken, på grund av deras relativt mindre trafikintensitet icke få förutsättningar att ordna trafiken på det endast i stordrift möjliga, mest ekonomiska sättet.

Ytterligare vill styrelsen gentemot kommitténs betraktelsesätt anför, att en förlust för statens järnvägar genom trafikavledning dock icke kan ur *statens synpunkt* motvägas av en vinst å enskilda järnvägar, på sätt som förfäres i den av kommittén förordade slutsammanställningen.

Sedan järnvägsstyrelsen efter verkställda beräkningar funnit med statens ekonomiska fördel förenligt, att järnvägsstyrelsen övertager arrenderingen av vissa i Ostkustbanan ingående bandelar på av 1920 års riksdag ifrågasatta villkor framför beviljandet åt Ostkustbanan av utsträckt anståndsränteberäkning, har kommittén velat underkänna järnvägsstyrelsens synpunkter och fasthålla vid sitt tidigare förslag, att förmånen av dylik utsträckt anståndsränteberäkning, nu angiven till ett värde av 623 000 kronor per år, för vilket anstånd beviljas, må medgivas bolaget.

Till vad styrelsen i denna fråga anført i sin skrivelse av den 9 mars, får styrelsen i anledning av kommitténs erinringar foga följande. De tre bandelar, om

*Frågan om
arrendering
av bande-
larna Härnös-
sand—Sunds-
vall m. fl.*

vilkas arrendering av statens järnvägar fråga föreligger, komma att utgöra tillförselleder till statens järnvägars äldre bannät och torde komma att öka trafiken å detta i avsevärd grad. Detta förhållande ändras radikalt i och med att Ostkustbanan färdigbygges till Gävle, då i stället nämnda bandelar bliva tillförselleder till Ostkustbanans sydligaste del och Uppsala—Gävle järnväg. Medan sålunda Ostkustbanan, utbyggd i sin helhet, blir synnerligen förlustbringande för statens järnvägar, äro dess olika delar, söderut till Ljusne räknat, var för sig ägnade att avsevärt förbättra det ekonomiska resultatet å statens järnvägar. Ehuru kommittén icke framlagt utredning i förevarande avseende och styrelsen givetvis ej kan hastigt åstadkomma siffermässig sådan, torde dock icke något tvivel behöva föreligga om själva sakförhållandet.

En sammanställning mellan de av kommittén och av järnvägsstyrelsen beräknade arrendebeloppen för berörda tre bandelar följer nedan.

	Sundsvall— Härnösand	Hudiksvall— Iggesund	Söderhamn— Ljusne	S u m m a
	K r o n o r			
<i>Enligt kommittén (sid. 104—107):</i>				
Byggnadskostnad.....	12 730 000	1 610 000	2 510 000	16 850 000
Härav statslån ¹⁾	7 369 000	594 000	545 000	8 508 000
Ränta härå efter 5 %.....	368 450	29 700	27 250	425 400
Avskrivningar.....	—	—	—	80 000
Summa årligt arrende.....				505 400
<i>Enligt järnvägsstyrelsen:</i>				
Byggnadskostnad, exkl. verkstad och rullande materiel.....	10 760 000	1 610 000	2 510 000	14 880 000
Härav statslån.....	5 399 000	594 000	545 000	6 538 000
Ränta härå efter 5 %.....	269 950	29 700	27 250	326 900
Avskrivningar eller häremot svarande slitsningskostnad för statens järnvägars å bandelarna använda rullande materiel.....	—	—	—	80 000
Summa årligt arrende, inkl Söderhamn—Ljusne, för vilken föreliggande arrendekontrakt icke upptar något arrendebelopp, och inkl. egen kostnad för rullande materiel.....				406 900

¹⁾ Under antagande att vissa förbindelser om nya aktieteckningar bortfalla, torde enligt kommittén (sid. 304) behovet av statslån för de tre bandelarna ökas till 9 859 000 kr. eller i runt tal 10 milj. kr.

I det av kommittén i promemorian beräknade arrendet, kronor 580 000, ingår ränta för ett till 10 milj. kronor beräknat statslån. Styrelsen har ej ansett sig böra räkna med högre statslån än det i finansplanen, sid. 104—107, angivna. Det egentliga arrendebelopp, varmed styrelsen haft att räkna, är kronor 326 900 eller om avdrag göres för Söderhamn—Ljusne, kronor 299 650, och anser styrelsen, att det ur statens samlade synpunkt obetingat är den bästa lösningen, om

statens järnvägar övertaga berörda bandelars trafikering på av riksdagen ifrågasatta villkor. Till räntekostnad å egen rullande materiel har styrelsen ej ansett sig böra taga hänsyn, enär sådan materiel för närvarande och sannolikt för lång tid framåt finnes disponibel i överskott, och i varje fall i den praktiska kalkylen den merkostnad, som kan uppträda genom materielens användande utom på statens järnvägars nät i övrigt även på dessa korta fortsättningslinjer, måste bliva helt oväsentlig.

Styrelsen har svårt att inse, huru, på sätt kommittén anför, de för berörda bandelars färdigbyggande givna statslånen måste anses förlorade för statsverket, om järnvägsstyrelsen betalar räntan i arrende, men ej gör några amorteringar av själva skulden. Icke heller statsbanans kapital blir, som känt är, amorterat, och Östkustbanan kommer ju att alltjämt ligga som hypotek för statslåneskulden, som blir oförändrad, till dess trafikens uppsving kan möjliggöra en amortering.

Att söder om Ljusne nedlagda kostnader icke få inräknas i anläggningskostnaden för järnvägar, som sluta i Ljusne, har styrelsen redan visat.

Då styrelsen gjort en siffermässigt riktig erinran mot, att kommittén belastat bandelen Sundsvall—Härnösand med en kostnad av 2³ milj. kronor för ombyggnad av Sundsvalls station, finner kommittén det anmärkningsvärt, att styrelsen i sina beräkningar helt utesluter varje kostad för utvidgningen av den redan nu alltför trånga stationen ifråga. Styrelsen vill därvidlag erinra om det sid. 21 i skrivelse av den 9 mars gjorda uttalandet, att den mindre utvidgning av Sundsvalls station, som skulle vara erforderlig, icke skulle draga stora kostnader. Styrelsen har ej ansett lämpligt att i ostkustbanefrågans nuvarande brådskande läge få till stånd en siffermässig utredning i denna tämligen oväsentliga detalj, men får nämna, att de i byggnadsplanerna för Hudiksvall—Iggesund och Ljusne—Stugsund upptagna kostnaderna för anslutning till främmande järnvägar sluta på belopp om 130 000 resp. 210 000 kronor, som måhända också under nu förändrade förhållanden kunna något nedbringas.

*Järnvägens
byggnads-
kostnad.*

Kommittén vitsordar i viss mån, att något större *lokalt* behov av järnväg icke föreligger beträffande sträckningen Gävle—Ljusne. Bandelens karaktär av en för staten synnerligen förlustbringande konkurrensbana torde då även av kommittén få erkännas. Att det, på sätt kommittén anser, skulle vara denna bandel, som gör fördelarna för mellersta Norrlands kustbygd av Ostkustbanans anläggning så starkt framträdande, har styrelsen i sin skrivelse av den 9 mars visat icke vara fallet. Till frågans ytterligare belysning må följande utdrag ur kommitténs betänkande göras.

Den samlade trafiken på Ostkustbanans fyra delsträckningar har i betänkandet beräknats på följande sätt:

*Behovet av
Ostkustbanan.*

	Person- kilometer	Ton- kilometer	Person- och ton- kilometer
	per bankilometer		
Härnösand—Sundsvall	210 400	64 900	275 300
Sundsvall—Hudiksvall	160 200	131 900	292 100
Hudiksvall—Söderhamn	143 100	179 800	322 900
Söderhamn—Gävle	175 700	169 600	345 300

Att Ostkustbanans trafik kommer att förtätas söderut är sannolikt. Emellertid uppvisa kommitténs beräkningar såväl större persontrafik som större gods- trafik å andra, dock olika, linjer än Söderhamn—Gävle. De tre övre bandelarnas beräknade trafik är vidare i huvudsak »ny», genom Ostkustbanan möjliggjord trafik, medan den sydligaste bandelens beräknade trafik i huvudsak är sådan, som, därest sträckan Ljusne—Gävle ej bygges, dock till allra största delen kommer att finnas kvar, men som då får gå över statens järnvägars linjer.

Ikke heller är den vinst i form av sänkta biljett- och fraktavgifter, som banans byggande till Gävle i stället för till Ljusne medför, synnerligen stor. Enligt kommitténs beräkningar begränsas den till 182 000 kronor i persontrafik och 60 000 kronor i godstrafik. Härmed må jämföras den till 1 015 000 kronor uppgående nettoförlust om året, som statens järnvägar få vidkännas, om Ostkustbanan bygges till Gävle i stället för till Ljusne.

*Val av
alternativ.*

De sista sidorna i kommitténs promemoria beröra huvudsakligen möjlighe- terna och sättet för finansiering av de tre olika byggnadsalternativ, som — oavsett I b — äro avhandlade i kommitténs betänkande.

Enligt kommittén måste man utgå från, att det nuvarande ostkustbane- bolaget skall anse sig förhindrat att åtaga sig byggandet av endast de tre ban- delar, till vilkas utbyggande inom den närmaste framtiden styrelsen hemställt om erforderliga statsåtgärder i avvaktan dels på att ett ingånget avtal beträffande inlösningsvillkoren för Uppsala—Gävle järnväg vinner laga kraft, dels på de ekonomiska konjunkturernas utveckling i gynnsammare riktning. Förutsättnin- gen för dessa tre bandelars byggande vore därför det nuvarande bolagets upp- lösning och bildande av tre nya bolag.

Styrelsen kan för sin del icke bedöma, huruvida det uppskov med ostkust- banefrågans slutliga lösning, som styrelsen finner nödvändigt, verkligen kommer att medföra den upplösning av ostkustbanebolaget, som kommittén anser viss. Skulle dock bolaget finna sig böra träda i likvidation, därest staten ej omedel- bart följer de av kommittén föreslagna riktlinjerna, så får styrelsen uttala, att Ostkustbanan givetvis ej härmed kan anses vara avförd ur dagordningen.

Styrelsen har för sin del i skrivelse av den 9 mars uttalat, att styrelsen anser Ostkustbanans byggnad — utöver tre bandelar — böra genom statens medverkan framdeles fullföljas i mån som det ekonomiska läget så medger. Olika former för denna statens medverkan och banbyggnadernas utförande och trafikering kunna givetvis härvid ifrågakomma till undersökning och diskussion, men några oöverbärliga svårigheter att finna en såväl för staten som för berörda trakter acceptabel lösning av organisations- och finansieringsproblemet ifråga torde väl

icke behöva komma att föreligga. Kommittén anser, att styrelsen anlagt en i någon mån ensidig blick på den föreliggande frågan, och så har styrelsen också måst göra, i det att styrelsen i den för statens järnvägar synnerligen betydelsefulla järnvägsfrågan satt statens samlade intressen bestämt före det nuvarande ostkustbanebolagets. Styrelsen vill emellertid å andra sidan hava betonat, att styrelsen icke kommer att undandraga sin medverkan till en sådan lösning av berörda kustbygds järnvägsproblem, som kan vara försvarlig med hänsyn till landets och statens järnvägars ekonomiska situation och intressen. Även om härvid icke alla med Ostkustbanan tänkta fördelar i fullaste utsträckning omedelbart vinnas, så torde dock otvivelaktigt behovet av förbättrade järnvägskommunikationer kunna komma att i allt väsentligt bliva tillgodosett.

I ärendets fortsatta behandling hava deltagit överdirektören Virgin, järnvägsfullmäktigen friherre Adelswärd, järnvägsfullmäktigesuppleanten Ekman, t. f. överingenjören Hellgren, byråcheferna Kjellin, Almqvist, Englund, Olofsson, Stjerna och Svensson samt t. f. byråchefen Marcus.

Kungl. Järnvägsstyrelsen

AXEL GRANHOLM.

SVEN NORRMAN.

Stockholm den 11 april 1922.

