

F. Förstatligandet och dragkraftsfrågan.

Bannätets splittring på ett stort antal förvaltningsenhet-ter, vilka var för sig ordnat sin dragkraftsfråga, har medfört misshushållning med dragkraftsmateriel. Därtill kommer, att denna, såsom framhållits i det föregående, blivit i högsta grad heterogen, vilket dock ej nödvändigt behövt vara en följd av fördelningen på många banägare, i varje fall ej till den grad, som verkligen blivit fallet. Genom förstatligandet möjliggöres ett rationellare utnyttjande av tillgänglig dragkraftsmateriel, vilket är av stor nationalekonomisk betydelse.

Vid hittills förstatligade banor har som regel dragkraftsmaterielen, med hänsyn framförallt till lokens i viss mån med åldern samhörande relativt låga effekt och dragkraft men även till deras splittring på udda typer och slitningstillstånd, varit sådant, att den å normalspårslinjerna kort efter förstatligandet börjat ersättas med lok av SJ standardtyper, vilka blivit lediga genom banelektrifiering. Å vissa linjer ha efterhand samtliga övertagna lok ersatts med standardlok av SJ typer. Här kan nämnas, att å de fr.o.m. den 1 juli 1943 förstatligade s.k. "Malmöbanorna" 8 lok från "gamla SJ" insatts i reguljär tjänst,

vertill kommer ett antal lok extra under betkampanjen. Ytterligare loköverflyttningar planeras. Å t.ex. f.d. Östra Centralbanan och Härnösand-Sollefteå järnväg användas numera endast SJ loktyper. Helt allmänt kan sägas, att "gamla SJ" i stor utsträckning fått hjälpa till att rusta upp de nyförvärvade linjerna. Detta torde få betraktas som en fullt naturlig och praktiskt lämplig anordning.

Då frågan om dragkraftsmaterielens ålder och förnyelse väsentligt påverkas av de ändringar, som blivit en följd av förstatligandet, synes anledning föreligga att närmare skärskåda hithörande frågor bl.a. med hänsyn till ekonomiska och andra konsekvenser. Som överallt annars i praktiska angelägenheter gäller även här, att, om det är fråga om bruksobjekt, vilkas förekomst och behov räknas eller bedömes efter antal, man alltid kommer in på de ekonomiska frågorna, när det gäller åtgärders vidtagande. I det följande kommer därför att beröras frågan om förnyelse av med banförstatligandet tillförd dragkraftsmateriel även med hänsyn till kostnader och medel för dessas bestridande. Då hithörande frågor i allt väsentligt äro likartade beträffande såväl normal- som smalspårig materiel, oberoende av driftart, kommer i det följande en del allmänna frågor att behandlas gemensamt för dragkraftsmateriel.

Förstatligande av enskilda järnvägar har ägt rum sedan årtionden tillbaka men tog fart först på 1930-talet. För de banor, vilka förstatligats under tiden 1/1 1930-1/7 1943 anges här nedan efter uppgifter i allmänna järnvägsstatistiken antalet dragkraftsenheter den 31 december året närmast före förstatligandet, vilket antal i de flesta fall exakt överensstämmer med det antal enheter, som verkligen övertagits.

Dragkraftsmateriel vid de banor, som förstatligats under
tiden 1/1 1930-1/7 1943.

	Ång- lok	El- lok	Lokomo- torer	Motor- vagnar	Räls- bussar
Normalspårig	238	10	15	35	12
Smalspårig	89	-	6	10	5
Summa	387	10	21	45	17

Av i sammanställningen upptagna ånglok har ett obetydligt antal slopats utan att ingå i SJ lokpark och en del slopats efter övertagandet. En del av de övertagna normalspårsloken äro av SJ typer och ha förut sålts till vederbörande EJ från SJ. Antalet sålunda återbekomna lok utgör ett 50-tal, vari ingå lok, som på sin tid överlätos till de "statliga bolagen". Av de under tiden 1/1 1930-30/6 1943 övertagna loken ha hittills slopats 120 st, utgörande drygt 30 % av samtliga övertagna lok och ungefär 35 % av övertagna lok av EJ typer. Sedan vissa av de övertagna bandelarna elektrifierats, voro sommaren 1943 på de fr.o.m. 1930 förstatligade ångdrivna banorna i tjänst ett 60-tal lok av SJ typer utöver vid statsförvärvet återbekomna dylika lok.

Inlösen av privatbanor har sedan den nuvarande förstatligandeberedningens tillkomst i allmänhet föregåtts av värdering av bl.a. den rullande materielen efter vissa fastställda grunder. Vid värderingen, som - bortsett från vissa detaljusteringar - i huvudsak baserats på åldern, har för varje grupp av dragkraftsfordon (efter driftarten) räknats halv medelbrukningsålder (t.ex. för ånglok 20 år = hälften av mot förnyelsefondsprocenten 2,5 svarande 40 år) såsom normal ålder. Är medelåldern högre än halv brukningsålder, räknas vad som överskjuter denna som en värdemätare på eftersatt förnyelse. Vid lägre värde än hälften representerar motsvarande skillnad förtidsförnyelse.

För följande banor, nämligen GBAJ, UVHJ, VBHJ, CAVJ, MYJ m.fl., MSJ m.fl., BKB samt KVBK, vilka förstatligats 1/7 1940-1/7 1943, ha avvikelserna från normal förnyelse av dragkrafts-

materiel kalkylerats. Dessa angivas här nedan jämte anskaffningskostnaden å denna materiel, den senare efter uppgifter härom i allmänna järnvägsstatistiken.

	Ansk. kostnad 31/12 året närmast före förstatligandet	Kalkylerat	
		under- värde	över- värde
		milj. kr	
Ånglok	6.08	1.73	
Elektrolok	2.09		0,88
Annan dragkraft	1.97		0,61

För de banor, vilka förstatligats under tiden 1/7 1930-1/7 1943 och som ej äro nämnda här ovan, uppgick värdena den 31 december året närmast före förstatligandet till för ånglok 11,15 milj. kr och för annan dragkraft 2,97 milj. kr. Några elektrolok funnos ej å dessa banor; under benämningen annan dragkraft upptagen materiel innefattar endast till mindre del nyare sådan. Efter den relation mellan kalkylerad avvikelse och anskaffningskostnad, som framkommit beträffande de ovan uppräknade banorna, skulle för senast angivna banor för ånglok uppkomma ett undervärde av 3,12 milj. kr. För annan dragkraft uppskattas övervärdet till 0,30 milj. kr. Slutresultatet blir för samtliga under ovan angivna tid förstatligade banor

för ånglok ett undervärde av 4,9 milj. kr

" el.lok ett övervärde av 0,9 " "

" motorvagnar m.fl. ett övervärde av 0,9 milj.kr.

De kalkylerade avvikelserna från normal förnyelse ha beräknats efter vid EJ normalt tillämpad lägre procentuell förnyelsefondsavsättning än den, som för resp. slag av dragkraftsfordon tillämpas vid SJ. Om man räknar efter vid SJ tillämpade högre procentsatser och däremot svarande lägre bruksålder, blir undervärdet för ångloken större, samt övervärdet för den övriga materielen lägre. Ifråga om ånglok räknas för EJ med 2,5 % förnyelsefondsavsättning och för SJ med 3 %. Om man överslagsvis räk-

nar med att de genom banförstatligande övertagna ångloken vid resp. värderingstillfällen haft en medelålder av 29 år, så skul-
la efter 40 års bruksålder kalkylerat undervärde av 4,9 milj.
kr vid 33 års bruksålder motsvaras av

$$4,9 \frac{40 (29 - 16,5)}{33 (29 - 20)} = 8,3 \text{ milj. kr undervärde.}$$

Det bör bemärkas, att de i samband med banförstatligandet beräknade undervärdena självfallet hänföra sig till den materiel, vilken ansetts erforderlig för att upprätthålla en tågrörelse, motsvarande normala trafikförhållanden i enskild regi. I flera fall ha emellertid efter en banas förstatligande större krav uppställt på dragkraftsmaterielen än i enskild regi - såväl kvantitativt som kvalitativt.

Ifråga om några banor gäller, att sedan SJ - såsom först nämnts - fått i viss omfattning släppa till ånglok av SJ standardtyper, dessa lok dock senare blivit disponibla för andra ändamål i samband med banornas elektrifiering. På detta sätt torde vid nu pågående elektrifieringars slutförande tillsammans ett 80-tal av de 387 ångloken komma att ha ersatts av elektrolok. En del av ovan nämnda undervärde 4,9 milj. kr för ånglok har vid sedermera företagna banelektrifieringar på sätt och vis blivit täckt genom kapitalökningsmedel för anskaffande av elektrolok. Förut angivet undervärde av 4,9 milj. kr, beräknat efter 40-årig livslängd, torde sålunda reduceras till 3,5 à 4 milj. kr och det efter 33 års livslängd beräknade undervärdet 8,3 milj. kr till 6,5 milj. kr.

Enär för flertalet hittills övertagna privatbanor gäller, att vid övertagandet undervärde föreligger i fråga om dragkraftsmateriel - liksom även i fråga om vissa andra slags värdeobjekt -, synes lämpligt att här beröra frågan om kompensation av undervärdet hos övertagna värdeobjekt.

En banas inlösningsvärde är baserat på vissa för ett "normalår" upprättade kalkyler, vilka bl.a. förutsätta upprätthållandet av en viss tågrörelse, som är en förutsättning för att de till grund för inlösningsvärdet antagna inkomsterna skola infly-

ta. Om undervärde föreläggat, har hänsyn härtill tagits vid fixerandet av inlösningspriset.

När till SJ överlåtits att ombesörja driften av en övertagen bana med undervärde å den för driftens besörjande erforderliga dragkraftsmaterielen, har SJ måst efter hand komplettera vad som var eftersatt; i annat fall hade erforderlig tågrörelse ej i längden kunnat upprätthållas.

Fr.o.m. den tidpunkt, då en bana förstatligas, verkställs i vanlig ordning förnyelsefondsavsättning, baserad på värdet hos de med banan övertagna nyttjandeobjekten efter samma procentsatser, som eljest gälla vid SJ. Sålunda företagna avsättningar kunna emellertid endast kompensera den kontinuerliga värdeminskning, som fortsätter efter tidpunkten för förstatligandet och räcka ej till för att taga ifatt, vad som redan då var eftersatt. Om bristen på kapital för ersättningsanskaffning av dragkraft skulle täckas ur förnyelsefonden, utan att fonden tillföres extra tillskott, måste den till sist bli otillräcklig för sitt ändamål. Ej heller står möjligheten öppen att med anlitan av driftsmedel göra extra avsättningar till fonden för att skaffa kapital att kompensera redan vid tidpunkten för förstatligandet eftersatt förnyelse.

SJ kan uppenbarligen ej i längden utan vidare fylla ut bristen på dragkraftsmateriel, utan här måste efterhand nyanskaffning äga rum. Om å övertagna enskilda järnvägar efter förstatligandet insatta SJ ånglok icke tagits i trafik å dessa, hade ett ökat antal återstående loktjänsteår återstått att efterhand taga ut på "gamla SJ" samt tidpunkten för nyanskaffning senarelagts, dock ej fullt i relation till återstående loktjänsteår, enär en lokpanna vanligen något försämrats, även då den ej användes.

Frågan om ersättningsanskaffning för att kompensera undernormal förnyelse har berörts såväl av 1934 års förstatligandekommission som av den nuvarande förstatligandeberedningen. Den förstnämnda har i sitt betänkande gjort det uttalandet, att vad som

motsvarar eftersatt förnyelse bör betraktas och behandlas som ökad kostnad för själva banförvärvet. Motiveringen för detta uttalande, mot vilket ej här göres någon erinran, synes dock ej fullt riktig; det angives att förnyelse av vissa värdeobjekt omedelbart vid förstatligandet ej kan äga rum, enär först längre fram genom avsättning till förnyelsefonden härför behövlige tillgångar erhållas. Men sådana tillgångar räcka uppenbarligen - såsom i det föregående anförts - endast till att kompensera värdeminskningen efter förstatligandet. Inom den nuvarande förstatligandeberedningen ha - såsom ovan nämnts - avvikelserna från normal förnyelse framräknats för en del banor, och för vissa banor hava avvikelserna uppgivits i vederbörande propositioner om förstatligande, samt häremot svarande värden medtagits vid beräkandet av förräntningsprocenten å för banförvärvet erforderligt kapital. Några anslagsmedel att kompensera den undernormala förnyelsen hava dock ej ansetts böra äskas. 1936 års järnvägskommitté har vid angivandet av statens totalkostnader för inlösen av de enskilda järnvägarna bortsett från de kostnader, som uppstå för kompensering av vid tidpunkten för inlösen förefintliga undervärden.

Att under nu rådande kristid nyanskaffa materiel för att ersätta övertagen undermålig sådan har självfallet i möjligaste mån undvikits. Beräkningarna i fråga om eftersatt förnyelse av dragkraftsmateriel hänföra sig till visst antal dragkraftsenheter, värdesatta efter prisnivån omedelbart före världskrigets utbrott. Då prisnivån nu är högre, skulle de framräknade beloppen vara otillräckliga för att omedelbart anskaffa vad som motsvarar den eftersatta förnyelsen. I stort sett har något omedelbart behov av nyanskaffning hittills ej förelegat, och förefintlig materialbrist måste också ha verkat återhållande ifråga om nyanskaffning. Sådan bör emellertid återupptagas, så snart förhållandena det medgiva. Samtliga SJ lok av kuranta typer äro ganska gamla - se tabell 18 här nedan - samt anskaffade inom en ganska begränsad tidrymd - jämför plansch II (bil.15).

Såsom framgår av avdelning II:E föreligger brist på ånglok för beredskap, och denna brist måste till alldeles övervägande del tillskrivas överflyttning av genom elektrifiering ledigblivna ånglok till tjänst å förstatligade banlinjer. Vid statsmakternas beslut om lokberedskapen år 1938 förutsattes dock att för beredskapstjänst erforderliga lok skulle finnas tillgängliga. Detta är ett ytterligare vägande skäl för att anskaffningen av ånglok snarast bör återupptagas.

Vissa banor, som återstå att förstatliga, torde nog vara något bättre "självförsörjande" i fråga om dragkraft än flera av de hittills förstatligade, men lokens medelålder är å de kvarvarande enskilda järnvägarna dock ansevärd, samt något högre än vid SJ - se tabell 18. Vid tillfällena för kommande förstatliganden blir åldern i genomsnitt högre än vid hittills övertagna banor.

T a b e l l 18.

Medelålder av ånglok den 1 juli 1943.

(Uppgifterna återfinnas även å plansch II bil. 15)

	S p å r v i d d mm							
	1435		1067		891		Summa	
	Antal lok	medel-ålder	antal lok	medel-ålder	antal lok	medel-ålder	antal lok	medel-ålder
<u>SJ lok</u>								
SJ typer	536	31,5					536	31,5
EJ typer	136	31,8	45	37,6	40	34,9	221	33,5
	672	31,5	45	37,6	40	34,9	757	32,1
<u>EJ lok</u>	470	33,0	12*	36,2	178	36,0	660	34,9

*/ Härav 9 lok 1093 mm spårvidd, medelålder 33,5 år.

Såsom nämnts har ifråga om förstatligande av vissa privatbanor i vederbörande propositioner angivits, att kompensering av eftersatt förnyelse skulle kräva ett visst kapitalbelopp men något anslag härför har dock ej ansetts böra äskas i samband med förstatligandet. I anledning av vad här ovan visats om ång-

lokparkens ställning i åldersavseende, förnyelsebehovet samt förstatligandets inverkan på typsplittringen och lokberedskapen synes därför lämpligt att, vid kommande förstatligande av enskilda banor samtidigt med anslagsbegäran för detta, anslag äskas för kompensation i erforderlig omfattning av eftersatt förnyelse, så att denna må kunna praktiskt genomföras, så snart förhållandena i övrigt det möjliggöra.

Totala antalet å förstatligade ångdrivna linjer behövlige lok är under i övrigt lika förhållanden mindre i SJ regi än vid tidigare splittring å ett stort antal förvaltningsenheter och, såsom förut nämnts, har elektrifiering av vissa förstatligade linjer gjort ersättningsanskaffning av ånglok obehövlige för dessa linjers vidkommande. Det oaktat synes, på grund av vad som anföres i närmast föregående stycke, anslag erfordras för retroaktiv kompensation av eftersatt förnyelse vid redan förstatligade banor med undervärde å övertagen dragkraftsmateriel.

Om det av någon anledning ej skulle befinnas lämpligt att ungefär samtidigt med förstatligandet nybeställa dragkraftsmateriel, vore det måhända lämpligt angiva, att en kommande efterkompensation bör avse vissa, i stora drag till typ och antal fixerade värdeobjekt. För den händelse någon del av en förstatligad bana skulle elektrifieras tämligen snart efter förstatligandet, synes medel för kompensation av eftersatt förnyelse i fråga om dragkraftsmateriel kunna helt eller delvis disponeras för anskaffning av elektrolok, givetvis under förutsättning att genom elektrifieringen ledigblivna ånglok kunna i erforderlig grad inskränka eljest behövlige anskaffning av sådana lok.