

Nr 15.

Ankom till riksdagens kansli den 13 februari 1929 kl. 1 e. m.

Utlåtande rörande väckta förslag om anslag för kapitalökning å statens under kommunikationsdepartementet hörande utlåningsfonder.

(4:e avd.)

1:o) Uti den till riksdagen den 4 januari 1929 avlåtna propositionen angående statsverkets tillstånd och behov under budgetåret 1929/1930 har Kungl. Majt beträffande statens utlåningsfonder, under återopande av det vid propositionen under rubrik »Utgifter för kapitalökning, bil. 2» fogade statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för nämnda dag, föreslagit riksdagen (punkt 31) besluta, att med de avsättningar till allmänna järnvägs-lånefonden, som enligt riksdagens beslut skulle ske under budgetåren 1929/1932, må tills vidare anstå.

Allmänna
järnvägs-
lånefonden.

Utredningen återfinnes å sid. 88 i återopade statsrådsprotokollet.

Alltsedan år 1871 har riksdagen för särskilda femårsperioder till Kungl. Maj:ts förfogande ställt ett bestämt anslag att i enlighet med av riksdagen fastställda villkor utgå såsom lån till enskilda järnvägsanläggningar. Senast skedde detta år 1923, då riksdagen, i enlighet med Kungl. Maj:ts i ämnet gjorda framställning, till låneunderstöd för enskilda järnvägar beviljade och ställde till Kungl. Maj:ts förfogande ett anslag av 5,000,000 kronor, att utgå under budgetåren 1924/1929 med 1,000,000 kronor för varje budgetår, dock så att belopp, som ej blivit till utgående under ett av dessa budgetår anvisat, finge för ett efterföljande budgetår av samma femårsperiod disponeras. Därefter har riksdagen för avsättning till ifrågavarande fond anvisat för budgetåret 1924/1925 1,000,000 kronor och för budgetåret 1925/1926 1,000,000 kronor. Vidare har riksdagen på förslag av Kungl. Maj:t beslutat, att de avsättningar till fonden, som skolat ske under budgetåren 1926/1929, i stället skola äga rum under budgetåren 1929/1932.

Av ovannämnda belopp, 2,000,000 kronor, hava hittills tagits i anspråk 224,000 kronor, vadan 1,776,000 kronor återstå odisponerade.

I anslutning till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uttalade mening har *departementschefen* funnit avsättning till fonden under budgetåret 1929/1930 icke böra ske utan ansett, att med anvisande av återstående av riksdagen beslutade avsättningar borde anstå, tills behov därav yppas.

Bihang till riksdagens protokoll 1929. 6 saml. 15 häft. (Nr 15—18.)

Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förevarande förslag hemställer utskottet,

att riksdagen må besluta, att med de avsättningar till allmänna järnvägslånefonden, som enligt riksdagens beslut skulle ske under budgetåren 1929/1932, må tills vidare anstå.

Fonden för
bibanor i
vissa delar
av riket.

2:o) I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren, nr 127, av herr *K. Mellén* m. fl. och den andra inom andra kammaren, nr 216, av herr *A. Gustafson* i Kasenberg m. fl., har hemställts att riksdagen måtte till den s. k. bibanelånefonden avsätta ett ytterligare belopp å 175,000 kronor samt att riksdagen måtte bemyndiga Kungl. Maj:t att öka statsunderstödet till Åmål—Årjängs järnvägsaktiebolag ur denna fond med intill 175,000 kronor för inköp av rullande materiel, att utgå i den mån bolaget fullgör de för erhållande av statsunderstöd ur fonden av riksdagen föreskrivna villkoren.

I fråga om de skäl, motionärerna anfört till stöd för sina framställningar, får utskottet hänvisa till motionerna.

I det under punkt 1 omnämnda statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 4 januari 1929 omförmåles (sid. 87), hurusom ur ifrågavarande fond för bibanor i vissa delar av riket (västra delarna av Värmlands, Kopparbergs och Jämtlands län samt delar av Bohuslän och Dalsland) disponerats såsom låneunderstöd åt Billingsfors—Arvika järnväg med bibana från Järnskog till Skillingsfors tillsammans 8,636,400 kronor, åt Åmål—Årjängs järnväg tillhopa 5,783,000 kronor och åt Limesforsen—Särna järnväg 5,140,000 kronor eller sammanlagt 19,559,400 kronor.

Någon avsättning till fonden för budgetåret 1929/1930 har ej ansetts behöfelig.

Som motivering för det motionsvis begärda anslaget å 175,000 kronor för lån till Åmål—Årjängbanan har i motionerna upplysts, att enligt uppgjort kostnadsförslag den nödvändigaste rullande materielen till banan skulle kunna förvärvas för 375,000 kronor, varav emellertid ett belopp av 200,000 kronor redan funnes disponibelt som överskott å det tidigare anskaffade byggnadskapitalet.

Utskottets
yttrande.

Åmål—Årjängs järnvägsaktiebolag har, efter det att frågan om den ifrågasatta trafikeringen genom Bergslagernas järnvägsaktiebolag förfallit, anskaffat oundgängligen erforderlig rullande materiel för driftens bedrivande i egen regi, och järnvägen har, enligt vad av motionerna inhämtas, den 2 december 1928 öppnats för allmän trafik.

Utan att taga ståndpunkt till frågan, huruvida den av Bergslagernas järnvägsaktiebolag tillstyrkta överenskommelsen varit av beskaffenhet att böra godtagas av Åmål—Årjängs järnvägsaktiebolag, får utskottet erinra,

att det ej torde vid beviljande av tidigare låneunderstöd för ifrågavarande järnväg vara förutsatt att järnvägstrafiken ej skulle besörjas i egen drift. Fastmera utmärker statsverkspropositionen 1927, att det räknats med förutsättning jämväl av egen drift. Då statsmedel beviljats till så betydande belopp som 5,783,000 kronor samt det enligt motionärernas framställning ytterligare erforderliga belopp av statsunderstöd är begränsat till 175,000 kronor, synes det ej föreligga tillräckligt skäl att förvägra denna försträckning.

Utskottet hemställer alltså,

att riksdagen, i anledning av herrar Melléns m. fl. och Gustafsons i Kasenberg m. fl. ovanberörda motioner (I: 127 och II: 216) må

a) såsom avsättning till fonden för att underlätta åstadkommandet av bibanor i vissa delar av riket för budgetåret 1929/1930 anvisa ett reservationsanslag av 175,000 kronor;

b) bemyndiga Kungl. Maj:t att bevilja Åmål—Årjängs järnvägsaktiebolag ett ytterligare låneunderstöd från bibanelånefonden till belopp av 175,000 kronor.

Beträffande sättet för beredande av täckning för ifrågavarande anslag kommer utskottet att framdeles under riksdagen avgiva utlåtande.

Stockholm den 12 februari 1929.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *S. H. Kvarnzelius*, *J. L. Widell*, *O. Bergqvist*, *J. Nilsson* i Malmö, *C. P. V. Nilsson* i Gränebo, *C. A. Carlsson* i Gävle, *P. A. Dahl*, *K. V. Rydén*, *N. J. M. Svensson* i Kompersmåla, *Oscar Olsson*, *J. G. Waller* och *I. Hj. E. Pauli*;

från andra kammaren: herrar *A. Anderson* i Råstock, *P. Nilsson* i Bonarp, *S. Bengtsson* i Norup, *P. M. Olsson* i Blädinge, *A. Å:son Törnkvist* i Karlskrona, *B. F:son Holmgren*, *E. J. Wigforss*, *O. Nilsson* i Örebro, *E. G. E. Eriksson* i Stockholm, *A. Danielsson*, *G. Strindlund* och *C. A. Anderson* i Storegården.

Reservationer:

1) av herrar *Kvarnzelius*, *Widell*, *Nilsson* i Gränebo, *Carlsson* i Gävle, *Oscar Olsson*, *Wigforss* och *Eriksson* i Stockholm, vilka ansett, att utskottets yttrande och förslag bort hava följande lydelse:

»I avseende å de sålunda motionsvis gjorda framställningarna om ökat statslån till Åmål—Årjängs järnvägsaktiebolag för inköp av rullande materiel får utskottet erinra, att förevarande spørsmål redan tidigare varit föremål för riksdagens prövning. I 1927 års statsverksproposition omförmdes, att förhandlingar inför en av Kungl. Maj:t förordnad särskild delegerad igångsatts rörande Åmål—Årjängsbanans trafikering genom Bergslagens järnvägsaktiebolag; i avvaktan på dessa förhandlingars slutförande ansågs likväl medgivande böra begäras av riksdagen att få utlämna ytterligare lån för rullande materiel, vilket medgivande dock var avsett att användas endast för den händelse något resultat ej uppnåddes. Under den följande riksdagsbehandlingen av frågan upplystes emellertid, att de förda förhandlingarna utmynnat i ett förslag till trafikavtal, vilket dock Åmål—Årjängs järnvägsaktiebolag vägrat godkänna, trots att den delegerade för sin del funnit det godtagligt. Vid sådant förhållande fann riksdagen något medgivande om ytterligare statslån till bolaget ej böra lämnas.

Erinras må vidare om de trafikeringssvårigheter med därav följande ytterligare försämring av ekonomin, som i allmänhet visat sig föreligga för små och i sin isolering svagt ställda bandelar. Ett bland de verkammaste medlen för att stärka de enskilda järnvägarnas ekonomiska ställning har överhuvud befunnits vara deras sammanförande till större driftsenheter; i detta avseende framkomna strävanden hava också ansetts förtjäna statsmakternas särskilda stöd. I motsättning till ifrågavarande rationaliseringssträvanden står ovedersägligen Åmål—Årjängs järnvägsaktiebolags åtgärd att genom anskaffning av egen rullande materiel söka åvägbringa en självständig trafikenhets av den allenast omkring 7 mil långa bansträcka nämnda järnväg utgör, och utskottet kan för sin del ej tillstyrka, att riksdagen med frångående av sin tidigare uttalade uppfattning nu genom utlämnande av ytterligare statslån till bolaget medverkar till en sådan åtgärd.

Under åberopande av det anförda får utskottet hemställa,

att de av herr Mellén m. fl. och herr Gustafson i Kasenberg m. fl. i ämnet väckta motionerna (I: 127 och II: 216) ej må av riksdagen bifallas.»

2) av herrar Nilsson i Malmö och Bengtsson i Norup, vilka ansett, att utskottets yttrande och förslag bort hava följande lydelse:

»Åmål—Årjängsbanans åtgärd att öppna egen trafik med delvis tillsvidare förhyrd rullande materiel lärer visserligen i sin mån kunna förklarar av de enligt utskottets mening ej oberättigade farhågor man hyst för möjligheterna att inom en med Bergslagens järnvägsaktiebolag gemensam förvaltning med tillräcklig kraft kunna hävda den nytillkomna mindre banans intressen och fortsatta framtida bestånd.

Utan att underkänna dessa synpunkters värde måste dock utskottet

anse den trafiktekniskt och järnvägsekonomiskt mest lämpliga lösningen av Åmål—Årjängsbansans trafikeringsfråga vara en samförvaltning med Bergslagens järnvägsaktiebolag, vilket företag torde hava goda möjligheter att på det rationellaste sätt lösa en sådan uppgift, och utskottet finner sig för sin del ej utan vidare kunna tillstyrka motionärernas framställning om statens medverkan för Åmål—Årjängsbansans fortsatta trafikeringsfråga som en självständig förvaltning. Erinras må om de trafikeringsfrågor med därav följande ytterligare försämring av ekonomien, som i allmänhet visat sig föreligga för små och i sin isolering svagt ställda bandelar. Ett bland de verksammaste medlen för att stärka de enskilda järnvägarnas ekonomiska ställning har överhuvud befunnits vara deras sammanförande till större driftsenheter; i detta avseende framkomna strävanden hava också ansetts förtjäna statsmakternas särskilda stöd.

Enligt utskottets mening synes förtjänt att ytterligare övervägas, huruvida ej ett samtrafikavtal kan åstadkommas, som i erforderlig grad tillgodoser den mindre banans intressen. Med hänsyn tagen också till statens stora ekonomiska insats i Åmål—Årjängsbanan måste utskottet finna befogat, att genom statens bemedling förnyade förhandlingar mellan nämnda bolag och Bergslagens järnvägsaktiebolag i sådant syfte igångsättas.

Skulle dessa förhandlingar ej leda till åsyftat resultat, läser emellertid få undersökas, huruvida ej, på sätt motionärerna påyrkat, staten bör genom utlämnande av ytterligare statslån till Åmål—Årjängsbanan underlätta dess inköp av erforderlig egen rullande materiel.

Under åberopande av det anförda hemställer utskottet,

att riksdagen, i anledning av de av herr Mellén m. fl. och herr Gustafson i Kasenberg m. fl. i ämnet väckta motionerna (I: 127 och II: 216), må hos Kungl. Maj:t anhålla om förnyad utredning rörande trafikeringsfrågan för Åmål—Årjängs järnväg genom Bergslagens järnvägsaktiebolags försorg, varvid dock, för fall att ett i detta avseende tillfredsställande avtal ej kan åstadkommas, därjämte bör övervägas frågan om ytterligare statslån till Åmål—Årjängs järnvägsaktiebolag för inköp av rullande materiel.»