

torde även rent ekonomiskt arbetenas genomförande kunna anses försvarligt. Riksdagen har alltså funnit sig kunna bifalla förevarande proposition.

Riksdagen får anmäla, att riksdagen till *Elektrifiering av banorna Hälsingborg—Hässleholm, Hälsingborg—Eslöv, Sundsvall—Ånge och Gävle—Ockelbo* för budgetåret 1941/42 såsom kapitalinvestering i Statens affärsverksfonder, Statens järnvägar, anvisat ett reservationsanslag av 15,000,000 kronor.

Stockholm den 19 april 1941.

Med undersåtlig vördnad.

Nr 172.

Godkänd av första kammaren den 19 april 1941.

Godkänd av andra kammaren den 19 april 1941.

Riksdagens skrivelse till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående statsförvärv av Karlskrona—Växjö m. fl. järnvägar.

(Statsutskottets utlåtande nr 57.)

Till Konungen.

I proposition nr 70 har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 7 februari 1941, föreslagit riksdagen att dels besluta, att Karlskrona—Växjö, Växjö—Alvesta, Växjö—Tingsryds, Växjö—Åseda—Hultsfreds och Östra Värends järnvägar må på avtalade villkor förvärfvas av staten och införlivas med statens järnvägar, dels ock till Förvärv av Karlskrona—Växjö m. fl. järnvägar för budgetåret 1941/42 å kapitalbudgeten under rubriken Statens affärsverksfonder, Statens järnvägar, anvisa ett reservationsanslag av 7,191,000 kronor.

Vidkommande först den rent principiella frågan, huruvida krigsläget och det ansträngda finansläge, som detta medfört, bör föranleda ett frångående av 1939 års beslut om ett förstatligande av landets enskilda järnvägar, vill riksdagen ingalunda förneka, att dessa faktorer förtjäna allt beaktande vid järnvägsförvärv av den storleksordning, varom här är fråga. Av 1936 års järnvägskommitté räknades med att kostnaderna för en inlösen av de enskilda järnvägarna skulle stiga till sammanlagt cirka 330,000,000 kronor. Härav utgöras emellertid cirka 180,000,000 kronor av i huvudsak bundna lån, vilka förutsätts övertagna av staten. Ej heller återstoden av kostnaderna är avsedd att konstant erläggas, utan förutsättes kunna likvideras genom statsobligationer, förfallande till betalning först om 10 år. Genom denna betalningsform undviks — såsom av 1940 års riksdag erinrades — varje omedelbar statlig upplåning för banornas likvidering. Härigenom mildras väsentligt återverkningarna på låne marknaden, vartill kommer att aktierna i de privata järnvägsföretagen i stor

utsträckning innehavas av kommunala korporationer, för vilka en avyttring av eller annan spekulation med de i utbyte erhållna statsobligationerna torde vara rätt främmande.

Till stöd för järnvägsförstatligandet kunde av 1940 års riksdag och kan alltjämt åberopas, hurusom all utländsk erfarenhet bekräftar behovet av starka statsingrepp för järnvägsväsendets samordning, en samordning, som vid krigstillfälle växer till ett oavvisligt krav. Av 1940 års riksdag erinrades vidare, att huvudmotivet för tillkomsten av 1918 års järnvägskommitté — vars tillsättning kan betraktas som upptakten till de olika på varandra följande utredningar, som slutligen år 1939 ledde till ett principbeslut i frågan — voro de under världskriget gjorda erfarenheterna om det svenska järnvägssystemets svagheter och dess oförmåga att i sin säregna splittring fylla transportuppgifterna under de ej minst för järnvägarna påfrestande världskrigsåren. Samma olägenheter ha även i nu rådande allvarliga avspärrningsläge framträtt. Detta gäller såväl det samfällda godsvagnsbeståndets rationella utnyttjning som också möjligheterna för en koncentration av trafiken till de elektrifierade statsbanelinjerna. För en dylik koncentration till dessa trafikstarkare och av bränslebristen oberoende banlinjer reser gällande samtrafiksordning hinder.

Ur allmänna samfärdelsynpunkter men också med tanke på den militära försvarsberedskapen anser riksdagen det alltså alltjämt angeläget, att det tidigare beslutet fullföljes. Riksdagen vill därför uttala sin anslutning till departementschefens uppfattning att, även om det allmänna ekonomiska läget numera ytterligare skärpts, detta förhållande i och för sig ej kan tillräckligt motivera, att åtgärderna för att enhetliggöra järnvägsnätet tills vidare böra anstå. En dylik principiell uppfattning utesluter emellertid icke att, därest överenskommelse om förvärv av viss enskild järnväg ej kan ernås på för staten skäligen villkor, det kan bli nödvändigt att tills vidare låta anstå med övertagandet av sådan järnväg.

Beträffande det nu närmast föreslagna statsförvärvet av den normalspåriga järnvägslinjen Karlskrona—Växjö—Alvesta utgör, såsom av 1940 års lagtima riksdag redan uttalades, detta förvärv allenast en för staten förpliktande konsekvens av att Kalmar järnvägar samt den jämväl anslutande linjen Göteborg—Borås—Alvesta redan övergått i statens hand. Med avseende å de övriga tre, också kring Växjö grupperade järnvägsenheter är att märka, att de ehuru smalspåriga drivas i samförvaltning med nyssnämnda normalspåriga järnvägslinje.

På grund av dessa omständigheter och på skäl som departementschefen i övrigt anfört har riksdagen alltså ansett sig böra bifalla propositionen.

Riksdagen får anmäla, att riksdagen *dels* beslutat, att Karlskrona—Växjö, Växjö—Alvesta, Växjö—Tingsryds, Växjö—Åseda—Hultsfreds och Östra Värends järnvägar må på avtalade villkor förvärfvas av staten och införlivas med statens järnvägar, *dels ock* till *Förvärv av Karlskrona—Växjö m. fl. järnvägar* för budgetåret 1941/42 såsom kapitalinvestering i Statens affärsverksfonder, Statens järnvägar, anvisat ett reservationsanslag av 7,191,000 kronor.

Stockholm den 19 april 1941.

Med undersätlig vördnad.
