

Nr 57.

Ankom till riksdagens kansli den 27 mars 1941 kl. 2 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående statsförvärv av Karlskrona—Växjö m. fl. järnvägar jämte i ämnet väckta motioner.

(4:e avd.)

I propositionen nr 70 har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprokollet 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.

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren, nr 186, av herr *G. Veland* m. fl. och den andra inom andra kammaren, nr 248, av herr *S. Janson* i Frändesta m. fl. har hemställts, att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t uttala, att, med hänsyn till nu inträdda extraordinära ekonomiska förhållanden, förstatligandet av de enskilda järnvägarna bör tillsvidare anstå, detta dock icke i sådana fall där preliminära överenskommelser rörande dylikt förstatligande redan träffats mellan järnvägsstyrelsen och styrelsen eller ledningen för visst järnvägsföretag.

I skrivelse den 30 december 1940 har *järnvägsstyrelsen* underställt Kungl. Maj:ts prövning fyra vid skrivelsen i avskrift fogade, av styrelsen under förutsättning av Kungl. Maj:ts godkännande ingångna avtal om förvärv av Karlskrona—Växjö, Växjö—Alvesta, Växjö—Tingsryds, Växjö—Åseda—Hultsfreds och Östra Värends järnvägar. Järnvägsstyrelsen har tillika hemställt, att till förvärvens genomförande å riksstaten för budgetåret 1941/42 under rubriken Statsförvärv av enskilda järnvägar måtte anvisas ett reservationsanslag av 7,191,000 kronor. *Järnvägsfullmäktigen Oscar Falkman* har i särskilt yttrande avstyrkt de föreslagna förvärven.

Riksgäldsfullmäktige hava i avgivet yttrande erinrat, att fullmäktiges majoritet ansett sig böra tillstyrka de år 1940 föreliggande förslagen om statsförvärv av då ifrågavarande enskilda järnvägar. Då fullmäktige alltjämt hade samma inställning till frågan om det enskilda järnvägsnätets förstatligande, som då fullmäktige avgåvo sitt berörda yttrande av den 7 mars

1940, ansåge sig fullmäktige böra tillstyrka även det nu föreliggande förslaget om statsförvärv under innevarande år av de s. k. Växjöbanorna. *Riksgäldsfullmäktigen Magnusson* har i särskilt yttrande, till vilket *riksgäldsdirektören Sandberg* anslutit sig, anmält mot fullmäktiges beslut avvikande mening, i det han förklarat sig instämma i de allmänna synpunkter beträffande de enskilda järnvägarnas förstatligande, som av järnvägsfullmäktigen *Falkman* anförts till järnvägsstyrelsens protokoll den 30 december 1940.

Departementschefen har tillstyrkt järnvägsstyrelsens förslag om ifrågasvarande banors inlösen av staten. Beträffande frågans principiella sida har departementschefen anfört följande:

I samband med de nästlidet år behandlade förslagen om förvärv av vissa enskilda järnvägar i anslutning till 1939 års lagtima riksdags principbeslut rörande ett sammanförande i statens hand av det svenska järnvägsnätet uppstogs till övervägande, huruvida arbetet med järnvägarnas förstatligande skulle med hänsyn till det då försämrade ekonomiska läget bedrivas i en långsammare takt än som ursprungligen förutsatts. Riksdagen uttalade emellertid för sin del (skrivelse nr 243), att den ansåge arbetet böra fortgå efter de riktlinjer, som statsmakterna angåvo vid 1939 års lagtima riksdag. Den starka förändring i det allmänna tidsläget, anförde riksdagen, som tvivelsutan sedan dess inträffat, torde så långt ifrån motivera uppskov, att densamma i stället komme järnvägsnätets förening i statens hand att framstå som än mer angelägen. Ej endast för den allmänna transporthushållningen utan även för de enskilda järnvägarna och deras trafikanter vore det av intresse, att övergångstiden med dess ofördelaktiga återverkan på banornas skötsel ej onödigt förlängdes.

Sedan detta uttalande gjordes, har den ekonomiska situationen undergått en ytterligare försämring. På denna grund skulle ett förnyat övervägande av frågan om omedelbar fortsättning av järnvägsförstatligandet kunna ifrågasättas. Å andra sidan har järnvägarnas utomordentliga betydelse för samfärdseln och folkförsörjningen ävensom för den militära försvarsberedskapen framträtt allt tydligare i samma mån som den pågående krisen fått mera djupgående verkningar inom olika områden av samhällslivet. Ur denna synpunkt synes mig beträffande järnvägarna varje ur allmän ekonomisk synpunkt försvarbar åtgärd böra vidtagas, som sätter dem i stånd att på det mest effektiva sättet motsvara de stora krav, som ställas å desamma. Ett led i strävandena härför utgör onekligen sammanförandet i en hand av ledningen för landets nu splittrade järnvägsnät. De mest påtagliga fördelarna härav äro i huvudsak, att transportererna i allmänhet kunna utföras på ett snabare, billigare och trafiktekniskt sett mera rationellt sätt, vartill kommer, att den sammanlagda vagnparken särskilt i vad avser gods-vagnarna kan utnyttjas effektivare än eljest.

Vad den ekonomiska sidan av saken beträffar må framhållas, att det sätt, varpå förvärven av de enskilda järnvägarna hittills ägt rum och förutsattes skola ske jämväl framgent, är ägnat att minska de finansiella olägenheterna av de statliga kapitalinvesteringar, varom här är fråga. Därigenom att köpeskillingarna, i den mån sådana skola utgå till aktieägarna, erläggas i form av statsobligationer med en löptid av 10 år, erhålles en viss garanti mot att de ökade statliga investeringarna komma att för närvarande oförmånligt påverka kapitalmarknaden. Det torde vidare böra erinras, att, sett ur allmän samhällssynpunkt, själva förvärven i och för sig icke innebära någon nyinvestering av kapital utan endast ett överflyttande av vissa redan befintliga tillgångar från enskilda händer till staten.

Vid övervägande av olika på frågan inverkan förhållanden har jag kommit till den uppfattningen, att de nuvarande ekonomiska förhållandena i och för sig icke kunna anses tillräckligt motivera, att åtgärderna för att enhetliggöra järnvägsnätet tills vidare böra anstå. Därest den nuvarande, förhållandevis goda inkomstgivningen för järnvägarna skulle avsevärt minska möjligheterna att ernå överenskommelse om förvärv av viss enskild järnväg på för staten skäliga villkor, synas emellertid hinder ej böra möta att i avvaktan på den kommande utvecklingen låta tills vidare anstå med övertagande av sådan järnväg.

Utskottet.

Vidkommande först den rent principiella frågan huruvida — på sätt i väckta motioner påyrkats — krigsläget och det ansträngda finansiella läge, som detta medfört, bör föranleda ett frångående av 1939 års beslut om ett förstatligande av landets enskilda järnvägar skall det ingalunda förnekas, 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 förutsättas övertagna av staten. Ej heller återstoden av kostnaderna är avsedd att kontant 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 lånemarknaden, 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 samfälliga 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 samfärdselsynpunkter men också med tanke på den militära försvarsberedskapen finner utskottet det alltså alltjämt angeläget, att det tidigare beslutet fullföljes. Utskottet vill därför uttala sin anslutning till de-

partementschefens 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 bliva 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 järnvägsenheterna 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 får utskottet alltså tillstyrka propositionen.

Utskottet hemställer,

I. att riksdagen må

a) besluta, att Karlskrona—Växjö, Växjö—Alvesta, Växjö—Tingsryds, Växjö—Åseda—Hultsfreds och Östra Värends järnvägar må på avtalade villkor förvärvas av staten och införlivas med statens järnvägar;

b) till *Förvärv av Karlskrona—Växjö m. fl. järnvägar* för budgetåret 1941/42 såsom kapitalinvestering i Statens affärsverksfonder, Statens järnvägar, anvisa ett reservationsanslag av 7,191,000 kronor;

II. att de i ämnet väckta motionerna I: 186 och II: 248 ej må av riksdagen bifallas.

Stockholm den 26 mars 1941.

På statsutskottets vägnar:

J. B. JOHANSSON.

Närvarande: se under utlåtandet nr 56.

Reservation

av herrar *Sundberg* och *Skoglund* i Doverstorp.