

Nr 203.

Av herr **Anderson, Axel Ivar**, och herr **Nordenson**, i
anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående för-
värv av Malmö-Simrishamns m. fl. järnvägar.

De i Kungl. Maj:ts proposition nr 38 angående förvärv av Malmö-Simrishamns m. fl. järnvägar framlagda förslagen äro givetvis att betrakta såsom ett led i det av statsmakterna vid 1939 års lagtima riksdag beslutade allmänna järnvägsförstatligandet. Det är icke meningen att nu åter väcka till liv den principdiskussion, vilken utmynnade i nämnda beslut. Men vi kunna icke underlåta att rikta uppmärksamheten på de vanskligheter, som måste anses vara förenade med en fullföljd av järnvägsförstatligandet under nu rådande förhållanden, i synnerhet då det i förevarande fall är fråga om järnvägar, vilka hittills visat sig vara mindre bärkräftiga och sannolikt komma att ställa krav på statskassan efter en verkställd inlösen.

Malmö-Simrishamns järnväg skulle enligt gjorda beräkningar icke komma att förränta den erforderliga kapitalinsatsen efter mera än 3,3 procent, en avkastning, som måste anses vara mindre tillfredsställande och vida understiger den beräknade avkastningen av tidigare övertagna järnvägar i samma landsända.

Vad beträffar Malmö-Trelleborgs m. fl. järnvägar visar utredningen förmanligare kalkyler, men då dessa järnvägar grunda sina inkomster till övervägande delen på transporter av betor och betmassa, måste en statsinlösen innebära vissa riskmoment.

Ur nu förevarande synpunkter ter sig emellertid ett förvärv av Östra Blekinge järnväg allra mest oförmånligt. Denna järnväg har icke lämnat något driftöverskott under åren 1931—1941, ehuru under denna tid till förnyelsefonden avsatts allenast 5.000 kronor. Sistnämnda järnväg har följaktligen gått med betydande förlust, och någon förbättring i avseende å räntabiliteten torde icke vara att förvänta efter ett eventuellt förstatligande. Järnvägsfullmäktigen Falkman, vilken för sin del ansett att i sistberörda fall ett förstatligande icke borde komma till stånd, har bland annat framhållit, att å Östra Blekinge järnväg fortsatt järnvägstrafik överhuvudtaget ej är försvarlig, varför driften borde nedläggas, sedan de nuvarande extraordinära förhållandena upphört.

Vid ett bedömande av räntabiliteten för ifrågavarande järnvägar måste hänsyn jämväl tagas därtill, att efter ett förstatligande järnvägarnas perso-

nal torde komma att avlönas enligt de för statens järnvägar gällande grunderna, vilket medför en ytterligare belastning av järnvägarnas ekonomi än som vid de nu föreliggande beräkningarna förutsatts. Vidare torde taxorna komma att sänkas till nivå med statens järnvägars taxor i övrigt.

Vad som därjämte är ägnat att inge betänkligheter är, att för inlösen av två av de ifrågavarande järnvägarna erfordras en kapitalinsats om mera än 6 miljoner kronor. Denna belastning av budgeten för ett ändamål som icke förefaller att vara synnerligen angeläget strider mot de principer, som man med avseende å finanspolitiken ansett sig böra följa i nu rådande läge, och måste därför väcka betänkligheter.

I detta sammanhang må för övrigt framhållas, att vidkommande Malmö-Trelleborgs m. fl. järnvägar, vilkas förvärv enligt förslaget skulle nödvändiggöra en statlig upplåning av sammanlagt 838.000 kronor, järnvägsfullmäktige samt vissa reservanter inom riksgäldsfullmäktige motsatt sig förslagets genomförande under nuvarande förhållanden å kapitalmarknaden. Det är uppenbart, att den upplåning, som förutsättes för ett genomförande av de i förevarande avseende träffade avtalen, måste komma att medföra en viss belastning å kapitalmarknaden som med hänsyn till statens lånebehov i övrigt kan medföra olägenheter. I varje fall måste man härvidlag uppmärksamma, att de nu föreliggande förslagen ej äro isolerade företeelser utan äro avsedda att utgöra ett led i ett även framdeles fortgående förstatligande av enskilda järnvägar. Vid ett sådant förhållande är det att förutse, att ytterligare anspråk för förstatligande komma att ställas på kapitalmarknaden.

I den föreliggande utredningen hava icke förebragts några omständigheter som föranleda till att en statsinlösen av ifrågavarande järnvägar omedelbart företages. Vid sådant förhållande och då, som förut nämnts, åtskilligt talar för att med en sådan åtgärd tillsvidare bör anstå, få vi hemställa,

att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 38.

Stockholm den 2 mars 1943.

Ivar Anderson.

Harald Nordenson.
