

Nr 87.

Av herr **Johnsson** i Kastanjegården **m. fl.**, om ett investeringsanslag till ombyggnadsarbeten å blekingejärnvägarna.

1946 års riksdag beslöt i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 235, vilken i sin tur grundades på förslag av 1943 års järnvägskommitté, att de smalspåriga järnvägslinjerna Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö skulle ombyggas till normalspår vid en tidpunkt, då dylika arbeten kunde finnas vara erforderliga för att sysselsätta friställd arbetskraft. Trots att ombyggnaden alltså skulle upptagas å beredskapsstat, uttalade chefen för kommunikationsdepartementet i propositionen, att han fann en förbättring av blekingenäätets järnvägar angelägen och att ombyggnaden därför icke borde uppskjutas någon längre tid. Statsutskottet framhöll i sitt utlåtande (nr 152) över propositionen, att tidpunkten för ombyggnadsarbetenas igångsättande måhända icke uteslutande borde bestämmas med hänsyn till läget på arbetsmarknaden och att ombyggnaden icke kunde uppskjutas någon längre tid.

Frågan om ombyggnad av blekingebanorna var vid 1948 års riksdag föremål för en interpellation i riksdagens andra kammare. I sitt svar på denna hänvisade kommunikationsministern till att förberedande åtgärder för ombyggnaden satts i gång.

Riksdagens år 1949 församlade revisorer togo bl. a. upp frågan om nämnda järnvägars ombyggnad och underströko vikten av att desamma förbättrades. De funno att starka skäl talade för att icke betrakta detta problem enbart såsom en sysselsättningsfråga, vilken uppfattning även deklarerats av statsutskottet vid 1946 års riksdag. Sammanfattningsvis uttalade revisorerna, att ombyggnadsfrågan måste anses vara av sådan vikt, att dess lösning icke utan allvarliga återverkningar kunde skjutas ytterligare på framtiden.

1950 års riksdag behandlade revisorernas berättelse, och i detta sammanhang väcktes motioner (I: 136 och II: 193), vari hemställdes, att riksdagen måtte anhålla om att principbeslutet av år 1946 rörande blekingejärnvägarna snarast måtte förverkligas. Statsutskottet anförde (nr 177) i anslutning härtill bl. a. att nämnda principbeslut borde omprövas, varvid främst borde övervägas, om icke tidpunkten kunde anses inne att upptaga här berörda ombyggnadsarbeten på statens järnvägars ordinarie investeringsprogram. I avvaktan på resultatet av en dylik omprövning borde de påbörjade förberedelsearbetena bedrivas i snabbare och effektivare takt.

1943 års järnvägskommitté gav i underdänig skrivelse den 18 november

1950 uttryck för samma uppfattning, nämligen att 1946 års principbeslut borde omprövas och leda till att ombyggnaden av blekingejärnvägarna uppfördes på ordinarie investeringsplan med turordning i princip *före* övriga ombyggnadsföretag. De pågående förberedelsearbetena borde fullföljas med all den kraft, som vore möjlig, för att själva ombyggnaden måtte kunna påbörjas med det snaraste och bedrivas i sådan omfattning, att den bleve färdig inom rimlig tid. Kommittén ansåg dock icke hinder möta att under förberedelsetiden genomföra annat angeläget ombyggnadsarbete av mindre omfattning utan att ombyggnaden av blekingenätet därigenom eftersattes och fördröjdes. Det mindre arbete, som kommittén därvid närmast avsåg, var ombyggnaden av den smalspåriga bandelen Forshem—Lidköping—Håkantorp.

I statsverkspropositionen till 1951 års riksdag föreslogs, att den av järnvägskommittén förordade ombyggnaden av nämnda bandel Forshem—Lidköping—Håkantorp skulle påbörjas under budgetåret 1951/52. Denna förmänsrätt framför blekingejärnvägarna motiverades med att arbetet vore angeläget och därtill av så liten omfattning, att det icke skulle inkräkta på förberedelsearbetena för ombyggnad av nämnda järnvägar. I anslutning till propositionen framfördes i båda kamrarna motioner (I: 253 och II: 350) med hemställan om att riksdagen jämväl måtte anvisa ett visst investeringsanslag för att ombyggnaden av blekingejärnvägarna omedelbart måtte kunna påbörjas. Vid behandlingen uttalade statsutskottet i fråga om blekingebanorna, att de påbörjade förberedelsearbetena å dessa järnvägar borde fortsättas. Utskottet framhävde även betydelsen av att markfrågorna snarast bringades till sin lösning, d. v. s. att vederbörande landsting skulle göra utfästelse om att tillhandahålla fri mark för ombyggnaden.

Chefen för kommunikationsdepartementet har i årets statsverksproposition, bil. 27, träffande beskrivit behovet av investeringar i statens järnvägar för deras förbättring och rationalisering. Han uttalar bl. a. att den fortgående produktions- och välstandsökningen i vårt land ställt ökade krav på transportapparaten och att det funnes grundad anledning vänta en fortsatt stegring med ytterligare ökade krav på järnvägarnas kapacitet. Med hänsyn härtill vore det behövt att öka statens järnvägars investeringsverksamhet under de närmaste åren. Denna ökning vore önskvärd även ur företagsekonomiska synpunkter, bl. a. därför att arbetskraftsbesparande investeringar i ökat antal fall komme att vara ekonomiskt fördelaktiga. I stor utsträckning torde personalbesparingar och andra kostnadsminskningar kunna genomföras endast genom ökade investeringar.

Departementschefens beskrivning av nödvändigheten att förbättra järnvägarna genom ökade investeringar passar fullständigt in på blekingejärnvägarna, och slutsatsen av resonemanget måste enligt vår syn på saken bli att även dessa järnvägar erhålla investeringsanslag i och för genomförande

av den utomordentliga förbättring och rationalisering som en ombyggnad till normalspår utgör. Detta så mycket mer som hela den tidigare och här ovan refererade riksdagsbehandlingen av blekingebanornas problem gett vid handen, att frågan är brådskande.

Efter denna koncentrerade redogörelse för vad som i riksdagen förevarit beträffande blekingejärnvägarna, till vilket skulle kunna läggas en uppräkning av framställningar till Kungl. Maj:t från berörda bygder och uppvaktningar för regeringsmedlemmar, övergå motionärerna till att lägga fram ett antal omständigheter som kunna anses ytterligare understryka behovet och fördelarna av en ombyggnad utöver vad som i riksdagstryck och kommittébetänkanden kommit till uttryck.

Först och främst vilja vi understryka, att en ombyggnad ställer sig fördelaktig för trafikanterna, för bygden och för järnvägen.

Trafikanterna slippa olägenheterna med omlastning på övergångsstationerna mellan normal- och smalspår. Det är känt och omvittnat, att denna omlastning vållar väsentliga olägenheter, såsom godsskador, tidsförluster, svårigheter att på förhand beräkna transporttiden samt slutligen direkta utgifter i form av särskilda omlastningsavgifter. Dessa olägenheter medföra, att ett växande antal trafikanter övergå till biltransporter, även om dessa i fråga om själva de nominella fraktseloppen ställa sig dyrare än järnvägs-transport.

I och med att trafikanterna få bättre transporttjänst genom ombyggnad av järnvägarna, får näringslivet i dessa bygder gynnsammare förutsättningar. Genom samtidigt förbättrade persontransporter ökas befolkningens trivsel.

På grund av den genom ombyggnaden förbättrade transporttjänsten kan järnvägen räkna med att behålla den befintliga trafiken och även återvinna trafik, som tidigare avletts till andra transportmedel. Redan denna omständighet synes vara tungt vägande ur järnvägsekonomisk synpunkt, men därtill komma de rationaliseringsmöjligheter, som ombyggnaden ger anledning till, såsom minskat arbetskraftsbehov på övergångsstationerna, samkörning med angränsande normalspårinjer, enhetlig standard för rullande materiel och mera koncentrerad verkstadstjänst.

Det kan i detta sammanhang nämnas, att kapaciteten för trafikprestationerna på övergångsstationerna är begränsad. Detta har vid olika tillfällen medfört svårigheter, senast på eftersommaren 1950, i samband med transporter av oljefrön till oljefabriken i Karlshamn. Situationen blev då till och med så besvärlig, att järnvägsstyrelsen måste utfärda lastningsförbud för vagnslastgods över Vislanda.

I fråga om näringslivet må nämnas ett par betydelsefulla fakta, som först på senare tid blivit uppenbara. Sålunda har det visat sig, att skogstill-

gångarna i södra Sverige äro större och befinna sig i starkare tillväxt än man tidigare räknat med. Två av de till ombyggnad beslutade järnvägarna, nämligen Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö, skjuta upp i det syd-småländska skogslandet och stå i Vislanda och Växjö i förbindelse med det normalspåriga järnvägsnätet i Småland. Över hamnarna i Karlshamn och Ronneby kunna trävaror och produkter av trä lätt exporteras. Karlshamns hamn är för övrigt en bland de bästa på hela sydkusten och har förutsättningar att efter järnvägarnas förbättring bli en naturlig import- och exporthamn för stora delar av sydöstra Sverige.

I Karlshamn ligger landets största fabrik för tillverkning av vegetabiliska oljor. Råvaran för denna produktion utgöres bl. a. av inhemska oljefrön, vilka i stor utsträckning transporteras på järnväg. Oljefabrikens ägare, Kooperativa förbundet, har beslutat utvidga fabriken för ännu större produktion. Möjligen kommer även en margarinfabrik att byggas i anslutning till oljefabriken. Den redan befintliga tillverkningen ger järnvägarna stora transportuppgifter, vilket bl. a. belyses av den redan nämnda överbelastningen vissa tider av omlastningen i Vislanda. Den ytterligare trafikökning, som fabriken utvidgning väntas medföra, kan bli svår att avveckla med nuvarande smalspåriga järnvägar.

Med Karlshamn är också förknippad en annan utveckling, som torde få väsentlig inverkan på transportapparaten. Stadsfullmäktige i staden ha nämligen nyligen beslutat att bygga en större oljelagringsanläggning, insprängd i berg, för lagring av bensin och eldningsolja. Byggnadstillstånd har redan erhållits, och arbetena väntas bli påbörjade inom den närmaste tiden. Utrymmena äro utarrenderade till flera av de stora oljebolagen. Karlshamn blir därmed ett centrum för oljehandeln och distributionen av olja inom ett stort område av södra Sverige. Distributionen av oljan kommer att ställa stora krav på transportapparaten, och det torde vara ett viktigt beredskapsönskemål, att järnvägarna i dessa trakter äro rustade för att möta anspråken.

Vi ha här ovan huvudsakligen uppehållit oss vid behovet av förbättrade godstransporter. Men även i fråga om persontrafikens utveckling är en förbättring av järnvägarna oundgänglig. Erinras må om att järnvägen Karlskrona—Kristianstad berör fem städer med ett sammanlagt invånarantal av omkring 80 000 människor och att nämnda linjes trafikområde är mycket tätbebyggt även i den rena landsbygd delen. Blekinge har sedan gammalt livliga förbindelser med Skåne. I den mån här avhandlade järnvägar ombyggas, kunna direkta vagnar insättas mellan Malmö och Karlskrona över Kristianstad, och restiden knappas av högst väsentligt. Sannolikt skulle dylika åtgärder föranleda en kraftig ökning av persontrafiken.

Vid diskussionen om en breddning av blekingebanorna har frågan om fri mark ställts såsom ett villkor. Detta har för övrigt understrukits även

av riksdagen. Det är med beklagande vi konstatera, att markfrågorna ännu icke äro lösta. Men denna omständighet bör icke få stå i vägen för ett beslut om att påskynda ombyggnaden. Det finns ingen anledning förmoda, att berörda landsting skola ställa sig avvisande till att ordna markfrågorna, något som Skaraborgs läns landsting nyligen beslutat beträffande erforderlig mark för ombyggnad av linjen Forshem—Lidköping—Håkantorp, efter ombyggnadsbeslutet.

Situationen på arbetsmarknaden torde icke heller vara så spänd inom de bygder, som blekingebanorna genomlöpa, att detta kan vålla större bekymmer. Vi vilja i detta hänseende åberopa vad riksdagens revisorer uttalat i sin här ovan berörda berättelse. Vi vilja emellertid framhålla, att det arbetskraftsuppbåd, som behöves för ombyggnaden, endast är tillfälligt och att mot detta måste ställas den omständigheten, att ombyggnaden ger möjlighet till olika rationaliseringar, som minska det framtida behovet av arbetskraft för den löpande driften av järnvägarna. Sålunda möjliggör ombyggnaden en omedelbar minskning av personalen på övergångsstationerna och sannolikt även inom vissa andra grenar av järnvägstjänsten.

Nu kan det emellertid sägas, att ombyggnadsarbetena i viss utsträckning redan påbörjats genom att vissa förberedande arbeten äro under utförande. Dessa arbeten ha kommit till stånd, sedan Kungl. Maj:t på hemställan av 1943 års järnvägskommitté bemyndigat järnvägsstyrelsen att i fråga om underhåll och materialanskaffning vidtaga åtgärder, som kunde underlätta att normalspårdrift i sinom tid infördes på sådana smalspårlinjer, som jämlikt riksdagens beslut skola i framtiden ombyggas till normalspår. I enlighet härmed har järnvägsstyrelsen i förslag till driftkostnadsstat för statens järnvägar fr. o. m. budgetåret 1947/48 upptagit vissa belopp för dylika förberedande åtgärder. Förslagen ha utan ändring fastställts av Kungl. Maj:t. De tre budgetåren 1947/48, 1948/49 och 1949/50 voro beloppen små och stannade vid sammanlagt 800 000 kronor. För år 1950/51 ökades anslaget till 760 000 kronor och innevarande budgetår till 1 250 000 kronor. Med hänsyn till de starkt stegrade kostnaderna för arbetskraft och materiel är ökningen av realvärdet av anslagsbeloppen långt mindre än siffrorna ge sken av. Beloppen äro helt otillräckliga för att ombyggnaden skall kunna drivas med kraft. Den ringa investeringen leder till långsamt arbetssätt och direkta förluster. Sålunda få de medel, som efter hand investeras, ligga till ingen nytta, ända tills järnvägen i sin helhet blivit ombyggd och normalspårdrift påbörjad. Ju längre färdigställandet skjutes på framtiden, desto längre få trafikanterna, bygden och staten vänta på vinsterna av de verkställda investeringarna.

Sex år ha nu förflutit, sedan riksdagen träffade principbeslut om breddning, men arbetet har ännu icke med verklig kraft blivit påbörjat. Inom bygderna längs dessa järnvägar är man därför allvarligt orolig över frågans

läge. Detta har föranlett oss, under hänvisning till vad i det föregående anförts, att i denna motion föreslå investeringar i och för ombyggnaden av sådan storlek, att ett effektivt och målmedvetet arbete kan bedrivas. Detta bör sikta på att blekingejärnvägarna inom få år skola kunna göras färdiga för normalspårdrift. Med hänsyn till penningvärdets fall torde en investering av minst 3 miljoner kronor vara erforderlig under budgetåret 1952/53. Om den nuvarande ekonomiska politiken icke anses tillåta, att ett belopp av denna storlek uppföres på investeringsstaten, bör beloppet upptagas på statens järnvägars driftkostnadsstat och bestridas av järnvägens driftmedel. Frågan om den slutgiltiga bokföringen av beloppet torde kunna anstå till en senare tidpunkt.

Vi hemställa alltså,

att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t anhålla att ombyggnadsarbetena på blekingejärnvägarna upptagas i effektiv omfattning och att för ändamålet minst 3 miljoner kronor investeras under budgetåret 1952/53.

Stockholm i januari 1952.

<i>Per A. Johnsson</i> i Kastanjegården.	<i>Thure Andersson</i> i Ronneby.	<i>Thyra Löfqvist.</i>
<i>Olaus Nyberg.</i>	<i>Erik Strandh.</i>	<i>Eric Karlsson</i> i Olofström.
<i>C. Oscar Nolin.</i>	<i>Edvard Mårtensson</i> i Smedstorp.	<i>Jöns Nilsson.</i>
<i>Alfred Andersson,</i> Munkaljungby.	<i>Filip Kristensson</i> i Osby.	<i>Harald Johnsson</i> i Skoglösa.
