

## Nr 153.

Av herr **Molin**, om anslag till vissa utgifter för kapitalökning vid statens järnvägar.

Av alla statens affärsdrivande verk har intet såsom kungl. järnvägsstyrelsen kunnat rätta sig efter Kungl. Maj:ts hemställan om sparsamhet vid begäran om anslag till 1919 års riksdag. Härför har också järnvägsstyrelsen i statsrådsprotokollet erhållit särdeles stort beröm. Frågan är dock, huruvida icke den allt för genomdrivna sparsamheten i längden kommer att såsom vanligt bedraga visheten. Det är sannerligen en föga uppbygglig syn att se, hurusom ett statens affärsdrivande verk, sedan långt tidigare under normala ekonomiska förhållanden känt såsom mera bromsande än drivande på järnvägs kommunikationernas utveckling i vårt land, ger sig till att pruta med sig självt och gör det under motiveringen: utvecklingen på det område, vi behärska, kan ju gärna stå stilla ett år eller så. Huru betänkliga dessa principer och yttringar än i och för sig äro, torde man dock ha anledning hoppas, att järnvägsstyrelsen med sina anslagsäskanden dock sökt om ock på det mest minimala sätt att hålla den totala vanhävdén ifrån statens järnvägar.

Trots den ofantliga sparsamhet järnvägsstyrelsen sökt iakttaga på alla upptänkbara områden, varav den oundvikliga följden måste bli, att allmänheten i framtiden å järnvägarna får åka ännu obekvämare, osäkrare, obehagligare och dyrare än hittills, har Kungl. Maj:t dock väsentligt nedprutat järnvägsstyrelsens riksdagspetita.

Därest riksdagen godkänner Kungl. Maj:ts statsverksproposition, utgifter för kapitalökning, i de former som förelagts, lider väl intet som helst tvivel därom att statens järnvägar inom kort komma att råka i fullständig vanhävd, desorganisation och oförmåga att fylla allmänhetens och näringslivets krav.

Ett statens affärsdrivande verk, jämförelsevis med andra hittills så skött som statens järnvägar, lär aldrig kunna genomleva ett helt års stagnation i redan förut tillräckligt stagnerad och självstympad utveckling.

Ehuru befogad anledning föreligger att utförligare på de allra flesta punkter i statsverkspropositionen, utgifter för kapitalökning, kritisera järnvägsstyrelsens petita och Kungl. Maj:ts förslag, inskränker jag mig dock endast till att beröra följande punkter:

*Punkt 17.* För ombyggnad av bangårdsanordningarna i Sundsvall har järnvägsstyrelsen begärt för år 1920 ett reservationsanslag av 200,000 kronor. Kungl. Maj:t har utan att angiva annat skäl än att »hinder ej torde möta att nedsätta detta anslag till 100,000 kronor» för ändamålet å 1920 års stat begärt endast 100,000 kronor. Med hänsyn till den brådskande nödvändigheten att bangårdsfrågan löses, torde det av järnvägsstyrelsen begärda högre anslaget få anses såsom det absoluta minimum.

*Punkt 42.* För fortsättande av arbetena med elektrifiering av statsbanelinjen Kiruna—Svartön har järnvägsstyrelsen begärt ett belopp av 2,000,000 kronor för år 1920. För 1919 begärde styrelsen på sin tid även 2,000,000 kronor, men riksdagen och Kungl. Maj:t nedprutade beloppet till 1,000,000 kronor. Kungl. Maj:t har även i år uti statsverkspropositionen medprutat beloppet till 1,000,000 kronor. Den högst *nödvändiga* och nationalekonomiskt betydelsefulla elektrifieringen av statsbanan ifråga blir på detta sätt år efter år fördröjd och detta förhållande kan och bör ej få fortsätta i längden.

*Punkt 46.* Såsom konjunkturtillägg till vissa före år 1918 av riksdagen beviljade anslag till utförande av nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar begär Kungl. Maj:t 3,000,000 kronor på tilläggsstat för år 1919 och 3,657,000 kronor på 1920 års stat. Järnvägsstyrelsen har på anförda skäl hemställt att ett anslag av 6,657,000 kronor må anvisas å 1919 års tilläggsstat.

Därest statens järnvägar skola bli i tillfälle att inom mindre tid åtnjuta fördelarna av för ändamålet redan nedlagda högst betydande kapital, bör järnvägsstyrelsens framställning i ämnet bifallas.

*Punkt 49.* Järnvägsstyrelsen har med hänsyn till nödvändigheten av att i någon mån avhjälpa rådande brist på rullande materiel anhållit om ett anslag för ändamålet av 20,000,000 för år 1920. Kungl. Maj:t har föreslagit nedsättning av anslaget till 15,000,000 under motivering bl. a. att det vore sannolikt, att materialprisen skola till 1920 hava så nedgått, att med det sålunda ifrågasatta anslaget skall kunna anskaffas ny materiel i ungefärligen samma omfattning, som avses med det av styrelsen begärda beloppet. Någon säkerhet för att förhållandena på lånemarknaden eller priserna å materiel skola för statens del under år 1920 eller senare bli gynnsammare än vad fallet nu är, finnes icke. Tvärtom torde med visshet kunna förutsättas, att åtstramningen på alla områden kommer att fort-

sätta ännu lång tid framåt, i varje fall att väntade prisfall å materiel och allt annat även komma att medföra jämväl sjunkande statsinkomster. Det synes därför rådligast att nu utan räddhåga bevilja de medel, som järnvägsstyrelsen begärt och därigenom tillförsäkra statens järnvägar dess oundgängliga behov av rullande materiel.

Beträffande anslag till beslutade järnvägar i Norrland har jag biträtt en av de norrländska riksdagsmännen samfällt i ämnet väckt motion.

På grund av det anförda och på skäl, som av järnvägsstyrelsen anförts, hemställes,

att riksdagen, med ändring i statsverkspropositionen, utgifter för kapitalökning, punkterna 17, 42, 46 och 49, måtte besluta,

att för ombyggnad av bangården i Sundsvall för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 200,000 kronor,

att för fortsättande av arbetena med elektrifiering av statsbanelinjen Kiruna—Svartön för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 2,000,000 kronor,

att såsom konjunkturtillägg till vissa före år 1918 av riksdagen beviljade anslag till utförande av nya byggnader och anläggningar vid statens trafikerade järnvägar å 1919 års tilläggsstat anvisa ett reservationsanslag av 6,657,000 kronor, och

att till anskaffande av rullande materiel vid statens järnvägar för år 1920 anvisa ett reservationsanslag av 20,000,000 kronor.

Stockholm den 20 januari 1919.

*Emil Molin.*

