

Nr 93.

Ankom till riksdagens kansli den 28 april 1942 kl. 4 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående förvärv av Blekinge kustbanor.

(4:e avd.)

I propositionen nr 181 har Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 13 mars 1942, föreslagit riksdagen *dels* besluta, att Blekinge kustbanor må på avtalade villkor förvärfvas av staten och införlivas med statens järnvägar; *dels ock* till Förvärv av Blekinge kustbanor för budgetåret 1942/43 å kapitalbudgeten under rubriken Statens affärsverksfonder, Statens järnvägar, anvisa ett reservationsanslag av 4,600,000 kronor.

I skrivelse den 9 mars 1942 har *järnvägsstyrelsen* underställt Kungl. Maj:ts prövning ett vid skrivelsen i avskrift fogat, av styrelsen med aktiebolaget Blekinge kustbanor under förutsättning av Kungl. Maj:ts godkännande ingånget avtal om förvärv för statens räkning av Blekinge kustbanor.

Av utredningen i ärendet inhämtas bland annat följande.

Det s. k. Blekingenätet skiljer sig från övriga svenska järnvägar genom sin spårvidd, vilken utgör 1.067 meter; det i Sverige vanliga smalspåret har en vidd av 0.891 meter. Blekingenätet omfattar en total banlängd av omkring 530 kilometer. Härav äro 45 kilometer — Växjö—Tingsryds järnväg — sedan år 1941 i statlig ägo. Blekinge kustbanor representera med sina 205 bankilometer den ojämförligt största förvaltningen inom sagda nät. I andra rummet kommer järnvägen Karlshamn—Vislanda—Bolmen med 129 kilometer. Med hänsyn till det geografiska läget utgöra Blekinge kustbanor den viktigaste delen av Blekingenätet. Dessa banor ligga också i fråga om trafikrörelsen väsentligt över de övriga till nätet hörande.

Enligt den nu träffade preliminära överenskommelsen skulle staten i treprocentiga järnvägsobligationer betala till aktieägarna 50 procent på aktiekapitalet, motsvarande i runt tal 1.65 miljoner kronor, varjämte av de kontanta tillgångarna 300,000 kronor få behållas av aktieägarna såsom vinst för tiden den 1 januari 1941—30 juni 1942. Staten ansvarar för skulderna, som den 1 juli 1942 beräknas uppgå till i runt tal 3.3 miljoner kronor. Några fastigheter eller andra tillgångar äro icke undantagna från köpet.

De av järnvägsstyrelsen för järnvägens värdering uppgjorda kalkylerna hänföra sig till förhållandena under ett s. k. normalår. Enligt dessa kalkyler skulle uppstå ett överskott å 65,000 kronor. Därvid har räknats med att utöver den normala avsättning till förnyelsefonden, som erfordras för att bana och rullande materiel skola hållas i tillfredsställande skick — denna avsättning beräknas för järnvägsrörelsen till 180,000 kronor, för bilrörelsen till 33,000 kronor och för fastigheterna till 2,000 kronor eller tillhopa till 215,000 kronor — ytterligare kapital, betingande en årlig räntekostnad av 84,000 kronor, skulle successivt tillföras förnyelsefonden för att kompensera den bristsumma, som vid expertundersökningar framkommit

rörande järnvägens rullande materiel och övriga anläggningars ålder och tillstånd. Vidare ha bland utgifterna upptagits räntor å de övertagna lånen med faktiska belopp, räknade efter förhållandena vid överlåtelsen. Den angivna årsvinsten av 65,000 kronor motsvarar ränta efter omkring fyra procent å den del av köpeskillingen, i runt tal 1.65 miljoner kronor, som likvideras med treprocentiga statsobligationer.

Departementschefen har för egen del anfört bland annat följande.

För min del finner jag den framlagda normalkalkylen vara uppgjord med tillbörlig försiktighet och särskilt på grund av den inräknade extra avsättningen till förnyelsefonden innebära en viss säkerhetsmarginal. En marginal är emellertid önskvärd, då det är fråga om en järnväg av annan spårvidd än den för statsbanenätet normala. Smalspårigheten utesluter nämligen sådana rationaliseringar, som vanligen kunna vidtagas i samband med övertagandet av normalspåriga banor. Vidare torde man hava anledning räkna med att under fredsförhållanden de smalspåriga järnvägarna i bilkonkurrensen regelmässigt intaga ett sämre läge än de för normalspårnätets genomsnitt bestämmande järnvägarna med dessas »tunga» trafik. Även med beaktande av detta riskmoment torde emellertid den preliminärt träffade ekonomiska uppgörelsen kunna betraktas såsom i stort sett tillfredsställande från statens synpunkt. Då de övriga avtalade villkoren ej heller givit mig anledning till erinran, vill jag tillstyrka, att avtalet godkännes från statsmakternas sida.

I likhet med vad tidigare varit fallet vid förvärv av enskilda järnvägar bör ej heller övertagandet från aktiebolaget Blekinge kustbanor av dess statslån beröra riksstaten utan endast föranleda en överföring i den centrala statsbokföringen av återstående kapitalbelopp från fonden för låneunderstöd till statens järnvägars fond. Mot vad järnvägsstyrelsen föreslagit beträffande de åtgärder, som i övrigt i bokföringstekniskt hänseende föranledas av det nu ifrågasatta köpet, har jag ej något att erinra.

Bolagets obligationsskuld, som enligt avtalet skall övertagas av staten, samt de i köpeskillingen ingående statsobligationerna uppgå till sammanlagt 4,774,250 kronor. Med hänsyn till beräknat överskott av likvida medel hos bolaget vid tidpunkten för järnvägens övertagande den 1 juli 1942 skulle emellertid anslagsbehovet kunna begränsas till 4,600,000 kronor.

Utskottet.

Förenämnda avtal om statsinköp av Blekinge kustbanor har tillkommit efter förhandlingar mellan järnvägsstyrelsen och vederbörande järnvägsbolag. Under erinran att förstatligandet av dessa banor får anses stå i överensstämmelse med 1939 års riksdags principbeslut i frågan får utskottet tillstyrka propositionen. Utskottet hemställer,

att riksdagen må

a) besluta, att Blekinge kustbanor må på avtalade villkor förvärvas av staten och införlivas med statens järnvägar;

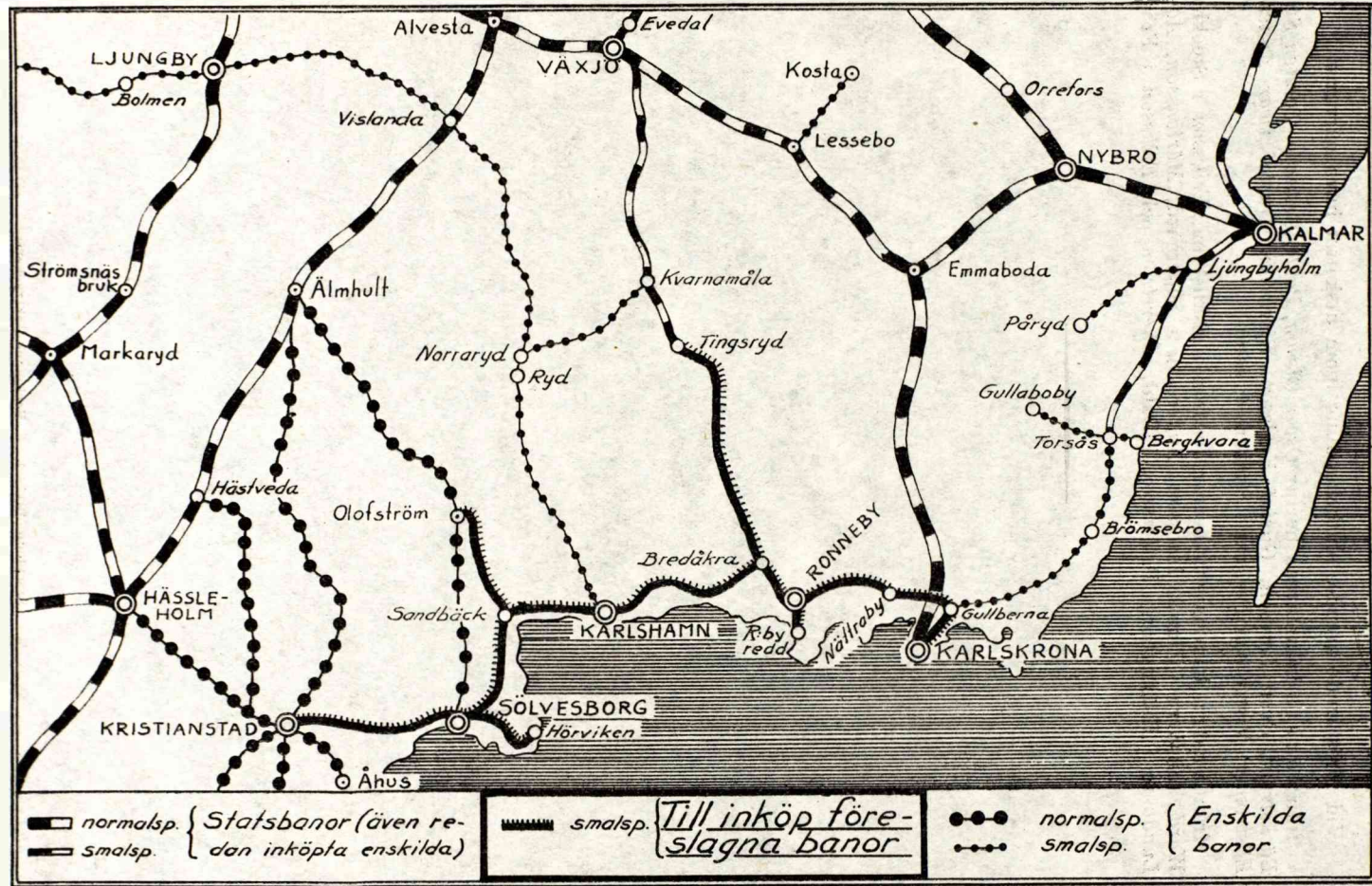
b) till *Förvärv av Blekinge kustbanor* för budgetåret 1942/43 å kapitalbudgeten under rubriken Statens affärsverksfonder, Statens järnvägar, anvisa ett reservationsanslag av 4,600,000 kronor.

Stockholm den 28 april 1942.

På statsutskottets vägnar:

CONRAD JONSSON.

Blekinge kustbanor
(jämfte angränsande järnvägslinjer).



Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Oscar Olsson, Pauli, Gränebo, Torsten Ström, Bäckström, Sven Larsson, Gustaf Karlsson, Björkman, Gustaf Iwar Anderson, Ekströmer, Nisser och Persson* i Skabersjö; samt

från andra kammaren: herrar *Jonsson* i Eskilstuna, *Eriksson* i Stockholm, *Ward, Lindberg* i Umeå, *Isacsson, Andersson* i Södergård, *Mårtensson, Åqvist, Lundberg* i Hälsingborg, *Pettersson* i Dahl, *Åkerström* och *Eriksson* i Frägstä.
