

Nr 58.

Ankom till riksdagens kansli den 26 mars 1943 kl. 2 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående förvärv av Malmö—Simrishamns m. fl. järnvägar jämte en i ämnet väckt motion.

(4:e avd.)

I propositionen nr 38 har Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 12 februari 1943, föreslagit riksdagen *dels* besluta, att följande järnvägar, nämligen Malmö—Simrishamns järnväg, Malmö—Trelleborgs, Vellinge—Skanör—Falsterbo och Trelleborg—Rydsgårds järnvägar samt Östra Blekinge järnväg må på avtalade villkor förvärfvas av staten och införlivas med statens järnvägar; *dels ock* för budgetåret 1943/44 å kapitalbudgeten under rubrik Statens affärsverksfonder, Statens järnvägar, såsom investeringsanslag anvisa till Förvärv av Malmö—Simrishamns järnväg 3,380,000 kronor och till Förvärv av Malmö—Trelleborgs m. fl. järnvägar 2,724,000 kronor.

I en inom första kammaren av herrar *A. I. Anderson* och *H. Nordenson* väckt motion (I: 203) har hemställts, att riksdagen måtte avslå ifrågavarande proposition.

Beträffande de skäl, motionärerna anfört till stöd för sitt förslag, får utskottet hänvisa till motionen.

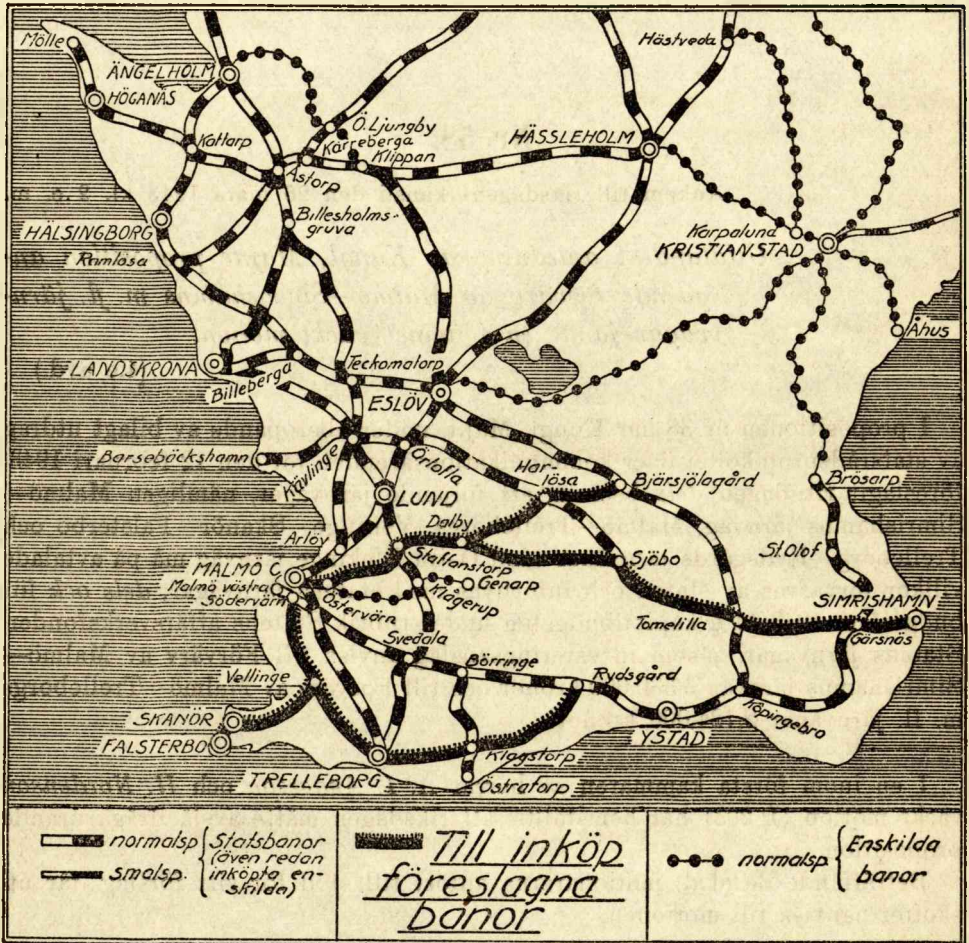
I tre skrivelser, därav två dagtecknade den 17 december 1942 och en den 1 februari 1943, har *järnvägsstyrelsen* underställt Kungl. Maj:ts prövning fyra vid skrivelserna i avskrift fogade, av styrelsen under förutsättning av Kungl. Maj:ts godkännande ingångna avtal, nämligen

1. med Malmö järnvägars aktiebolag angående förvärv av järnvägen Malmö—Simrishamn, omfattande bandelarna Malmö C—Simrishamn och Dalby—Bjärsjölagård;

2. med Malmö—Trelleborgs järnvägsaktiebolag och Vellinge—Skanör—Falsterbo nya järnvägsaktiebolag angående förvärv av järnvägarna Södervärn—Trelleborg C samt Vellinge—Skanör—Falsterbo;

3. med Trelleborg—Rydsgårds järnvägsaktiebolag angående förvärv av järnvägen Trelleborg C—Rydsgård;

4. med Östra Blekinge järnvägsaktiebolag angående förvärv av Östra Blekinge järnvägar, omfattande bandelarna Gullberna—Torsås, Torsås—Bergkvara och Torsås—Gullaboby.



Malmö—Simrishamns m. fl. järnvägar.

1:o) **Malmö—Simrishamns järnväg.** Malmö—Simrishamns järnväg om fattar en sammanlagd banlängd av 118.9 kilometer. På grund av att järnvägen med sin sträckning tvärs över Skåne på åtskilliga ställen skär statens järnvägars nuvarande linjer medför ett införlivande av järnvägen i statsbanenätet fördelar ur järnvägsekonomiska och drifttekniska synpunkter. Sålunda skulle bland annat ej mindre än 7 föreningsstationer upphöra såsom sådana, varav skulle följa en väsentlig förenkling av arbetet. Såsom den viktigaste indirekta vinsten med det ifrågasatta förvärvet framstår dock den frihet att välja transportvägar, som statens innehav av praktiskt taget samtliga järnvägar i berörda bygder kommer att medföra. En länge önskad överflyttning av vissa styckegods- och vagnslasttransporter till lämpligare transportvägar kan härigenom komma till stånd.

Den rationalisering av godstrafiken, som sålunda möjliggöres, beräknas medföra såväl driftbesparing som minskning av transporttiderna.

Enligt den preliminärt träffade överenskommelsen skall staten övertaga betalningsskyldigheten för dels nuvarande ägarens obligations- och reverslån — vilka den 1 juli 1943, då järnvägen förutsatts skola övertagas, uppgå till 3,380,197 kronor 50 öre — och dels nuvarande ägarens övriga löpande skulder. De senare beräknas icke medföra någon utgift för staten, enär i de tillgångar, som övertagas av staten, ingå kontanta medel som torde bliva tillräckliga för att bestrida de löpande skulderna. Enligt uppgörelsen skall nuvarande ägaren av de kontanta medlen äga behålla 325,000 kronor.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava den 21 januari 1943 avgivit yttrande över järnvägsstyrelsens framställning. I likhet med styrelsen hava fullmäktige funnit de avtalade villkoren för förvärv av ifrågavarande järnväg vara från statens synpunkt godtagbara.

Departementschefen har för egen del, under erinran att förräntningen å den statliga kapitalinsatsen beräknats till 3.3 procent, anfört bland annat följande.

Denna avkastning är tämligen låg i förhållande till den förräntning, som tidigare övertagna järnvägar med affärsvärde i allmänhet beräknats lämna. Till jämförelse kan nämnas, att för de s. k. Växjöbanorna och Ystadsbanorna, vilka införlivades år 1941, under samma förutsättningar beräknades ett överskott motsvarande 4 respektive 4.25 procent å investerat statskapital. Kalkylerna för Blekinge kustbanor, som övertogs år 1942, utvisade en förräntning av 4 procent. Då järnvägsstyrelsen ansett sig kunna tillstyrka det nu avsedda förvärvet, oaktat den beräknade avkastningen måste anses mindre tillfredsställande, har detta skett bland annat på den grund, att styrelsen fäst betydande vikt vid de indirekta fördelar, som förvärvet skulle medföra men som icke kunnat siffermässigt uttryckas. Även om det syntes mig kunna ifrågasättas, huruvida icke det belopp bolaget äger behålla bort nedsättas med hänsyn till den jämförelsevis låga avkastningsprocenten, har jag dock i betraktande av vad järnvägsstyrelsen anfört om de gynnsamma driftsekonomiska konsekvenserna av järnvägens införlivande med statsbanenädet ansett mig icke böra ifrågasätta någon ändring av avtalet. Jag tillstyrker sålunda i likhet med fullmäktige i riksgäldskontoret, att avtalet underställes riksdagen för godkännande. Det för förvärvet erforderliga anslaget å 3,380,000 kronor torde böra anvisas å kapitalbudgeten för nästa budgetår.

2:o) **Malmö—Trelleborgs, Vellinge—Skanör—Falsterbo och Trelleborg—Rydsgårds järnvägar.** Enligt det med Malmö—Trelleborgs järnvägsaktiebolag och Vellinge—Skanör—Falsterbo nya järnvägsaktiebolag träffade avtalet överlåta bolagen till staten järnvägarna mellan Malmö (Södervärn) och Trelleborg (29.9 kilometer) samt mellan Vellinge och Falsterbo (17.3 kilometer), huvuddelen av bolagens fastigheter i övrigt samt värdehandlingar och andra tillgångar med undantag av ett belopp av 75,000 kronor. Såsom vederlag härför skall staten dels till Malmö—Trelleborgs järnvägsaktiebolag överlämna statsobligationer å nominellt 525,000 kronor, dels övertaga betalningsskyldigheten för tre obligationslån och två andra lån å sammanlagt 1,566,000 kronor, dels ock övertaga de båda bolagens övriga skulder och förpliktelser.

Enligt avtalet med Trelleborg—Rydsgårds järnvägsaktiebolag skall staten i vederlag för den egendom, som bolaget överlåter till staten — nämligen järnvägen mellan Trelleborg och Rydsgård (33.7 kilometer) samt bolagets övriga fastigheter, värdehandlingar och andra tillgångar med undantag av 12.000 kronor — dels till bolaget överlämna statsobligationer å nominellt 313.000 kronor, dels övertaga betalningsskyldigheten för i avtalet angivna tre lån å sammanlagt 390.000 kronor, dels ock övertaga bolagets övriga skulder och förpliktelser. Av sistnämnda belopp utgöra emellertid 70.000 kronor skuld till Malmö—Trelleborgs järnvägsaktiebolag, vars tillgångar skulle övertagas av staten.

Järnvägsfullmäktige Johansson och Falkman hava icke kunnat ansluta sig till järnvägsstyrelsens framställning utan i särskilt yttrande anfört följande.

Vi avstyrka det föreslagna förvärvet under framhållande av den synpunkten, att köp av enskilda järnvägar ej synes böra fortsätta, så länge den nuvarande penningssituationen består och staten med hänsyn därtill bör undvika varje åtgärd, som inverkar skadligt å penningvärdet. Därest det av järnvägsstyrelsen föreslagna förvärvet likafullt genomföres, bör ett villkor därför vara, att sockerbolaget såsom för närvarande störste delägare i järnvägsföretaget och huvudtrafikanter å dess banor bör förbinda sig att under viss tid i hitillsvarande omfattning använda ifrågavarande järnvägar för sina transporter.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava den 21 januari 1943 avgivit yttrande i ärendet. Då fullmäktige för sin del i likhet med järnvägsstyrelsen funnit de avtalade villkoren om statsförvärv av ifrågavarande järnvägar från statens synpunkt godtagbara, tillstyrka fullmäktige det föreliggande förslaget. *Fullmäktigen Magnusson* har i särskilt yttrande, vari *riksgäldsdirektören Sandberg* instämt, anmält avvikande mening samt anfört, att med de stora lånebehov, som i övrigt för närvarande föreläge för statsverket, frågan om statsförvärv av Malmö—Trelleborgs m. fl. järnvägar borde tills vidare uppskjutas. *Riksgäldsfullmäktiges ordförande Örne* har till fullmäktiges protokoll låtit anteckna, att en för staten lämpligare tidpunkt för förvärvet av ifrågavarande järnvägar enligt hans mening borde avvaktas.

Departementschefen har för egen del anfört bland annat följande.

I och för uppskattning av ifrågavarande tre järnvägars affärsvärde har järnvägsstyrelsen uppgjort en kalkyl över beräkningsbara inkomster, utgifter och överskott under ett »normalår». Denna kalkyl utvisar ett samlat överskott av bolagens rörelse, efter avdrag av skatter samt avsättning till förnyelsefonder, å 162 000 kronor, vilket belopp är att ställa mot det för statsförvärvet erforderliga kapitalet. I detta kapital ingå dels lån, som skola övertagas, å ett sammanlagt belopp av 1.886.000 kronor, dels ett till kompensation av överårighet hos rullande materiel m. m. upptaget belopp av 840.000 kronor, dels ock köpeskillingar att likvideras med statsobligationer å tillsammans 838.000 kronor. Det i räntabilitetskalkylen upptagna samlade kapitalet uppgår alltså till 3.564.000 kronor, varå det förut angivna överskottet utgör 4.55 procent. Då järnvägsstyrelsen icke har något omedelbart anslagsyrkande för att återhämta den undernormala förnyelsen, skulle emellertid det nu erforderliga kapitalbeloppet uppgå till 2.724.000 kronor.

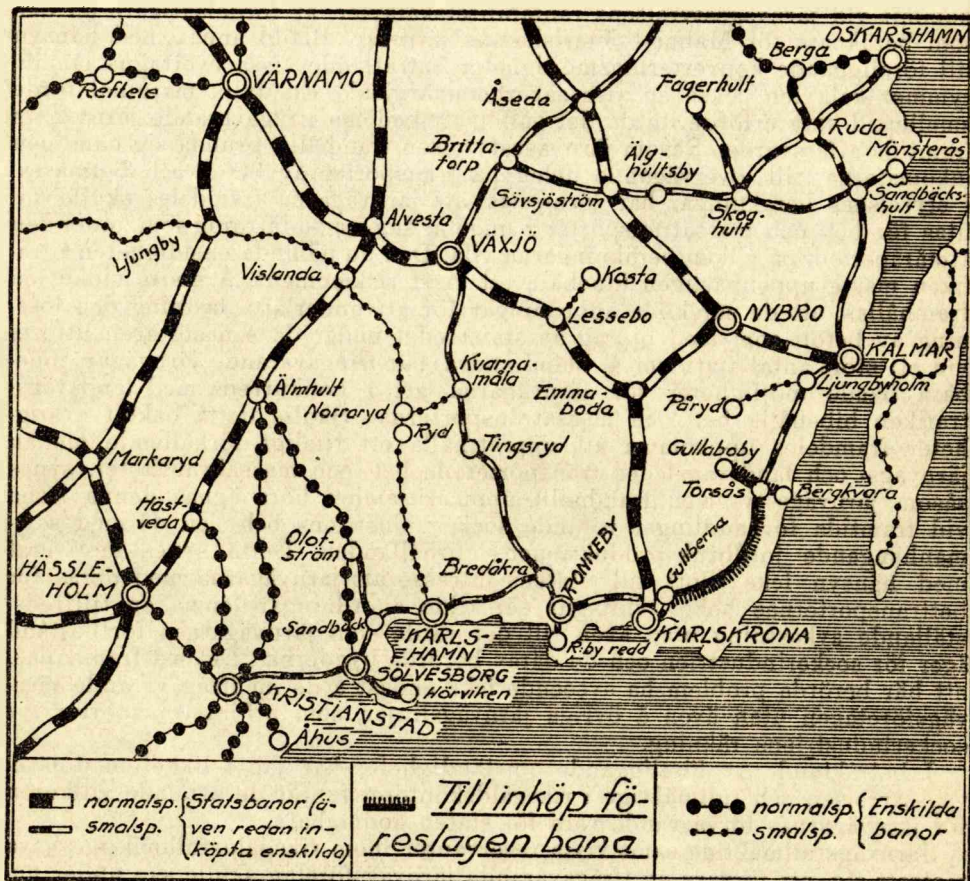
Den beräknade avkastningen av ifrågavarande järnvägar, sådan den fram-

kommit vid järnvägsstyrelsens räntabilitetskalkyler, är fördelaktigare än den som beräknats för Malmö—Simrishamns järnväg. Bland annat med hänsyn till föreliggande konverteringsmöjligheter beträffande vissa övertagna lån inrymmer kalkylen också en viss säkerhetsmarginal. En dylik marginal torde emellertid vara erforderlig då det gäller att bedöma ifrågavarande järnvägars framtida affärsvärde. Såsom järnvägsstyrelsen framhållit grunda sig nämligen inkomsterna till övervägande delen på transporter av betor och betmassa. I styrelsens beräkningar har förutsatts, att järnvägarna framdeles skulle anlitas för bet- och massatransporter i ungefär samma omfattning som under den åttaårsperiod, på vilken beräkningarna vila. Den nu nämnda ensidigheten i trafiken måste uppenbarligen innebära ett visst riskmoment. Å andra sidan må framhållas, att de särskilda anordningar för att underlätta lastning och lossning av betor, som med bidrag av statsmedel under de senaste åren utförts vid ett stort antal stationer å, bland andra, här ifrågavarande järnvägar, innebära ökade möjligheter för järnvägarna att i konkurrens med landsvägs- trafiken bibehålla bet- och massatransporterna. Skulle detta ökat svårigheter framdeles uppkomma att upprätthålla ett rimligt förhållande mellan järnvägs- och landsvägsledes transporterade bet- och massakvantiteter, synes såsom järnvägsstyrelsen framhållit uppmärksamhet böra ägnas denna fråga vid framtida förhandlingar rörande sockerindustriens och den därmed sammanhängande jordbruksproduktionens förhållanden. Detta synes motiverat med hänsyn icke blott till statens intresse att järnvägarna med deras för bettransporternas behov vidtagna särskilda anordningar lämna en tillfredsställande avkastning utan även till det värde som järnvägarnas fortbestånd äger för sockerindustrien och de därav berörda bygderna. Det må framhållas, att här berörda problem ha avseende icke endast å de nu ifrågavarande järnvägsföretagen utan även å övriga järnvägslinjer, som utföra transporter för sockerindustriens räkning.

I betraktande av föreliggande omständigheter har jag i likhet med järnvägsstyrelsen och fullmäktige i riksgäldskontoret funnit de avtalade villkoren för järnvägarnas förvärvande vara för staten godtagbara.

Järnvägsfullmäktige samt vissa reservanter inom riksgäldsfullmäktige hava motsatt sig, att förvärv av ifrågavarande järnvägsföretag skulle ske under nuvarande förhållanden å penningmarknaden. Den upplåning, som förutsattes för ett genomförande av de nu föreliggande avtalen, är emellertid icke av sådan storleksordning, att det kan bli fråga om någon mera betydande belastning å kapitalmarknaden. Under sådana förhållanden anser jag mig böra förorda, att avtalen nu underställas riksdagen för godkännande och att det för förvärvens genomförande erforderliga anslaget å 2,724,000 kronor äskas för nästa budgetår.

3:o) **Östra Blekinge järnväg.** Östra Blekinge järnväg, som är smalspårig och som omfattar bandelarna Gullberna—Torsås (43.2 kilometer), Torsås—Bergkvara (6.6 kilometer) och Torsås—Gullaboby (15.5 kilometer) trafikeras för närvarande av statens järnvägar enligt ett med Östra Blekinge järnvägsaktiebolag träffat trafikeringsavtal. Detta har tillkommit för att möjliggöra, att järnvägen samtidigt med Blekinge kustbanor bleve ställd under järnvägsstyrelsens förvaltning. Då trafikeringsavtalet träffades, förutsattes från järnvägsstyrelsens sida, att detta skulle utgöra en provisorisk anordning i avvaktan på ett statsförvärv av järnvägen. Av de lämnade uppgifterna rörande järnvägens ekonomi framgår, att de sammanlagda driftöverskotten av såväl järnvägs- som bilrörelsen icke varit tillräckliga för att bestrida



Östra Blekinge järnväg.

vederbörliga avsättningar till förnyelsefonden. Vidare har ränta å bolagets statsskuld, vars kapitalbelopp den 31 december 1941 uppgick till i runt tal sammanlagt 806,000 kronor, kunnat erläggas endast i ringa utsträckning. Järnvägen anses helt sakna affärsvärde.

Järnvägsfullmäktigen Falkman har avstyrkt förvärvet av Östra Blekinge järnväg under framhållande bland annat, att fortsatt trafik å järnvägen överhuvud taget icke förefölle försvarligt.

Fullmäktige i riksgäldskontoret, som den 4 februari 1943 avgivit utlåtande, ha anfört, att fullmäktige med hänsyn till de föreliggande omständigheterna för sin del ville tillstyrka det förevarande förslaget, vars genomförande vore att betrakta som en konsekvens av tidigare statsförvärv av järnvägar i Kalmar och Blekinge län.

Departementschefen har för egen del anfört bland annat följande.

Å sidolinjen Torsås—Gullaboby är persontrafiken numera helt nedlagd, och vagnslasttrafik förekommer endast i mån av behov. Trafiken på denna

bandel förutsättes skola uppehållas endast så länge bansträckan kan hållas i trafikabelt skick utan större underhållsarbeten. Ehuru trafikrörelsen å de övriga två bandelarna är tämligen svag, torde den dock få anses vara av den allmänna betydelse, att ett nedläggande icke synes böra komma i fråga. Järnvägsstyrelsen har för sin del ej heller ifrågasatt, att trafiken å dessa båda bandelar skulle upphöra.

Då järnvägen har samma spårvidd som det s. k. Blekingenätet — nämligen 1.067 meter, vilken spårvidd i övrigt icke förekommer i vårt land — ligger det i sakens natur, att vissa rationaliseringsvinster böra uppkomma genom en anslutning av järnvägen i förvaltningshänseende till de övriga statsägda banor, som hava samma spårvidd. Gemensam förvaltning med Blekinge kustbanor förekommer visserligen redan nu på grund av det förenämnda trafikeringssavtalet, och ett övertagande av järnvägen från statens sida skulle sålunda i och för sig icke erfordras för att uppnå angivna fördelar. Med hänsyn till järnvägsbolagets ekonomiska ställning anser jag emellertid tillräckliga skäl saknas för att låta med frågan om statens övertagande av järnvägen tills vidare anstå. Jag ansluter mig därför till järnvägsstyrelsens, av fullmäktige i riksgäldskontoret biträdda uppfattning, att järnvägen bör införlivas med statsbanenätet. Skulle förhållandena förändras, bör givetvis frågan om järnvägsdriftens bibehållande upptagas till förnyat övervägande.

Av 1941 års riksdag framhölls angelägenheten ur allmänna samfärdselsynpunkter men också med tanke på den militära försvarsberedskapen av att det 1939 fattade principbeslutet om järnvägsförstatligandet fullföljdes. En dylik uppfattning uteslöte dock icke, att — om förvärv av viss enskild järnväg ej kunde ernås på skäligena villkor — det kunde bli nödvändigt att tills vidare låta anstå med övertagandet av sådan järnväg.

Utskottet.

Vad angår de nu ifrågasatta nya järnvägsförvärven framgår av utredningen, att de avtalade köpevillkoren kunna anses vara för staten godtagbara. Det är också att märka, att samtliga banorna gränsa till eller korsa statsbanelinjer. Deras upptagande i statsbanenätet bör därför ur driftsynpunkt betraktas som en önskvärd rationaliseringsåtgärd.

Då i den i ärendet väckta motionen erinras om å ena sidan de ändrade lönevillkor för personalen och å andra sidan de taxesänkningar, som banornas införlivning med statsbanenätet kunna väntas medföra, må framhållas, att hänsyn tagits till dessa spörsmål i samband med de allmänna övervägandena om järnvägsförstatligandets berättigande. I nu förevarande fall torde vara påtagligt, att den ofördelaktiga inverkan på banornas ekonomi, som nämnda faktorer tilläventyrs må komma att utöva, motväges av de vinster i form av bättre utnyttjande av personal och material m. m., som bör kunna påräknas genom att ifrågavarande små och i sin isolering ekonomiskt svaga bandelar komma att uppgå i det omkringliggande, i övrigt helt förstatligade järnvägsnätet.

Gentemot de motionsvis yppade farhågorna för de nu föreslagna banförvärvens ofördelaktiga finansiella återverkningar må erinras, att de anslag å 3,380,000 respektive 2,724,000 kronor, som formellt föreslagits uppförda å budgeten för förvärven, till övervägande del motsvaras av lån, som redan belasta järnvägarna och som staten äger övertaga. Den inverkan, som ban-

förvärven kunna utöva å budget och kapitalmarknad, blir alltså i verkligheten mycket begränsad.

Såsom i motionen påvisats, äro förvärven av ifrågavarande banor förknippade med den svagheten, att det stora flertalet av banorna i stor utsträckning äro beroende av transportererna av betor och betmassa samt därmed också av de överenskommelser, som i detta avseende kunna träffas mellan den svenska sockerindustrien och betodlarna. Denna omständighet har emellertid uppmärksamrats av departementschefen, som framhållit vikten av att ett rimligt förhållande upprätthålles mellan järnvägs- och landsvägsledes transporterade kvantiteter betor och betmassa, något som särskilt bör beaktas vid framtida förhandlingar rörande landets sockerproduktion. Utskottet vill uttala sin anslutning till vad departementschefen sålunda anför.

Under återopande av det anförda hemställer utskottet,

att riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med avslag å motionen I: 203, må

a) besluta, att följande järnvägar, nämligen Malmö—Simrishamns järnväg, Malmö—Trelleborgs, Vellinge—Skanör—Falsterbo och Trelleborg—Rydsgårds järnvägar samt Östra Blekinge järnväg må på avtalade villkor förvärfvas av staten och införlivas med statens järnvägar;

b) för budgetåret 1943/44 å kapitalbudgeten under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, såsom investeringsanslag anvisa

1) till *Förvärv av Malmö—Simrishamns järnväg* 3,380,000 kronor.

2) till *Förvärv av Malmö—Trelleborgs m. fl. järnvägar* 2,724,000 kronor.

Stockholm den 26 mars 1943.

På statsutskottets vägnar:

J. B. JOHANSSON.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit från första kammaren: herrar *Johan Bernhard Johansson, Joh. Nilsson i Malmö, Gränebo, Torsten Ström, Lindström, Sven Larsson, Andréén, Heiding, Karl Andersson, Gillström, Ekströmer och Ohlin*; samt

från andra kammaren: herrar *Jonsson i Eskilstuna, Törnkvist, Eriksson i Stockholm, Ward, Holmdahl, Andersson i Södergård, Wallentheim, Lindholm, Lundberg i Hälsingborg, Åkerström, Barnekow och Olsson i Kullenbergstorp.*