

Nr 50.

Ankom till riksdagens kansli den 14 mars 1944 kl. 1 em.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående förvärv av Kristianstad—Hässleholms och Östra Skånes järnvägar.

(4:e avd.)

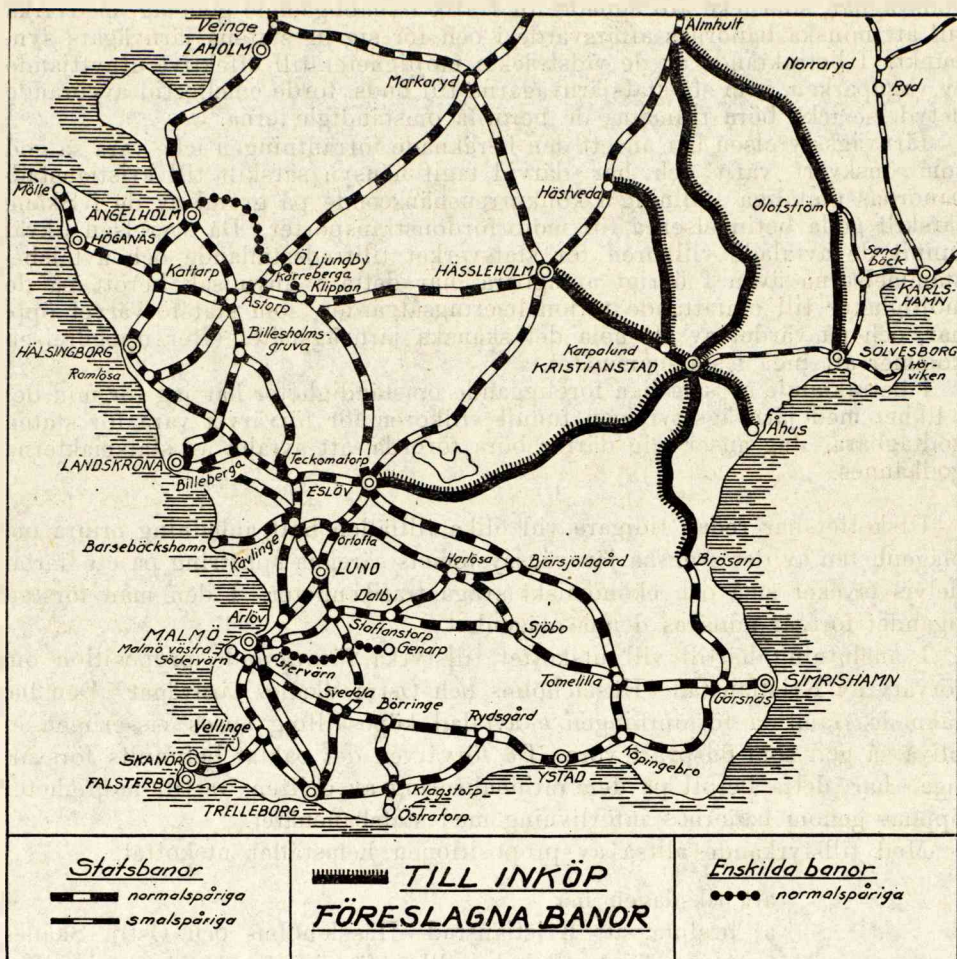
I propositionen nr 42 har Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 21 januari 1944, framlagt förslag om förvärv av Kristianstad—Hässleholms och Östra Skånes järnvägar.

Med skrivelse den 18 december 1943 har *järnvägsstyrelsen* underställt Kungl. Maj:ts prövning ett vid skrivelsen i avskrift fogat, av styrelsen — under förutsättning av Kungl. Maj:ts godkännande — med Kristianstad—Hässleholms järnvägsaktiebolag och Östra Skånes järnvägsaktiebolag ingånget avtal om förvärv av bolagens järnvägar jämte den av bolagen bedrivna billinjetrafiken m. m.

Riksgäldsfullmäktige hava i yttrande den 30 december 1943 tillstyrkt förvärvet.

Kristianstad—Hässleholms järnvägsaktiebolag innehar samtliga aktier i Östra Skånes järnvägsaktiebolag. Det av bolagen ägda bansystemet har uppkommit genom sammanslagning av åtskilliga mindre trafikenheter, varav koncessionen på den första, nämligen sträckan Kristianstad—Hässleholm beviljades så tidigt som år 1864. Enligt det föreliggande avtalet överlåta bolagen med tillträde den 1 juli 1944 till staten den av bolagen drivna järnvägs- och biltrafikerörelsen omfattande en sammanlagd normalspårig banlängd av 262,4 km och en trafikerad väglängd av 436 km huvudsakligen i nordöstra Skåne. Det överenskomna vederlaget för överlåtelsen uppgår till 3 766 290 kronor, att i sin helhet utgivas i treprocentiga statsobligationer, förfallna till inlösen efter 10 år.

Järnvägsstyrelsen har — med beaktande av olika på frågan inverkan omständigheter — beräknat driftöverskottet å själva järnvägsrörelsen under ett normalår till 436 000 kronor. Efter avsättning till förnyelsefond av 260 000 kronor, innebärande en ökning med omkring 58 000 kronor i förhållande till den under åren 1931—1938 i medeltal redovisade avsättningen, skulle nettoöverskottet å järnvägsrörelsen uppgå till 176 000 kronor om året. Å bolagens övriga rörelsegrenar beräknar järnvägsstyrelsen en avkastning av 75 000 kronor, varav 43 000 kronor på bilrörelsen och 32 000 kronor på hushyror m. m.



Sedan från den nyss angivna inkomsten av järnvägs- och bilrörelsen m. m. å (176 000 + 75 000) 251 000 kronor dragits beräknade skatter å 42 000 kronor, återstår ett beräknat nettobelopp av 209 000 kronor, vilket efter en räntefot av 4 procent motsvarar ett kapital av 5 225 000 kronor. Då den avtalade köpeskillingen såsom nämnts uppgår till 3 766 290 kronor, medger kalkylen förräntning av ytterligare kapitalinsatser, bland annat till inhämtande av undernormal förnyelse, av i runt tal 1 450 000 kronor.

Med återopande av ovannämnda utredning har *departementschefen* anfört bland annat följande.

Förnyelsen av den rullande materielen och bananläggningen synes — enligt vad från järnvägsstyrelsen inhämtade uppgifter utvisa — ligga icke oväsentligt under vad som enligt statsbanep Praxis anses påkallat. Sålunda läser alltjämt ett stort antal mycket gamla godsagnar vara i bruk. Lokparken är delvis omodern samt icke lämpad för längre transporter. Dessa omständigheter jämte förekomsten i jämförelsevis stor utsträckning av korta och småbäriga

godsvagnar, som icke äro ägnade för trafik i snabbgående godståg, medverka till att minska banornas affärsvärde i och för sig ur statens järnvägars synpunkt. I betraktande av de vidsträckta möjligheter till effektivt utnyttjande av vagnparken, som stå statsjärnvägarna till buds, torde emellertid avgörande betydelse icke böra tillmätas de berörda omständigheterna.

Järnvägsstyrelsen har ansett den beräknade förräntningen icke vara så god som önskvärt varit och har därvid tagit hänsyn särskilt till kristianstadbanornas ömtåliga ställning i konkurrenshänseende på grund av de i Skåne särskilt goda betingelserna för motorfordonstransporter. Då styrelsen likväl funnit de avtalade villkoren för statsverket tillfredsställande och avtalsbestämmelserna även i övrigt antagbara, har detta i huvudsak berott på de möjligheter till omfattande rationaliseringsåtgärder, som statsförvärvet öppnar, och på värdet av att hela det skånska järnvägsnätet efter uppgörelsen kommer att ingå i statsbanenätet.

I betraktande av samtliga föreliggande omständigheter har jag för min del i likhet med järnvägsstyrelsen funnit villkoren för förvärvet vara för staten godtagbara. Jag anser mig därför böra förorda, att avtalet av statsmakterna godkännes.

Utskottet.

Utskottet har redan tidigare vid olika tillfällen haft anledning erinra om olägenheten av det svenska järnvägssystemets säregna splittring på ett flertal delvis mycket små och ekonomiskt svaga trafikenheter. I den mån förstatligandet fortgår minskas denna olägenhet.

I anslutning härtill vill utskottet tillstyrka förevarande proposition om förvärv av Kristianstad—Hässleholms och Östra Skånes järnvägar. Den beräknade framtida förräntningen å avtalad köpeskilling anses visserligen ej bliva så god som önskvärt vore. Då förvärven det oaktat befunnits försvarliga, har detta berott på den rationalisering av driften, vartill möjligheter öppnas genom banornas införlivning med statsbanenätet.

Med tillstyrkande alltså av propositionen hemställer utskottet,

att riksdagen må

a) besluta, att Kristianstad—Hässleholms och Östra Skånes järnvägar må på avtalade villkor förvärvas av staten och införlivas med statens järnvägar;

b) till *Förvärv av Kristianstad—Hässleholms och Östra Skånes järnvägar* för budgetåret 1944/45 under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, anvisa ett investeringsanslag av 3 766 300 kronor.

Stockholm den 14 mars 1944.

På statsutskottets vägnar:

J. B. JOHANSSON.

Närvarande: se under utlåtandet nr 46.