

Nr 235.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående ombyggnad till normalspår av vissa av Blekingenäätets järnvägar; given Stockholms slott den 5 april 1946.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF.

Torsten Nilsson.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 5 april 1946.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, QUENSEL, ERLANDER, DANIELSON, VOUGT, MYRDAL, ZETTERBERG, NILSSON, STRÄNG, ERICSSON.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Nilsson, anmäler efter gemensam beredning med cheferna för försvars-, social-, finans-, jordbruks- och handelsdepartementen fråga om *ombyggnad till normalspår av vissa av Blekingenäätets järnvägar* samt anför därvid följande.

Inledning.

Frågans väckande.

I skrivelse den 10 maj 1938 hemställde utsedda ombud för stadsfullmäktige i Karlshamn om förstatligande och ombyggnad till normal spårvidd av Karlshamn—Vislanda järnväg. Sedermera gjorde den s. k. Blekingeutred-

ningen¹ i skrivelser den 24 maj och den 6 augusti 1938 framställning bland annat i fråga om förstatligande och ombyggnad av dels Karlshamn—Vislanda järnväg och dels Blekinge kustbanor. Vid sistnämnda skrivelse voro fogade vissa preliminära utredningar och kostnadsberäkningar.

Över de nu nämnda framställningarna avgav järnvägsstyrelsen den 21 november 1942 utlåtande och föreslog därvid, att sakkunniga måtte tillkallas för utredning rörande ombyggnad helt eller delvis av de till det s. k. Blekingenätet hörande smalspåriga järnvägarna.

Den 24 september 1943 bemyndigade Kungl. Maj:t dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla högst sju sakkunniga för att inom departementet biträda med utredning rörande ombyggnad av smalspåriga järnvägar m. m. Direktiven för utredningen framgå av följande uttalande av departementschefen till statsrådsprotokollet nämnda dag.

Frågan, huruvida en ombyggnad helt eller delvis bör komma till stånd beträffande de till det s. k. Blekingenätet hörande järnvägslinjerna, är även enligt min mening med hänsyn till betydelsen av åtskilliga därmed förknippade intressen förtjänt av utredning. Sedan ifrågavarande järnvägar med ett undantag numera förstatligats enligt av statsmakterna åren 1942 och 1943 fattade beslut, torde tidpunkten för igångsättande av en dylik utredning vara inne.

Såsom järnvägsstyrelsen framhållit, måste utredningen göras allsidig och förutsättningslös. Icke blott trafiktekniska och järnvägsekonomiska förhållanden böra sålunda prövas, utan jämväl näringspolitiska samt allmänt ekonomiska förutsättningar för och verkningar av en ombyggnad måste underkastas skärskådande. Särskild uppmärksamhet bör självfallet ägnas frågan om tekniska normer för en ombyggnad. Vid bedömande av denna fråga liksom överhuvud av ombyggnadens förutsättningar och verkningar måste noggrann åtskillnad göras mellan de faktorer, som bero av spårvidden såsom sådan, och de förhållanden, vilka hänföra sig till den allmänna tekniska standarden. Av stor betydelse är vidare ett klarläggande av omlastningsproblemen, varvid de fördelar i omlastningshänseende, som kunna vinnas genom ombyggnad, få vägas mot de olägenheter, vilka vid en icke fullständig ombyggnad kvarstå eller till äventyrs uppkomma, och de särskilda vanskligheter, som kunna framträda vid en på flera olika etapper fördelad ombyggnad. I vad mån i stället för ombyggnad till annan spårvidd inläggandet av en tredje skena på vissa sträckor kan övergångsvis eller såsom bestående anordning lösa svårigheterna torde i detta sammanhang få prövas.

Emellertid synes mig ett bedömande av spørsmålet huruvida, på vad sätt och i vilken utsträckning en ombyggnad av smalspårsbanor bör komma till stånd icke lämpligen kunna inskränkas till de linjer, vilka ingå i det s. k. Blekingenätet med dess i vårt land eljest ej förekommande spårvidd 1 067 mm. Betydande smalspårsnät av annan spårvidd finnas inom skilda delar av landet. Beträffande en del av dessa nät torde kunna förebringas omständigheter av liknande art som de, vilka givit upphov till tanken på en ombyggnad av Blekingelinjerna. Jag tillåter mig i detta avseende att erinra, hurusom representanter för Västerviks stad m. fl. kommuner och intressegrupper inom norra delen av Kalmar län nyligen hos Kungl. Maj:t gjort hemställan om igångsättande av utredning rörande lämpligheten av en ombyggnad av järnvägssträc-

¹ Sakkunniga tillkallade jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 8 oktober 1935 för att inom socialdepartementet biträda vid utredning rörande Blekinge läns försörjningsmöjligheter. De sakkunniga voro landshövdingen Sven Hagströmer samt riksdagsmännen O. Jeppson i Mörrum, N. Swarling i Svängsta och A. Törnkvist i Karlskrona.

korna Västervik—Åtvidaberg och Västervik—Hultsfred från smal- till normalspåriga. Sökandena hava påyrkat, att denna utredning — vilken motiverats i främsta rummet med den menliga inverkan, som de fördröjande omlastnings-procedurena mellan smal- och normalspåriga järnvägar ansetts ha utövat på landsändans industriella utveckling — skulle verkställas inom sådan tid, att ett eventuellt utförande av en omläggning kunde ingå såsom led i planerade arbeten för mötande av arbetslöshet i samband med världskrigets avslutande. Sannolikt torde jämväl på andra håll kunna väntas föreligga motsvarande ombyggnadsönskemål. Ett ställningstagande till ombyggnadsfrågan är visserligen med avseende å Blekingenätet mera brådskande än beträffande flertalet andra smalspårsbanor såtillvida som utgifterna för en behövlig förnyelse av den rullande materiel för Blekingebanorna skulle, om en spårviddsomläggning är nära förestående, innebära ett väsentligen bortkastat kapital, medan materiel för den vanliga smalspårsvidden 891 mm kan finna användning vid ett flertal olika banor i landet. Icke dess mindre synes det mig önskvärt, att frågan om behovet av och förutsättningarna för eventuella ombyggnadsåtgärder underkastas en åtminstone preliminär prövning i ett sammanhang jämväl beträffande andra mera betydande smalspårsbanor än Blekingenätets. Resultaten av denna prövning böra sammanföras i en i stora drag utformad, på nödiga kostnadsberäkningar baserad preliminär plan, ägnad att tjäna till ledning för de ansvariga myndigheternas och statsmakernas framtida politik beträffande utveckling och förbättring av ifrågavarande järnvägars resurser i avseende å spår- och anläggningar och rullande materiel.

Det är själfvallet att, om en dylik plan blir mera omfattande, dess realiserande måste bli en fråga på lång sikt. Sannolikt få arbeten av denna art tänkas väsentligen koncentrerade till tider, då konjunkturerna på arbetsmarknaden påkalla en ansvallning och intensifiering av allmänna arbeten. Turordningen och taktiken för ombyggnadsåtgärdernas utförande få givetvis bestämmas under beaktande icke blott av de allmänna ekonomiska förutsättningarna utan även av olika linjers trafikstyrka och efter en avvägning mellan arbeten av ifrågavarande art och andra anläggningsföretag syftande till en förstärkning av järnvägarnas kapacitet, t. ex. dubbelspårsanläggningar å huvudlinjer o. dyl.

Det torde få förutsättas, att eventuell ombyggnadsåtgärd icke vidtages, innan förstatligande av vederbörande järnvägsföretag ägt rum, samt att hänsyn till eventuella ombyggnadsplaner tages vid uppgörelserna om förstatligande.

Då, såsom av det anförda framgår, en prövning av ombyggnadsfrågan beträffande smalspårsbanor ytterst syftar till en rationalisering av den spårbundna trafiken, lär utredningen även böra innefatta ett bedömande av spörsmålet om nedläggande av vissa linjer, vilkas bibehållande befinnes otillräckligt motiverat. Anledning synes däremot icke föreligga att komplicera utredningsarbetet med ett samtidigt bedömande av frågan, i vad mån elektrifiering av en eller annan linjesträcka må böra ifrågakomma.

Med stöd av bemyndigandet tillkallades riksdagsmännen *A. Forslund*, lantbrukaren *P. A. Johnsson* i Kastanjegården, Mörrum, och disponenten *C. Sundberg* ävensom professorn vid handelshögskolan i Göteborg *T. Palander*, byråcheferna i järnvägsstyrelsen *E. Malmkvist* och *H. Sandström* samt verkställande direktören vid Västergötland—Göteborgs järnväg *G. Söderling*. Tillika förordnades *Forslund* att såsom ordförande leda de sakkunnigas arbete.

De sakkunniga, som antagit benämningen 1943 års järnvägskommitté, hava den 9 januari 1945 avgivit två betänkanden rörande Sveriges smalspåriga järnvägar, del I Allmänna synpunkter och del II Blekingenäätets järnvägar.¹ Den första delen innehåller alltså allmänna synpunkter på ombyggnad av smalspåriga järnvägar och deras rationalisering, under det att den andra delen innefattar förslag till ombyggnad av Blekingenäätets linjer av 1067 mm spårvidd. Förslag rörande övriga smalspåriga järnvägar avser kommittén att framlägga senare. Två ledamöter, herrar Palander och Söderling, voro delvis av skiljaktig mening.

Över betänkandena ha efter remiss yttranden avgivits av järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statskontoret (endast del II), riksräkenskapsverket, kommerskollegium (med överlämnande av yttranden från kooperativa förbundet, Sveriges grossistförbund, Sveriges köpmannaförbund, Sveriges industriförbund, Skånes handelskammare samt Smålands och Blekinge handelskammare), lantbruksstyrelsen (med överlämnande av yttranden från Sveriges lantbruksförbund), chefen för försvarsstaben, länsstyrelsen i Kronobergs län (med överlämnande av yttranden från landstingets förvaltningsutskott, hushållningssällskapets förvaltningsutskott och stadsfullmäktige i Växjö), länsstyrelsen i Blekinge län (med överlämnande av yttranden från landstingets förvaltningsutskott, hushållningssällskapets förvaltningsutskott samt stadsfullmäktige i Karlskrona, Karlshamn, Ronneby och Sölvesborg), länsstyrelsen i Kristianstads län (med överlämnande av yttranden från landstingets förvaltningsutskott, hushållningssällskapet och stadsfullmäktige i Kristianstad), länsstyrelsen i Hallands län, investeringsutredningen och 1944 års trafikutredning.

Det svenska järnvägsnätets tillkomst och utveckling, särskilt med hänsyn till de smalspåriga järnvägarna.

Utformningen av vårt lands järnvägssystem är i sina huvuddrag en följd av den vid 1853—54 års riksdag i fråga om statens medverkan för åstadkommande av järnvägsanläggningar antagna grundsatsen, att järnvägsstamlinjerna, d. v. s. sådana linjer som i oavbruten sträckning fortlöpte genom flera provinser eller en större del av landet, skulle anläggas och förvaltas genom statens omedelbara försorg och på dess bekostnad, medan utförandet av bibanor eller sådana smärre järnvägar, som antingen ginge från eller till någon viss landsort eller stötte till och slutade vid någon stambana eller vattenkommunikation eller också sammanbunde några närmare varandra belägna, för inrikestrafiken viktiga punkter, ansågs böra ankomma på den enskilda företagsamheten; dock att ingen sådan järnbana, som kunde hänföras under egenskapen av allmän väg, finge anläggas, förrän Kungl. Maj:t, efter skedd anmälan om banans riktning och beskaffenhet, därtill lämnat tillåtelse.

¹ Statens offentliga utredningar 1945:7 och 8.

I enlighet med dessa riktlinjer har staten huvudsakligen kommit att bygga och driva stambanelinjerna — jämte vissa under de senare decennierna tillkomna kulturbanor i Norrland, vilka icke skulle ha kunnat komma till stånd utan statens direkta medverkan — medan mera lokalt betonade järnvägsföretag utförts på initiativ och bekostnad av kommuner och enskilda, sedan staten därtill lämnat medgivande i form av koncession och dessutom i vissa fall lån. Vårt lands järnvägsnät har härigenom fått en särskilt för den mera lokala samfärdseln större utgrening, än om staten ensam skulle ha svarat för järnvägsnätets utveckling. Många av de på enskilt initiativ anlagda järnvägarna torde också ha tillkommit utan större eller ens någon förhoppning om direkt avkastning på det däri nedlagda enskilda kapitalet, och i den mån sådana förhoppningar från början hysts, ha dessa i varje fall endast delvis blivit infriade. Vissa bygder ha i följd av den statliga järnvägspolitiken fått offra mycket mer för sina järnvägar än andra. Följderna av denna politik inskränka sig för övrigt icke enbart härtill. Statsmakternas relativa passivitet har jämväl givit upphov till den brist på enhetlighet i tekniskt hänseende, som utmärker det i enskild regi tillkomna järnvägsnätet. Sålunda finnas i vårt land för närvarande 6 olika spårvidder eller förutom den normala 1 435 mm även spårvidderna 1 093, 1 067, 891, 802 och 600 mm. Antalet har tidigare varit 8. De tidigare förekommande spårvidderna 1 217 och 1 188 mm ha sålunda numera helt försvunnit, sedan banorna med denna spårvidd ombyggt till annan spårvidd eller nedlagts. Den sammanlagda längden av de smalspåriga banorna utgjorde vid 1945 års slut omkring 3 500 km. Häremot må ställas landets normalspårsnät, uppgående till 13 200 km. De smalspåriga järnvägarna utgöra således omkring 21 procent av hela järnvägsnätet. Förekomsten av så många smalspåriga järnvägar kan företrädesvis tillskrivas den omständigheten, att smalspåriga järnvägar ställt sig påtagligt billigare att bygga än normalspåriga.

De smalspåriga järnvägarnas fördelning på olika spårvidder framgår av följande sammanställning.

Spårvidd mm	Längd km
1 093	57
1 067	531
891	2 865
802	53
600	23

Av den smalspåriga banlängden faller 1 139 km eller 32 procent på statens järnvägar, medan återstoden 2 390 km, 68 procent, tillhör enskilda ägare.

Geografiskt sett äro smalspårslinjerna högst ojämnt fördelade över landet. I Norrland saknas med undantag för relativt obetydliga sträckor helt smalspåriga järnvägar. I södra och mellersta Sverige kunna flera olika ganska väl utbyggda smalspårsnät särskiljas. Det sydligaste av dem är Blekingenätet, omfattande linjerna med 1 067 mm:s spårvidd. Dessa linjer sträcka sig även in i Hallands, Kristianstads, Kronobergs och Kalmar län. Blekingenätets sammanlagda längd är 531 km.

Smalspårsbanorna i östra Småland utgöra en grupp för sig med städerna Kalmar, Oskarshamn, Växjö, Vetlanda och Västervik som huvudorter. Samtliga hava spårvidden 891 mm och upptaga en sammanlagd längd av 719 km.

I Östergötland finnes ett väl utvecklat nät av järnvägar med 891 mm:s spårvidd. Linjerna gruppera sig kring städerna Linköping och Norrköping. Östgötanätets längd utgör 401 km.

De smalspåriga Västgötabanorna, vilka hava en spårvidd av 891 mm, bilda en väl avgränsad grupp och förbinda med sina 522 km stora delar av Västergötland med Göteborg.

I Uppland, öster om statsbanelinjen Stockholm—Uppsala—Gävle, bilda Roslagens järnvägar ett med utgångspunkt från Stockholm sammanhängande nät av linjer med spårvidden 891 mm och en längd av 326 km.

Slutligen hava Gotland och Öland järnvägar av 891 mm:s spårvidd. Gotlands järnvägsnät omfattar 199 km, Ölands järnvägar 151 km.

I övrigt äro de smalspåriga järnvägarna isolerade enheter, som ansluta till banor av annan spårvidd.

Trafikens storlek år 1939 på de smalspåriga järnvägarna jämförd med de normalspåriga järnvägarna framgår av följande sammanställning.

	Tågkm tusental	Tågkm per dag och bankm antal	Personkm tusental	Personkm per bankm tusental	Gods- tonkm tusental	Gods- tonkm per bankm tusental
Normalspåriga järnvägar...	84 959	17·6	3 326 614	252·7	5 962 075	451·8
Smalspåriga järnvägar....	13 527	10·6	238 253	69·8	213 701	61·2

Ombyggnad av smalspåriga järnvägar har under tidigare år förekommit i viss utsträckning. Sålunda har staten ombyggt linjerna Söderhamn—Bergviken, 1 217 mm, Sundsvall—TorpsHAMMAR, 1 067 mm, och Hudiksvall—Näsviken, 1 217 mm, i samband med förvärv av samma linjer. Bland de av enskilda utförda ombyggnaderna må nämnas Uddevalla—Vänernsberg—Herrljunga, 1 217 mm, Borås—Herrljunga, 1 217 mm, Norbergs järnväg, 1 188 mm och Ulricehamn—Vartofta, 891 mm. Såsom motiv till ombyggnad åberopades kostnaderna och tidsutdräkten vid omlastning samt riskerna för skada å godset, den mindre transportkapaciteten hos smalspårslinjerna, konkurrens från närliggande normalspåriga linjer, militära synpunkter och behovet i vissa fall att göra större investeringar för nyinköp av smalspårig materiel eller för förstärkning av bananläggningen.

I vårt land har förhållandevis litet blivit gjort för att ombygga smalspåriga järnvägar. Annorlunda har utvecklingen gestaltat sig i Norge. Där har hitintills sammanlagt omkring 1 000 km linjelängd ändrats till normalspår för en kostnad av i runt tal 200 miljoner kronor. Därmed har så gott som hela det befintliga smalspårsnätet ombyggt, och kvar stå endast mindre än 400 km. Särskilt under senare år har ombyggnadsarbetet påskyndats.¹

¹ En närmare redogörelse för utvecklingen i Norge återfinnes i kommitténs betänkande del I s. 35 och följande.

1943 års järnvägskommitté.

Allmänna synpunkter.

Tekniska frågor i samband med spårvidden samt möjligheten att utan ombyggnad höja transportförmågan hos smalspåriga järnvägar.

Kommittén framhåller, att en järnvägs transportförmåga i stort sett icke är så mycket beroende av spårvidden i och för sig som fastmer av linjens tekniska skick. Utan ombyggnad men med förbättringar i olika avseenden av järnvägsanläggningen torde man följaktligen kunna i viss utsträckning öka en smalspårig järnvägs transportstandard. Kommittén har därför ansett sig böra framlägga förslag icke blott till ombyggnad utan även till förbättringar av anordningarna för trafiken, vilka skulle taga sikte på att höja den tekniska standarden och därmed prestationsförmågan hos smalspårslinjerna. Kommittén framhåller härvidlag betydelsen av att järnvägarna oavsett spårvidden städe utnyttja den tekniska utvecklingens landvinningar, så att järnvägarnas transportförmåga motsvarade trafikanternas behov av snabba och punktliga förbindelser.

De förbättringar, som gjorde smalspårsbanorna mera likvärdiga med normalspåriga linjer, skulle emellertid enligt kommittén draga höga kostnader, nära nog jämförliga med kostnaderna för ombyggnad till normalspår. Åtskilliga olägenheter, föranledda av förekomsten av olika spårviddssystem, såsom nackdelarna av godsets omlastning, skulle alltjämt kvarstå.¹

Ombyggnad till normalspår av smalspåriga järnvägar.

I betänkandet anföres, att frågan om ombyggnad av smalspåriga järnvägar enligt kommitténs mening framstode som en viktig detalj i det stora problemkomplex, vilket avsåge vidmakthållandet och utvecklandet av järnvägsväsendets effektivitet och ändamålsenlighet. I belysningen av de senaste årens erfarenheter torde det därvid stå klart för envar, att dimensioneringen av anläggningar och organisation icke kunde få avvägas enbart med hänsyn till anspråken från allmänhet och näringsliv under s. k. normala förhållanden. Järnvägarna måste nämligen jämväl städe vara rustade för de extraordinära påfrestningar, som kunde uppstå under ofredstider, enär järnvägarna visat sig vara en omistlig del av rikets totala försvar.

Kommittén uttalar, att av kommittén framlagda siffror ådagalade den utomordentliga transportelasticitet, som utmärkte järnvägarna såsom trafikmedel. Det vore främst tack vare järnvägarnas förmåga att — trots avspärrningen — på ett tillfredsställande sätt fullgöra de extraordinära transportuppgifter, vilka följt av krisen, som de samhälleliga transportbehoven kunnat tillgodoses i den utsträckning som skett. Järnvägarna erbjöde sålunda en utomordentlig transporteredskap. Icke minst ur beredskapssynpunkt fram-

¹ En närmare redogörelse för kommitténs förslag härutinnan återfinnes i kommitténs betänkande del I s. 82 och följande.

stode det därför såsom angeläget att från det allmännas sida åtgärder vidtoges i syfte att med lämpliga medel bevara och utveckla landets järnvägsnät i den utsträckning det alltjämt hade en samhällsuppgift att fylla. Olika åtgärder från samhällets sida för bevarande av järnvägsnätets samhälleliga funktioner vore tänkbara. I kommitténs uppdrag inginge emellertid endast att undersöka vilka åtgärder, som med hänsyn till splittringen i spårvidd borde vidtagas. Vad som med hänsyn till järnvägarna själva i deras egenskap av transportmedel erfordrades vore *rationalisering*. Ökad effekt borde kunna åstadkommas redan vid järnvägsnätets nuvarande splittring på olika spårvidder. Tydligt vore emellertid att, vilka rationaliseringsåtgärder som än vidtoges, vissa med de olika spårvidderna sammanhängande olägenheter alltid komme att kvarstå. Först i den mån ombyggnad skedde, eliminerades helt olägenheterna av splittringen på olika spårvidder.

Kommittén framhåller vidare, att samband obestriddigt rådde mellan näringslivets utveckling i ett trafikområde och järnvägsväsendets allmänna standard därstädes. Det kunde sålunda med skäl antagas, att näringslivets svaga utveckling inom Blekingebanornas trafikområden vore en följd av banornas dåliga beskaffenhet och att en breddning av banorna skulle avsevärt bidra till att stärka näringslivet. Även ur försvarssynpunkt vore det önskvärt, att landets järnvägsnät utformades efter enhetliga grunder. Därigenom skulle vinnas dels möjlighet att framföra transporter utan tidsödande och för flyganfall mycket känsliga omlastningar, dels möjlighet att rationellt utnyttja den rullande materielen, dels ock en ökad transportkapacitet överhuvud taget.

Kommittén behandlar därefter finansieringen av ombyggnadsarbetena och kravet på förräntning av det för ombyggnad investerade statskapitalet. Därvid uttalas, att i fråga om investeringar för förändringar och förbättringar vid statsbanorna såsom allmän regel gällt, att dessa anläggningar skulle vara så inkomstbringande, att det nedlagda kapitalet skulle kunna förräntas. De investeringar för en ombyggnad eller en genomgripande förbättring av smalspåriga järnvägar, varom här vore fråga, vore till övervägande del icke direkt räntabla och borde därför, om enbart företagsekonomiska synpunkter finge vara avgörande, icke utföras. Även en oräntabel investering kunde dock betraktas som ur allmän synpunkt motiverad, om den för samhället medförde avsevärda fördelar. Kommittén erinrar om att statsmakterna tidigare i åtskilliga fall icke tagit hänsyn enbart till ekonomiska räntabilitets-synpunkter i begränsad mening utan bedömt investeringar för kommunikationsändamål med hänsyn till deras betydelse ur vidare samhälleliga synpunkter. Såsom uttryck för statsmakternas ställningstagande åberopas ett i samband med beviljandet av anslag till fortsatt elektrifiering av statsbanorna av 1936 års riksdag gjort uttalande, att på kort sikt inriktade avkastningskrav icke borde få hålla tillbaka statsbanornas fortsatta tekniska utveckling. I anslutning härtill understryker kommittén, att riktigheten av detta uttalande om statsbanelektrifieringens betydelse bestyrkts av utredningen. Det vore enligt kommitténs mening vanskligt att inom kommunikationsväsendet

göra en förbättringsåtgärd beroende enbart av förhandskalkyler rörande det omedelbara företagsekonomiska utfallet av åtgärden. Dels kunde kalkylens premisser efter en kort tid avsevärt ändras i olika riktningar för den påtänkta investeringen, dels kunde åtgärden senare möjliggöra rationaliseringar av betydande omfattning, vilka eljest icke skulle kunna komma till utförande, och dels slutligen kunde åtgärden medföra en rad i penningar icke direkt uppskattbara fördelar ur såväl bygdens som hela landets synpunkt. Förhandskalkyler, som ensidigt toge sikte på affärsmässig förräntning, finge enligt kommitténs mening icke tillerkännas så stor betydelse, att de hindrade förbättringar inom järnvägsväsendet av mycket stor räckvidd såväl för de enskilda trafikanterna som för den ekonomiska utvecklingen i stort.

Kommittén drar i detta sammanhang upp en parallell med landsvägsväsendet och framhåller att — liksom landsvägsnätet måste utvecklas genom uträtning av kurvor samt anläggande av bättre och bredare körbanor för att kunna tillfredsställa oavslåeligt ökade krav i fråga om kapacitet och säkerhet — även järnvägarna måste förbättras och utvecklas för att deras trafikanter skulle kunna bli delaktiga av bättre transportförhållanden. För investeringarna i landsvägsnätet hade något förräntningskrav icke uppställts. Investeringarna hade gjorts för att trafikanterna skulle vinna här berörda fördelar och för att vägarna överhuvud skulle vara tjänliga för sitt ändamål. Samhällsnyttan av en god väg hade sålunda ansetts väga tyngre än kraven på förräntning av det för vägens förbättring förbrukade kapitalet. Samhällsnyttan av en god järnväg hade däremot gjorts avhängig av frågan om räntabiliteten av det i järnvägen insatta kapitalet. Vägande skäl saknades att i fråga om anspråken på statsfinansiell lönsamhet förfara strängare, då det gällde ombyggnad till normalspår av en smalspårig järnväg än då det vore fråga om investeringar för andra för samfärdseln erforderliga anläggningar.

Vid ställningstagandet till den statsfinansiella sidan av ett ombyggnadsföretag bör enligt kommitténs mening uppmärksamhet jämväl ägnas det vacklande och den olikformighet — även vid jämförelse skilda bygder emellan — som utmärkt vårt lands järnvägspolitik. Ingen torde numera vilja hävda, att det järnvägssystem med uppdelning å en mångfald ägare och splittring å flera spårvidder, vilket uppkommit i Götaland, vore samhällsekonomiskt likvärdigt med det, som genom statsmakternas åtgärder tillskapats i Norrland. Vid sådant förhållande torde det ej heller med rätta kunna göras gällande, att de bygder, vilka sålunda i fråga om sina järnvägars utrustning blivit försatta i en ogynnsam undantagsställning, rättvisligen borde för all framtid förbli i en sådan. De flesta av dessa bygder vore nämligen väl jämförliga med trafikområdena för de norrländska bibanorna såväl vad anginge behovet av högklassiga järnvägsförbindelser som möjligheten att lämna järnvägstransporter, och de sydsvenska bygderna hade genomgående offrat mycket mer för sina järnvägar än vad de norrländska gjort. Statsmakterna hade haft möjlighet att genom konsekvent planering och lämpligt avvägda ekonomiska insatser medverka vid järnvägsnätets utbyggnad. Då så icke blivit fallet inom stora delar av de områden, där våra smalspårnät nu

förefunnes, syntes det vara rimligt att staten nu mera positivt ingrepe genom att planlägga och bekosta ombyggnad av smalspårsbanor. Härigenom skulle en utjämning i fråga om statens insatser beträffande byggandet av järnvägar äga rum olika landsdelar emellan.

Kostnaderna för drift, underhåll och förnyelse vid olika spårvidder.

Jämförelse mellan nämnda kostnader vid olika spårvidder.

Ett ställningstagande till spørsmålet, huruvida en ombyggnad till annan spårvidd vid en järnvägslinje bör äga rum, förutsätter ett klarläggande av de förändringar i kostnadshänseende, vilka direkt följa med övergång till annan spårvidd.

I betänkandet framlägges resultatet av en på kommitténs föranstaltande av järnvägsstyrelsen verkställd utredning om kostnaderna för drift, underhåll och förnyelse vid spårvidderna 1 435, 1 067 och 891 mm. Utredningen har schematisk karaktär, hänför sig till de delar av Blekingenätet, som tidigare tillhörde Blekinge kustbanor och Växjö—Tingsryds järnväg, och baseras på 1938 års förhållanden men med lönekostnader enligt det för statens järnvägar sedan den 1 juli 1939 gällande avlöningsreglementet. Vidare förutsättes samma tekniska standard vid de olika spårviddsalternativen, innefattande bland annat samma tåghastighet, dock att rälsvikten ansetts böra utgöra 34 kg/m vid normalspårsalternativet mot endast 25 kg/m vid smalspårsalternativen. Kostnader, som i stort sett äro oberoende av spårvidden, såsom sektionslednings- och förvaltningskostnader, avskrivning å husbyggnader etc., hava utelämnats.

Resultatet av utredningen visar, att de sammanlagda årliga kostnaderna för drift, underhåll och förnyelse för angivna järnvägar uppgå till 3 550 000 kronor vid normalspår, 3 448 000 kronor vid 1 067 mm:s spårvidd och 3 404 000 kronor vid 891 mm:s spårvidd, eller respektive 3 och 4 procent lägre vid smalspår än vid normalspår. De konstaterade skillnaderna äro enligt järnvägsstyrelsens mening representativa för de olika spårvidderna och kunna därför rent allmänt användas som jämförelsetal för driftkostnaderna för det fall att en banas spårvidd ändras.

Hur förekomsten inom ett järnvägsnät av olika spårvidder inverkar på drift, underhåll och förnyelse.

Kommittén erinrar, att efter ombyggnad av en smalspårig järnvägslinje till normalspårig, densamma i drifhänseende inginge såsom en del av hela det normalspåriga järnvägsnätet. Därmed vunnes ett antal för drift, underhåll och förnyelse betydelsefulla fördelar, såsom minskat behov av reserv och bättre utnyttjande av rullande materiel, möjlighet att inrätta flera direkta personvagnar, mindre tomdragning av vagnar, minskad växling och snabbare vagnomsättning, förenklingar i den tekniska utrustningen för föreningsstationer samt slutligen ett mindre tidskrävande och billigare underhåll av den rullande materielen.

Omlastningens inverkan på kostnaderna.

Kommittén uppehåller sig utförligt vid olägenheterna av och kostnaderna för den omlastning av vagnslastgods, som föranledes av att olika spårvidder finnas, samt anför härom i huvudsak följande. Den tidsutdräkt, som en omlastning regelmässigt medförde, vållade trafikanterna olägenheter i olika avseenden och ställde dem i ett ogynnsammare läge än om transporten skulle hava framgått å en järnvägssträcka med obruten spårvidd. Från trafikanthåll hade sålunda gjorts gällande, att omlastningen överhuvudtaget försvårade snabb leverans och omöjliggjorde att i offerter exakt angiva när godset vore mottagaren tillhanda, samt att vidareändning med båt från exporthamn av gods, som måste transporteras över en omlastningsstation, städse varit förenad med stora svårigheter, enär tidpunkten för godsets ankomst till exporthamnen icke kunnat med bestämdhet förutses. Från samma håll hade vidare påpekats, att ovissheten om tidpunkten för godsets utlämning till mottagaren bidragit till att industrier belägna vid smalspåriga järnvägar nödgats i konkurrenssyfte upprätta nederlag av sina varor i en utsträckning, som icke hade kommit i fråga, om företaget haft tillgång till obruten spårförbindelse. En annan väsentlig nackdel med omlastningen av vagnslastgods låge i att godset därvid utsattes för risk att bliva skadat. Ömtåliga varuslag, såsom porslins- och lergods, kunde lätt åsamkas betydande skador. I syfte att undvika dessa måste avsändaren därför använda en dyrare och mera fraktkrävande emballering än vad eljest skulle behöva vara fallet. Dessa emballagekostnader utgjorde stundom en icke obetydlig del av samtliga kostnader för transporten. Vid omlastningen bleve ofta stuvningen av godset icke utförd på det sätt, som befraktaren ansåge vara lämpligast och godsets art krävde. Av trafikanter hade betonats betydelsen av att godsavsändaren ägde tillfälle att själv ombestyrja stuvningen. I många fall vore det nämligen angeläget, att de olika delarna av samma sändning stuvades i sådan ordning, att mottagaren lätt kunde benyttja sig av sändningen, exempelvis stuvning av monteringsfärdiga trähus, kakelplattor och tegel för ugnar. Det funnes trafikanter, för vilka nackdelarna med omlastningen vore så framträdande, att de påtog sig ytterligare kostnader genom att låta övervaka omlastningen. Ett bortfallande av splittringen på olika spårvidder komme att medföra en avsevärd minskning av omlastningsarbetet och därmed betydande arbetslättnader för järnvägarnas trafikarbete. Efter en ombyggnad bleve nämligen omlastningen av vagnslastgods överflödig, varjämte omlastningen av il- och frakstykkegods minskades till följd av de ökade möjligheterna att ordna med genomgående vagnsätt å anslutande linjer och att omställa styckegodsvagnar i stället för att omlasta dem, vilket särskilt i fråga om tyngre gods och partigods hade stor betydelse.

Vissa särskilda spörsmål i samband med ombyggnad av
smalspåriga järnvägar.

Ombyggnadsarbetenas lämplighet ur sysselsättningssynpunkt.

För att tjäna som underlag för en bedömning av ombyggnadsarbetenas lämplighet att utföras i syfte att vid en arbetsmarknadskris motverka arbetslösheten har järnvägsstyrelsen efter hemställan från kommittén låtit undersöka arbetslönernas andel i kostnaderna för ombyggnad till normal spårvidd av en smalspårig järnväg.

Järnvägsstyrelsen har i anledning härav verkställt en undersökning rörande arbetslönernas andel i totalkostnaderna för ombyggnad av vissa till Blekingenädet hörande bandelar. För varje arbetsgrupp har i undersökningen framkommit en direkt¹ lönekvot, som avser den andel av arbetets totalkostnad, som arbetslönerna för arbete på byggnadsplatsen utgöra. Denna andel uppgår enligt undersökningen till nära 42 procent. Däremot har vid undersökningen icke framräknats en samlad lönekvot, inbegripande jämväl arbetslöner för framställning inom landet av för ombyggnaden erforderliga material och råvaror samt arbetsmaskiner och redskap ävensom arbetslöner för transportarbete inom landet. Det har nämligen ansetts tillräckligt att beräkna den direkta lönekvoten, ehuru i exempelvis kostnaden för spåröverbyggnad och säkerhetsanordningar ingå högst betydande löneutgifter till andra arbetargrupper än dem, som direkt äro sysselsatta på byggnadsplatsen. Sålunda må nämnas, att tillverkningen av material för nämnda delarbeten sysselsätter gruv-, järnverks-, verkstads- och skogsarbetare, samtliga utgörande arbetargrupper, som vid lågkonjunktur pläga hårt drabbas av stagnationer i industriproduktionen.

Kommittén uttalar, att ombyggnadsarbeten vid järnvägarna vore synnerligen väl lämpade såsom arbetsobjekt vid en arbetsmarknadskris icke endast på den grund, att de sysselsatte ett jämförelsevis stort antal arbetare på själva platsen för ombyggnaden, utan även i följd därav, att materialbehovet kunde tillfredsställas inom landet, varigenom den för konjunkturväxlingarna känsliga tunga industrien stimulerades.

Förvärv av mark för ombyggnad.

Kommittén anför, att för ifrågavarande ändamål erforderlig mark utgjordes i huvudsak — bortsett från de fall, där linjeomläggning skedde — av mindre markområden. Å vissa platser erfordrades större områden för utvidgning av bangårdar m. m., under det att å vissa sträckor det gamla järnvägsområdet vore tillräckligt. Vilka markområden, som erfordrades, kunde icke avgöras, förrän en detaljerad plan för ombyggnaden blivit slutgiltigt uppgjord och fastställd samt erforderliga geotekniska undersökningar slutförts. Förvärv kunde ske antingen genom överenskommelse under hand med vederbörande markägare eller genom expropriation.

¹ Angående begreppen direkt lönekvot och samlad lönekvot se statens offentliga utredningar 1944: 13 s. 15.

Kommittén erinrar, att ombyggnad av järnväg från smalspår till normalspår främst vore påkallad av hänsynen till berörda orters näringsliv, samt anför, att det i Norge ansetts påkallat att kommunerna utmed järnvägen till dennas ombyggnad erlade ett särskilt bidrag, benämnt distriktsbidrag och utgörande 15 procent av ombyggnadskostnaderna, inberäknat kostnaden för erforderlig rullande materiel. Även i Sverige hade bygderna förutsatts skola lämna direkta bidrag till vissa av staten byggda järnvägar på så sätt, att län, kommuner och enskilda, som närmast ansetts kunna få nytta av banan, skulle utan kostnad för staten tillhandahålla erforderlig mark. Vid beslut om anslag av statsmedel till byggandet av vissa banor hade riksdagen därför bland annat fäst såsom villkor kostnadsfri upplåtelse av mark av landsting, kommuner eller enskilda. Ur olika synpunkter syntes en liknande anordning vara lämplig vid beslut om utbyggnad av järnvägar. Eftersom en ombyggnad främjade den ekonomiska utvecklingen även i avlägsna delar av järnvägens trafikområde, torde övervägande skäl tala för att utfästelsen om fri mark avgäves av den större administrativa enhet, som landstinget utgjorde, med de undantag, som kunde vara behövliga för en rättvis fördelning av kostnaderna mellan landstinget och berörda städer.

Ordningen för ombyggnad av smalspåriga järnvägar.

Enligt de för kommittén meddelade direktiven skola kommitténs undersökningar sammanföras i en i stora drag utformad, på nödiga kostnadsberäkningar baserad preliminär plan, ägnad att tjäna till ledning för de ansvariga myndigheternas och statsmakternas framtida politik beträffande utveckling och förbättring av smalspårsbanornas resurser i avseende å spåranläggningar och rullande materiel.

Kommittén anför, att enligt vad resultatet av kommitténs hittills verkställda utredningar gäve vid handen en dylik plan bleve jämförelsevis omfattande. Tydligt vore därför, att planens realiserande måste bliva en fråga på lång sikt. Ur sysselsättningssynpunkt talade starka skäl för att förlägga ombyggnadsarbetena till perioder av lågkonjunktur. Erfarenheten visade, att konjunkturerna företedde ständigt fortgående förändringar. Skulle ombyggnadsarbetena ansluta sig till fluktuationerna i konjunkturerna, vore det icke säkert, att ett påbörjat ombyggnadsarbete kunde slutföras under den lågkonjunktur under vilken det igångsatts. Det syntes ur olika synpunkter vara mest ändamålsenligt, att ombyggnad av en smalspårsbana så planerades, att ombyggnaden kunde slutföras i ett sammanhang. Härigenom syntes utöver fördelar för trafikanterna jämväl andra fördelar stå att vinna. Den för ombyggnaden erforderliga kapitalinvesteringen komme omedelbart till avsedd nytta. De med ombyggnaden förenade driftsekonomiska fördelarna i fråga om personal och materiel kunde till gagn för den önskade rationaliseringen av järnvägsdriften bringas i tillämpning utan tidsutdräkt, och behövliga dispositioner beträffande nyanskaffning av rullande materiel torde med sikte på framtiden säkrare kunna träffas.

Nedläggning eller nedrustning av bandelar.

Kommittén, som enligt sina direktiv även har att bedöma frågan om nedläggning av sådana linjer, vilkas bibehållande befinnes otillräckligt motiverat, anför härutinnan, att förutsättningarna för att en järnväg skulle kunna helt nedläggas vore, att de trafikuppgifter, för vilka järnvägen en gång avsetts, på grund av ändringar i näringslivet inom järnvägens trafikområde icke längre vore tillfinnandes, och att nya transportuppgifter icke heller tillkommit. Även om järnvägen icke helt förlorat sina trafikuppgifter, kunde dessa dock hava så väsentligt förminskats, att järnvägen fått en högst begränsad betydelse för den bygd den genomlöpte. Kommittén betonar angelägenheten av att en järnväg icke nedlades förrän bygden tillförsäkrats andra fullt tillfredsställande kommunikationsmöjligheter. I vissa delar av de områden, som betjänades av smalspåriga järnvägar, saknades alltjämt vägar, som i fråga om sin geografiska sträckning kunde leda trafiken till och från huvudorterna inom trafikområdet. Orsaken därtill vore ofta, att bygdens landsvägskommunikationer före järnvägsbyggandet varit inriktade på andra huvudorter än de senare tillkomna järnvägarna. En annan orsak vore, att bygdens ekonomiska utveckling icke varit så betydande, att den krävt ett dubbelsidigt kommunikationssystem. Ofrånkomligt vore att i dylika fall komplettera vägnätet innan järnvägen nedlades. Det framstode såsom en klar och tydlig fordran, att driftförhållandena städse smidigt anpassades efter växlingarna i banans trafikuppgifter. Om trafiken på längre sikt tenderade att starkt minska utan att minskningen dock ginge så långt att banan helt kunde nedläggas, måste tydligen övervägas, huruvida icke åtminstone en sådan ändring av driftförhållandena borde genomföras, att endera trafikslaget, persontrafik eller godstrafik, avlystes och överfördes till landsväg. Eftersom några större ekonomiska fördelar av att nedlägga en även obetydlig godstrafik knappast torde stå att vinna, syntes det vid en partiell nedläggning av järnvägstrafiken icke komma i fråga annat än att avlysa persontrafiken.

Kommittén anför vidare:

En nackdel vid genomförandet av en teknisk nedrustning uppkommer därigenom, att hela trafikområdet får vidkännas en försämring av sina kommunikationer — en försämring som i sin tur kan leda till att näringslivet i bygden går tillbaka eller i varje fall stagnerar. Har järnvägens ägare exempelvis saknat de ekonomiska förutsättningar, som varit nödvändiga för att järnvägen skulle kunna hållas i erforderlig standard och därmed giva trafikområdet det incitament till fortgående utveckling, som goda kommunikationer städse medföra, blir trafikområdet lidande. Har järnvägsägaren åter kunnat investera nytt kapital till höjande av järnvägsanläggningens och järnvägsdriftens standard, har man kunnat bevittna en allmän uppryckning i ekonomiskt hänseende av trafikområdet. Att nedrusta en järnväg, vilket rent räkenskapsmässigt sett medför besparingar i driften, kan i längden leda till att det ekonomiska utfallet av järnvägsdriften i stället ännu mera försämrats genom att näringslivet i följd av dåliga förbindelser går tillbaka och trafikunderlaget i motsvarande mån minskas. Utfallet av järnvägsdriften och kon-

sekvenserna för den berörda bygden bliva i stort sett enahanda, om man i kortsynt besparingssyfte icke följer med den tekniska utvecklingen och underlåter att tillgodose trafikanternas krav på förbättrad driftstandard.

Skiljaktig mening.

Två av kommitténs ledamöter, herrar *Palander* och *Söderling*, hava anmält en mot kommittémajoritetens mening avvikande uppfattning bland annat i fråga om följande punkter.

Reservanterna anse icke sambandet mellan näringslivets utveckling och järnvägarnas spårvidd vara tillräckligt utrett för att man skulle kunna draga några generella slutsatser om spårviddens inverkan på vederbörande bygders ekonomiska utveckling. Man borde därför inrikta kommande ekonomiska undersökningar på de verkningar, som man hade anledning i framtiden vänta sig av en breddning av spårvidden. Därvid borde de genom en ombyggnad förväntade samhällsekonomiska vinsterna jämte järnvägsekonomiska och övriga skäl ställas i relation till medelsbehovet för en ombyggnad och till de ökade årliga driftkostnaderna.

Reservanterna dela icke heller järnvägsstyrelsens uppfattning om att den schematiska driftkostnadskalkylen skulle vara representativ för en bedömning helt allmänt av olikheterna i driftkostnaden vid spårviddsändring.

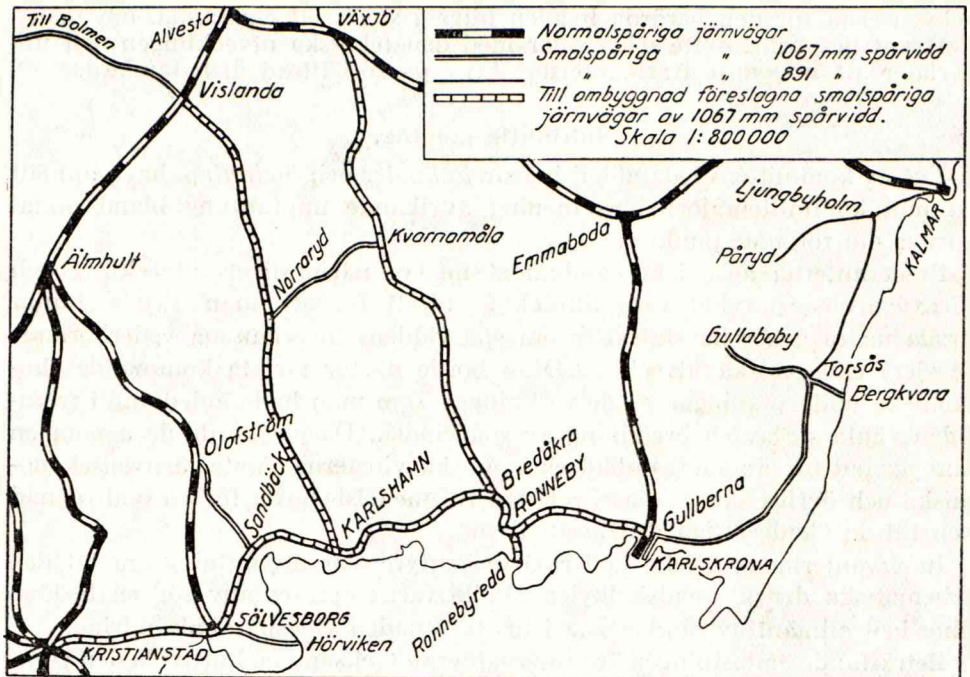
Beträffande omlastningen äro reservanterna tveksamma, huruvida den verkligen vore så betungande, och ifrågasätta mindre kostnadskrävande åtgärder än breddning för att minska trafikanternas olägenheter.

Reservanterna anmäla, att de vid problemet om nedläggning av bandelar icke obetingat delade uppfattningen om bygdeintressenas företräde. De befara, att uraktlåtenhet att operera bort ekonomiskt tyngande järnvägslinjer i längden kunde medföra en orimlig höjning av den allmänna taxan och således belasta övriga trafikanter.

Blekingenätets järnvägar.

Kommittén har ägnat andra delen av sitt betänkande åt de smalspåriga järnvägar av 1 067 mm spårvidd, vilka ha sin huvudsträckning i Blekinge, ha en längd av omkring 530 km och befinna sig så när som linjen Halmstad—Bolmen i statens ägo.

Blekingenätets järnvägar framgå av denna karta över järnvägarna i Blekinge och angränsande delar av Skåne och Småland:



Historik.

Frågan om ombyggnad till normalspår av vissa av Blekingenätets linjer har — såsom inledningsvis anmärkts — tidigare varit föremål för övertvägande. Redan år 1908 lät Karlshamn—Vislanda järnvägsaktiebolag göra en detaljerad utredning om kostnaderna för ombyggnad till normal spårvidd av Karlshamn—Vislanda järnväg. År 1921 färdigställdes en motsvarande utredning angående ombyggnad av Blekinge kustbanors linje Kristianstad—Karlskrona. Frågan om ombyggnad av Blekingejärnvägarna upptogs på nytt av stadsfullmäktige i Karlshamn genom skrivelse den 10 maj 1938 till Kungl. Maj:t. Sedermera gjorde 1935 års Blekingeutredning i skrivelser den 24 maj och den 6 augusti 1938 till Kungl. Maj:t framställning bland annat i fråga om ombyggnad av dels Karlshamn—Vislanda järnväg och dels kustbanan från Kristianstad till Karlskrona. Över framställningarna avgav järnvägsstyrelsen den 21 november 1942 utlåtande och föreslog därvid, att sakkunniga måtte tillkallas för utredning rörande ombyggnaden. I utlåtandet anfördes, att utredningen vore motiverad bland annat med hänsyn till att en eventuell ombyggnad av Blekingenätets järnvägar skulle kunna utgöra en beredskapsåtgärd vid en arbetslöshetskris efter det pågående världskrigets slut. Planerna på en ombyggnad hade vidare redan tagit så fast form på vissa berörda orter, att man inom Blekingestäderna räknade med markreservationer för en ny linjesträckning och fördenskuil hölle en del stadsplanefrågor svävande. Viktigare vore emellertid ur järnvägsstyrelsens synvinkel, att Blekingejärnvägarnas rullande materiel till stor del vore föråldrad och

i behov av förnyelse, men att det icke kunde komma ifråga att för detta ändamål förbruka ens normal förnyelseavsättning, innan avgörande träffats, huruvida en ändring av spårvidden skulle ske inom överskådlig framtid.

Teknisk beskrivning av linjerna.

I betänkandet har lämnats en utförlig redogörelse rörande linjernas tekniska skick. Av redogörelsen framgår bland annat följande.

Rälisen är på många bandelar starkt sliten, och rälsbyte torde vara ofrånkomligt under de närmaste tio åren. Vidare är det nödvändigt att under den närmaste tiden utbyta och förstärka ett antal broar. Säkerhetsanläggningar av mera modernt slag finnas endast på ett fåtal stationer, och stationernas mötesspår äro otillräckliga vid stark trafik. Lokens medelålder är hög: hälften av dem äro mera än 40 år gamla. De äro i allmänhet för små och för svaga att draga större tåg med högre hastighet. Deras kapacitet motsvarar icke utvecklingens krav. Person- och godsvagnparken är ävenledes jämförelsevis ålderdomlig. Den rullande materielen är på det hela taget föråldrad och i stort behov av förnyelse. Nyanskaffning har under senare tid blott ägt rum i mycket begränsad omfattning.

Uttalanden om behovet av förbättrade järnvägskommunikationer.

Kommittén fastslår, hurusom av de förebragta utredningarna angående Blekingejärnvägarna framgår, att alla som sysslat med spörsmålet om en förbättring av trafikförhållandena i Blekinge funnit den nuvarande splittringen på olika spårvidder samt de smalspåriga järnvägarnas starkt begränsade kapacitet och låga hastighet innebära allvarliga brister och nackdelar.

Sälunda uttalade Blekingeutredningen i sin förut omnämnda skrivelse den 6 augusti 1938, att splittringen av järnvägarna på olika spårvidder och främst avsaknaden i större delen av länet av normalspåriga järnvägar medförde synnerligen stora olägenheter särskilt för industrien. Utredningen ansåg sig kunna med bestämdhet hävda, å ena sidan att något mera betydande uppsving inom den blekingska industrien, särskilt i form av tillkomsten av ny industri, icke vore att förvänta utan att åtminstone huvudlinjerna av det nuvarande blekingska smalspåriga järnvägsnätet bleve ombyggda till normalspåriga, men å andra sidan också att, om så skedde, stora utsikter förefunnnes för en dylik utveckling till det bättre, skapande i betydande mått ökade försörjningsmöjligheter för den blekingska befolkningen och därigenom indirekt stärkande hela länets ekonomiska bärkraft.

I en av docenten W. William-Olsson och fil. mag. O. Hölcke på föranledande av 1943 års järnvägskommitté utförd ekonomisk-geografisk beskrivning av Blekingenätets trafikområden, vilken såsom bilaga fogats till kommitténs betänkande, har beträffande näringslivets behov av breddade banor framhållits, att befolkningen befunde sig i avtagande samt att, vad landsbygdsbefolkningen beträffade, den hittillsvarande utvecklingen och den nuvarande åldersstrukturen vore sådan, att en mer eller mindre fullständig av-

folkning icke vore utesluten. Tätorterna hade tidigare utvecklats snabbt men syntes nu i många fall ha slutat att växa. Jordbruket, som nästan överallt vore hämmat av för små brukningsdelar, måste betecknas såsom väl utvecklat på slätterna och i kustlandet. Skogsbruket hade goda förutsättningar och utgjorde ryggraden i näringslivet i inlandet. Industrien vore sparsamt företrädd, och handeln huvudsakligen begränsad till hemtrakten. Hittills hade näringslivet nödortfött sig med de begränsade möjligheter, som de smalspåriga banorna gäve. Sammanfattningsvis anföres i utredningen, att befolkningsförhållandena liksom de olika näringsgrenarna visade starkt negativa drag. Järnvägarnas brister hade sannolikt starkt bidragit härtill. Även om det icke ginge att med tillgängligt material bevisa att näringslivets svaga utbildning i banornas trafikområden vore en följd av banornas dåliga beskaffenhet, hade man skäl att tro att så vore förhållandet, och i varje fall torde man vara berättigad att säga, att de dåliga järnvägsförbindelserna vore en huvudorsak till näringslivets svaghet och att en breddning av banorna skulle avsevärt bidra till ett stärkande av detsamma.

Även från olika representanter för näringslivet inom de smalspåriga Blekingebanornas trafikområden hava bristerna i det nuvarande järnvägssystemet påtalats. I syfte att få ytterligare material för frågans belysande har kommittén tillställt flertalet av de större trafikanterna ett frågeformulär, avsett att utröna vederbörande företags transport-, omlastnings-, emballage- och bräckagekostnader m. m. Av de i anledning härav inkomna uttalandena framgår, att en ombyggnad av järnvägsnätet till normalspår väntas komma att skapa ökade försörjningsmöjligheter för befolkningen. Vissa större industrier framhålla, att en breddning av järnvägarna kunde komma att för deras del bidra till en utvidgning av rörelsen. Samstämmigt åberopas de olägenheter och kostnader, som omlastningen medförde. Av intresse i detta sammanhang är ett uttalande av aktiebolaget Iföverken i Bromölla, att användning av överföringsvagnar utgjorde en anordning, som hade så liten kapacitet och även för övrigt vore så tungrodd och tidskrävande, att den enligt bolagets uppfattning icke kunde utgöra en acceptabel lösning av dess transportproblem.

Olika alternativ till förbättring av Blekingenätets järnvägar.

Kommittén redogör för de olika utvägar som kunna komma ifråga för förbättring av Blekingenätet. På grundval av uppgifter, lämnade av järnvägsstyrelsen, har kommittén sammanställt kostnadsberäkningar för de olika alternativen. Kostnadsuppgifterna hänföra sig till 1939 års prisnivå, höjd med 20 procent. För vinnande av ett rättvisande resultat vid jämförelse mellan de olika åtgärderna har den tidsperiod, under vilken dessa antagas genomförda, i samtliga fall ansetts böra omfatta tio år och för att underlätta beräkningarna tänkts vara förlagd till åren 1945—1954. I det följande skall lämnas en kortfattad redogörelse för de olika alternativen.

A. *Ersättningsanskaffning vid fortvarighetstillstånd.*

Även om järnvägarna endast skola bibehållas i fortvarighetstillstånd kräves enligt kommitténs mening rälsbyte på så gott som samtliga linjer. Det vore vidare ofrånkomligt att ombygga och förstärka ett antal broar. Kostnaderna härför skulle för linjerna Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö uppgå till 4 miljoner kronor. Den rullande materielen skulle draga en förnyelsekostnad av 5,5 miljoner kronor.

B. *Upprustning med bibehållen spårvidd.*

Kommittén påvisar också möjligheten att genom förbättrade tekniska anordningar öka kapacitet, hastighet och bekvämlighet även med bibehållande av den smala spårvidden. Dessa tekniska förbättringar taga sikte på förstärkning av broar och spåröverbyggnader, förbättring av omlastningsanordningarna, ökning av antalet överföringsvagnar samt höjning av den rullande materielens standard. Beträffande kustlinjen Karlskrona—Kristianstad har räknats med att högsta tillåtna hastigheten skulle höjas från 60 till 80 km per timme och högsta lokaxeltrycket ökas från 8,9 till 12 à 13 ton. Kommittén anser det vara tillräckligt att på detta sätt upprusta endast linjerna Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö. Medelsbehovet för upprustning av bananläggningen skulle för de tre linjerna uppgå till sammanlagt 12,7 miljoner kronor och för anskaffning av ny rullande materiel till 7,9 miljoner kronor.

C. *Ombyggnad till normalspår.*

De av kommittén förutsatta tekniska normerna för ombyggnad innefatta, förutom själva breddningen, en förstärkning av banan för att medgiva ett högsta lokaxeltryck av 18 ton samt en högsta hastighet för lokdragna tåg av 90 km/tim. på kustlinjen och 80 km/tim. för linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö. Medelsbehovet för ombyggnad av själva bananläggningarna beräknas för samtliga tre linjer till 27,5 miljoner kronor och för rullande materiel till antingen 2,6 miljoner kronor under förutsättning att behövt antal lok och godsvagnar kunna ställas till förfogande från statens järnvägars övriga normalspåriga linjer eller till 12,8 miljoner kronor om jämväl lok och godsvagnar skola anskaffas.

D. *Inspikning till 891 mm spårvidd.*

Kommittén anför att de särskilt ur järnvägsekonomisk synpunkt framträdande olägenheterna med ett isolerat järnvägsnät med spårvidden 1067 mm skulle kunna till en del elimineras genom att spårvidden ändrades till 891 mm. Därigenom finge Blekingenätet direkt anslutning till det stora smalspårnät, som från Växjö och Torsås i söder sträcker sig till Örebro i norr. Den nu mellan de båda smalspårnäten försiggående omlastningen i Växjö och i Torsås skulle därigenom bortfalla. Då det med hänsyn till trafikomfattningen på kustlinjen icke kunde sättas ifråga att föreslå denna linje till inspikning, komme nya omlastningsstationer att uppstå i Karlshamn och

Bredåkra. Därjämte kvarstode omlastning på de orter, där de inspikade linjerna hade anknytning till nuvarande normalspårslinjer.

Kostnaderna för en inspikning av linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö beräknas uppgå till något mer än 0,5 miljoner kronor. Härtill kommer kostnaden för anskaffning av behöflig ny rullande materiel.

Sammanfattningsvis åberopar kommittén följande tabell över medelsbehovet under 10-årsperioden 1945—1954.

Linje	Medelsbehov milj. kronor		
	Rullande materiel	Bananläggning	Summa
A. Ersättningsanskaffning för att vid bibehållen spårvidd hålla järnvägarna i fortvarighetstillstånd			
Karlskrona—Kristianstad	3·2	1·9	5·1
Karlshamn—Vislanda	1·3	1·0	2·3
Bredåkra—Växjö	1·0	1·1	2·1
Summa	5·5	4·0	9·6
B. Upprustning vid bibehållen spårvidd.			
Karlskrona—Kristianstad	4·7	7·0	11·7
Karlshamn—Vislanda	1·9	3·0	4·9
Bredåkra—Växjö	1·3	2·7	4·0
Summa	7·9	12·7	20·6
C. Ombyggnad till normalspår.			
a) om endast personvagnar anskaffas under tioårsperioden 1945—1954.			
Karlskrona—Kristianstad	1·5	15·7	17·2
Karlshamn—Vislanda	0·6	6·1	6·7
Bredåkra—Växjö	0·5	5·7	6·2
Summa	2·6	27·5	30·1
b) om jämväl lok och godsvagnar skola anskaffas under tioårsperioden 1945—1954.			
Karlskrona—Kristianstad	7·3	15·7	23·0
Karlshamn—Vislanda	3·0	6·1	9·1
Bredåkra—Växjö	2·5	5·7	8·2
Summa	12·8	27·5	40·3 ¹

I samband med beräkningen av kostnaderna för de olika alternativen har kommittén även upptagit till behandling medelsbehovet för framtida anskaffning av rullande materiel. Kommittén anför, att det skulle ha varit värdefullt att för de olika alternativen kunna under en lång tid framåt överblicka behovet av förnyelse av den rullande materielen. Det vore emellertid mycket vanskligt att för en längre tidsperiod bedöma de många omständigheter, som inverkade på nyanskaffningen av rullande materiel. För att ändå kunna ställa kostnaderna för de olika alternativen i relation till varandra har kommittén sökt uppskatta den vid 1954 års slut förefintliga, av åldern betingade

¹ Medelsbehovet för rullande materiel för linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö har beräknats under antagande att medelsbehovet för linjen Karlskrona—Kristianstad har tillgodosetts och dess reserv av rullande materiel kan komma även linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö till godo.

normala värdeminskningen hos den rullande materielen. Resultatet av denna utredning utvisar, att det sammanlagda medelsbehovet för anskaffning av ny rullande materiel under tiden 1945—1954 och för framtida ersättning av den värdeminskning, som förefunnnes vid 1954 års slut, skulle utgöra vid fortvarighetsalternativet 12,3 miljoner kronor, vid upprustningsalternativet 14,9 miljoner kronor och vid ombyggnadsalternativet antingen 15,4 miljoner kronor, om endast personvagnar anskaffades under tioårsperioden 1945—1954, eller 17,5 miljoner kronor, om jämväl lok och godsvagnar anskaffades under samma period.

Jämförelse mellan kostnaderna för drift, underhåll och förnyelse vid olika spårvidder.

Under hänvisning till den i del I lämnade schematiska utredningen angående driftkostnaderna anför kommittén, att det syntes vara tillräckligt att begränsa den särskilda driftkostnadsutredningen till linjen Karlskrona—Kristianstad. Resultatet av utredningen rörande denna linje upptager de årliga kostnaderna för drift, underhåll och förnyelse till 2 644 000 kronor vid normalspår och 2 597 000 kronor vid 1067 mm spårvidd. Därvid hava kostnaderna beräknats på samma sätt som vid den förut refererade schematiska utredningen. Kommittén framhåller, att skillnaden mellan de båda alternativen är påfallande liten.

Särskilda spörsmål vid genomförande av olika alternativ för förbättring av Blekingenätets järnvägar.

Kommittén uttalar, att vid genomförandet av de i det föregående omnämnda alternativen ett flertal spörsmål uppstode. Särskilt bleve detta fallet om vissa linjer skulle ombyggas till normalspår, under det att andra skulle bibehållas med nuvarande spårvidd eller inspikas. Kommittén har ansett det vara ur olika synpunkter önskvärt att närmare belysa de problem som härvid uppkomma. Härom anför kommittén i huvudsak följande.

Om endast kustlinjen skulle ombyggas till normalspår, uppstode ett flertal spörsmål beträffande trafiken på de kvarliggande linjerna till Vislanda och Växjö. Visserligen kunde de ganska betydande godsmängderna till och från Karlshamns- och Ronnebyortens stationer transporteras de längre vägarna över Karlskrona eller över Kristianstad—Hässleholm med undvikande av omlastning i Vislanda respektive Växjö. Kostnaderna för denna omvägsdragning skulle emellerid bliva betydande. Kommittén framhåller vidare, att det skulle vara hart när omöjligt att i Karlshamns hamn och Ronnebyredd erhålla det utrymme som erfordrades för tvenne olika spårvidder. Medelsbehovet för att anordna dubbla bangårdar och treskenspår i Karlshamn och på Ronnebystationerna skulle bliva betydande. Särskilt tyngande ur trafikteknisk och dyrbar ur järnvägsekonomisk synpunkt skulle trafikeringen av dylika anläggningar bliva. Därjämte skulle nya omlastningsstationer uppstå såväl i Karlshamn som i Bredåkra och omlastning kvarstå i Vislanda

och Växjö för gods till och från ifrågavarande linjer. Ett bibehållande av en betydande del av Blekingenätet vid nuvarande spårvidd skulle även nödvändiggöra, att den till Ronneby förlagda verkstaden för rullande materiel fortfarande måste drivas.

Kommitténs förslag.

Kommittén har vid prövning av olika förbättringsåtgärder utgått från det medelsbehov, som är nödvändigt för att hålla järnvägarna i fortvarighetstillstånd. Kommittén anför härom i huvudsak följande.

Då järnvägarna visa uppenbara brister i fråga om förnyelse av såväl fasta anläggningar som rullande materiel, skulle redan investeringar härutinnan innebära en viss förbättring av järnvägsnätet. Påtagligt är emellertid, att denna förbättring under alla omständigheter måste företagas för att järnvägsanläggningarna och deras rullande materiel alltjämt skola kunna fullgöra sina uppgifter. Eftersom en dylik förbättring icke toge sikte på en ändring av de tekniska bestämmelserna för järnvägsdriften, kunde den icke heller innebära någon större höjning av kapacitet, hastighet och bekvämlighet. Vid ett bibehållande av järnvägarna i fortvarighetstillstånd skulle dessutom kvarstå alla de nackdelar, som vore förenade med ett smalspårigt järnvägssystemes anknjtning till järnvägar av annan spårvidd.

Tänkbart vore att medelst en genomgripande upprustning höja järnvägarnas kapacitet, hastighet och bekvämlighet med bibehållande av nuvarande spårvidd. Emellertid kvarstå även efter en upprustning de med smalspårssystemet förenade olägenheterna av omlastningen på övergångsstationerna. Även om det är möjligt att medelst överföringsvagnar undvika omlastning i samtrafik mellan järnvägar av olika spårvidd, förekommer särskilt till och från linjen Karlskrona—Kristianstad en så betydande omlastningstrafik, att anordningen med överföringsvagnar icke skulle vara tillräcklig. Därest sidolinjerna icke upprustades till högre standard samtidigt med linjen Karlskrona—Kristianstad, skulle för driften hindersamma förhållanden uppstå i så måtto, att den för linjen Karlskrona—Kristianstad anskaffade tyngre materielen icke kunde användas på sidolinjerna med dessas lägre axeltryck. Jämväl ur kostnadssynpunkt framstår en upprustning såsom oförmanlig. Upprustning med bibehållen spårvidd har därför enligt kommitténs mening huvudsakligen teoretiskt intresse för att belysa storleken av det medelsbehov, som — utöver genomförandet av en upprustning av banorna — behöves för att jämväl bredda desamma.

En ombyggnad till normalspår skulle icke blott medföra en genomgripande upprustning av bana och rullande materiel utan även eliminera samtliga med det nuvarande splittrade järnvägssystemet förenade nackdelarna. Trafikanterna inom järnvägarnas trafikområden finge tillgång till järnvägar som i fråga om kapacitet, hastighet och bekvämlighet motsvarade högt ställda krav. Alla statens järnvägars typer av normalspåriga högbäriga vagnar skulle sålunda kunna ställas till trafikanternas förfogande. Därigenom beredes näringslivet inom denna landsdel samma betingelser i fråga om järnvägsväsendet som äro tillfinnandes inom sådana delar av landet, där endast normalspåriga järnvägar förekomma. Den högsta tillåtna hastigheten för lokdragna tåg skulle efter ombyggnaden uppgå till 80 à 90 km/tim. Lätta motorvagnståg skulle eventuellt kunna få framföras med ännu högre hastighet. Kostnads- och tidskrävande omlastningar av vagnslastgods försvunne och direkt anslutning erhöles till normalspårsnätet.

I fråga om de olika linjerna inom Blekingenätet anför kommittén, att trafiken på linjen Karlskrona—Kristianstad vore av hög storleksordning och i relation till trafiken å övriga linjer inom Blekingenätet den ojämförligt största. Linjens trafikintensitet vore väsentligt starkare än för någon annan statsägd smalspårsbana och fullt jämförlig med åtskilliga ej obetydliga förstatligade normalspårsbanor, t. ex. Borås—Alvesta, Kalmar—Nässjö, Malmö—Simrishamn och Ystad—Eslöv. Med hänsyn härtill torde en ombyggnad av denna linje — även om ombyggnaden icke vore företagsekonomiskt motiverad — på längre sikt stimulera näringslivet i de bygder linjen genomlöpte och bidra till, att den här befintliga mycket talrika befolkningen lättare kunde finna utkomstmöjligheter. Kommittén hyste följaktligen starkt grundade förhoppningar, att en investering av det för ombyggnaden erforderliga kapitalet skulle medföra gynnsamma samhällsekonomiska verkningar samt komma nutida och framtida generationer till godo.

Linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö hade ur järnvägsekonomiska och samhällsekonomiska synpunkter icke samma betydelse som linjen Karlskrona—Kristianstad, varför en ombyggnad av förstnämnda båda linjer enbart med beaktande av dessa synpunkter icke kunde förordas. Av chefen för försvarsstaben hade emellertid framhållits, att ur riksförsvarets synpunkt linjerna Karlskrona—Ronneby—Bredåkra—Växjö och Karlshamn—Vislanda vore de bland Blekingenätets linjer, som i första hand borde ifrågakomma till ombyggnad, under det att linjen Bredåkra—Karlshamn—Kristianstad först därefter borde ombyggas. De sålunda framförda önskemålen vore av sådan natur att avgörande vikt i detta fall måste tillmätas dem. En ombyggnad enbart av linjen Karlskrona—Kristianstad skulle ur riksförsvarets synpunkt tydligen vara oförmånlig, enär därigenom en bruten trafiklinje skulle uppstå mellan Karlskrona—Ronneby—Bredåkra—Växjö. Härtill komme, att ombyggnaden av samtliga ifrågavarande linjer till normalspår skulle — såsom kommittén redan påvisat — medföra vissa trafiktekniska och driftsekonomiska fördelar. För linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö gällde givetvis även, att en ombyggnad kunde förväntas befrämja näringslivets utveckling inom respektive trafikområden. Det kunde tillika förväntas att, sedan linjen Karlskrona—Kristianstad blivit normalspårig, krav skulle inom en icke allt för avlägsen framtid komma att resas på ombyggnad av de övriga två linjerna.

Medelsbehovet för en ombyggnad av själva bananläggningen Karlskrona—Kristianstad med sidolinje till Ronnebyredd beräknades uppgå till 15,7 miljoner kronor samt av linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö till 6,1 respektive 5,7 miljoner kronor eller sammanlagt 27,5 miljoner kronor. Där- est en upprustning av tidigare angiven art av linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö skulle tvinga sig fram för höjande av linjernas trafikkapacitet med bibehållen spårvidd, skulle medelsbehovet härför uppgå till 3,6 miljoner kronor utöver det förutnämnda medelsbehovet av 2,1 miljoner kronor för att hålla sagda två linjer i fortvarighetstillstånd. Det ökade medelsbehov, som en ombyggnad av dessa två linjer krävde i förhållande till kostnaden för samma linjers upprustning, stannade vid 6,1 miljoner kronor.

I det nu anförda har kommittén tagit hänsyn till medelsbehovet för bananläggningarna. Med hänsyn till rådande och förutsebara trafikförhållanden under tioårsperioden 1945—1954 torde man enligt kommittén kunna räkna med att vid ombyggnad nyanskaffning av ånglok och godsvagnar uppskötes till efter periodens utgång, vilket skulle innebära att det under tioårsperioden aktuella anslagsbehovet för rullande materiel å samtliga tre linjer efter en ombyggnad av desamma beräknades uppgå till 2,6 miljoner kronor, därav 1,5 miljoner kronor på linjen Karlskrona—Kristianstad.

Med hänsyn till det anförda, och med särskilt beaktande av vad från militärt håll framhållits, har kommittén ansett sig böra — utöver linjen Karlskrona—Kristianstad — jämväl föreslå ombyggnad till normalspår av linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö. Ombyggnaden av samtliga linjer ansåges böra ske i ett sammanhang. Förutom att en rad olägenheter undvekes, skulle man vinna en icke obetydlig besparing i ombyggnadskostnaden genom att provisoriska anordningar i Karlshamn och på sträckan Bredåkra—Ronneby—Ronnebyredd icke behövde utföras.

Vad beträffar linjen Norraryd—Kvarnamåla har kommittén icke funnit tillräckliga skäl att nu föreslå linjen till ombyggnad. Tills vidare syntes trafiken å densamma böra upprätthållas, varvid rälsbuss borde användas för persontrafiken och lokomotor jämte behövt antal överföringsvagnar för gods-trafiken. Vid en framtida prövning torde till övervägande böra upptagas, om linjen skulle ombyggas eller om då rådande förhållanden kunde göra en nedläggning möjlig.

Beträffande linjen Sölvesborg—Hörviken anser sig kommittén icke kunna förorda, att banan ombygges till normalspår. Kommittén kan emellertid under nu rådande förhållanden icke heller förorda, att banan nedlägges. Kommittén föreslår i stället att frågan om banans framtida ställning upptages till förnyad prövning i så god tid, att avgörande kan fattas före den tidpunkt ombyggnaden av huvudlinjen är genomförd. Skulle det vid förnyad prövning visa sig lämpligt att i fortsättningen bibehålla banan, måste kostnadskrävande anordningar vidtagas för dess anslutning till den ombyggda huvudlinjen.

Sidolinjen Sandbäck—Olofström bör enligt kommitténs uppfattning nedläggas senast då linjen Karlskrona—Kristianstad blivit ombyggd.

Vidkommande åter linjen Vislanda—Bolmen—Halmstad har kommittén kommit till den uppfattningen, att linjen icke för närvarande behöver ombyggas till normalspår.

Till frågan om järnvägslinjen Gullberna—Torsås framtida gestaltning förklarar kommittén sig vilja återkomma i samband med behandlingen av de smalspåriga Kalmarjärnvägarna.

Sammanfattningsvis anför kommittén, att kommittén under sitt utredningsarbete vid sammanträden och konferenser med representanter för myndigheter och näringsliv i Blekingebygderna fått ett bestämt intryck av att befolkningen i dessa bygder främst önskade, att järnvägarna genom en ombyggnad sattes i fullgott skick, och att åtgärderna härutinnan ginge före en

fortsatt ombyggnad av vägnätet. I anslutning härtill och under hänvisning till vad kommittén tidigare anfört understryker kommittén angelägenheten av att ombyggnaden av linjerna Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö icke uppsköttes till en obestämd framtid. Kommittén förordar följaktligen, att statsmakterna snarast möjligt måtte fatta beslut angående ombyggnaden och att å allmän beredskapsstat erforderliga anslag för ombyggnad av de tre linjerna måtte upptagas.

Kommittén har i annat sammanhang framhållit, att enär de sålunda föreslagna investeringarna vore till övervägande del icke direkt räntabla, desamma borde hållas utanför det statens järnvägars kapital, som vid taxesättningen beräknades förräntat med trafikinkomster.

Skiljaktig mening.

Herrar *Palander* och *Söderling* hava anmält en mot kommittémajoritetens mening avvikande uppfattning i vissa hänseenden.

Reservanterna anföra, att driftkostnadsberäkningarna för linjen Karlskrona—Kristianstad vid de båda spårvidderna 1 435 och 1 067 mm vore i viss mån missvisande, enär de på tillgångssidan för normalspårsalternativet upptoge rationaliseringsvinster i Karlskrona, som kunde åstadkommas även vid bibehållen spårvidd. Därjämte upptoges bortfallet av järnvägens omkostningskostnader såsom en med ombyggnaden sammanhängande minskning av trafikavdelningens kostnader. Med justering av dessa poster beräkna reservanterna, att driftkostnaderna för nämnda linje skulle ställa sig 125 000 kronor högre vid normalspårs- än vid smalspårsdrift. De anföra, att i betänkandet ingen närmare utredning presterats om kostnaderna för drift och underhåll vid linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö före och efter en ombyggnad, utan att hänvisning endast skett till en schematisk utredning i kommitténs allmänna betänkande. Reservanterna vilja icke tillfullo godtaga denna schematiska beräkning utan hava själva utfört kalkyler, som utvisade en ökning av driftkostnaderna med omkring 100 000 kronor årligen vid linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö efter en ombyggnad. Reservanterna anse vidare, att kommittémajoriteten icke tagit tillbörlig hänsyn till att rullande materiel efter kustlinjens ombyggnad kunde disponeras för att tillgodose övriga kvarstående linjers behov av rullande materiel för en lång tid framåt. Vad beträffar ombyggnadens omfattning ansluta sig reservanterna till majoritetens förslag rörande ombyggnad av linjen Karlskrona—Kristianstad. Däremot anse de icke tillräckligt vägande skäl föreligga för en ombyggnad av linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö. Reservanterna kunna icke utan vidare biträda kommitténs förslag, att de för ombyggnad erforderliga investeringsbeloppen skulle hållas utanför det statens järnvägars kapital, som vid taxesättningen beräknades förräntat med trafikinkomster. Under alla förhållanden borde ett så stort belopp av ombyggnadskostnaden, som motsvarade kostnaden för linjernas hållande i fortvarighetstillstånd, upptagas såsom förräntningspliktigt.

Särskilt yttrande.

Såsom representant för de bygder som beröras av ombyggnadsförslagen och såsom kännare av de lokala trafikbehoven understryker en av kommitténs ledamöter, herr *Johnsson*, behovet av en ombyggnad av samtliga tre linjer, Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö. Beträffande motiven för en ombyggnad av sistnämnda två linjer kunde han icke helt ansluta sig till de i betänkandet framlagda synpunkterna utan ansåge järnvägsekonomiska och samhällsekonomiska skäl helt motivera, att jämväl dessa linjer ombyggdes, även om militära önskemål därom icke framställdes.

Yttrandena.**Allmänna synpunkter.****Olägenheterna av den nuvarande splittringen på olika spårvidder.**

De inkomna yttrandena förete visserligen rätt betydande skiftningar i betoningen av olägenheterna av järnvägarnas splittring på olika spårvidder, något som delvis lärer få anses sammanhänga med mer eller mindre långt driven betänksamhet mot de förslag till ombyggnad kommittén framlagt. Så gott som enstämmigt vitsordas emellertid, att olika spårvidder medföra betydande olägenheter för ett rationellt utnyttjande av järnvägssystemet.

Sålunda uttalar *järnvägsstyrelsen*, att landets järnvägsnät för närvarande företedde en större olikformighet i tekniskt hänseende än som med nu vunnna erfarenheter om järnvägarnas samhälleliga uppgift och de olika linjernas beroende av varandra kunde anses ändamålsenligt. Det torde numera stå alltmera klart, att den splittring av järnvägarna på olika ägare, som tidigare varit rådande, icke kunde anses ändamålsenlig, så mycket mindre som den med all säkerhet indirekt vållat även de olägenheter, som vore en följd av olikheterna i spårvidd. Sedan staten jämlikt 1939 års principbeslut nu även övertagit en del övervägande provinsielement betonade järnvägslinjer, torde staten så långt detta rimligen kunde ske böra söka avlägsna nyssnämnda olägenheter. Den omständigheten att vissa järnvägar tillkommit på enskilt initiativ och delvis på bekostnad av kommuner och enskilda torde nämligen i och för sig icke utgöra anledning att — sedan de nu förvärvats av staten — till men för berörda orters näringsliv behålla dem i en undantagsställning. Även med stöd av egen praktisk erfarenhet kunde styrelsen oförbehållsamt vitsorda, att det skulle innebära stora fördelar icke blott för vederbörande trafikanter utan även för järnvägarnas ägare, om sådana smalspåriga järnvägslinjer, som hade en mera väsentlig, ej helt lokalbetonad trafik att ombesörja, kunde omändras till normal spårvidd. Ett ytterligare belägg för ändamålsenligheten och lämpligheten av en sådan åtgärd utgjorde för övrigt den omständigheten, att flertalet av de tidigare smalspåriga järnvägarna i Norge ansetts höra ombyggas till normalspår, ehuru olikheten i spårvidd där sannolikt icke medfört lika stora olägenheter som i vårt land,

samt att även vissa ursprungligen som smalspåriga byggda järnvägar i Sverige senare ombyggt till normalspår, en del sedan staten förvärvat desamma men andra medan de ännu voro i enskild ägo.

Kommerskollegium framhåller, att smalspårsbanorna — även om kapaciteten genom moderniseringsåtgärder kunde uppdrivas — dock i sin isolering bleve rätt trafiksvaga enheter, något som hämmade deras förmåga att verka utvecklingsbefrämjande inom den bygd de genomlöpte. Särskilt framträdde omlastningen såsom ett tekniskt föråldrat förfarande, i all synnerhet i en tid, då snabbheten blivit en sådan viktig faktor. Belysande exempel hade av kommittén lämnats på de dröjsmål, som uppstode ej endast genom själva omlastningsarbetet utan också genom väntan på att erforderlig normalspårig, respektive smalspårig järnvägsmateriel skulle hinna ställas till förfogande, samt på de återverkningar detta kunde hava, då det gällde att i rätt tid komma fram med exportgods till utskeppningshamn. Ur näringslivets synpunkt torde det alltså framstå såsom önskvärt, att åtminstone vissa av våra nuvarande smalspåriga järnvägar kunde ombyggas, så att de kunde ingå i vårt svenska normalspårsystem. Ur beredskapssynpunkt hade även de senaste åren visat betydelsen av att landets järnvägssystem vore rationellt och enhetligt utbyggt.

Kooperativa förbundet företräder den uppfattningen att, där järnvägsekonomiska förhållanden icke i alltför hög grad lade hinder i vägen härför, statens järnvägars smalspårsnät borde ur trafiktekniska synpunkter ombyggas till normalspårvidd. Även hänsynen till järnvägarnas framtida konkurrensmöjligheter med andra trafikmedel borde tagas i betraktande. *Sveriges köpmannaförbund* uttalar, att för detaljhandelns del förekomsten av olika spårvidder gjort sig mest kännbar genom omlastningarna, som särskilt vid försändelser på kortare avstånd droge med sig betydande kostnader.

I ett par yttranden tillmättes splittringen av järnvägsnätet på olika spårvidder icke någon genomgripande betydelse för trafikområdenas ekonomiska utveckling. *1944 års trafikutredning* anser sålunda, att kommittén i fråga om spårviddens ogynnsamma verkningar överbetonat såväl nackdelarna för bygden av ett smalspårsystem som framförallt de gynnsamma framtida verkningarna av en ombyggnad. Avvikelser från normal spårvidd medförde dock vissa nackdelar, gällande huvudsakligen vagnslasttrafiken, för vilken omlastningsavgifter, bräckage, dyrare emballage och förseningar vore kännbara olägenheter. I fråga om styckegods- och persontrafiken torde spårvidden ha mindre betydelse. Trafikstandarden vore visserligen även för dessa trafikslag på åtskilliga smalspårsbanor låg, men detta gällde även många normalspårsbanor. Orsakerna härtill vore olämplig bansträckning, låg banteknisk standard samt framförallt litet trafikunderlag, vilket medförde få och långsamma turer samt försvårade insättande av direkta vagnar i fjärtrafik. *Sveriges industriförbund* gör gällande att — även om det ingalunda vore uteslutet att ett järnvägsnät med bruten spårvidd kunde ogynnsamt påverka de ekonomiska förhållandena i en bygd — därmed icke vore sagt, att den avgörande olägen-

heten vore att söka här. Även andra faktorer, icke minst traktens naturliga förutsättningar, spelade in och utövade ett långt större inflytande i växelverkan med varandra. *Skånes handelskammare* uttalar, att den transportfunktion, de smalspåriga järnvägarna hade att fylla, vore till övervägande del starkt lokalbetonad med begränsade trafikuppgifter. En ändrad spårvidd torde därför huvudsakligen hava betydelse för vagnslastgodstrafiken samt därvid endast för den del därav, som ginge utanför smalspårnätet.

Från åtskilliga håll har hävdats, att omlastningsfrågan och de med omlastningen förenade olägenheterna vore det mest väsentliga då det gällde att pröva, huruvida ombyggnad till normalspår borde ifrågakomma efter behov och angelägenhetsgrad och med minsta möjliga uppoffringar. *Kommerskollegium* erinrar om att de ofördelaktiga verkningarna av omlastningen syntes endast delvis kunna undgås genom överföringsvagnar, moderna transportanordningar på anslutningsstationer eller liknande tekniska anordningar. Möjligheten att borttaga nuvarande omlastningsavgifter syntes allenast innebära en överflyttning av kostnaderna från trafikanterna till järnvägen men ej i sak bringa någon förändring. *Sveriges grossistförbund* finner det vara uppenbart, att den omlastning, som för närvarande i mycket stor utsträckning påginge mellan smalspåriga och övriga trafiklinjer, medförde icke obetydliga kostnader och besvär för handel och industri. Det vore fördenskull önskvärt, att en rationalisering här genomfördes. *Sveriges köpmannaförbund* omnämner, att vid sidan av själva omlastningskostnaden andra olägenheter uppstode vid omlastningen. Förväxling av försändelser och den tidsutdräkt, som uppkomme i samband med en omlastning och som mången gång kunde uppgå till mer än en vecka, kunde givetvis vålla svåra förvecklingar. Särskilt för detaljhandeln uppstode förluster, då genom tidsutdräkten lättfördärligt gods lätt kunde förfaras. Emellertid skulle styckegodsförsändelser även efter en ombyggnad som regel bliva omlastade och direkta vagnar blott i ringa grad kunna påräknas. *Hushållningssällskapet i Kristianstads län* uttalar, att olägenheterna med olika spårvidder mest framträdde vid omlastning av stycke- och vagnslastgods. Omlastningarna krävde kostnad för själva omlastningsarbetet och medförde långsammare omsättning av godsvagnarna. Vid lastning av emballerat ömtåligt gods kunde man använda billigare emballage och ändå vara säkrare att godset komme oskadat fram än vid omlastning på station några mil från avsändaren. Omlastningen utgjorde även för jordbrukets del en ganska stor nackdel och förorsakade mycket besvär, tidsspillan och kostnader. *Skånes handelskammare* påpekar, att ett avhjälpande av de med omlastningen förenade olägenheterna tvivelsutan vore både önskvärt och trängande. Samtidigt kunde icke bortses från att flera möjligheter stode öppna samt att en ombyggnad till normalspår alltid vore den kostsammaste. Jämte redan prövade möjligheter bland annat med överföringsvagnar och speciella omlastningsanordningar kunde sålunda tänkas andra, exempelvis inrättande av nya anslutningsspår, insättande av speciella bilgodslinjer med genomgångsfrakter, borttagande av omlastningsavgifter m. m.

Olika alternativ till förbättring av smalspåriga järnvägar.

Under erinran att kommittén såsom alternativ till ombyggnad nämnt förbättringar genom banteknisk upprustning samt elektrifiering eller motorisering av tågdriften, uttalar 1944 års trafikutredning, att dessa utvägar syntes av kommittén tillmätas begränsad betydelse, i varje fall såsom alternativ till ombyggnad, enär de i betänkandet rörande Blekingenätet icke på allvar ifrågasatts. Under hänvisning till att även persontrafiken vore av stor betydelse vid bedömandet av förevarande spörsmål anför utredningen, att väsentliga förbättringar i denna trafik sällan torde kunna nås genom enbart en breddning men däremot, oavsett spårvidden, genom en målmedvetnare användning av rälsbussar och motorvagnståg. Dessas högre hastighet på banor av låg teknisk standard samt större inbromsnings- och accelerationsförmåga möjliggjorde större medelhastighet på sådana banor än ångtågen kunde prestera. Därför kunde genom sådana mindre enheter tätare turer insättas.

Lantbruksstyrelsen uttalar, att en god stomme i form av järnvägar torde vara nödvändig även om motorismen i framtiden finge stor omfattning och betydelse. Denna stomme skulle visserligen kunna utformas genom en grundlig upprustning, men därigenom skulle dock icke helt avlägsnas de nackdelar, som vidlådde smalspåriga järnvägslinjer på grund av omlastningar, tågbyten och mindre transportkapacitet. Ur dessa synpunkter kunde det befaras, att de lägre kostnaderna för upprustning icke skulle innebära någon vinst, enär näringslivets utveckling hölles tillbaka, om järnvägen i orten ej motsvarade tidens krav.

Den samhällliga betydelsen av en ombyggnad.

Länsstyrelsen i Kronobergs län finner beträffande den samhällsekonomiska betydelsen av en ombyggnad av smalspåriga järnvägar, att de av kommittén anförda skälen härför kunde tillmätas avgörande betydelse. Behovet av goda järnvägsförbindelser hade under den avspärrning, som under senare år drabbat landet, framstått såsom absolut nödvändigt såväl för folkförsörjningen som för den militära beredskapen. Under hänvisning till att fullt trafikdugliga järnvägars stora betydelse för samhällslivets utveckling klart kommit till uttryck i den av kommittén åberopade ekonomisk-geografiska beskrivningen av Blekingenätets trafikområden uttalar länsstyrelsen, att ifrågavarande ombyggnadsspörsmål icke finge göras beroende av att skäligen avkastning av den ombyggda järnvägen på kort sikt kunde förväntas. Dessa bygder med smalspårsbanor hade, trots att de fått offra så mycket för sina järnvägsförbindelser, kommit i en sådan ogynnsam undantagsställning, att den satt djupa spår såväl inom näringslivet som inom befolkningsutvecklingen. Länsstyrelsen anför vidare:

Under dessa omständigheter måste det anses vara en enkel gärd av rättvisa att staten snarast kraftigt ingriper positivt för att låta de bygder, där smalspåriga järnvägar finnas, komma i åtnjutande av fullgoda järnvägsför-

bindelser med de möjligheter till utveckling, som dessa kunna skänka. Den avfolkning av landsbygden, som redan påbörjats, torde icke kunna förhindras eller ens minskas om icke statsmakterna omedelbart vidtaga ändamålsenliga åtgärder. Icke minst viktigt i detta hänseende måste det vara att åstadkomma förbättrade kommunikationer. Att statsmakterna nu endast skulle slå sig till ro och avvakta utvecklingens gång kommer blott att leda till ytterligare försämrad utveckling av landsbygdens befolkningsfråga samt till mycket stora besvikelser för de bygder, varom nu är fråga. Ej heller kan en sådan passivitet från statens sida gagna riket i dess helhet.

Länsstyrelsen i Blekinge län finner det uppenbart, att det för näringslivet måste vara av utomordentlig vikt, att den del av produktionen, som representerades av transporten, bleve så effektiv som möjligt. Länsstyrelsen anför härom:

Vad nu sagts innebär icke blott billiga frakter och frihet från omlastning m. m. utan även möjligheten till snabb lastning och snabba transporter. Det är alldeles uppenbart, att resultatet blir mycket gynnsammare vid utnyttjande av den stora lastvagnen å bredspårig bana än den lilla å en smalspårig. I förhållande till den vikt, som måste ges vagnen, kan en stor vagn lasta betydligt större kvantiteter, vilket betyder att både ilastning, transport och avlastning kan ske med ianspråktagande av långt mindre anläggningsutrymmen och personal för lastning och lossning och långt mindre tid för såväl detta arbete som för transporten, än om motsvarande arbete utfördes å en smalare järnväg. Länsstyrelsen har velat peka på dessa i själva verket mycket viktiga spörsmål, vilka torde ha allmän aktualitet när det gäller många av näringslivets viktiga transportproblem. Kongaindustrien torde kunna anföras som ett av de fall, där transportsvårigheten påverkat industriens nedläggning.

Länsstyrelsen fortsätter, att länsstyrelsen i detta sammanhang kunde peka på den rika utveckling som skett i förut föga utvecklade bygder inom många andra bredspåriga järnvägslinjers trafikområden, t. ex. efter stambanan Stockholm—Malmö och Stockholm—Göteborg. Den förut mycket isolerade Vingåkersbygden kunde utgöra ett gott exempel på vad järnvägen betytt för en trakts utveckling. För Hallands län torde man våga se ett sammanhang mellan utvecklingen, som skett där, och den bredspåriga kustbanan. Landsbygdsbefolkningens utveckling under åren 1880—1935 företedde alldeles uppenbart långt mindre negativa drag för Hallands län än för Blekinge och Kronobergs län med deras utpräglat otillfredsställande järnvägsförhållanden.

Järnvägsstyrelsen erinrar om att vissa bygder som följd av den statliga järnvägspolitiken fått offra mycket mer för sina järnvägar än andra. Den omständigheten, att de sydsvenska bygderna genom initiativ och ekonomisk förmåga själva åstadkommit järnvägsförbindelser, borde sålunda icke rättvisligen för all framtid försätta dem i en ogynnsam undantagsställning. Detta förhållande syntes böra tillmätas viss betydelse vid bedömande av förevarande fråga. Liknande synpunkter hava framförts av *Smålands och Blekinge handelskammare*.

Sveriges lantbruksförbund anser, att det för jordbrukets och skogsbrukets del vore ett starkt intresse, att en utjämning i kommunikationshänseende

komme till stånd, liksom det ur landsbygds- och befolkningspolitiska synpunkter vore motiverat, att samhället ägnade denna fråga speciell uppmärksamhet. Det väsentliga vore, att olika bygders intressen av goda och billiga kommunikationer tillgodosåges så, att ingen bygd bleve sämre ställd i kommunikationshänseende än andra med samma befolkningstäthet och i övrigt likartade förhållanden.

1944 års trafikutredning uttalar, att vid en rationell investeringspolitik — och icke minst när det gällde så dyrbara, varaktiga anläggningar som de nu föreslagna eller förebådade — det uppenbarligen vore av nöden att taga sikte på framtiden och icke fastna i ett statiskt tänkande. Särskilt viktigt bleve detta i en så speciell situation som det rådande trafikläget. Likaså måste det vara angeläget att draga lärdomar av aktuella strävanden i utlandet.

Ränteberäkning å det för ombyggnad erforderliga kapitalet.

Kommitténs uppfattning, att ombyggnad av smalspåriga banor borde komma till stånd, oberoende av huruvida det nedlagda kapitalet komme att förräntas eller ej, blott det kunde antagas att åtgärden ur samhällssynpunkt medförde fördelar, har i de inkomna yttrandena föranlett uttalanden av olika innebörd. Länsstyrelsen i Kronobergs län hävdar som sin bestämda uppfattning, att de av kommittén föreslagna ombyggnaderna icke kunde göras beroende av huruvida skälig avkastning av den ombyggda järnvägen på kort sikt kunde förväntas. Ifrågavarande bygder med smalspårsbanor hade, trots att de fått offra så mycket för sina järnvägsförbindelser, kommit i en sådan ogynnsam undantagsställning, att den satt djupa spår såväl inom näringslivet som inom befolkningsutvecklingen. Sveriges lantbruksförbund anser, att de betydande engångskostnader, som en ur samhällsekonomisk och bygdesynpunkt motiverad ombyggnad medförde, ej borde hänföras till statsbanornas förräntningspliktiga kapital. 1944 års trafikutredning hänvisar till att för nyinvesteringar i statens affärsdrivande verk och annan verksamhet av direkt ekonomisk natur brukade — visserligen ej undantagslöst — krävas, att investeringen kunde beräknas medföra en sådan förbättring av förhållandet mellan inkomster och utgifter, att det investerade kapitalet någorlunda förräntades. Från denna utgångspunkt måste stor vikt tillmätas kommitténs slutsats, att nu ifrågavarande ombyggnader syntes medföra ökade driftkostnader och att ej heller inkomsterna kunde väntas utveckla sig så, att förräntning uppstode annat än i vissa fall och då partiellt. Det nu sagda innebure enligt trafikutredningens förmenande, att ombyggnadsarbetena företagsekonomiskt sett i regel medförde totalförlust av det investerade kapitalet och stundom därutöver en fortlöpande belastning av statsbaneaffären, vilket antingen reducerade statens inkomster eller verkade taxehöjande. Ehuru trafikutredningen tillmätte förräntningen avsevärd betydelse både av antydda skäl och såsom symptom att en ombyggnad verkligen hade den uppgivna effekten på bygdens trafikförsörjning, ansåge även utredningen, att jämsides därmed andra synpunkter måste beaktas. En förbättring av en eventuell ogynnsam transportsituation i berörda landsdelar vore ett viktigt önskemål,

som till en viss grad kunde motivera ett frångående av förräntningskravet. Avgörande härför borde vara, dels hur ogynnsamma spårviddens verkningar vore, dels huruvida en breddning vid en förutsättningslös prövning framstode som det i olika avseenden lämpligaste sättet att åstadkomma en förbättring. — Trafikutredningen erinrar vidare om att kommittén framhållit, att investeringar i landsvägar verkställdes utan krav på förräntning enbart därför, att en god väg ansåges samhällsnyttig. Den av kommittén dragna parallellen vore enligt trafikutredningens mening av flera skäl haltande. Utredningen anför härom närmare:

Dels beror olikheten i metod för bedömning av investeringar i landsvägar respektive järnvägar helt enkelt på det tekniskt betingade faktum, att vägar och vägtrafik icke drivas som ett företag, hos vilket det samlade ekonomiska resultatet av trafik och bana framträder i förräntningstermer. Detta synes i och för sig — därest ej andra skäl tillkomma — icke utgöra skäl att för järnvägar, lika litet som för andra statliga, kommunala och enskilda företag, avstå från förräntningskravet. Dels förelåg före kriget sannolikt ett slags total förräntning av landsvägsnätet därigenom, att huvudparten av årskostnaderna för underhåll och nyanläggningar bestredes av bilarna, medan övriga utgifter — delvis, helt eller mer än helt — motsvarades av andra trafikgruppers andel i vägkostnaderna samt av ödebygdsvägar och andra motsvarigheter till de icke förräntningspliktiga kulturbanorna inom järnvägsväsendet. Även mera i detalj torde förräntning av en konkret investering i verkligheten ofta uppkomma genom den besparing för trafiken, som en vägomläggning, permanentbeläggning eller dylikt medför. Väg- och brosakknigas betänkande om vägväsendet (SOU nr 1934: 27; se exempelvis tab. 67) tyder härpå.

Slutligen har *riksräkenskapsverket* förklarat sig icke kunna ansluta sig till uppfattningen, att det för en ombyggnad erforderliga kapitalet skulle hållas utanför det statens järnvägars kapital, som vid bestämmandet av statens järnvägars taxa beräknades förräntat med trafikinkomster. I den mån det för ombyggnadsarbeten avsedda kapitalet beräknades bli oräntabelt, borde motsvarande belopp beviljas som avskrivningsanslag å driftbudgeten.

Ombyggnaden ur försvarssynpunkt.

Under hänvisning till fördelarna ur försvarssynpunkt av en ombyggnad av de smalspåriga järnvägarna tillstyrker *chefen för försvarsstaben* ombyggnad av linjerna Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö. Därvid anför han dock att, ehuru ombyggnaden ur försvarssynpunkt vore önskvärd, den icke vore av sådan vikt att den borde komma till utförande med tillbakasettande av vissa andra ur försvarssynpunkt vida mer betydelsefulla arbeten, exempelvis fortsatta dubbelspårsbyggen eller elektrifieringar. Av samma skäl borde ej heller de erforderliga kostnaderna bestriidas med försvarsanslag. *1944 års trafikutredning* uttalar, att vissa av chefen för försvarsstaben anförda, i betänkandet återgivna skäl talade för en normalisering av spårvidden vid landets järnvägsnät. De militära synpunkterna liksom de civila borde emellertid bedömas i ett större sammanhang. Ombyggnadsarbetena borde därför av de militära myndigheterna inplaceras i

turordning tillsammans med de militära önskemålen om dubbelspårsanläggningar och elektrifiering m. m. för fjärrtransporter samt byggande och förstärkning av militära vägar och broar.

Biltrafikens kommande utveckling och därav föranlett minskat behov att ombygga järnvägar m. m.

I några yttranden upptages till behandling biltrafikens kommande utveckling och dess möjligheter att helt eller delvis ersätta vissa smalspårsjärnvägar. 1944 års trafikutredning påtalar, att varje undersökning eller verklig diskussion härom sänkades i kommitténs betänkande. Enligt trafikutredningens mening torde lastbilstrafiken efter kriget i kanske ökad utsträckning komma att på de korta och medellånga avstånd, som här vore i fråga, ombesörja transporter även av tämligen lågtarifferat gods — bland annat just sådant gods, som ej lämpade sig för omlastning — medan landsvägsbussar och personbilar komme att bereda goda persontrafikförbindelser på dessa avstånd. Givetvis vore det emellertid svårt att nu närmare bedöma, hur ifrågavarande transportuppgifter kunde komma att fördelas mellan de båda landtrafikmedlen. Detta utgjorde närmast ett skäl att tills vidare undvika sådana större långsiktiga investeringsavgöranden som berodde härav. I den mån sådana likväl skulle träffas, måste dock biltrafikens roll beaktas. Vad här sagts rörande hänsynstagande till biltrafikens sannolika roll gällde i tillämpliga delar även den inrikes sjöfarten.

Sveriges köpmannaförbund uttalar, att kommittén syntes i för hög grad ha behandlat frågan om en ombyggnad mot tidigare och nu rådande förhållanden som bakgrund, men att det torde vara minst lika viktigt att bedöma de framtida verkningarna av en sådan ombyggnad. Det torde i dagens läge likväl vara ogörligt att helt allmänt överblicka och med säkerhet förutse den trafikekonomiska situation, som komme att uppstå sedan kriget upphört och sedan de bojor, som nu vore lagda på vårt lands biltrafik, lossats. Under sådana förhållanden syntes det förbundet icke vara möjligt att göra ett principiellt uttalande rörande en ombyggnad i allmänhet. Frågeställningen måste därför med hänsyn till vederbörande järnvägslinjes trafikuppgifter, i likhet med vad som skett ifråga om Blekingenäts järnvägar, diskuteras från fall till fall. Även *Sveriges grossistförbund* finner många omständigheter tala för att biltrafiken efter kriget icke komme att minska sin andel i godstransporterna. Det syntes förbundet, att här ett skäl föreläge att om möjligt avvakta ett ställningstagande i ombyggnadsfrågan till en tidpunkt, då utvecklingen av trafikförhållandena överhuvud taget i vårt land kunde överblickas med större klarhet.

Länsstyrelsen i Kronobergs län anser däremot, att skälen för en snar omprövning av frågan om en ombyggnad av de smalspåriga järnvägarna framstode i ökad klarhet, om man betänkte, att en blivande fredstid med sin starka biltrafik komme att ställa större krav på järnvägarna än hittills varit fallet. De järnvägar, som under fredsförhållanden funnos kvar, måste utrustas så, att de kunde möta en stark konkurrens från biltrafikens sida. Skulle en

järnväg överhuvud kunna användas såsom en modern transportapparat och dessutom giva en bygd stimulans till ytterligare utveckling, måste järnvägen organiseras så effektivt, att de för densamma satta målen verkligen kunde uppnås. En sådan effektivt organiserad mindre järnväg kunde även tillföra huvudlinjer betydande trafiktillskott, som i en framtid med minskande järnvägstrafik kunde bli av stort värde för järnvägstrafiken i dess helhet. Med denna utgångspunkt ansåge länsstyrelsen att, därest ej en järnväg vore organiserad så att den efter tidens krav kunde fylla ortens transportbehov, det vore lämpligare att hellre nedlägga den helt än att nedrusta densamma. För staten torde under dessa förhållanden ej återstå annat än att ordna andra fullgoda kommunikationer medelst förstklassiga landsvägar och erforderliga moderna motorfordonsförbindelser.

1944 års trafikutredning påtalar som en allvarlig brist, att kommittén i strid mot givna direktiv underlåtit att framlägga en i stora drag utformad, på nödiga kostnadsberäkningar baserad preliminär plan, ägnad att tjäna till ledning för de ansvariga myndigheternas och statsmakternas framtida politik. Statsmakterna borde enligt utredningens förmenande hava erhållit åtminstone en provisorisk uppskattning av de totala ekonomiska konsekvenserna av den nya linje för järnvägspolitiken, som föresloges och för vilken det framlagda förslaget om Blekingenätet kunde få prejudicerande betydelse. Utredningen anför härutinnan.

Som det nu är, får man nöja sig med halvt gissningsartade uppskattningar. Man kommer härvid till att en ombyggnad av hela smalspårsnätet på fastlandet torde betinga en kostnad — utöver utgifter för bevarande av ett fortvarighetstillstånd — i storleksordningen 300 miljoner kronor. Visserligen kan väl en sådan total ombyggnad knappast ifrågakomma, men för den vida övervägande delen av smalspårsnätet torde dock kunna förebringas civila eller militära skäl, som i varje fall icke äro mindre bärande än de, vilka anförts beträffande de av kommittén till ombyggnad föreslagna linjerna Karlshamn—Vislanda, Bredåkra—Växjö och än mer Harmånger—Bergsjö.

Den mera allmänna ombyggnad av smalspårsbanor, som man nu synes vilja inaugureras, kan sålunda komma att för staten medföra kapitalutlägg, som, även efter korrigerings för penningvärdeförändringen, närma sig hela kostnaden för den hittills verkställda statsbaneelektrifieringen. En jämförelse av den valuta, som i det ena och andra fallet erhålles, synes vara av intresse till belysning av »verkningsgraden» hos de medel, som skulle åtgå för normaliseringen av spårvidden. Såsom kommittén själv utvecklat, har elektrifieringen under kriget räddat landet från en kommunikationskris och samtidigt i stort sett givit ett gott ekonomiskt resultat även i fredstid. Elektrifieringen har vidare höjt standarden hos både person- och godstrafiken och detta för ej mindre än 86 procent av hela S.J:s trafikarbete 1943. Smalspårsbreddningen skulle däremot medföra kapitalförlust och därjämte stundom ett försämrat driftresultat, den skulle innebära en mera avsevärd standardhöjning endast för vagnslasttrafiken och skulle endast beröra några få procent av denna trafik inom statens järnvägar.

Sveriges grossistförbund uttalar, att ombyggnadsfrågan har ett så nära sammanhang med det inom 1944 års trafikutredning pågående arbetet, att med ett ställningstagande till spörsmålet, huruvida den ena eller andra smal-

spåriga järnvägen borde ombyggas eller ej, om möjligt borde anstå till dess denna utredning slutförts, och *Skånes handelskammare* förutsätter, att kommitténs betänkande med allmänna synpunkter på smalspårsjärnvägarnas framtida gestaltning icke vore att betrakta som ett föregripande av en preliminär plan för en statlig politik i fråga om smalspårsjärnvägarnas inordning i trafiksystemet, som kommittén enligt sina direktiv hade att framlägga.

Ombyggnadsarbetenas lämplighet såsom sysselsättningsobjekt.

Denna fråga har upptagits till behandling av *investeringsutredningen*, som i sitt utlåtande inskränkt sig till att beröra dels spørgsmålet huruvida, när och i vilken takt de föreslagna ombyggnadsarbetena borde med hänsyn till den allmänna sysselsättningen utföras, dels ock ombyggnadsarbetenas lämplighet att utnyttjas i arbetsmarknadsreglerande syfte. Utredningen anför, att den sökt skapa en investeringsreserv av arbeten som normalt kunde väntas komma till utförande under en näraliggande framtid, även om arbetsmarknadsförhållandena icke skulle påkalla en ökning av det allmännas anläggningsverksamhet. Det vore visserligen ingalunda uteslutet, att det vid en långvarig eller mycket svårartad arbetsmarknadskris framdeles kunde bliva erforderligt att vid val av sysselsättningsobjekt giva avkall på kraven på sysselsättningsobjektens angelägenhetsgrad. För närvarande torde dock anledning saknas att ändra på principerna för urval av arbeten att intagas i en investeringsreserv. Beträffande ombyggnadsarbetenas lämplighet som sysselsättningsobjekt uttalar investeringsutredningen, att det vore av särskilt värde att äga tillgång till arbetsobjekt, vilka dels i betydande utsträckning kunde utföras av ovan arbetskraft, något som vore fallet beträffande flertalet grovarbeten, dels vore så beskaffade, att de direkta arbetslönernas andel av totalkostnaden, den s. k. direkta lönekvoten, vore hög. Än betydelsefullare bleve dessa synpunkter i fall av en arbetsmarknadskris med samtidigt rådande materialbrist. Utredningen uppehåller sig även vid möjligheten att uppdelat ett ombyggnadsföretag i etapper och föreslår med exempel från Blekingejärnvägarna, att till en första etapp kunde hänföras terrassering, ballastering, vägkorsningar i plan och vägomläggningar samt stängsel ävensom arbeten med broar, vägportar och trummor. Sagda arbeten syntes i regel vara möjliga att utföra i en efter sysselsättningsbehovet och beträffande broarbetena även efter materialtillgången anpassbar takt, under det att övriga arbetsgrupper, varibland flertalet vore relativt materialkrävande, torde — när de väl påbörjats — böra slutföras i ett sammanhang och i forcerad takt med hänsyn till de olägenheter och kostnader, som under tiden för arbetet med omändring av spårvidden oundvikligen komme att vållas trafiken.

Investeringsutredningen har vidare i sitt den 28 februari 1945 dagtecknade betänkande (S. O. U. 1945: 12 och 13) med förslag till investeringsreserv av statliga, kommunala och statsunderstödda anläggningsarbeten för budgetåret 1945/46 — i anslutning till en i betänkandet framlagd investeringsplan för statens järnvägar — framhållit att, därest ombyggnad till normal spårvidd av i statens ägo varande eller blivande smalspåriga järn-

vägar skulle befinnas böra utföras, detta skulle innebära ett betydande antal arbetstillfällen, vilka i lämplig utsträckning kunde utnyttjas i arbetsmarknadsreglerande syfte. 1943 års järnvägskommitté hade numera föreslagit ombyggnad dels av Bergsjöbanan (järnvägslinjen Harmånger—Bergsjö) dels av Blekingenätets järnvägar. Förslagen hade jämväl delgivits utredningen för att kunna beaktas vid uppgörande av förslag till investeringsreserv för budgetåret 1945/46. Då dessa ombyggnadsfrågor kunde förväntas bli av prejudicerande betydelse för ombyggnad av smalspåriga järnvägslinjer i allmänhet och då vidare den föreslagna ombyggnaden av Blekingejärnvägarna vore av stor omfattning och vittutseende karaktär, hade utredningen icke ansett sig böra i förslag till investeringsreserv medtaga dessa företag förrän statsmakterna tagit ställning till de principfrågor, som sammanhänge med ifrågasvarande projekt.¹

Nedläggning och nedrustning av bandelar.

Lantbruksstyrelsen giver sin anslutning till vad kommittén anfört angående angelägenheten av att en järnväg icke nedlades förrän bygden tillförsäkrats fullt tillfredsställande kommunikationsmöjligheter. *Sveriges lantbruksförbund* understryker kommitténs uttalande, att de bygders intressen, som berördes av en nedläggning eller nedrustning eller genomförande av andra besparingsåtgärder i järnvägsdriften, borde sättas i främsta rummet. *Länsstyrelsen i Kristianstads län* konstaterar med särskild tillfredsställelse, att kommittén funnit det angeläget, att en järnväg icke nedlades förrän bygden tillförsäkrats fullt tillfredsställande kommunikationsmöjligheter. 1944 års trafikutredning åter kan liksom reservanternas i kommittén icke ansluta sig till ett generellt förord för bygdeintresset framför samhällsintresset och förmenar därjämte, att motsättningen dem emellan delvis vore skenbar. Ett objektivt bedömande torde nämligen giva vid handen, att det varken för samhället, bygden eller järnvägsväsendet kunde vara ett intresse att uppehålla en — med nödvändighet oftast kvalitativt otillfredsställande — drift vid sådana särskilt trafiksvaga banor, vilkas transportuppgifter med fördel kunde fullgöras på annat sätt. Sistnämnda situation vore ju den självklara förutsättningen för en nedläggning eller nedrustning. Såsom reservanternas framhållit, kunde en uraktlåtenhet att operera bort ekonomiskt tyngande järnvägslinjer i längden medföra en orimlig höjning av den allmänna järnvägstaxan. *Skånes handelskammare* anser, att hänsynen till bygdeintresset ej borde utesluta, att mot detta bygdeintresse även ställdes det allmänna intresset att hålla en för landets järnvägstransporter i gemen möjligast låg taxenivå. Enligt en ofta bestyrkt erfarenhet erbjöde likväl en sådan avvägning mången gång betydande vanskligheter. Särskilt på här förevarande område torde också vara att vänta, att de fordringar, som från bygdernas sida ställdes på erforderliga järnvägskommunikationer och som tidigare varit genomgående blygsamma, efter hand som järnvägsförstatligandet fortskrede

¹ I proposition nr 107/1945 har Kungl. Maj:t framlagt förslag angående ombyggnad av Bergsjöbanan. Propositionen bifölls. (Riksdagens skrivelse 211/1945.)

med tiden bleve långt mindre återhållsamma. Samtidigt borde emellertid konstateras, att statsmakterna, sedan staten övertagit såväl väg- som järnvägsväsende, fått ökade möjligheter att på olika sätt ordna en för bygderna tillfredsställande samfärdsel.

Järnvägsstyrelsen framhåller, att med biltrafikens tillkomst och allt större utbredning på transportmarknaden följt en sådan förändring i vårt lands kommunikationsförhållanden, att åtskilliga järnvägslinjer, vilka tillkommit under andra förutsättningar och tidigare hade en uppgift att fylla, numera förlorat så väsentligt i betydelse, att det icke kunde vara försvarligt att i längden bibehålla desamma. Järnvägsstyrelsen erinrar i detta sammanhang om ett av 1932 års riksdag (skrivelse nr 364) gjort uttalande, att lika litet som hinder borde uppställas för en fri utveckling av biltrafiken, i den mån den bedreves under sunda ekonomiska förhållanden, lika litet borde järnvägsföretag, vilka icke längre fyllde en verklig samhällsuppgift, uppehållas genom bistånd från det allmänna eller genom undertryckande av konkurrerande samfärdsmedel. Järnvägsstyrelsen anser, att dessa av riksdagen framhållna synpunkter alltjämt borde vara vägledande för den statliga kommunikationspolitiken. Styrelsen anför:

Kommittén hävdar, att de berörda bygdernas intressen böra sättas i främsta rummet. Givet är, att dessa intressen böra tillmätas stor betydelse. Där emot kan det icke vara riktigt, att ett nedläggande eller en nedrustning av viss bandel skall kunna få hindras av den omständigheten, att åtgärden kan medföra olägenheter för en eller annan ort. Då den fortgående och genomgripande omdaningen inom kommunikationsväsendets område haft till följd, att de flesta orter blivit betydligt bättre tillgodosedda i trafikhänseende än tidigare, är det nämligen så gott som ofrånkomligt, att vissa andra — dock säkert fåtaliga — orter måste finna sig i en försämring. Att för sistnämnda orters skull bibehålla ett dubbelsidigt kommunikationssystem torde i längden helt enkelt icke vara möjligt. I avseende på frågan om nedläggning eller nedrustning av bandelar är järnvägsstyrelsen alltså närmast böjd för att ansluta sig till den mera återhållsamma ståndpunkt, som kommit till uttryck i den av herrar Palander och Söderling på denna punkt uttalade särskilda meningen.

Järnvägsstyrelsen uttalar tillika, att en ombyggnad av en järnvägsanläggning, om vars fortbestånd och framtida trafikuppgifter tvekan kunde råda, icke borde ske. I annat fall kunde åtgärden i realiteten ha till följd en konservering av en banlinje, som i huvudsak redan förlorat sin betydelse. En ombyggnad av viss eller vissa linjer till normalspår torde fastmer aktualisera frågan om ett nedläggande helt eller delvis av andra trafiksvagare bandelar.

Blekingenätets järnvägar.

I fråga om kommitténs förslag beträffande Blekingenätets järnvägar har *statskontoret* uttalat, att ämbetsverket på grundval av den föreliggande utredningen svårligen kunde tillstyrka medelsanvisning å beredskapsstaten för ombyggnad till normal spårvidd av ifrågavarande banor och i varje fall an-

såge, att kapitalinvesteringen borde begränsas till linjen Karlskrona—Kristianstad. *Riksräkenskapsverket* och *investeringsutredningen* däremot hava icke funnit anledning att ingå på prövning av frågan vilka linjer som borde bli föremål för ombyggnad, och *Sveriges köpmannaförbund* har — med hänsyn till de osäkra kalkylerna i betänkandet och ovissheten rörande transportapparatusens framtida gestaltning — varken kunnat tillstyrka eller avstyrka förslaget ens i fråga om linjen Karlskrona—Kristianstad.

Övriga hörda myndigheter och sammanslutningar hava tillstyrkt eller lämnat utan erinran förslaget att ombygga linjen Karlskrona—Kristianstad.

I fråga om linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö har kommitténs förslag tillstyrkts eller lämnats utan erinran av *järnvägsstyrelsen*, *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, *lantbruksstyrelsen*, *Sveriges lantbruksförbund*, *chefen för försvarsstaben* ävensom *samtliga hörda lokala myndigheter och sammanslutningar*. *Kommerskollegium* och *kooperativa förbundet* hava påyrkat ytterligare utredningar. I övriga yttranden har förslaget i denna del avstyrkts eller hava mot detsamma anförts betänkligheter. Även mot kommitténs förslag rörande sidolinjerna Sandbäck—Olofström, Sölvesborg—Hörviken och Norraryd—Kvarnamåla hava erinringar gjorts i vissa yttranden.

Allmänna synpunkter.

Lantbruksstyrelsen anför i huvudsak följande.

Enligt den ekonomisk-geografiska utredning av Blekingenätets trafikområden, vilken kommittén låtit verkställa, hava de dåliga järnvägsförbindelserna varit en huvudorsak till näringslivets svaga ställning inom Blekinge, varför en breddning av banorna avsevärt skulle bidra till att stärka näringslivet därstädes. Om det än ej kan sägas, att den förebragta utredningen ådagalagt, huruvida Blekingebygdens mindre utvecklade näringsliv kan vara en följd av mindre goda järnvägskommunikationer — en sak, som väl alltid torde bli svår att fullt invändningsfritt belysa — synes det sannolikt, att bättre järnvägsförbindelser kunnat främja näringslivet och ett bättre utnyttjande av bygdens resurser än som skett. Den enquête, som gjorts till ett flertal industrier inom området, synes bekräfta antagandet att näringslivets män se normalspårig järnväg som ett viktigt led i utvecklingen av bygdens näringsliv. Hur man än vill bedöma spørsmålet, torde det vara tämligen uppenbart, att genom det ställningstagande, som nu blir nödvändigt, kommer att sannolikt för alltid avgöras, huruvida järnvägslinjerna i fråga skola förbli smalspåriga eller ej. Tillfället att företaga en ombyggnad till normalspår torde näppeligen någonsin bli mera gynnsamt än i samband med banornas förestående modernisering.

Därest ifrågavarande järnvägsnät ombygges till normal spårvidd, anser lantbruksstyrelsen för sin del en betydande utveckling av näringslivet inom de områden, varom fråga är, vara högst sannolik. Även om motorismen i framtiden får en stor omfattning och betydelse, torde emellertid en god stomme i form av järnvägar vara nödvändig. Denna stomme skulle väl kunna utformas genom en grundlig upprustning av det smalspåriga järnvägsnätet men dock utan att helt avlägsna de nackdelar, som vidlåda smalspåriga järnvägslinjer på grund av omlastningar, tågbyten och mindre transportkapacitet. Ur dessa synpunkter kan det befaras, att de lägre anläggningskost-

naderna icke innebära någon vinst därigenom att näringslivets utveckling hålles tillbaka om järnvägarna i orten ej motsvara tidens krav. Skillnaderna i driftkostnader synas relativt sett ej heller vara av den storleksordning, att de böra bliva utslagsgivande vid bestämmande av spårvidden. Fördelarna av samordningen med det stora normalspåriga järnvägsnätet torde vara svåra att siffermässigt framlägga, varför den högre driftkostnaden vid normalspårig järnväg torde kunna elimineras vid en relativt måttlig trafikökning, föranledd av utbyggnad till normalspår. Enligt lantbruksstyrelsens förmenande torde därför övervägande skäl tala för ombyggnad av Blekingenätet till normal spårvidd. Endast därigenom torde goda förutsättningar vara för handen för en starkare utveckling av näringslivet inom området i fråga.

Förutom de näringspolitiska skäl, som enligt lantbruksstyrelsens förmenande i detta fall tala för ombyggnaden till normalspår, komma de försvarspolitiska, som även de måste tillmätas den största betydelse. Sistberörda fråga undandraget sig emellertid ett närmare bedömande från lantbruksstyrelsens sida.

Länsstyrelsen i Blekinge län uttalar, att det vore svårt att rent siffermässigt bevisa sammanhanget mellan dåliga järnvägar och näringslivets svaghet. En breddning av järnvägarna samt förbättring av trafiken i övrigt skulle medföra ökad utveckling och därmed ett tillgodoseende i önskvärd utsträckning av kravet å förräntning av det i nyanläggning nedlagda kapitalet. Länsstyrelsen anför vidare bland annat följande.

En otillfredsställande järnvägstrafik betyder icke endast att tågen gå långsamt — en mycket kännbar olägenhet och oskälighet i dessa mycket tätbefolkade bygder — utan också att frakterna bli dyrare. De nödtvungna omlastningarna från bredspårig till smalspårig järnväg eller tvärtom förorsaka dessutom på många sätt både försening av godstransporter och förstörelse av gods. Det är sålunda tydligt, att Blekinge härigenom gått miste om många företag, som eljest haft naturliga förutsättningar att söka sig till länet, samt att befintliga företag, de må avse industri eller handel, hämmats i sin tillväxt, alldenstund järnvägarnas trafikförmåga icke medgivit någon utveckling i stor skala.

Dessa frågor synas också ha uppmärksamrats av kommittén, men har likväl länsstyrelsen velat ytterligare understryka dem och därmed betydelsen av goda järnvägar. Länsstyrelsen har funnit detta särskilt angeläget därför, att kommittén ansett sig i vissa fall mera böra taga hänsyn till de försvarstekniska skälen till järnvägsombyggnaden än de rent företagsekonomiska och samhällsekonomiska. Särskilt skulle riksförsvarets synpunkter gälla för linjerna Karlskrona—Ronneby—Bredåkra—Växjö och Karlshamn—Vislanda.

Målsättningen för efterkrigstiden är i vårt land liksom i alla andra länder full sysselsättning. Erfarenheten har visat, att det är ett slöseri och ett socialt ont att låta produktionsresurser och arbetskraft stå oanvända. Villkoret för att full sysselsättning skall uppnås är, att sammanlagda volymen av export och investering kommer upp i en viss hög nivå. För Blekinges del ha i samband med en fredsplanering på denna grundval de framtida ekonomiska problemen vid olika tillfällen varit under diskussion. Från praktiskt taget alla håll, från industri och handel, jordbruk och skogsbruk, har läget bedömts som relativt gynnsamt, även om betydande omställningsproblem komma att föreligga. Förutsättningarna för gynnsam utveckling vore dock en allmänt ökad rationalisering under god teknisk ledning och en speciali-

sering i många fall på hög kvalitetstillverkning, varjämte allmänt framhölls behovet av ett väl utbyggt järnvägsnät. Detta önskemål får anses föreligga på samma sätt för Blekinge som för stora delar av Småland, vilka bygder med hänsyn till järnvägsfrågorna kunna ses i ett gemensamt ekonomiskt sammanhang.

Ett viktigt led i dessa utvecklingssträvanden är då bland annat, att industrierna och andra näringsgrenar så mycket som möjligt genom rationalisering i driften m. m. söka få ut största möjliga effekt av i maskiner, byggnader och andra anläggningar nedlagt kapital. Ett annat uttryck för denna strävan är, att driften mångenstädes bedrivs i dag- och nattskift. Det är uppenbart, att det för näringslivet också måste vara av utomordentlig vikt att den del av produktionen, som representeras av transporten, blir så effektiv som möjligt.

Inom Blekinge och Småland ligger ett flertal industrier, som med här angivna förutsättningar i samband med bättre järnvägsförbindelser inom Blekingenätets järnvägar med all säkerhet skulle med större fördel begagna den i många fall naturliga transportvägen för både export och import över länets hamnar i stället för att som nu varit fallet söka sig till Göteborg eller andra avlägset belägna västkusthamnar. Och inga skäl tala för att uttalade önskemål om koncentration av sjötrafiken till ett fåtal privilegierade storhamnar, varom röster framförts, skulle vinna anhängare. Erfarenheten från det nuvarande kriget bör väl i stället ha visat på vikten av att förutsättningar givas för en spridning av produktionen till olika delar av landet.

För här antydd efterkrigsutveckling skulle ombyggnaden av järnvägarna Växjö—Ronneby samt Karlshamn—Vislanda till bredspåriga bli av största betydelse för befraktning ifrån de inre delarna, främst från Kronobergs och Blekinge län, mot kusten eller omvänt. En samverkan mellan dessa bandelar och kustbanan skulle därtill ytterligare höja värdet av sistnämnda viktiga trafikled, vilken skulle föra hela Blekinge och i en framtid även betydande delar av Kalmar län i närmare förbindelse inbördes och med Skånelänen.

Redan nu finnas inom denna del av vårt län utmärkta hamnar, vilka genom utbyggda spåranläggningar samt lossnings- och lastningsanordningar kunna göras än mer ändamålsenliga. Av dessa är Karlshamn — där den till ombyggnad föreslagna järnvägen Karlshamn—Vislanda an knyter — den största, men förutsättningar för god service kan även erbjudas från de övrigas sida, icke minst Ronneby, där den föreslagna bredspåriga järnvägen Växjö—Ronneby skulle ansluta. Till Karlskrona, Sölvesborg och Kalmar finnes redan åtminstone en bredspårig järnväg. Inom eller i nära anslutning till Karlshamn, Ronneby och Sölvesborg ligga stora, för vår folkhushållning viktiga industrier och handelsföretag. De representera mycket betydande kapitaltillgångar och värden i övrigt. Det lär icke vara uteslutet, att länderna kring sydöstra delarna av Östersjön efter kriget kunna erbjuda viktiga marknader för vårt land. Om järnvägen breddas, är härmed en viktig förutsättning given för att även denna förbindelse skall ha fördel av att kunna tagas över Blekinge hamnar eller i hamnar i Kalmar län. Ett fullföljande så snart som möjligt av breddningen av järnvägen från Kalmar över Torsås mot Karlskrona får givetvis i detta sammanhang ökad aktualitet. Järnvägskommittén synes också beredd att så snart som möjligt upptaga denna fråga till behandling, vilket länsstyrelsen vill förorda. Det kommer sedan an på förmågan hos ledningen av de olika hamnarna med avseende på hamnavgifter, fyr- och båkavgifter samt möjligheten till snabb och effektiv betjäning i olika avseenden, vilka av dem som skola dra till sig den trafik, varom en konkurrens kan föreligga. Länsstyrelsens övertygelse är emellertid, att blir blott järnvägs-

nätet ombyggt och förbättrat, bli därmed ur produktionssynpunkt förutsättningarna givna för en kraftig utveckling av den i många avseenden svagt utvecklade landsända, som Blekingenätets järnvägsområde representerar, och därmed också för en tillfredsställande förräntning av nedlagt kapital. Förutsättningarna för en utveckling av industrien och annat näringsliv äro stora, och betydande företag finnas redan både inom Blekinge och Kronobergs län. Länsstyrelsen har med det anförda velat framhålla, att även företagsekonomiska skäl tala, förutom de försvarstekniska och samhällsekonomiska, för ombyggnaden av samtliga de föreslagna, nu smalspåriga järnvägslinjerna.

Länsstyrelsen övergår härefter till att belysa vissa detaljer, som ha intresse i samband med frågan om framtida transportkvantiteter liksom betydelsen av välordnade järnvägar. Trafikutvecklingen efter kriget blir, om tvångsinsgripanden kunna undvikas, beroende av i vilken mån statens järnvägar kunna vidtaga åtgärder, så att det blir förmånligt för trafikanterna att låta godset gå på järnväg. Under tiden före kriget, då järnvägarna ännu voro i enskild ägo, hade trafikanterna stark motvilja mot omlastning, vilket ledde till att biltransport användes så snart det var möjligt. När varan en gång blivit lastad å bilen, förblev den där, såvida icke transportavstånden voro mycket stora, i vilket fall bilarna körde till närmaste station vid normalspårsbana och överlät godset till järnväg där. När hela järnvägsnätet blir bredspårigt och omlastning sålunda kan undvikas, kommer godset från och till ett järnvägsområde att så långt som möjligt fraktas på järnväg.

Skogsprodukterna äro järnvägarnas sannolikt viktigaste transportföremål. Under tiden närmast efter järnvägarnas tillkomst avverkades inom Småland och Blekinge så stora virkeskvantiteter, att avkastningen av den kvarvarande skogen blev knappast hälften av vad den varit tidigare. Sedermera har en ökning av skogen ägt rum. På grund härav och till följd av den förbättrade skogsvården kan man för framtiden räkna med väsentligt större uttagningskvantiteter än som nu för lång tid varit fallet. Detta bidrager i sin tur till att öka järnvägarnas förräntningsmöjligheter.

Länsstyrelsen inser väl svårigheten att göra en virkesförrådsberäkning, som vilar på relativt gamla siffror och dessutom avser hela länen, fullt tillförlitlig. Därtill kommer att vedskogsavverkningarnas inverkan de senaste åren äro svåra att överblicka. Verkställda beräkningar ge dock en tillräckligt god vägledning för att kunna peka på, att en betydande fraktökning lär komma att tillföras järnvägarna på grund av ökade möjligheter till virkesuttag ur skogarna. Det kan i detta sammanhang förtjäna nämnas, att man för år 1944 beräknade, att i Blekinge skogens tillväxt utgjorde i runt tal 670 000 kbm och att samtidigt uttogs 570 000 kbm, innebärande en lagring av 100 000 kbm. Fraktökningen gäller givetvis såväl råvaran som sedermera den förädlade varan.

Fisket i Blekinge län är betydande, och fångsten av saltsjöfisk är näst Göteborgs och Bohus län den största i riket och obetydligt mindre än Kalmar, Malmöhus och Kristianstads län sammantagna. Avsättningsförhållandena — mer än 80 procent av fisken från vissa delar av länet säljes till Skåne — lida dock mycket av befraktningen med de smalspåriga järnvägarna och kanske mest av att omlastning av denna ömtåliga vara måste ske. Detta visar sig också däri, att under det index för enhetspriset år 1942 utgjorde 100 för Kalmar län, 81 för Göteborgs och Bohus län samt 80 för Skånelänen, uppgick det endast till 65 för Blekinge län. Visserligen kan fångstens sammansättning i någon mån påverka resultatet, men det är uppenbart, att det så väsentligt svagare priset för Blekinge län även beror på järnvägarna.

Sammanfattningsvis anför länsstyrelsen, att näringslivet inom de berörda bygderna finge väsentliga fördelar, om järnvägsnätet breddades. För järn-

vägarnas egen del skulle breddningen därtill säkerligen göra det lättare att behålla trafiken å banan, när lastbilarna åter komme i gång i full utsträckning. Bibehållande av järnvägarna i nuvarande skick ledde till tillbakagång. Upprustning med bibehållen spårvidd vore dyr och konserverade de allvarligaste olägenheterna. Delning av nätet, så att linjerna Bredåkra—Växjö och Karlshamn—Vislanda bibehölles vid nuvarande spårvidd, skärpte svårigheterna för därvarande industrier och komplicerade bangårdsförhållandena. Även om det för närvarande siffermässigt icke kunde påvisas, om och i vilken utsträckning det i breddningen nedlagda kapitalet kunde förräntas, hölle länsstyrelsen före, att skäligen ränta skulle kunna erhållas, och tillstyrkte sålunda, att de av kommittémajoriteten föreslagna linjerna breddades så snart så kunde ske.

Landstingets förvaltningsutskott i Blekinge län anför:

Visserligen kunna avsevärda förbättringar vinnas genom upprustning med bibehållen spårvidd, men kvar komma då alltid att stå de med omlastning förenade olägenheterna. Dessa äro av den omfattning att de städse skulle komma att hava ett avgörande inflytande i negativ riktning för näringslivets utveckling. Erfarenheterna inom länet beträffande omlastningen visa bland annat att vid ett flertal tillfällen omlastning icke kunnat medhinnas i den takt, som varit erforderlig, ävensom att betydande skada uppstått på ömtåligt gods. Godsskadorna ha även i en del fall varit så stora, att företagen enligt uppgift fått medgivande att forsla varorna per bil. Särskilt bekymmersamt har det varit i de fall, då oersättliga skador uppstått på maskindelar, som kommit från utlandet.

Hushållningssällskapets förvaltningsutskott i Blekinge län vitsordar de uttalanden, som från ledande industrier inom länet gjorts rörande de fördelar, som skulle vara förenade med ombyggnad till normalspår, och understryker därjämte betydelsen av att järnvägarna bleve bredspåriga icke minst med hänsyn till transporten av sockerbetor. *Stadsfullmäktige i Ronneby* finna det uppenbart, att järnvägarna i sitt nuvarande skick icke fyllde de anspråk, som särskilt med hänsyn till industriens behov skäligen borde kunna ställas på desamma, samt att antingen en upprustning med bibehållen spårvidd eller en ombyggnad till normalspårvidd måste komma till stånd. Då även en upprustning, som dock skulle kvarlämna de största olägenheterna, droge betydande kostnader, vore det oekonomiskt att icke direkt offra de större kostnaderna för att ernå de verkliga förbättringar, som hela länet i lång tid hoppats på. Med hänsyn framförallt till det bristfälliga skick, vari det rullande materialet befunne sig, borde ombyggnad verkställas med det snaraste. *Stadsfullmäktige i Karlskrona* uttala, att Blekingejärnvägarna icke alls moderniserats i samma takt som de större järnvägarna i vårt land, och att restiderna vore oskäligt långa. Samtidigt som en verklig förbättring av förbindelserna borde ske genom en elektrifiering och uträtning av linjen Karlskrona—Borås, borde snabbare och bekvämare förbindelser åstadkommas på linjen Karlskrona—Kristianstad, vilken vore Karlskronas naturliga förbindelseled med Skåne och kontinenten. *Hushållningssällskapets förvaltningsutskott i Kronobergs län* hyser — vid det förhållandet att Blekingenätets trafikområde be-

boddes av en idog befolkning och ägde goda naturliga förutsättningar, framförallt genom tillgången på produktiva skogsarealer — icke tvivel om, att ifrågavarande förbättring av järnvägsförbindelserna skulle väsentligt höja näringslivet och välståndet i dessa bygder. Utskottet hölle också för sannolikt, att denna åtgärd med tiden även skulle betala sig ur rent driftekonomisk synpunkt.

Kooperativa förbundet ansluter sig till kommitténs slutsats, att statsmakterna inom en mycket nära framtid borde fatta beslut om gestaltningen av särskilt Blekingenätets järnvägar. Dessa järnvägar kunde i befintligt skick icke på ett tillfredsställande sätt tillgodose nuvarande eller för framtiden förutsebara transportbehov. Transporterna å den smalspåriga järnvägen ledde till avsevärd tidsutdräkt. Såväl gods som emballage utsattes för skador i samband med omlastningen. Härtill komme transportkostnadernas förhöjning i samband med omlastningen. Med hänsyn framförallt till den tidsspillan, som omlastningarna förorsakade i förhållande till den totala befordringstiden, och nödvändigheten för företagen att kunna mer preciserat ange ankomsttiderna för godset, vilket hade betydelse för en rationalisering av lagerhållningen, syntes det vara nödvändigt att Blekingejärnvägarnas trafiktekniska standard betydligt förbättrades, i första hand genom övergång till normal spårvidd. Även hänsynen till järnvägarnas framtida möjligheter att konkurrera med andra trafikmedel borde härvidlag tagas i betraktande.

Särskilt med tanke på de betydelsefulla uppgifter för vårt lands import och export, som hamnen i Karlshamn — södra Sveriges enda djuphamn med undantag för Malmö hamn — fyllde och förmodligen efter kriget komme att fylla i högre grad än tidigare uttalar *Sveriges köpmannaförbund*, att en ombyggnad av linjen Karlskrona—Kristianstad syntes vara motiverad. Förutsättas kunde att även detaljhandels utövare i Blekinge skulle hälsa en dylik ombyggnad med glädje så tillvida, att de skulle kunna tillhandahålla varorna från leverantörerna billigare, varvid en sänkning av konsumentpriserna skulle bli en följd. *Sveriges industriförbund* åberopar, att kommitténs skildring av Blekingejärnvägarnas tekniska förhållanden gäve goda skäl för antagandet, att järnvägarnas nuvarande bantekniska standard vore otillfredsställande och att den rullande materielen till stor del vore föråldrad och försliten. Behovet att utan dröjsmål söka få till stånd en i varje fall partiell förbättring syntes därför vara ovedersägligt. Därvid borde hänsyn tagas ej minst till vad kommittén erfarit vid besök och förfrågningar hos ett flertal av de större industriföretag, som utövade sin verksamhet i Blekinge. Uttalandena därifrån pekade enstämmigt på de stora olägenheter, som de med smalspårtrafiken sammanhängande omlastningarna medförde, och som särskilt framträdde i längre transporttid, dyrare kostnad för emballage, bräckage och skador av olika slag.

1944 års trafikutredning anser, att det i och för sig vore mindre lämpligt att nu fatta beslut angående Blekingenätet utan att ha tillgång till en preliminär plan rörande hela smalspårnätet, vilken bland annat gäve besked om de vidare ekonomiska konsekvenserna. Även i geografiskt hänseende vore det

önskvärt, att Blekingeområdets trafikproblem inordnades i ett större sammanhang. Hela sydöstra Sverige hade lämnats utanför det statliga järnvägsbyggandet och därvid av olika skäl kommit att få ett i flera avseenden splitttrat och otillfredsställande järnvägsnät. Även om olika delar av området var för sig hade sina lokala trafikbehov, hängde dessa dock samman. Därtill komme, att fjärrförbindelserna bäst planerades i ett sammanhang. Hela sydöstra Sveriges trafikförsörjning borde lämpligast behandlas på en gång, varvid ombyggnad till normalspår endast bleve ett alternativ bland andra och landsvägs- och sjötrafiken även kunde beaktas. Emellertid syntes det sannolikt, att linjen Karlskrona—Kristianstad skulle komma att upptagas i en sådan större plan. Den lämpligaste utformningen av denna linjes bana och trafik torde därför kunna diskuteras för sig, även om behandling i ett större sammanhang vore att föredraga.

Linjen Karlskrona—Kristianstad.

Järnvägsstyrelsen finner tydligt ådagalagt av den av kommittén förebragta utredningen, att linjen Karlskrona—Kristianstad ägde sådana trafikuppgifter och sådan betydelse, att den så vitt möjligt borde ifrågakomma till ombyggnad, liksom ock att densamma därvid borde sättas före varje annan av staten ägd smalspårig järnväg. Bland de smalspåriga järnvägar, som för närvarande befunno sig i statens ägo — och om några andra kunde i detta sammanhang ej bliva tal — hade nämnda bandel nämligen den ojämförligt största trafiken. Dess tekniska utrustning vore dessutom i behov av en snar förnyelse, som dock icke lämpligen borde komma till stånd, förrän avgörande träffats i avseende å den framtida spårvidden. Även om en ombyggnad av förevarande linje icke framstode som motiverad vid anläggande av enbart järnvägs- och företagsekonomiska synpunkter, syntes följaktligen så starka skäl av annan art tala för en sådan åtgärd, att ingen tvekan syntes kunna råda därom, att densamma vore berättigad. *Kommerskollegium* tillstyrker ombyggnad av linjen Karlskrona—Kristianstad, då enighet bland de av kollegium hörda intresseorganisationerna i stort sett syntes råda därom, att ombyggnaden vore ej endast önskvärd utan även samhällsekonomiskt befogad.

Länsstyrelsen i Kristianstads län tvekar icke att på det livligaste ansluta sig till förslaget om ombyggnad av linjen Karlskrona—Kristianstad. Länsstyrelsen håller nämligen före, att en ombyggnad av nämnda linje skulle för länets vidkommande innebära högst avsevärda fördelar icke blott för den trafikrande allmänheten i form av snabbare och bekvämare förbindelser utan ock för näringslivet i den av linjen berörda, förhållandevis folkrika bygden och därigenom verka stimulerande på företagsamheten. I särskilt hög grad torde de med ombyggnaden förenade gynnsamma verkningarna komma den industri till godo, som utvecklats i den nyblivna köpingen Bromölla och som främst representerades av Iföverken med dess för närvarande cirka 2 080 arbetare. Målsmännen för sistnämnda industri hade på ett övertygande sätt framlagt de svårigheter, varmed företaget måst kämpa på grund av järnvägens bristande trafikkapacitet och nödvändigheten av tidsödande och kost-

samma omlastningar. Men även för staden Kristianstad måste en ombyggnad medföra fördelar. Den direkta anknytningen av Blekingenätet med linjen Kristianstad—Hässleholm med bortfallande av tidsödande omlastningar framstode härvid såsom särskilt betydelsefull. *Skånes handelskammare* anser, att en ombyggnad av linjen Karlskrona—Kristianstad vore allmänekonomiskt motiverad. Linjen utgjorde huvudleden i Blekinges kommunikationer och ginge fram genom länets folkrikaste bygder samt berörde samtliga länets städer och större industrier. För hela detta trafikområde skulle ombyggnaden medföra en obruten trafik med hela landet i övrigt. Enligt handelskammarens mening borde därjämte uppmärksammas, att en väsentlig del av den i länet arbetande industrien icke vore lokal utan riksorierad. Därest linjen Karlskrona—Kristianstad vunne anslutning till normalspårnätet i Karlskrona, Sölvesborg och Kristianstad, skulle därmed de olägenheter, som omlastningen av vagnslastgods nu medförde, till alldeles övertvägande del dels omedelbart bortfalla och dels genom relativt enkla anordningar på ett tillfredsställande sätt kunna avhjälpas. Då handelskammaren sålunda ansett sig böra tillstyrka en ombyggnad, funne handelskammaren av samma skäl tillräcklig anledning för närvarande ej föreligga att såsom icke förräntningspliktig avföra den av banbygget betingade kapitalkostnaden. Genom olika rationaliseringsåtgärder torde jämväl möjligheter föreligga att hålla driftkostnaderna nere. I vart fall syntes ett ställningstagande till förräntningsfrågan böra anstå till dess större klarhet vunnits i den allmänna trafikekonomiska situation, som nu föreläge, ej minst i fråga om konkurrensförhållandet olika trafikmedel emellan.

Smålands och Blekinge handelskammare hänvisar till att trafiken å linjen Karlskrona—Kristianstad enligt vad kommittén påvisat vore större än å vissa normalspårslinjer, t. o. m. sådana som vore upptagna i elektrifieringsplanen, och finner denna omständighet utgöra motiv för att ombyggnaden betecknades med hög angelägenhetsgrad. *Chefen för försvarsstaben* anser däremot, att linjen Karlskrona—Kristianstad på grund av sitt läge intill kusten och sin sträckning vore mycket sårbar för företag från sjön och mindre lämpad för transporter mot ifrågavarande område, samt att den därför vore ur försvarssynpunkt av mindre värde än linjerna Växjö—Bredåkra—Karlskrona och Vislanda—Karlshamn.

En kritisk ståndpunkt till förslaget om ombyggnad av linjen Karlskrona—Kristianstad har kommit till uttryck i *1944 års trafikutrednings* utlåtande. Utredningen framhåller, att linjens förhållandevis livligare trafik och större ekonomiska betydelse givetvis ställde denna bana i en annan klass ur ombyggnadssynpunkt än sidolinjerna. I förhållande till flertalet normalspårbanor intogs den dock i trafikhänseende en tämligen blygsam plats. Mot en ombyggnad talade även vad utredningen förut anfört angående förräntningens betydelse, angående överskattning av breddningens verkningar och angående önskemålet att förevarande spörsmål underkastades en vidare och mera förutsättningslös prövning. De positiva verkningarna av en ombyggnad bestode främst i elimineringen av en omlastning av ca 100 000 ton vagnslastgods vid 1939 års trafikvolym och under vissa andra förutsättning-

ar, varigenom skulle åstadskommast en besparing för trafikanterna eller järnvägen — beroende på om omlastningsavgifter uttoges eller ej — av knappt 100 000 kronor, d. v. s. något mindre än enbart den årliga driftkostnadsökningen. Härtill komme ej oviktiga fördelar i fråga om emballering m. m. Det vore emellertid möjligt, att en förutsättningslös prövning av frågan skulle göra det troligt, att efter kriget lastbilstrafiken i förening med olika järnvägstekniska anordningar vid bibehållen spårvidd samt omlastningsavgifternas avskaffande i samband med omlastningsarbetets rationalisering skulle i så hög grad onödiggöra omlastning respektive minska dess nackdelar, att de kvarstående olägenheterna för vagnslasttrafiken alls icke skulle motivera en dyrbar ombyggnad till normalspår. För persontrafiken skulle väsentligt mera vara att vinna genom motorisering än genom breddning och andra dyrbara ändringar av banan.

Under hänvisning till att kravet på angelägenhet hos en föreslagen investering borde kunna sättas något lägre, då den vore avsedd att ingå i en sysselsättningsreserv för bekämpande av arbetslöshet, och med hänsyn till de särskilda skäl, som talade för förbättringar av kommunikationerna i den tämligen missgynnade Blekingebygden, förklarade sig utredningen emellertid — ehuru med tvekan — tillstyrka, att en ombyggnad till normalspår av linjen Karlskrona—Kristianstad upptoges i den statliga investeringsreserven, därvid järnvägsdriften förutsattes inriktad bland annat på motorisering. Utredningen ansåge tillika lämpligt, att järnvägsstyrelsen finge verkställa en undersökning, huruvida icke — utan större standardsänkning i förhållande till vad kommittén föreslagit — de tekniska normerna för upprustningen och breddningen av kustlinjen kunde ändras, så att en kostnadsbesparing i förhållande till kommitténs förslag vunnest.

I frågan huruvida kostnaderna för en ombyggnad av linjen Karlskrona—Kristianstad borde inräknas i statens järnvägars förräntningspliktiga kapital uttalar utredningen, att beslut härutinnan torde kunna anstå till dess erfarenheter vunnits rörande ombyggnadens verkningar. Under alla förhållanden borde dock, såsom reservanternas påyrkat, den del av ombyggnadskostnaderna, som av kommittén angivits uppkomma vid banornas bibehållande i fortvarighetstillstånd, uppföras såsom förräntningspliktigt kapital.

Linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö.

Liksom inom kommittén hava i de avgivna yttrandena olika meningar framförts rörande lämpligheten av att ombygga linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö till normalspår. Järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, lantbruksstyrelsen, chefen för försvarsstaben samt lokala myndigheter i de berörda trakterna hava uttalat sig för en ombyggnad, varvid från de lokala myndigheternas sida framhållits, att ombyggnaden vore av så hög angelägenhetsgrad, att arbetena borde igångsättas så snart förhållandena det medgåve.

Ur transportsynpunkt skulle — anför *järnvägsstyrelsen* — vid en till kustlinjen begränsad ombyggnad olägenheterna av den brutna spårvidden vis-

serligen minskas i omfattning, men de skulle kvalitativt sett endast förflyttas till delvis andra knutpunkter, där samma olägenheter, som hittills gjort sig gällande, alltjämt komme att bestå. Järnvägsstyrelsen nämner som exempel härpå den merkostnad för vagnväxling, som till följd av olika spårvidder dels komme att kvarstå i Vislanda och Växjö, dels skulle uppkomma i Karlshamn, Ronneby, Ronnebyredd, Djupadal, Kallinge och Bredåkra. Vidare skulle omlastning alltjämt få äga rum på förstnämnda tvenne stationer. För att i möjligaste mån undvika sådan omlastning skulle visserligen efter kustlinjens ombyggnad vara tänkbart och möjligt att befordra gods från Karlshamns- och Ronnebyortens stationer till stationer bortom Vislanda respektive Växjö omvägarna över Hässleholm och Karlskrona. De härvid uppkommande vägförlängningarna skulle emellertid föranleda icke obetydliga merkostnader i jämförelse med transportkostnaderna vid en ombyggnad jämväl av linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö. Vid en ombyggnad enbart av kustlinjen skulle dessutom uppstå betydande svårigheter och en väsentlig kostnadsökning vid nygestaltningen av bangårdarna i Karlshamn och Ronneby med tillhörande hamnspår, vilka i så fall måste utrustas för två spårvidder. Någon förenkling av bangårdsförhållandena i Växjö skulle heller icke kunna åstadkommas. Den merkostnad å inemot 12 miljoner kronor, som ett medtagande i ombyggnadsprogrammet av de båda bandelarna föranledde, torde nämligen åtminstone till viss del motvägas av de fördelar även ur statens järnvägars synpunkt, som detta mera vittomfattande ombyggnadsprojekt kunde väntas medföra.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tillstyrker jämväl ombyggnaden och befarar att, om linjerna icke ombyggdes, den järnvägstekniska utvecklingen för städerna Ronnebys och Karlshamns vidkommande skulle avsevärt hämmas genom att dessa städer nödgades bereda plats för järnvägsspår med två olika spårvidder. Utrymmena å dessa städers bangårdar vore redan nu mycket begränsade, och från reservanternas saknades antydning om en lösning av frågan, huru ett spårssystem med två spårvidder skulle ordnas på dessa platser. För såväl hamnar som vissa större industrier, till exempel sockerfabriken och oljefabriken i Karlshamn, torde stora besvärligheter komma att uppstå, om två olika spårvidders vagnar skulle användas. *Sveriges lantbruksförbund* framhåller, att linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö, även om de vore relativt trafiksvaga, spelade en viktig roll för näringslivet inom de bygder, där de ginge fram, icke minst i fråga om transport av skogs- och jordbruksprodukter. Ur rättvisesynpunkt och med hänsyn till jordbrukets och skogsbrukets intressen borde en ombyggnad till normal spårvidd komma till stånd.

I det av *chefen för försvarsstaben* avgivna yttrandet upptages till övervägande den betydelse, som ur försvarssynpunkt borde tillmätas de olika järnvägslinjerna i förhållande till varandra. Under erinran att mot Karlskrona ledde en normalspårig bana, nämligen Emmaboda—Karlskrona med anslutning till Alvesta—Emmaboda och Nässjö—Nybro—Emmaboda, samt tre smalspåriga järnvägar med anslutning till det övriga järnvägsnätet, nämligen

gen Kalmar—Torsås—Karlskrona (omlastning Torsås), Växjö—Bredåkra—Karlskrona och Kristianstad—Bredåkra—Karlskrona, anföres i yttrandet, att det vore önskvärt att minst två fullgoda genomgående järnvägar ledde mot Karlskrona, vilken såsom marin bas med betydande varvsanläggningar komme att utsättas för bekämpning från flygstridskrafter. Då det smalspåriga nätet icke fyllde de krav, som ur försvarssynpunkt borde ställas på järnvägarna, vore det förmånligt, om den ena av de smalspåriga linjerna mot Karlskrona byggdes om till normalspår. Av olika skäl, bland annat linjens sträckning och dess skyddade läge, borde härvid linjen Växjö—Bredåkra—Karlskrona i första hand ombyggas. Vidare anföres, att mot Karlshamn ledde tre smalspåriga järnvägar, nämligen Karlskrona—Bredåkra—Karlshamn, Vislanda—Karlshamn och Kristianstad—Sölvesborg—Karlshamn. Eftersom Karlshamn hade en mycket god hamn, vore det av militära skäl önskvärt att mot området ledde åtminstone en normalspårig järnväg med anslutning till landets huvudnät. En av de smalspåriga linjerna borde därför ombyggas till normalspår. Av motsvarande skäl som anförts beträffande linjen Växjö—Bredåkra borde härvid linjen Vislanda—Karlshamn i första hand ombyggas.

Av de lokala myndigheterna uttalar *länsstyrelsen i Blekinge län*, att ombyggnaden av samtliga tre linjer vore av så hög angelägenhetsgrad, att arbetena borde igångsättas så snart förhållandena det kunde medgiva, ävensom att frågan om järnvägen från Gullberna mot Kalmar borde tagas upp till behandling så snart ske kunde. Detta anläggningsföretag kunde betraktas såsom en fredsberedskap av största värde för länet och stora bygder utanför länet. *Landstingets förvaltningsutskott i Blekinge län* anser, att en ombyggnad av linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö vore en ur samhällelig synpunkt angelägen åtgärd, samt anför, att ett bibehållande av den nuvarande spårvidden skulle verka hämmande på den industriella utvecklingen inom de bygder, linjerna genomlöpte, samt skapa betydande svårigheter vid ordnandet av bangårds- och hamnspårsanläggningarna i Ronneby och Karlshamn. *Stadsfullmäktige i städerna Karlshamn och Ronneby* understryka för sina respektive städers del vikten av att linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö ombyggdes till normalspår. *Stadsfullmäktige i Karlshamn* betona därvid, att Karlshamns hamn, som vore den näst bästa Östersjöhamnen i landet, med nuvarande bristfälliga järnvägssystem icke kunde ens utnyttjas till hälften av sin kapacitet. Härtill komme de mångfaldiga industri-anläggningar av olika art, som vuxit upp och utvecklades i Asarumsdalen, såsom Strömma fabriker i Karlshamn och Asarum samt Wahlquistiska klädesfabriken och Ätvidabergs fabriker i Svängsta. Ytterligare längre norr ut läge Karlshamns yllefabrik i Åkeholm och Fridafors fabriksaktiebolag i Fridafors. Det sade sig självt, att såväl importen till som exporten från dessa industrianläggningar i hög grad försvårades genom de omlastningar, som nu måste göras.

Under påpekande att skogsbrukets produkter utan gensägelse vore järnvägarnas viktigaste transportvaror erinrar *länsstyrelsen i Kronobergs län*

därom att, medan norrlandslänen numera ej kunde producera tillräckligt med skog för att förse inom dessa län befintliga industrier med råvaror, Kronobergs län — ett av södra Sveriges skogrikaste — numera efter en nedgångsperiod kunnat väsentligt öka sitt skogskapital utan att större industriell expansion inträffat. En ombyggnad av de smalspåriga järnvägarna här komme under sådana förhållanden att bli till fördel icke blott för länets industrier utan även för de stora delar av södra Sverige, som vore beroende av produkter från detta läns skogar. För länet, som vore ett typiskt inlandslän, föreläge ett trängande behov av rationella järnvägsförbindelser med kustlänen. Bristen på sådana förbindelser hade under nu rådande kristid med dess inskränkningar för motorfordonstrafiken varit mycket kännbar. Även för kustlänen vore sådana järnvägsförbindelser ett vitalt intresse. Hamnarna kunde icke rätt användas om ej upplanden erhöle bekväma förbindelser med dem. Därest järnvägen Vislanda—Karlshamn breddades, vore det avsett, att den viktiga järnvägsknutpunkten Alvesta skulle bli utgångsstation för tågförbindelserna med Karlshamn. De möjligheter, som från hela Götalands inland härigenom öppnades att utan omlastning kunna begagna Blekinge läns största hamn, kunde icke underskattas. Om, som man finge hoppas, en blivande längre fredsperiod skulle inträda, torde handelsförbindelserna österut bli mycket livliga. De olika möjligheter, som kunde finnas för att sätta inlandet i förbindelse med just den hamn, som för varje särskild handelsförbindelse kunde anses mest lämpad, måste i detta sammanhang noggrant övervägas.

Beträffande linjen Karlshamn—Vislanda åberopar länsstyrelsen såsom ytterligare skäl för ombyggnad de svårigheter, som föreläge att inom Karlshamns stationsområde och hamn anordna två olika spårssystem, ävensom avsaknaden för bygden av en genomgående huvudväg utefter järnvägslinjen. Kostnaderna för en planerad fullständig utbyggnad av landsvägsnätet inom trafikområdet Vislanda—Karlshamn å delen inom Kronobergs län, vilken utbyggnad skulle tidigare bli erforderlig om icke ombyggnad av järnvägen verkställdes, hade beräknats uppgå till icke mindre än 8,7 miljoner kronor.

I fråga om linjen Bredåkra—Växjö anför länsstyrelsen, att denna linje förbunde Växjö och inlandet rakt söder därom med Blekinge kustbanor, Ronneby stad och Ronneby redd. Den samhällsekonomiska betydelsen av att bygden utmed denna linje samt kustlandet knötes samman med det normalspåriga järnvägsnätet behövde länsstyrelsen med hänsyn till vad därom förut nämnts icke närmare utveckla. Industrierna utefter denna järnvägsdel hade haft mycket stora olägenheter av den befintliga spårvidden. Konga sulfittfabrik hade visserligen nu nedlagts, men denna fabrik hölle för närvarande på att inrättas för tillverkning av andra produkter, bland annat för ett så utrymmeskrävande transportföremål som monteringsfärdiga trähus. Stora olägenheter förorsakades vid omlastning av sådana varor. Även beträffande förevarande linje föreläge trafiktekniska och driftekonomiska spörsmål av samma art som beträffande linjen Karlshamn—Vislanda. Utrymmet i Ronneby stad utmed Ronnebyån omöjliggjorde anläggande av två spår med olika

spårvidd. För ett rationellt ordnande av bangårdsförhållandena i Växjö komme ett bibehållande av smalspåret att medföra mycket stora olägenheter, då bangården vore relativt trång med smalspårsanläggningar av olika bredd på ömse sidor om den normalspåriga linjen Alvesta—Karlskrona. De årliga kostnaderna för drift, underhåll och förnyelse måste för en sådan bangård ställa sig relativt höga.

Hushållningssällskapet i Kronobergs län anser breddningen av dessa två linjer i hög grad påkallad av berörda bygders eget behov av bättre kommunikation med kuststäderna och med andra delar av landet, och *stadsfullmäktige i Växjö* finna övertvägande skäl tala för ombyggnad av de järnvägar, vilka låge inom Växjö stads intressesfär. Linjen Bredåkra—Växjö vore av stor betydelse ej blott för staden utan även för de tätbebyggda samhällen, som berördes av densamma. Vid detta förhållande och då såväl staden som ifrågakvarande samhällen gjort icke ringa ekonomiska uppoffringar för att järnvägen skulle komma till stånd, samt då de för staten gynnsamma inlösningvillkoren i själva verket innebure ett betydande bidrag till järnvägens breddning, syntes det rimligt, att även dessa orter bereddes de fördelar, som en bredspårig järnväg måste anses medföra.

I några yttranden hava anförts betänkligheter mot ombyggnaden av de båda linjerna. *Kooperativa förbundet* har visserligen tillstyrkt, att ombyggnaden inordnades i investeringsplanerna och finge den turordning, som motiverades av angelägenhetsgraden, jämfört med motsvarande offentliga arbeten för kommunikationsväsendets förbättring, men har tillika framhållit, att ombyggnaden av linjen Bredåkra—Växjö borde bli föremål för en kompletterande utredning, jämväl avseende driftkostnaderna. *Kommerskollegium* anser åter, att ett ställningstagande till frågan borde föregås av ytterligare utredning, särskilt som det främst syntes vara strategiska skäl, som motiverade ombyggnaden. Verkningarna för de industrier, som växt upp utmed de båda järnvägslinjerna, borde undersökas. *Järnvägsfullmäktigen Falkman* har från järnvägsstyrelsens förut refererade utlåtande anmält skiljaktig mening och föreslagit, att det principiella ombyggnadsbeslutet i varje fall icke måtte omfatta linjen Bredåkra—Växjö. Falkman anför, att ekonomiskt underlag för ombyggnad av linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö icke kunde anses vara för handen, framförallt icke beträffande den sistnämnda linjen. Det för ombyggandet utlagda kapitalet komme tydligen ej att lämna någon som helst avkastning och finge därför anses såsom helt förlorat, vartill komme, att den höjning av driftkostnaden som följde med ombyggnaden, näppeligen torde kompenseras av någon motsvarande inkomstökning. De såsom skäl för ombyggnaden anförda allmänna bygdeintressena och fördelarna av att slippa omlastningar etc. torde icke vara större än som kunde åberopas beträffande nästan varje annan smalspårig bana i landet. Landsvägstransporterna torde för övrigt här och annorstädes komma att efter krigsperiodens avveckling övertaga en allt större del av bygdens varuförmedling och personbefordran. De militära skälen förefölle ej heller att vara särskilt tungt vägande att döma av det relativt allmänt hållna uttalandet från

den militära sakkunskapen. Antagligen skulle de militära intressena i varje fall tämligen väl tillgodoses, om Karlshamn—Vislanda-järnvägen ombyggdes till bredspårig.

Sveriges grossistförbund anser, att tillräckligt vägande skäl för ombyggnad av linjerna knappast förelåge, men förutsätter, att en viss upprustning borde kunna ske dels därigenom att linjerna tillgodogjordes en del rullande materiel, som komme att bli disponibel vid en ombyggnad av linjen Karlskrona—Kristianstad, dels ock genom smärre förbättringar å själva bananläggningarna. *Sveriges industriförbund* anför, att ur näringslivets synpunkt behovet av ifrågavarande två linjers ombyggnad syntes vara mindre framträdande. Såsom reservanterna visat, torde den starkast understrukna praktiska olägenheten av smalspårdriften — omlastningarna — vara av jämförelsevis underordnad betydelse för dessa banors vidkommande. Slutligen må anmärkas, att *Skånes handelskammare* har — då ombyggnaden av linjerna väsentligen motiverats av militära och försvarspolitiska skäl, vilka undandroge sig kammarens bedömande — ansett sig sakna anledning att taga närmare ställning i frågan.

Förslaget om breddning av linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö har avstyrkts av *1944 års trafikutredning*. Såsom skäl för avstyrkandet har utredningen anført, att en ombyggnad av linjerna, vilka hade en avsevärt mindre person- och godstrafik än kustbanan, skulle medföra betydande kostnader utöver dem, som föranleddes av en ombyggnad enbart av kustbanan. Därtill komme, att vid en jämförelse mellan kostnaderna för ombyggnad å ena sidan enbart av kustbanan och å andra sidan av samtliga tre linjer förstnämnda alternativ borde krediteras den ledigblivna rullande materielens värde vid användning på sidolinjerna. Därjämte borde genom användning av lokomotorer och rälsbussar rationaliseringen av sidolinjernas drift vid bibehållen spårvidd kunna göras billigare än kommittén beräknat. Vidare torde de årliga driftkostnaderna efter en breddning komma att öka med i runt tal 100 000 kronor. Å andra sidan stode förhållandevis mycket litet att vinna genom en ombyggnad, då härigenom vid 1939 års trafikvolym endast omlastning av cirka 20 000 ton eliminerades utöver vad som vid lämplig trafikdirigering kunde vinnas genom ombyggnad enbart av kustbanan. Även den lokala trafiken vore relativt obetydlig. Det tämligen livaktiga industriområdet strax norr om Karlshamn syntes med fördel kunna tillgodoses genom transporter med överföringsvagnar och lastbilar m. m. Om man icke helt avstode från kravet, att de med en investeringsåtgärd förbundna fördelarna skulle stå i en någorlunda rimlig relation till de ekonomiska uppoffringarna, framstode sålunda en ombyggnad såsom ur civil synpunkt omotiverad. Beträffande de militära skälen syntes chefen för försvarsstaben i själva verket ej hava framställt verkligt krav på ombyggnad utan endast framhållit, att av Blekingenätets järnvägar vissa sträckor ur militär synpunkt i första hand borde ifrågakomma vid en ombyggnad. Det borde uppdragas åt järnvägsstyrelsen att undersöka, huruvida kommunikationerna inom sidolinjernas trafikområden bäst kunde förbättras utan dyrbara föranstaltningar, varvid hänsyn även borde tagas till biltrafikens sannolika utveckling.

**Sidolinjerna Sandbäck—Olofström, Sölvesborg—Hörviken och
Norrård—Kvarnamåla.**

Spörsmålet om förevarande linjers bestånd har i åtskilliga yttranden upptagits till behandling, varvid olika meningar kommit till uttryck. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* ifrågasätter om icke dessa tre linjer borde upptagas till behandling redan nu, varvid linjerna syntes kunna nedläggas, sedan kommitténs ombyggnadsprogram genomförts. *Järnvägsstyrelsen* intager samma ståndpunkt och förklarar sig vara av den bestämda meningen, att linjerna borde nedläggas om icke förr så i varje fall när övriga banlinjer blivit ombyggda och nu förefintliga gemenskapsförhållanden i avseende å lok- och vagnhållningen icke längre kunde bestå. Det torde nämligen få anses otänkbart — och syntes ej heller av trafikbehovet påkallat — att efter återinträdet av mera normala kommunikationsförhållanden, d. v. s. sedan biltrafiken icke längre hindrades av brist på gummi och drivmedel, för dessa korta banstumpar var för sig och isolerade från varandra avdela särskild materiel; om någon ombyggnad till normalspår syntes ej heller kunna bliva tal. Det av styrelsen beträffande kommitténs allmänna synpunkter gjorda uttalandet, att en ombyggnad av vissa smalspårslinjer till normalspår med all säkerhet komme att aktualisera frågan om ett nedläggande av andra mera trafiksvaga bandelar, torde tvärtom i första hand här äga tillämpning.

Från hörda lokala myndigheter och sammanslutningar framföras däremot starka invändningar emot en nedläggning. *Länsstyrelsen i Blekinge län* — som anser att ett nedläggande av linjen Olofström—Sandbäck skulle i hög grad underlätta den även söder om Jämshög aktuella omläggningen av landsvägen, i det den nya vägen då skulle kunna läggas i järnvägslinjen och värdefull åkerjord i mycket mindre grad behöva tagas i anspråk, än vad som skulle bliva fallet om landsvägen måste läggas utanför järnvägsområdet — uttalar den förhoppningen att frågan om breddningen av linjen Sölvesborg—Hörviken tidigare än av kommittén beräknats måtte upptagas till ny prövning. Länsstyrelsen vore beredd att i annat sammanhang framföra de synpunkter, som talade för att detta gjordes så nära som möjligt i anslutning till nu föreliggande förslag till ombyggnader. *Landstingets förvaltningsutskott i Blekinge län* anser, att statsmakterna i förevarande sammanhang borde fatta beslut ej mindre om bibehållande av linjen Sölvesborg—Hörviken än även om ombyggnad av linjen till normalspår. Förvaltningsutskottet anför bland annat att Listerlandet utgjorde en av huvudorterna för fisket i södra Sverige, men att avsättningen av den fångade fisken vore förenad med besvärligheter på grund av dåliga trafikförhållanden. För vinnande av rättelse vore det angeläget, att linjen till Hörviken ombyggdes till normalspår, så att inkommande fisk kunde lastas direkt i kylvagnar och snabbt distribueras. Därjämte kunde man å en normalspårig linje räkna med transporter av matpotatis och sockerbeter. Ombyggnadskostnaden torde med hänsyn till den jämna terrängen ställa sig förhållandevis låg.

Stadsfullmäktige i Sölvesborg anse tillräckliga skäl föreligga för en ombyggnad av linjen Sölvesborg—Hörviken och motsätta sig följaktligen ett

nedläggande av densamma, vilken åtgärd skulle betyda en katastrofartad tillbakagång för jordbruks- och fiskerinäringarna å Listerlandet samt även i hög grad försvåra den å denna halvö bosatta arbetarebefolkningens utkomstmöjligheter. Den av kommittén anförda motiveringen för en ombyggnad av linjen Karlskrona—Kristianstad m. fl. linjer till normalspårig bredd skulle även kunna åberopas för ett bibehållande och en ombyggnad av linjen Sölvesborg—Hörviken. En breddning av linjen komme helt visst att leda till ett avsevärt uppsving för berörda bygders näringsliv.

Länsstyrelsen i Kronobergs län anför, att ombyggnad jämväl borde ske av linjen Norraryd—Kvarnamåla i sammanhang med de av kommittén föreslagna ombyggnaderna, då linjen utgjorde förbindelseled mellan linjerna Vislanda—Karlshamn och Växjö—Bredåkra. Om endast dessa båda järnvägar breddades, omintetgjordes alla möjligheter till samtrafik dem emellan. Militära önskemål hade framförts om breddning även av linjen Norraryd—Kvarnamåla. Starka trafiktekniska skäl talade även härför. Den bygd järnvägen genomlöpte hade utvecklat sig till ett av landets största fruktodlingsområden. Man hyste välgrundade förhoppningar att åstadkomma en fruktodling i sådan omfattning, att en export skulle komma till stånd. Det vore av största vikt att, sedan sommarfrukten skördats, densamma snarast möjligt komme konsumenterna till godo. Att verkställa omlastning av frukttransporter vore synnerligen olämpligt, särskilt när det skulle gälla så korta avstånd till normalspårig järnväg, som här bleve fallet. En smalspårig bana mellan tvenne bredspåriga järnvägar torde under dessa förhållanden få mycket ringa värde för bygden. Gjordes banan normalspårig, försvunne dessa olägenheter och goda direkta förbindelser med hela landets järnvägsnät erhöles. En ur många synpunkter fördelaktig direkt förbindelse mellan Växjö och Karlshamn kunde härigenom också uppehållas.

Hushållningssällskapets förvaltningsutskott i Kronobergs län hemställer, att sagda linje måtte ombyggas till normalspår inom en icke alltför avlägsen framtid, samt anför, att linjen ginge genom en bygd, Urshults socken, vars befolkning visserligen levde under små förhållanden men visat ett energiskt framstegsarbete, särskilt inom fruktodlingen, för vilken denna trakt ägde de bästa betingelser i klimat och jordmån. Trakten vore också rik på skogsprodukter och företedde en livlig turisttrafik. Om den 21 km långa linjen skulle bibehållas smalspårig mellan två normalspåriga järnvägar, måste detta medföra allvarliga olägenheter för bygden. Även *Smålands och Blekinge handelskammare* förordar ombyggnad av linjen, trots att denna hade väsentligt sämre trafik än grannbanorna. Även inom Urshult funnes god vilja till utveckling. Handelsförbindelserna mellan Växjö och Karlshamn hade sedan gammalt varit livliga. Det vore av intresse för båda städerna, att förbindelserna dem emellan vore goda. En 20 km lång smalspårsbana mitt inne i ett normalspårsnät komme att bliva mycket sekundär och hölle tillbaka utvecklingen inom det område den genomlöpte. *Stadsfullmäktige i Växjö* understryka, att linjen — ehuru den huvudsakligen berörde endast Urshults socken — utgjorde en betydelsefull förbindelselänk inom Blekingenätet, och åberopa i huvudsak samma synpunkter som handelskammaren.

Förvärv av mark för ombyggnad.

Kommitténs förslag, att vid ombyggnad av smalspåriga järnvägar till normalspår det i princip bör åligga vederbörande landsting och större städer att avgiva utfästelse om kostnadsfri upplåtelse av mark, har i en del yttranden gjorts till föremål för särskilda uttalanden. *Landstingets förvaltningsutskott i Blekinge län* har — under förutsättning att enahanda villkor bleve gällande vid liknande ombyggnader av statliga järnvägar inom andra delar av riket — principiellt icke något att erinra mot kommitténs förslag. Erforderliga utgifter för marklösen finge dock hålla sig inom för landstingets ekonomi skäligen belopp. *Länsstyrelsen i Kristianstads län* anser förslaget icke utan vidare kunna godtagas. Principen kunde visserligen förefalla skälig i sådana fall, där det med största sannolikhet kunde förväntas, att bygdens näringsliv därigenom i väsentlig grad komme att stimuleras, men dels vore det icke möjligt att med någon grad av säkerhet fastslå kausalsammanhanget mellan linjens ombyggnad och en till äventyrs inträffad uppblomstring av näringslivet i orten, dels kunde ju en ombyggnad betingas av rent militära hänsyn. Det syntes därför icke obilligt, att staten finge vidkännas de med ombyggnaden förenade kostnaderna. *Landstingets förvaltningsutskott i Kristianstads län* uttalar att — då staten inlöst järnvägslinjer — det icke vore riktigt, att landstinget belastades med kostnader för marklösen, varigenom staten bleve i tillfälle att bättre utnyttja järnvägslinjerna. Innebörden av ett dylikt medgivande kunde icke förutses. Även *stadsfullmäktige i Kristianstad* anse, att staden icke borde skäligen belastas med utgifter vare sig för marklösen eller för andra av ombyggnaden föranledda kostnader.

Departementschefen.

Samfärdseln till lands har under de senaste årtiondena i huvudsak ombesörjts av två trafikmedel, järnvägar och landsvägarnas motorfordon. Dessa båda trafikmedel komplettera varandra, och intet av dem kan i ett land med mångsidigt näringsliv undvaras. I teknisk utveckling har flyget visserligen under kriget hunnit långt och torde säkerligen inom jämförelsevis få år komma att betyda mycket även för vårt lands interna kommunikationsbehov. För masstransport och för att tillfredsställa resebehovet hos det stora flertalet av vårt folk lär dock järnvägarnas ställning under lång tid framåt förbliva obruten. I likhet med 1943 års järnvägskommitté hyser jag alltså den uppfattningen, att järnvägarna alltjämt måste betecknas såsom stommen i vårt lands transportsystem. Järnvägarna, och särskilt de elektrifierade linjerna, äro i stort sett oberoende av import av förnödenheter och kunna således hållas i gång även under en fullständig avspärrning av vårt land. Med beaktande av dessa omständigheter är jag med kommittén ense därom, att järnvägssystemets bevarande och utveckling utgöra en grundläggande för-

utsättning för att de samhällliga trafikuppgifterna lösas på lämpligaste sätt. Från dessa utgångspunkter bör varje ur allmän ekonomisk synpunkt försvarbar åtgärd vidtagas, som är ägnad att höja järnvägarnas effektivitet och ändamålsenlighet. Ett led i strävandena härför utgör sammanförandet i en hand av ledningen för landets nu splittrade järnvägsnät. Såsom en annan betydelsefull åtgärd härutinnan framstår ombyggnad av smalspåriga järnvägar till normalspåriga. Kommittén har också i sitt principbetänkande starkt understrukit fördelarna av ett enhetligt järnvägssystem överhuvud taget. De mest påtagliga fördelarna härav äro i huvudsak, att transporterna i allmänhet kunna utföras på ett snabbare och ur trafikteknisk synpunkt mera rationellt sätt än eljest, vartill kommer, att vagnparken — särskilt godsvarnarna — kan utnyttjas effektivare.

Ombyggnad av smalspåriga järnvägar till normalspåriga framstår alltså som en viktig detalj i ett allmänt rationaliseringsarbete för att höja järnvägarnas effektivitet och ändamålsenlighet. Målet för en sund järnvägspolitik är att skapa snabb befraktning av råvaror till industrien och likaså en snabb expediering av färdiga fabrikat samt att få till stånd snabba och bekväma reseförbindelser. Denna snabbhet beror icke blott av tågastigheten på huvudlinjerna utan även numera kanske i än högre grad på sättet för övergång från en bana till en annan. Hela järnvägsnätet bildar en enhet, och linjerna för den lokala trafiken, sidolinjerna, framträda alltmera såsom betydelsefulla tillförsellinjer till huvudlinjerna. Bortopereras sidolinjerna, bortfaller även en betydande del av huvudlinjernas trafik. Samma blir uppenbarligen förhållandet, om sidolinjerna icke få del av den tekniska utvecklingen och om deras trafikanter som följd därav börja använda andra kommunikationsmedel. Under de senaste åren har upprustningen av huvudlinjerna försiggått i betydande omfattning i form av dubbelspårsbyggnader och elektrifieringsarbeten. Däremot har en liknande upprustning icke skett vid sidolinjerna. En ändring härutinnan är alltså påkallad för att förläna järnvägstrafiken den effektivitet och förmåga av anpassning, varförutan järnvägarna i längden icke förmå att fylla sina viktiga samhällliga uppgifter.

Även i övrigt synes det motiverat, att en utjämning kommer till stånd på sådant sätt, att ingen bygd blir avsevärt sämre ställd i kommunikationshänseende än andra med samma befolkningstäthet och i övrigt likartade förhållanden. En av vägarna att nå detta mål anses vara ombyggnad av smalspåriga järnvägar. Icke obetydliga delar av vårt land, Blekinge, Småland, Östergötland, Västergötland och Roslagen, ha att lita till sådana järnvägar. Ur landsbygds- och befolkningspolitiska synpunkter är det sålunda motiverat, att samhället ägnar denna fråga uppmärksamhet.

I den till kommitténs betänkande rörande Blekingenätets järnvägar fogade ekonomisk-geografiska undersökningen har gjorts gällande, att de dåliga järnvägskommunikationerna varit starkt bidragande till den ekonomiska eftersläpningen i dessa trakter. Uteslutet är icke, att utredningar inom andra trakter med smalspåriga järnvägar skola giva enahanda resultat. Uppenbart är, att det är svårt att rent siffermässigt bevisa, att en breddning av järn-

vägarna och en förbättring av transporttjänsten i övrigt skola medföra ökad utveckling och därmed även ett tillgodoseende i önskvärd utsträckning av kravet på förräntning av det i nyanläggningarna nedlagda kapitalet. Även om investeringar för ombyggnad av smalspåriga järnvägar till normalspåriga enligt kommitténs mening endast i undantagsfall kunna bli direkt räntabla, finner kommittén, att dylika investeringar ändock böra betraktas såsom ur allmän synpunkt motiverade, om de medföra samhällliga fördelar. Kommittén hävdar vidare, att investeringar av detta slag icke böra inräknas i statsjärnvägarnas förräntningspliktiga kapital och följaktligen ej få påverka taxesättningen för järnvägstransporter. Vid bedömandet av hithörande frågor torde de näringspolitiska synpunkterna böra tillmätas väsentlig betydelse. Det är tydligt, att det för näringslivet måste vara av utomordentlig vikt att den del av produktionen, som representeras av transporten, blir så effektiv som möjligt. Härmed åsyftas icke blott billiga frakter och frihet från omlastning utan även möjlighet till snabb lastning och lossning samt snabba transporter.

Ett positivt ställningstagande till frågan om förbättring av järnvägarna behöver icke innebära, att en lämplig utveckling av landsvägarna eftersättes. Jag har redan framhållit att järnvägar och landsvägar komplettera varandra. Därav synes följa, att en samordning av statens investeringar i järnvägar och i landsvägar bör eftersträvas. Genom att numera vägväsendet förstatligats hava möjligheterna vidgats att på olika sätt ordna en för bygderna tillfredsställande samfärdsel och att därvid taga hänsyn till önskvärdheten av den samlade trafikapparatusens lämpliga dimensionering efter trafikbehovet.

I sitt betänkande rörande Blekingenätets järnvägar finner kommittén det vara ur järnvägsteknisk och järnvägsekonomisk synpunkt nödvändigt, att statsmakterna inom en mycket nära framtid fatta beslut om åtgärder beträffande dessa järnvägar. Kommittén anser det ovedersägligt, att järnvägarna icke i sitt nuvarande skick kunna fullgöra föreliggande transportuppgifter. Då bristfälligheter icke i samma grad förefinnas vid övriga av staten ägda smalspåriga järnvägar, har kommittén funnit sig föranlåten att i första hand upptaga Blekingenätets järnvägar till utredning och, utan avvaktan på resultatet av kommitténs utredningsarbete i övrigt, framlägga förslag rörande desamma.

Hela sydöstra Sverige — sålunda förutom Blekinge och angränsande delar av Kronobergs län även Kalmar län — har lämnats utanför det statliga järnvägsbyggandet och därvid av olika skäl kommit att få ett i flera avseenden splittrat och otillfredsställande järnvägsnät. Av kommitténs redogörelse rörande Blekingejärnvägarnas tekniska förhållanden framgår jämväl, att dessa järnvägars nuvarande tekniska standard är mindre tillfredsställande och att den rullande materielen är föråldrad och försliten. Erinras må ock, att järnvägsstyrelsen redan i sitt inledningsvis omnämnda, den 21 november 1942 dagtecknade utlåtande betonat angelägenheten av att utan dröjsmål få till stånd förbättringar. Sedan dess ha snart fyra år gått, och

eftersom några nämnvärda nyinvesteringar under tiden icke skett, ha järnvägsanläggningarna jämte den rullande materielen helt naturligt ytterligare försämrats. Järnvägsstyrelsen har också i sitt över kommitténs förslag avgivna yttrande ånyo understrukit behovet av snara åtgärder, och länsstyrelsen i Blekinge län har i sitt yttrande ansett ombyggnaden vara av så hög angelägenhetsgrad, att den borde igångsättas så snart förhållandena kunde göra det möjligt.

Även från andra utgångspunkter har en förbättring av järnvägs-kommunikationerna i denna del av landet ansetts påkallad. Kommittén erinrar om de uttalanden som gjorts från representativa företrädare för näringslivet inom Blekingejärnvägarnas trafikområden, att bristerna i kommunikationssystemet äro i hög grad beroende av järnvägarnas smala spårvidd och därav föranledda svårigheter vid övergång till anslutande normalspåriga järnvägar. Den förut omnämnda ekonomisk-geografiska utredningen synes även giva belägg för att de dåliga järnvägsförbindelserna varit en bidragande orsak till den ringa utvecklingen av näringslivet. Från länsmyndigheterna och i ärendet hörda lokala organ har hävdats, att bleve blott järnvägsnätet ombyggt och förbättrat, så bleve därmed förutsättningar givna för en kraftig utveckling av den i många avseenden svagt utvecklade landsända, som Blekingenätets järnvägsområde representerar. Det förebragta materialet visar även, att förutsättningar för en utveckling av näringslivet äro för handen. Betydande industriföretag finnas redan inom Blekingejärnvägarnas trafikområden, trots de relativt ogynnsamma transportbetingelserna.

Kommittén har sammanfattningsvis uttalat, att åtgärder för förbättring av Blekingejärnvägarna äro av behovet väl motiverade. I de avgivna yttrandena synes samstämmighet råda därom, att ingripande åtgärder måste vidtagas för att förläna järnvägstrafiken å Blekingenätet den effektivitet och ändamålsenlighet, som tiden kräver och nutida teknik gör möjlig. 1944 års trafikutredning har emellertid ansett det vara mindre lämpligt att nu fatta beslut angående Blekingenätet utan att ha tillgång till en preliminär plan rörande hela smalspårnätet, vilken kunde giva besked om de vidare ekonomiska konsekvenserna av en ombyggnad av Blekingenätet. En sådan ombyggnad kunde nämligen få prejudicerande betydelse för andra liknande ombyggnadsfrågors bedömande. Även ur andra synpunkter vore det enligt utredningens mening önskvärt, att Blekingeområdets trafikproblem inordnades i ett större sammanhang.

Kommittén, som till ingående prövning upptagit de olika möjligheter, vilka beträffande järnvägssystemet i Blekinge stå till buds, har funnit, att det är tekniskt möjligt att även utan förändring av spårvidden åstadkomma förbättringar genom banteknisk upprustning samt elektrifiering eller motorisering av tågdriften. Emellertid framhåller kommittén, att även efter en sådan upprustning de med smalspårssystemet förenade olägenheterna av omlastningen på övergångsstationerna skulle kvarstå. Kommittén anser tillika, att upprustningen jämväl ur kostnadssynpunkt framstår såsom oförmånlig och huvudsakligen har teoretiskt intresse för att belysa storleken av det medelsbehov,

som — utöver genomförandet av en upprustning av banorna — behöves för att jämväl bredda desamma. En ombyggnad till normalspår under antagna tekniska förutsättningar skulle däremot enligt kommitténs uppfattning icke blott medföra en genomgripande upprustning av bana och rullande materiel utan även eliminera samtliga med det nuvarande splittrade järnvägssystemet förenade nackdelar.

Av vad nu anförts framgår, att det här gäller ett avgörande som, trots vad 1944 års trafikutredning härutinnan anfört, icke längre bör uppskjutas. Om inga nyinvesteringar göras, komma Blekingebanorna på grund av den föråldrade och förslitna materielen att inom få år icke längre kunna tillfredsställande fullgöra sina trafikuppgifter. Redan nu föreliggande svårigheter att behörigt sköta trafiken. Åtgärder för att rusta upp järnvägarna kräva emellertid avsevärda investeringar. Kommittén har utrett medelsbehovet för olika alternativ till förbättring av de tre viktigaste linjerna, nämligen Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö, vid en prisnivå motsvarande 1939 års, ökad med 20 procent, allt under förutsättning att förbättringsåtgärderna genomföras under en till åren 1945—1954 förlagd tioårsperiod. Även de minst omfattande åtgärder, som enligt kommittén kunna komma i fråga, nämligen att vid bibehållen spårvidd hålla järnvägarna i fortvarighetstillstånd, skulle kräva en kostnad av 9,5 miljoner kronor. Om linjerna därjämte skulle upprustas för att bättre kunna tillfredsställa behovet av snabba transporter, skulle kostnaden uppgå till 20,6 miljoner kronor. Ombyggnad till normalspår av samma linjer skulle kräva en kostnad av 30,1 miljoner kronor, varav 27,5 miljoner kronor för bananläggningen och 2,6 miljoner kronor för en begränsad anskaffning av rullande materiel. En utgift på närmare 10 miljoner kronor till förbättring av Blekingejärnvägarna torde därför under alla förhållanden vara ofrånkomlig.

Åtgärderna för Blekingenätets förbättring böra bedömas ur synpunkten av vad som är samhällsekoniskt bäst. Enligt kommitténs utredningar giver en rent företagsekonomisk bedömning av erforderliga investeringar för en ombyggnad till normal spårvidd till resultat, att en för järnvägen tillfredsställande räntabilitet icke för närvarande kan påräknas. En sådan ombyggnad av kustlinjen Karlskrona—Kristianstad skulle enligt kommitténs uppfattning emellertid på längre sikt stimulera näringslivet i de bygder, som linjen genomlöper, och bidra till att den här befintliga, mycket talrika befolkningen lättare kunde finna utkomstmöjligheter. Kommittén hyser följaktligen förhoppningar, att en investering av det för ombyggnaden erforderliga kapitalet skall medföra gynnsamma samhällsekonomiska verkningar samt komma nutida och framtida generationer till godo. Även om linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö icke ur järnvägsekonomiska och samhällsekonomiska synpunkter ha samma betydelse som kustlinjen, har — med hänsyn väsentligen till militära och försvarspolitiska skäl — kommittén dock ansett även dessa linjer böra ombyggas.

Ombyggnad till normalspår av kustlinjen har i de avgivna yttrandena liv-

ligt tillstyrkts av så gott som samtliga hörda myndigheter och sammanslutningar. Sålunda har järnvägsstyrelsen uttalat, att av den av kommittén förebrogta utredningen syntes tydligt ådagalagt, att linjen hade sådan trafikuppgift och betydelse, att den såvitt möjligt borde ifrågakomma till ombyggnad, liksom ock att den härvid borde sättas före varje annan av staten ägd smalspårig järnväg. 1944 års trafikutredning har visserligen anfört vissa skäl mot en ombyggnad och därvid åberopat, att utredningen vid en normal trafikpolitisk bedömning icke kunnat finna, att ombyggnaden skulle medföra sådana fördelar i förhållande till de ekonomiska uppostringarna, att den borde ingå som ett led i den förbättring av bygdens trafikförhållanden, som även utredningen funne rättvis och rimlig. Ehuru med tvekan har utredningen likväl med hänsyn till föreliggande särskilda skäl tillstyrkt, att ombyggnaden upptoges i den statliga investeringsreserven, därvid driften å banan förutsattes få en motoriserad inriktning.

Även jag har kommit till den uppfattningen, att en ombyggnad av kustlinjen Karlskrona—Kristianstad är motiverad ur allmänna samhällsekonomiska synpunkter, då linjen ovedersägligen utgör huvudleden i länets kommunikationer och har en förhållandevis livlig trafik.

Kommitténs ställningstagande till ombyggnaden av linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö har väsentligen motiverats av militära skäl. Kommittén har jämväl närmare belyst de svårlösta byggnads- och trafiktekniska problem som uppkomma, om kustlinjen skall ombyggas till normalspår, under det att de förstnämnda två linjerna skola bibehållas med nuvarande spårvidd eller inspikas.

Såsom framgår av redogörelsen för de inkomna yttrandena hava olika åsikter gjort sig gällande rörande lämpligheten av att ombygga linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö till normalspår. Såsom skäl mot en ombyggnad ha främst åberopats farhågor för att det för ombyggnad erforderliga kapitalet ej skulle komma att lämna någon som helst avkastning samt att den höjning av driftkostnaderna, som skulle följa med ombyggnaden, näppeligen skulle bliva kompenserad av någon motsvarande inkomstökning.

Uppenbart är, att en ombyggnad endast av kustlinjen icke skulle medföra det enhetliggörande av spårvidderna, som särskilt i fråga om vagnhållning och snabbare transporttider är av betydande värde. Vid en till kustlinjen begränsad ombyggnad skulle visserligen olägenheterna av den brutna spårvidden minskas i omfattning men förflyttas till delvis andra knutpunkter, där olägenheterna alltjämt skulle bestå. Vidare skulle ett bibehållande av linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö vid smal spårvidd medföra betydande olägenheter i Karlshamn och inom Ronnebyområdet. Bibehållandet av smalspåret skulle även konservera de för närvarande allt annat än rationella bangårdsförhållandena i Växjö. Även om dessa linjer äro relativt trafiksvaga, utgöra de likväl för näringslivet inom de bygder de genomlöpa betydelsefulla transportleder, icke minst för jord- och skogsbruket. På grund

härav och med hänsyn jämväl tagen till försvarspolitiska skäl anser jag mig kunna förorda, att linjerna ombyggas till normalspår. Jag utgår därvid i likhet med järnvägsstyrelsen från, att den merkostnad, som ett medtagande i ombyggnadsprogrammet av dessa båda linjer föranleder, till viss del kommer att uppvägas av de fördelar även ur järnvägsekonomisk synpunkt, som detta mera vittomfattande ombyggnadsprojekt kan väntas medföra.

Vad angår de av staten ägda bandelar, vilka ingå i Blekingenätet men icke blivit av kommittén föreslagna till ombyggnad, nämligen Sandbäck—Olofström, Norreryd—Kvarnamåla, Sölvesborg—Hörviken, Vislanda—Bolmen och Gullberna—Torsås, har kommittén ansett, att den förstnämnda linjen skall nedläggas sedan kustlinjen blivit ombyggd, att frågan om gestaltningen av den sistnämnda linjen bör upptagas först i samband med behandlingen av de smalspåriga Kalmarjärnvägarna och att de övriga tre linjerna tills vidare skola bibehållas vid nuvarande spårvidd.

Tydligt är, att det ur järnvägsekonomisk synpunkt ställer sig dyrbart att för den korta järnvägssträckan Sandbäck—Olofström avdela särskild materiel som bleve mycket dåligt utnyttjad. Ingen station på sträckan har längre vägvstånd än 5,5 km till station vid angränsande banor. På grund härav och med beaktande av vad kommittén härutinnan anfört torde bandelen böra nedläggas senast då kustlinjen blivit ombyggd.

I fråga om bandelarna Norreryd—Kvarnamåla och Sölvesborg—Hörviken har i yttranden, avgivna av myndigheter och sammanslutningar med lokal förankring, bestämt hävdats, att desamma borde ombyggas i samband med ombyggnaden av andra sträckor. Å andra sidan ha järnvägsstyrelsen samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uttalat, att bandelarna i fråga borde nedläggas om icke förr så i varje fall när den av kommittén föreslagna ombyggnaden skett och nu rådande gemenskapsförhållanden i avseende å lok och vagnar icke längre kunna bestå. I sakens nuvarande läge är jag emellertid ej beredd att upptaga frågan om sagda bandelar till slutlig prövning. Jag förutsätter dock, att järnvägsstyrelsen ägnar denna fråga liksom även frågan om den fortsatta järnvägsdriften å sträckan Vislanda—Bolmen särskilt intresse och till Kungl. Maj:t inkommer med förslag så snart förhållandena det påkalla.

Kommittén har framhållit lämpligheten av att vederbörande landsting och städer bidra till och underlätta en ombyggnad genom utfästelse om fri mark. Mot förslaget ha erinringar framförts endast från remissinstanser i Kristianstads län. Jag finner vad kommittén härutinnan anfört värt beaktande och förutsätter att, sedan statsmakterna tagit ställning till ombyggnadsfrågorna, de olika lokala intressenterna skola genom samverkan på allt sätt underlätta realiserandet av statsmakternas beslut.

I det föregående har framhållits, att en förbättring av Blekingenätets järnvägar är angelägen. Den av mig nu förordade ombyggnaden bör därför icke uppskjutas någon längre tid. Icke desto mindre anser jag mig med hänsyn till statsfinansiella skäl och läget på arbetsmarknaden böra tills vidare föreslå,

att ombyggnaden icke må utföras förrän dylika arbeten befinnas erforderliga såsom led i åtgärder för sysselsättning av friställd arbetskraft. Av vad investeringsutredningen anfört framgår, att ombyggnaden i detta avseende delvis är av betydande värde.

Jag övergår härefter till frågan om behovet av medel för genomförande av ombyggnadsprogrammet. Härvid må erinras, att kommittén beräknat medelsbehovet för bananläggningen till 27,5 miljoner kronor, därvid kommittén dock räknat med 1939 års priser ökade med endast 20 procent. I nuvarande läge synes snarare ett 40-procentigt tillägg till dessa priser böra läggas till grund för kostnadsberäkningen, och man erhåller då en kostnadssumma av omkring 32 miljoner kronor. Ombyggnaden giver även anledning till anskaffning i ökad omfattning av normalspårige rullande materiel, medan samtidigt behovet av smalspårsmateriel minskas. Kommittén har beräknat medelsbehovet för den rullande materielen under tioårsperioden 1945—1954 till 2,6 miljoner kronor, om endast personvagnar skola anskaffas, och till 12,8 miljoner kronor, om jämväl lok och godsvagnar skola beställas. Eftersom ett enhetliggörande av järnvägssystemet i fråga om spårvidden möjliggör användning av redan befintlig normalspårige materiel å de breddade linjerna, kan anskaffningen av ny rullande materiel till de ombyggda linjerna avpassas efter då rådande trafikomfattning och tillgång på rullande materiel inom hela det normalspårige järnvägsnätet. Det föreligger sålunda icke anledning att nu taga ställning till medelsbehovet för anskaffning av rullande materiel. Medel härför böra ställas till förfogande i vanlig ordning, d. v. s. efter av järnvägsstyrelsen därom årligen gjorda framställningar, i vilka vederbörlig hänsyn får tagas till det ökade behovet av normalspårige materiel och det minskade behov av smalspårsmateriel, som ombyggnaden kommer att föranleda.

Det nu aktuella medelsbehovet uppgår sålunda till 32 miljoner kronor. Anslag för ändamålet bör lämpligen anvisas å allmän beredskapsstat. Enligt vad järnvägsstyrelsen upplyst, lära för ombyggnadsföretaget under nästa budgetår kunna utföras arbeten av grovarbetskaraktär för en kostnad av högst 5 miljoner kronor. Skulle en förändring beträffande landets stålförsörjning medgiva, att redan i samband med företagets påbörjande beställningar av broöverbyggnader och andra materialkrävande arbeten kunna göras, torde kostnaderna för arbeten under budgetåret kunna höjas intill 8 miljoner kronor. Anslaget å beredskapsstat synes böra anvisas med sistnämnda belopp. Till frågan härom torde jag senare i dag få återkomma i samband med behandlingen av övriga frågor om anslag å beredskapsstat för budgetåret 1946/47.

Anmärkas må, att kostnadsbeloppet 5 miljoner kronor beräknats motsvara arbetstillfällen om inemot 300 000 dagsverken, huvudsakligen för grovarbetare. Kunna jämväl broöverbyggnader m. m. påbörjas under nästa budgetår, kan detta uppskattas medföra arbetstillfällen om 40 000 å 50 000 dagsverken, till större delen för arbetare inom verkstadsindustrien. Motsvarande

arbetsstyrkor uppgå till inemot 1 200 respektive 200 årsarbetare. Med hänsyn till den tid som, efter det statsmakterna tagit ställning till ombyggnadsföretaget, kräves för detaljprojektering av detsamma, kunna arbetena emellertid icke påbörjas i större omfattning förrän under loppet av hösten 1946, varför de arbetsstyrkor, som behöva sättas in för fullt utnyttjande under budgetåret 1946/47 av de angivna arbetstillfällena, bliva större än de nyss beräknade.

Järnvägsstyrelsen har förutsatt, att medel för själva ombyggnaden komma att anvisas på sådant sätt att de icke öka statens järnvägars räntepliktiga kapital. Kommittén har visserligen räknat med att de för ombyggnaden investerade medlen icke bliva ur företagsekonomisk synpunkt räntabla. Jag håller det emellertid icke för uteslutet, att en viss partiell förräntning skall ernås genom den ökning av trafiken, som en förbättrad transporttjänst kan förväntas medföra. Med hänsyn till svårigheten att i nuvarande läge överblicka alla på avskrivningsfrågan inverkan förhållanden synes det icke ändamålsenligt att redan nu slutgiltigt bestämma, att det anslagsbelopp, som för ombyggnadsföretaget må komma att anvisas å beredskapsstat, till ingen del skall ingå i statens järnvägars förräntningspliktiga kapital. Det torde få ankomma på chefen för finansdepartementet att framdeles upptaga frågan om den avskrivningsåtgärd, som härutinnan kan bliva erforderlig. Därvid lär böra särskilt beaktas, att ombyggnaden fått träda i stället för en eljest ofrånkomlig upprustning av bananläggningarna.

Under åberopande av vad sålunda anförts hemställer jag, att Kungl. Maj:t ville föreslå riksdagen

att besluta, att linjerna Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö skola ombyggas till normalspår.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:
Fredric Hawerman.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

	Sid.
Inledning	1
Frågans väckande	1
Det svenska järnvägsnätets tillkomst och utveckling, särskilt med hänsyn till de smalspåriga järnvägarna	4
1943 års järnvägskommitté	7
Allmänna synpunkter	7
Tekniska frågor i samband med spårvidden samt möjligheten att utan ombyggnad höja transportförmågan hos smalspåriga järnvägar	7
Ombyggnad till normalspår av smalspåriga järnvägar	7
Kostnaderna för drift, underhåll och förnyelse vid olika spårvidder	10
Jämförelse mellan nämnda kostnader vid olika spårvidder	10
Hur förekomsten inom ett järnvägsnät av olika spårvidder inverkar på drift, underhåll och förnyelse	10
Omlastningens inverkan på kostnaderna	11
Vissa särskilda spörsmål i samband med ombyggnad av smalspåriga järnvägar	12
Ombyggnadsarbetenas lämplighet ur sysselsättningssynpunkt	12
Förvärv av mark för ombyggnad	12
Ordningen för ombyggnad av smalspåriga järnvägar	13
Nedläggning eller nedrustning av bandelar	14
Skiljaktig mening	15
Blekingenätets järnvägar	15
Historik	15
Teknisk beskrivning av linjerna	16
Uttalanden om behovet av förbättrade järnvägskommunikationer	17
Olika alternativ till förbättring av Blekingenätets järnvägar	18
A. Ersättningsanskaffning vid fortvarighetstillstånd	18
B. Upprustning med bibehållen spårvidd	19
C. Ombyggnad till normalspår	19
D. Inspikning till 891 mm spårvidd	19
Jämförelse mellan kostnaderna för drift, underhåll och förnyelse vid olika spårvidder	21
Särskilda spörsmål vid genomförande av olika alternativ för förbättring av Blekingenätets järnvägar	21
Kommitténs förslag	22
Skiljaktig mening	25
Särskilt yttrande	25
Yttrandena	26
Allmänna synpunkter	26
Olägenheterna av den nuvarande splittringen på olika spårvidder	26
Olika alternativ till förbättring av smalspåriga järnvägar	29
Den samhälleliga betydelsen av en ombyggnad	29

	Sid.
Ränteberäkning å det för ombyggnad erforderliga kapitalet	31
Ombyggnaden ur försvarssynpunkt	32
Biltrafikens kommande utveckling och därav föranlett minskat behov att ombygga järnvägar	33
Ombyggnadsarbetenas lämplighet såsom sysselsättningsobjekt	35
Nedläggning och nedrustning av bandelar	36
Blekingenätets järnvägar	37
Allmänna synpunkter	38
Linjen Karlskrona—Kristianstad	44
Linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö	46
Sidolinjerna Sandbäck—Olofström, Sölvesborg—Hörviken och Norraryd— Kvarnamåla	52
Förvärv av mark för ombyggnad	54
Departementschefen	54