

Nr 95.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa investeringar i statens järnvägars fond.

(4:e avd.)

1:o) **Införlivande i statsbanenätet av de till Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle hörande järnvägarna.** I propositionen nr 191 har Kungl. Maj:t (punkt 1, s. 3—11 av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 5 mars 1948) föreslagit riksdagen att dels be- myndiga Kungl. Maj:t att vidtaga erforderliga åtgärder för att ifrågavarande till Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle hörande sju järnvägs- aktiebolag — jämte tillhörande dotterbolag, i den mån Kungl. Maj:t så finner lämpligt — skola träda i likvidation, dels föreskriva, att de till sagda förvaltning hörande järnvägarna skola från den 1 juli 1948 införlivas med statens järnvägar, dels till Förvärv av Bergslagernas m. fl. järnvägar å kapitalbudgeten under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, för bud- getåret 1948/49 anvisa ett investeringsanslag av 37 725 000 kronor.

Med bifall till Kungl. Maj:ts proposition 1947:242 har 1947 års riksdag till förvärv av aktier i Bergslagernas med flera järnvägsaktiebolag för budgetåret 1947/48 anvisat ett investeringsanslag av 80 315 000 kronor. Anslaget avser aktieförvärv i dels de tre järnvägsbolag, vilka äro delägare i Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle (i fortsättningen benämnd GDG), nämligen Bergslagernas järnvägsaktiebolag (BJ), Gävle—Dala järnvägsaktiebolag (GDJ) och Södra Dalarnes järnvägsaktiebolag (SDJ), dels tre av de fyra järnvägsbolag, vilkas järnvägar, med BJ som formell arrendator, arrenderas av GDG, nämligen Dalslands järnvägsaktiebolag (DJ), Kil—Fryksdalens järnvägsaktiebolag (KFJ) och Lödöse—Lilla Edets järnvägsaktiebolag (LLEJ). I Dal—Västra Värmlands järnvägsaktiebolag (DVVJ), vars järnväg också arrenderas av GDG, äger BJ samtliga aktier, varför dessa vid avsett statsövertagande av BJ med flera bolags egendom komma att utan särskild åtgärd övergå i statens ägo. Liknande är för- hållandet med dels den som handelsbolag inregistrerade GDG, dels GDG:s olika dotterbolag, bland vilka i första hand är att nämna GDG:s biltrafiks- aktiebolag.

Vid behandlingen i statsrådet av förenämnda proposition anförde departe- mentschefen att det definitiva inlemmandet av ifrågavarande järnvägar i statsbanenätet förväntades kunna ske redan den 1 juli 1948, att GDG- bolagen därvid borde träda i likvidation och avtal träffas om överlåtelse av bolagens alla tillgångar och skulder på staten, att i samband därmed förslag beräknades föreligga om statens övertagande av den försäkringsverksamhet,

som utövas av vid GDG befintliga två pensionsinrättningar, samt att förslag i angivna hänseenden förväntades komma att underställas 1948 års riksdag.

I skrivelse den 29 januari 1948 meddelar *järnvägsstyrelsen*, att staten till och med den 30 december 1947 i nu ifrågavarande järnvägsaktiebolag förvärvat huvudparten av aktierna och att, såvitt järnvägsstyrelsen kunnat finna, hittills icke något inträffat av natur att böra föranleda ändring i planerna beträffande ifrågavarande järnvägars införlivande med statsbanenätet.

Järnvägsstyrelsen har i skrivelsen framlagt förslag för järnvägarnas införlivande med statsbanorna. I ärendet har samråd skett med styrelserna för de järnvägsbolag, vilka äro delägare i GDG. Styrelserna hava därvid förklarat sig intet ha att erinra mot järnvägsstyrelsens förslag i ämnet. För transaktionens genomförande har järnvägsstyrelsen hemställt om ett investeringsanslag av 57 000 000 kronor.

Fullmäktige i riksgäldskontoret ha avgivit utlåtande i ämnet.

Departementschefen har funnit, att den planerade införlivningen av GDG-banorna i statsbanenätet nu bör fullföljas. I allt väsentligt borde härvid samma förfarande kunna användas som tillämpades vid Västeråsbanans införlivning år 1945. För ändamålet erfordrades ett investeringsanslag av 37 725 000 kronor. Härom har departementschefen närmare anfört följande.

»Efter inlemmandet i statsbanenätet av GDG-järnvägarna böra de till dessa järnvägar hörande anläggningsvärdena och kapitalbeloppen i statsbokföringen upptagas på samma sätt som motsvarande värden och belopp för statens järnvägar i övrigt. Kapitalbehållningen å statens järnvägars fond bör följaktligen ökas med dels den av förenämnda investeringsanslag bestridda köpesumman för aktierna i Bergslagernas m. fl. järnvägsaktiebolag, dels ett belopp lika med summan av bolagens av staten övertagna låneskulder per den 1 juli 1948. Dessa låneskulder ha beräknats till sammanlagt omkring 63 miljoner kronor. Av detta belopp bör tillhopa 4 329 000 kronor utgörande statslån till KFJ och DVVJ överföras från fonden för låneunderstöd till statens järnvägars fond. Ett belopp av 1 376 000 kronor, vilket återstår å till DVVJ utlämnade statslån och varå ränta ej erlagts, bör avskrivas. Slutligen bör nuvärdet av den till KFJ:s statslån hörande anståndsrentan å nominellt 281 334 kronor av järnvägsstyrelsen inbetalas till riksgäldskontoret över inköpskontot för enligt 1939 års riksdagsbeslut förvärvade enskilda järnvägar.

Efter dessa omföringar och avskrivningar skulle återstå ett lånebelopp av i runt tal 57 miljoner kronor, vilket i princip bör täckas av ett motsvarande investeringsanslag å riksstaten. Av beloppet skulle emellertid — såsom riksgäldsfullmäktige påpekat — 19 275 000 kronor ej komma att tagas i anspråk, därest Bergslagernas och Gävle—Dala järnvägars pensions- samt änke- och pupillkassor samt Gävle—Dala järnvägsaktiebolags pensionsinrättning samtidigt övertagas. Denna fråga anmäles i annat sammanhang denna dag av chefen för finansdepartementet. Vid bifall till detta förslag

bör investeringsanslaget kunna begränsas till (57 000 000 — 19 275 000) 37 725 000 kronor.

Övertagna svävande skulder i övrigt liksom övertagna likvida medel och rörliga tillgångar bära tills vidare föras å det förutnämnda inköpskontot. Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att framdeles meddela erforderliga bokföringsföreskrifter.

I samband med att GDG-bolagen — eventuellt med något undantag — likvideras och deras egendom utskiftas skola bolagen enligt nu gällande bestämmelser i förekommande fall erlægga utskiftningsskatt. Vid likvidationen av Västeråsbanan erlades utskiftningsskatten av statens järnvägar med anlåtande av driftmedel. I förevarande fall torde av budgettekniska skäl driftmedlen icke lämpligen bära användas för ändamålet. Chefen för finansdepartementet kommer därför senare i annat sammanhang att föreslå, att bolagen medgivas befrielse från att erlægga sådan skatt. Vid bifall till detta förslag bortfaller frågan, huru täckning skall beredas för utskiftningsskatten och jag anser mig därför ej ha anledning att vidare beröra denna fråga.

Jag finner mig således bära förorda, att ett anslag av 37 725 000 kronor anvisas å riksstaten för budgetåret 1948/49 för reglering av de med införlivningen av Bergslagens m. fl. järnvägar i statsbanenätet sammanhängande ekonomiska spörsmålen. Jag vill i anslutning härtill framhålla, att denna medelsanvisning är utan betydelse för kapitalmarknaden, enär någon ytterligare upplåning för statens räkning ej erfordras. Staten kommer allenast att övertaga betalningsansvaret för redan utelöpande lån. Såsom riksgäldsfullmäktige framhållit kommer för övrigt staten att, så snart de förutnämnda pensionsinrättningarna övertagits av staten, jämväl få övertaga de obligationer och reverser m. m., som tillhöra inrättningarna. Bortsett från pensionsinrättningarnas fordringar hos GDG-bolagen å tillhoppa 19 275 000 kronor kommer staten sålunda att övertaga obligationer, förlagsbevis, reverser och fastighetsinteckningar å tillhoppa omkring 35 000 000 kronor samt depositioner hos riksgäldskontoret å omkring 3 000 000 kronor. Dessa belopp torde på sätt tidigare skett i liknande fall gottskrivas posten Övriga kapitalmedel å investeringsstaten för statens järnvägar. Investeringsbemyndigandet för nästa budgetår kommer sålunda ej att ökas i anledning av den föreslagna medelsanvisningen, vilket även är sakligt berättigat med hänsyn till transaktionens finansiella karaktär.»

Departementschefen har vidare framhållit, att den hos GDG-bolagen vid tidpunkten för banornas införlivande anställda järnvägspersonalen i samma utsträckning som vid tidigare statsförvärv torde komma att övergå i statens järnvägars tjänst. Departementschefen anser att personalen bör erhålla rätt att utan avvaktande av den sedvanliga övergångstiden av sex månader erhålla anställning vid statens järnvägar enligt vid dessa gällande anställnings- och lönevillkor redan från och med den 1 juli 1948.

Departementschefen förutsätter att det skall få ankomma på Kungl. Maj:t

att i blivande beslut om järnvägarnas införlivande med statens järnvägar meddela föreskrifter om järnvägarnas hänförande till visst distrikt.

Utskottet. Då 1947 års riksdag anvisade medel till förvärv av aktierna i GDG-bolagen förutsattes, att det definitiva inlemmandet av järnvägarna i statsbanenätet skulle ske den 1 juli 1948. Aktieförvärven ha, såsom i förevarande proposition framhållits, fortskridit i fullt tillfredsställande tempo. Då i övrigt icke något inträffat som kan föranleda till ändring i de uppgjorda planerna synes beslut nu böra fattas om införlivandet.

Det framlagda förslaget innebär i huvudsak, att järnvägsbolagens tillgångar och skulder i samband med bolagens trädande i likvidation övertagas av staten, i samband varmed kapitalbehållningen å statens järnvägars fond ökas med köpesumman för järnvägsbolagen samt med ett belopp lika med summan av bolagens av staten övertagna låneskulder. Vad departementschefen härutinnan förordat i budgettekniskt och bokföringsmässigt avseende tillstyrkes i princip av utskottet. I enlighet härmed skulle ett lånebelopp av 37 725 000 kronor behöva täckas av investeringsanslag å riksstaten. Därvid har emellertid förutsatts, att till årets riksdag avlåtna förslag om dels statens övertagande av Bergslagernas och Gävle—Dala järnvägars pensions- samt änke- och pupillkassor ävensom Gävle—Dala järnvägsaktiebolags pensionsinrättning, dels ock järnvägsbolagens befrielse från skyldighet att erlägga utskiftningsskatt vinner riksdagens bifall. Berörda förslag ha ännu icke prövats av riksdagen. Med hänsyn härtill torde med prövning av det i förevarande proposition framlagda förslaget om anvisande av anslag å förenämnda belopp böra tillsvidare anstå. Utskottet avser att senare under riksdagen avgiva utlåtande över Kungl. Maj:ts förslag i denna del. Med hänsyn till tidpunkten för likvidationsförfarandet är det emellertid angeläget att Kungl. Maj:t redan nu bemyndigas vidtaga erforderliga åtgärder för bolagens trädande i likvidation och för järnvägarnas införlivande med statsbanenätet.

Vad departementschefen förordat beträffande den hos GDG-bolagen anställda personalens övergång i statens järnvägars tjänst samt i fråga om järnvägarnas hänförande till visst distrikt har icke föranlett någon erinran från utskottets sida.

Under återopande av det anförda får utskottet i förevarande sammanhang hemställa,

att riksdagen må

a) bemyndiga Kungl. Maj:t att vidtaga erforderliga åtgärder för att ifrågavarande till Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle hörande sju järnvägsaktiebolag — jämte tillhörande dotterbolag, i den mån Kungl. Maj:t så finner lämpligt — skola träda i likvidation;

b) föreskriva, att de till sagda förvaltning hörande järnvägarna skola från den 1 juli 1948 införlivas med statens järnvägar.

2:o) Förvärv av Västergötland—Göteborgs m. fl. järnvägar. Kungl. Maj:t har (punkt 2, s. 11—33) föreslagit riksdagen att dels besluta, att Västergötland—Göteborgs, Lidköping—Skara—Stenstorps, Mariestad—Moholms, Skara—Timmersdala, Trollhättan—Nossebro, Lidköpings samt Hjo—Stenstorps järnvägar ävensom aktierna i Västergötlands Biltrafikaktiebolag må på avtalade villkor förvärfvas av staten, dels föreskriva, att nämnda järnvägar skola införlivas med statens järnvägar från och med den 1 juli 1948, dels till Förvärv av Västergötland—Göteborgs m. fl. järnvägar å kapitalbudgeten under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, för budgetåret 1948/49 anvisa ett investeringsanslag av 7 130 000 kronor, dels ock bemyndiga Kungl. Maj:t att godkänna avtal om statsförvärv av Mariestad—Moholms järnvägs pensions- samt änke- och pupillkassa, understödsförening, upprättat i enlighet med tidigare av riksdagen för liknande förvärv fastställda grunder.

De nu till förvärv föreslagna järnvägarna, som äro belägna mellan Vänern och stambanan Göteborg—Stockholm, ingå i ett smalspårigt järnvägsnät, som bildar en naturligt avgränsad driftsenhet utan förbindelse med övriga likspåriga järnvägar. Järnvägskomplexet, som har en spårvidd av 891 mm, har brukat sammanfattas under benämningen Västra smalspårnätet.

Ägare till nätet äro numera Lidköpings stad för Lidköpings järnvägar (LJ), Hjo—Stenstorps järnvägsaktiebolag (HSJ), Västergötland—Göteborgs järnvägs aktiebolag samt följande fyra järnvägsaktiebolag, i vilka Västergötland—Göteborgsbolaget äger aktiemajoriteten och som drivas i samförvaltning med detta bolag, nämligen Lidköping—Skara—Stenstorp, Mariestad—Moholm, Skara—Timmersdala Nya och Trollhättan—Nossebro Nya järnvägsaktiebolag. (Med hänsyn till den inbördes ekonomiska samhörigheten sammanfattas sistnämnda fem bolag i fortsättningen under benämningen VGJ.)

Järnvägstrafiken på detta smalspårnät kompletteras med en förhållandevis betydande billinjetrafik för person- och godsbefordran, bedriven dels av några bland järnvägsföretagen och dels av Västergötlands Biltrafikaktiebolag. Sistnämnda bolag drives delvis i samförvaltning med HSJ.

I skrivelse den 25 februari 1948 har *järnvägsstyrelsen* meddelat, att styrelsen till fullgörande av det år 1939 givna uppdraget att vidtaga åtgärder för enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet träffat preliminära avtal med förutnämnda aktiebolag om övertagande av Västra smalspårnätets järnvägar och aktierna i Västergötlands Biltrafikaktiebolag.

Avtalen, som träffats under förutsättning av Kungl. Maj:ts godkännande, innebära, att företagens järnvägar och bilrörelser överlåtas till staten med tillträde den 1 juli 1948. Staten skall å sin sida dels erlægga särskilda köpesummor till ett sammanlagt belopp av 1 840 000 kronor, därav 1 300 000 kronor avse järnvägarna och 540 000 kronor aktierna i Västergötlands Biltrafikaktiebolag, dels ock övertaga betalningsskyldigheten för företagens låneskulder till annan än staten, uppgående till 4 987 000 kronor för järnvägarna

och 300 000 kronor för biltrafikaktiebolaget. Lidköpings stad, som äger Lidköpings järnvägar, har dock utfäst sig att av köpesumman återbetala 300 000 kronor, därest inom viss tid ombyggnad till normalspår äger rum av sådan bansträcka, att normalspårig förbindelse öppnas mellan Lidköping och station vid statens järnvägars nuvarande normalspårsnät.

Utöver nämnda låneskulder skall staten jämväl övertaga betalningsansvaret för statslån å 494 000 kronor. Järnvägsstyrelsen förutsätter emellertid att, i analogi med vad tidigare tillämpats, övertagandet av lån, där staten är långivare, icke skall komma att beröra riksstaten. Anslagsbehovet skulle sålunda uppgå till (1 840 000 + 4 987 000 + 300 000 =) 7 127 000 eller avrundat 7 130 000 kronor, om vilket sistnämnda belopp styrelsen hemställt för nästa budgetår.

Beträffande den närmare innebörden av avtalen får utskottet hänvisa till propositionen s. 12 och 13, som innehålla en kortfattad översikt samt s. 39—55, där avtalen i sin helhet intagits.

Järnvägsstyrelsen har funnit de avtalade ekonomiska villkoren för statsverket tillfredsställande och avtalsbestämmelserna även i övrigt godtagbara. Styrelsen har emellertid framhållit, att dess tillstyrkan av föreliggande förvärv icke innebär ett bortseende från förhållandet, att statsförvärvet av Västra smalspårsnätet komme att — oavsett villkoren — medföra en ej obetydlig belastning av statens järnvägars affärsresultat. Styrelsen har i detta sammanhang även framhållit, att styrelsen betraktat en sådan inverkan som en oundviklig konsekvens av järnvägsförstatligandets allmänlighet och att styrelsen för övrigt ansett sig ha anledning förmoda, att förhållandet mellan affärsförluster och trafikprestationer dock skall bli mindre ogynnsamt vid detta — efter smalspårsbanestandard — dock relativt trafikstarka nät än på åtskilliga andra håll. Styrelsen framhåller vidare, att förevarande statsbaneekonomiska uppoffring uppväges av vinster för andra delar av folkhushållet samt att med enhetliggörandet inträdande ändring i fördelningen av kostnaderna för trafikväsendet kunna förväntas få övervägande gynnsamma verkningar.

De ifrågavarande järnvägarnas sammanlagda banlängd uppgår till 522,1 km. Beståndet av rullande materiel vid 1947 års slut anges i denna tablå.

	Västergötland— Göteborgs järnvägar	Lidköpings järnvägar	Hjo— Stenstorps järnväg
Ånglok	40	8	4
Motorlok	1	—	—
Lokomotorer	2	1	—
Motorvagnar	4	—	2
Rälsbussar	6	5	3
Släpvagnar	16	5	2
Person- och postvagnar	90	12	7
Resgodsvagnar	15	3	3
Godsvagnar	1 071	185	125

Beträffande bilinjernas fordonspark har järnvägsstyrelsen lämnat följande uppgifter.

	Västergötland— Göteborgs järnvägar	Lidköpings järnvägar	Västergötlands Biltrafik- aktiebolag
Personbilar	1	—	1
Bussar	27	3	15
Lastbilar	17	1	2
Släpvagnar	3	—	2

Avtalens bestämmelser rörande övertagande av personal äro, framhåller järnvägsstyrelsen, utformade helt i anslutning till innehållet i de avtal om statsförvärv av enskilda järnvägar, som träffats under de senaste åren. Personalen skall bibehållas vid respektive enskilda järnvägars anställnings- och avlöningsvillkor intill utgången av år 1948 och fr. o. m. den 1 januari 1949 i regel erhålla anställning vid statens järnvägar enligt vid dessa gällande anställnings- och lönevillkor.

Beträffande en vid Mariestad—Moholms järnväg inrättad pensionsanstalt anför slutligen järnvägsstyrelsen:

Samtidigt som Västergötland—Göteborgs m. fl. järnvägar införlivas i statsbanenätet, är det avsett att, i analogi med vad som skett i tidigare liknande fall — Stockholm—Västerås—Bergslagens och Halmstad—Nässjö järnvägar — statens järnvägar skall övertaga den försäkringsverksamhet som utövas av den vid Mariestad—Moholms järnväg befintliga pensionsinrättningen Mariestad—Moholms järnvägs pensions- samt änke- och pupillkassa, understödsförening. Vid 1947 års utgång utgjorde antalet i tjänst varande delägare 15, antalet tjänstepensionärer 7 och antalet familjepensionärer 1. Tillgångarna uppgingo till omkring 390 000 kronor. Det torde böra ankomma å järnvägsstyrelsen att verkställa utredning och inkomma med förslag angående övertagandet. I detta sammanhang synes emellertid redan nu av riksdagen bemyndigande böra utverkas för Kungl. Maj:t att godkänna avtal om statsförvärv av pensionsinrättningen, upprättat i enlighet med grunder, som riksdagen fastställt i tidigare liknande fall.

Fullmäktige i riksgäldskontoret ha den 26 februari 1948 avgivit utlåtande i ärendet. Fullmäktige ha därvid förklarat sig finna de avtalade villkoren om statsförvärv av ifrågavarande järnvägar och biltrafikerörelser från statens synpunkt godtagbara.

Departementschefen har funnit att de träffade avtalen äro godtagbara för statsverket samt tillstyrkt att ett anslag å 7 130 000 kronor anvisas för gäldande av köpesummor och låneskulder. Departementschefen har i huvudsak anført följande.

Av de till förvärvande föreslagna järnvägarna har Västergötland—Göteborgs järnvägar en förhållandevis betydande trafikrörelse, medan övriga linjer äro ganska svagt trafikerade. Staten har dock tidigare övertagit betydligt trafiksvagare smalspårsbanor. Detta är för övrigt en konsekvens av att järnvägsförstatligandet enligt statsmakternas beslut skall vara allmänt. De olika järnvägsföretagen bilda en naturligt avgränsad driftsenhet och genom att de erhålla en gemensam förvaltning synas väsentliga fördelar kunna vinnas. Sålunda erbjuder den gemensamma driften ekonomiska och tekniska

rationaliseringsmöjligheter. Trafikanterna kunna å sin sida räkna med enhetliga och samtidigt sänkta biljettpriser och godstaxor.

De i avtalen angivna ekonomiska villkoren finner jag vara för statsverket godtagbara. Då köpehandlingarna i huvudsak skola gäldas med av riksgäldskontoret utställda fordringsbevis med lägst 10 års löptid, kommer någon omedelbar belastning av kapitalmarknaden ej att uppstå i anledning av detta statsförvärv.

Vad järnvägsstyrelsen anfört angående formerna för företagens förvärvande och likvidation ävensom angående finansieringen härav, föranleder icke någon erinran från min sida. Mindre kontantbelopp, som skola tillräknas företagen på tillträdesdagen, samt rörliga tillgångar och svävande skulder, som då finnas, torde kunna föras å det särskilda inköpskontot för enligt 1939 års riksdagsbeslut förvärvade enskilda järnvägar. Enligt tidigare tillämpade regler för statsförvärv av järnvägar behöves vidare övertagandet av statslån icke föras över riksstaten. De statslån som lämnats två av bolagen för vissa experiment med motorfordon, synas, i enlighet med riksgäldsfullmäktiges förslag, kunna helt avskrivas.

I samband med införlivningen synes vidare pensionsinrättningen vid Mariestad—Moholms järnväg böra övertagas med tillämpning av de regler som gällt i tidigare liknande fall.

För personalens övertagande erfordras en ökning av antalet befattningar i lönegraden Ca 24 och högre lönegrader. Jag avser att anmäla detta spörsmål i samband med övriga frågor angående förändring av löneställning och antal beträffande vissa befattningar vid kommunikationsverken.

Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att i beslut om de förvärvade järnvägarnas införlivande med statens järnvägar meddela föreskrifter angående järnvägarnas hänförande till visst distrikt.

Utskottet. I förevarande proposition har Kungl. Maj:t framlagt förslag om statsförvärv av de i det s. k. Västra smalspårsnätet ingående järnvägarna med tillhörande bilrörelser. Av ifrågavarande järnvägar ha endast Västergötland—Göteborgs järnvägar en förhållandevis betydande trafikrörelse, medan övriga äro ganska svagt trafikerade. Såsom järnvägsstyrelsen framhållit kan endast Västergötland—Göteborgs järnvägar sägas besitta ett affärsvärde. Icke någon av de till förvärv föreslagna järnvägarna torde för övrigt efter förstatligandet kunna lämna överskott å trafikrörelsen. I stället väntas järnvägarna medföra en icke obetydlig belastning av statens järnvägars affärsresultat. Ur angivna synpunkter kunna måhända erinringar riktas mot de nu föreslagna förvärven. Enligt utskottets mening måste emellertid förvärven ses mot bakgrunden av 1939 års riksdags principbeslut i fråga om järnvägsförstatligandet. Enligt detta beslut avses samtliga rikets järnvägsenheter, såväl normalspåriga som smalspåriga, vilka icke äro att betrakta som spårvägar eller ha liknande lokal karaktär och som över huvud äro av den allmänna betydelse att de böra fortbestå, skola förstatligas. Nu ifrågavarande järnvägar bilda en naturligt avgränsad driftsenhet. Jämväl må beaktas, att såsom järnvägsstyrelsen framhållit, den statsbaneekonomiska uppoffringen torde komma att uppvägas av vinster för andra delar av folkhushållet. I varje fall torde den med övriga statsbanor gemensamma driften komma att innebära ekonomiska och tekniska rationaliseringsmög-

ligheter. Utskottet finner för sin del att de nu föreslagna förvärven böra genomföras såsom ett led i det av statsmakterna år 1939 beslutade allmänna järnvägsförstatligandet. Likaså tillstyrker utskottet att i samband med förvärven av järnvägarna aktierna i Västergötlands biltrafikaktiebolag förvärfvas av staten.

De för förvärven avtalade villkoren, formerna för företagens förvärvande och likvidation samt framlagda förslag för förvärvens finansierande ha icke givit utskottet anledning till erinran. Utskottet tillstyrker alltså, att för förvärvens genomförande ett investeringsanslag av 7 130 000 kronor anvisas.

Vad departementschefen förordat beträffande övertagandet av pensionsinrättningen vid Mariestad—Moholms järnväg samt i fråga om järnvägar- nas hänförande till visst distrikt har icke föranlett någon erinran från utskottets sida.

Under återopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att riksdagen må

a) besluta, att Västergötland—Göteborgs, Lidköping—Skara—Stenstorps, Mariestad—Moholms, Skara—Timmersdala, Trollhättan—Nossebro, Lidköpings samt Hjo—Stenstorps järnvägar ävensom aktierna i Västergötlands Biltrafikaktiebolag må på avtalade villkor förvärfvas av staten;

b) föreskriva, att nämnda järnvägar skola införlivas med statens järnvägar från och med den 1 juli 1948;

c) till *Förvärv av Västergötland—Göteborgs m. fl. järnvägar* under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, för budgetåret 1948/49 anvisa ett investeringsanslag av 7 130 000 kronor;

d) bemyndiga Kungl. Maj:t att godkänna avtal om statsförvärv av Mariestad—Moholms järnvägs pensions- samt änke- och pupillkassa, understödsförening, upprättat i enlighet med tidigare av riksdagen för liknande förvärv fastställda grunder.

3:o) **Anskaffning av materiel.** Kungl. Maj:t har (punkt 3, s. 33—35) föreslagit riksdagen att å kapitalbudgeten under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, för budgetåret 1948/49 anvisa följande investeringsanslag, nämligen till Vissa telefonanläggningar m. m. 500 000 kronor, till Nyan- skaffning av ånglok 350 000 kronor, till Ytterligare nyanskaffning av elektrolok 300 000 kronor, till Ytterligare nyanskaffning av rälsbussar 250 000 kronor samt till Ytterligare nyanskaffning av bilmateriel 350 000 kronor.

Med anledning av införlivandet med statsbanenätet av de under punkterna 1:o) och 2:o) omförmälda järnvägarna har *järnvägsstyrelsen* framlagt förslag om anvisande av investeringsanslag för budgetåret 1948/49 till viss mate-

riellanskaffning utöver vad i årets statsverksproposition föreslagits beträffande statens järnvägar.

I skrivelse den 12 februari 1948 har järnvägsstyrelsen hemställt om anslag till telefonanläggningar m. m. med 500 000 kronor och till nyanskaffning av elektrolok med 300 000 kronor, vilka anslagsbelopp betingas av införlivandet med statens järnvägar av de till trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle hörande banorna.

I skrivelsen den 24 februari 1948 angående statsförvärv av Västergötland—Göteborgs med flera järnvägar framhåller järnvägsstyrelsen, att bland de kontrakt rörande ifrågakvarande järnvägsbolags rörelse, vilka järnvägsstyrelsen enligt avtalen om statsförvärvet av järnvägarna skall övertaga, även ingå kontrakt, som avse leverans av ny rullande materiel och bilmateriel.

Det för fullgörande av dessa kontrakt erforderliga totalbeloppet uppgår enligt för styrelsen tillgängliga uppgifter till i runt tal 2 150 000 kronor, nämligen för ånglok till 1 050 000 kronor, för rälsbussar och motorvagnar till 250 000 kronor samt för bilmateriel till 850 000 kronor. Av totalbeloppet beräknas för budgetåret 1948/49 bliva erforderligt 950 000 kronor, varav 350 000 kronor till förskottslikvid för ånglok, 250 000 kronor till slutlikvid för rälsbussar samt 350 000 kronor för bilmateriel, om vilka belopp styrelsen hemställt.

Järnvägsstyrelsen avser emellertid ej att reservera den beställda materielen för den järnväg, vars ägare gjort beställning, utan denna skall ingå i den för statens järnvägars linjer av förevarande spårvidd respektive för statens järnvägars biltrafik gemensamma fordonsparken. Vid sådant förhållande anser styrelsen lämpligt, att för materielanskaffningen erforderliga medel icke sammanslås med för järnvägsförvärven avsett belopp utan anvisas under respektive rubriker inom statens järnvägars fond för rullande materiel och bilmateriel.

Statens industrikommission har avgivit yttrande i ärendet.

Departementschefen har tillstyrkt järnvägsstyrelsens förslag.

Utskottet. Kungl. Maj:ts under förevarande punkt framställda förslag är föranlett av införlivandet med statsbanenätet av de under punkterna 1:o) och 2:o) avsedda järnvägarna. Under hänvisning till vad utskottet under nämnda punkter anfört får utskottet, som icke funnit anledning till erinran mot Kungl. Maj:ts förslag, hemställa,

att riksdagen må under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, för budgetåret 1948/49 anvisa följande investeringsanslag, nämligen till

<i>Vissa telefonanläggningar m. m.</i>	500 000	kronor,
<i>Nyanskaffning av ånglok</i>	350 000	» ,
<i>Ytterligare nyanskaffning av elektrolok</i> ..	300 000	» ,
<i>Ytterligare nyanskaffning av rälsbussar</i> ..	250 000	» ,
<i>Ytterligare nyanskaffning av bilmateriel</i> ..	350 000	» ,

4:o) Införlivande i statsbanenätet av Ljungbyholm—Karlslunda järnväg. Kungl. Maj:t har (punkt 4, s. 35—38) föreslagit riksdagen dels bemyndiga Kungl. Maj:t att vidtaga erforderliga åtgärder för att Ljungbyholm—Karlslunda nya järnvägsaktiebolag skall träda i likvidation, dels och föreskriva, att Ljungbyholm—Karlslunda järnväg skall från den 1 juli 1948 införlivas med statens järnvägar.

Den smalspåriga järnvägen mellan Ljungbyholms station å Kalmar—Torsås järnväg och Påryds industrisamhälle i Karlslunda socken av Kalmar län trafikerades från och med år 1929 och intill den 1 juli 1940 i förvaltningsgemenskap med Kalmar—Torsås järnväg, varvid sistnämnda järnvägs ägare uppehöll trafiken å linjen Ljungbyholm—Påryd. Under tiden 1 juli 1940—30 juni 1941 trafikerades båda linjerna av statens järnvägar och år 1941 förvärvades Kalmar—Torsås järnväg av staten samt införlivades i statsbanenätet. I den värdeportfölj, vilken medföljde detta statsförvärv, ingingo 600 (av totalt 698) aktier i Ljungbyholm—Karlslunda nya järnvägsaktiebolag, som äger linjen Ljungbyholm—Påryd.

Sedan år 1941 trafikeras järnvägen av statens järnvägar enligt trafikeringsavtal, som senast förlängts att gälla till och med år 1949.

I skrivelse den 17 februari 1948 har *järnvägsstyrelsen* framhållit, att styrelsen vid övertagandet av Kalmar—Torsås järnväg räknade med att trafiken på Karlslundabolagets bana efter relativt kort tid skulle komma att nedläggas. Utvecklingen har sedermera tagit en annan riktning och styrelsen anser numera, att inga utsikter finnas till nedläggande inom den närmaste framtiden av banan i dess helhet.

Då järnvägen trafikeras med användande av statens järnvägars personal och i huvudsak även dess materiel samt trafikeringen sker på statens järnvägars risk utan att Karlslundabolaget erhåller någon inkomst därav och då, slutligen, järnvägsstyrelsen innehar huvudparten av bolagets aktier, anser styrelsen, att man kan göra gällande, att järnvägen reellt befinner sig i statens besittning, samt hemställer, att enär den nuvarande såsom provisorium avsedda ordningen icke lämpligen bör fortbestå, bolaget skall likvideras och järnvägen inlemmas i statens järnvägar. Järnvägsstyrelsen har med bolagets likvidator träffat avtal om järnvägens övertagande av staten.

Bolaget häftar i skuld för lån hos Besparings- och Livränteanstalten i Kalmar. Regleringen av denna skuld förutsättes ske över inköpskontot för enligt 1939 års riksdagsbeslut förvärvade enskilda järnvägar. Något särskilt anslag skulle sålunda ej behöva anvisas för ändamålet.

Departementschefen har tillstyrkt järnvägsstyrelsens förslag ävensom uttalat, att det borde ankomma på Kungl. Maj:t att godkänna avtal om statsförvärv av järnvägsegendomen och att besluta om järnvägens hänförande till visst distrikt.

Utskottet har icke funnit anledning till erinran mot Kungl. Maj:ts förslag. Utskottet hemställer,

att riksdagen må

a) bemyndiga Kungl. Maj:t att vidtaga erforderliga åtgärder för att Ljungbyholm—Karlslunda nya järnvägsaktiebolag skall träda i likvidation;

b) föreskriva, att Ljungbyholm—Karlslunda järnväg skall från den 1 juli 1948 införlivas med statens järnvägar.

Stockholm den 29 april 1948.

På statsutskottets vägnar:

J. B. JOHANSSON.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från f ö r s t a kammaren: herrar Johan Bernhard Johansson, Oscar Olsson, Lindström, Gränebo, Gustaf Karlsson, Andrén, Heiding, Gustaf Iwar Anderson, Berling, Johan Eric Ericson, Lundqvist och Ohlon; samt

från a n d r a kammaren: herrar Eriksson i Stockholm, Ward, Malmberg i Skövde, Bergström, Falla, Rubbestad, Lindholm, Pettersson i Dahl, Åkerström, Holmström, Petterson i Degerfors och Persson i Vinberg.

Reservation

vid *punkten 1:o*) (Införlivande i statsbanenätet av de till Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle hörande järnvägarna) av herr *Holmström*.
