

Nr 269.

Av herr **Forslund**, om utredning och förslag rörande
viss ekonomisk samverkan mellan olika järnvägsföretag.

Järnvägarna i vårt land ha i stort sett icke tillkommit på grund av enskilda medborgares spekulationer i högsta möjliga avkastning av investerade medel; tillkomsten av våra järnvägar — även de som inte ingå i statsbanenätet — torde i stället vara frukten av samverkan mellan olika ortsintressen inom de områden respektive järnvägar genomlöpa. Det har också från början från statens och det allmännas sida i övrigt intagits en något annan ståndpunkt till dessa företags tillkomst, än vad fallet är med den egentliga industrien. Man har också redan från början ansett, att det allmänna skulle tillerkännas ett större och mera direkt inflytande över de privata järnvägsföretagen än eljest över enskilda företag. De ha således icke fått anläggas och öppnas för allmän trafik med mindre koncession i varje särskilt fall lämnats av staten genom Kungl. Maj:t. Jämsides med detta förfaringssätt har man från statens sida också ansett, att det allmänna haft så stort intresse för företagets tillkomst och deras vidare skötsel, att man beviljat lån för byggnaden och därtill stadgat, att avgifterna för det utförda transportarbetet icke kunnat få fastställas av järnvägsföretaget; dessa avgifter (gods- och pensontariffer) ha i stället fastställts av Kungl. Maj:t. Utöver dessa anordningar har Kungl. Maj:t ägt befogenhet att fastställa vissa regler att iakttagas i och för trafiksäkerhetens uppehållande samt såsom garanti för att kontrollen över trafiksäkerheten tillräckligt beaktas även inrättat en statlig inspektion av de olika järnvägsföretagen.

Den inställning till järnvägsföretagen som staten intagit, änskönt att de tillkommit såsom enskilda företag, är icke något säreget för vårt land, utan förekommer praktiskt taget i alla länder.

Äganderätten till de enskilda järnvägarna ligger till huvudsaklig del hos städerna, landstingen och kommunerna, och det torde endast vara en mindre del av aktierna, som ägas av enskilda personer. Utöver nämnda intressenter ingår ju staten såsom stor långivare och i enstaka fall, såsom t. ex. i Ostkustbanan, såsom aktieägare. Genom att järnvägarna emellertid i mycket stor utsträckning kommit att få lokal karaktär, ha svårigheter alltid förelegat till den samverkan som en större enhet alltid medför. Denna olägenhet har kommit att bliva allt mera märkbar, sedan påfrestningen genom något minskade arbetsuppgifter ökats, dels på grund av nedåtgående

konjunkturer och dels på grund av tillkomsten av nya transportmedel, vilka i stor utsträckning konkurrerat under rätt ojämna utgångsförhållanden. Från statens sida har därför under en följd av år den frågan förelagat, vad som borde åtgöras för att minska statens förluster på de i företagen gjorda engagementen. Sedan år 1905 t. o. m. år 1930 har staten förlorat å utlämnade lån till enskilda järnvägar ett belopp som anges till 18,587,467 kronor 74 öre. I och med föregående års slut torde förlustsiffran kunna beräknas till c:a 25 millioner kronor. När därtill kommer, att läget för dagen för en hel del av järnvägarna är sådant, att staten har att räkna med ytterligare förluster, vars storlek f. n. icke kan noggrant angivas, men som säkert komma att uppgå till väsentliga belopp, torde det vara nödvändigt, att man undersöker, vad som möjligen kan åtgöras för förhindrande av allt för stora förluster och att för övrigt söka åstadkomma en konsolidering av de olika företagens såväl ekonomiska som rent praktiska arbete. Man bör taga till omprövning, huruvida något underlåtits som kunde vara till fördel att beakta för att åstadkomma ett något jämnare ekonomiskt underlag för de enskilda järnvägarnas verksamhet. Järnvägsnätets desorganisering har sannolikt icke varit till nytta för företagen i gemen, och det har även från statens sida påpekats, att den allmänna tendensen inom industrien i övrigt går i riktning mot konsolidering genom sammanslagningar, vilket även anses skulle vara av betydelse vid järnvägarna. Undersökning om ett fusionsförfarande är visserligen företagen, men synes av hittills kända resultat framgåendet på denna väg ännu icke vunnit tillräcklig förståelse. Dessutom bör icke förbises, att de ekonomiska förhållandena även i en del fall kunna vara sådana, att svårigheter på grund av dessa skäl kunna föreligga för åstadkommandet av en önskvärd sammanslagning.

I riksdagens revisorers berättelse ang. riksgäldskontorets tillstånd och förvaltning för tiden 1 juli 1930 t. o. m. 30 juni 1931 ha revisorerna, efter en detaljerad redogörelse lämnats ang. olika järnvägsekonomiska mellanhanden med staten, i sitt utlåtande ang. ansvarsfrihet för riksgäldsfullmäktige under § 2 anført följande för belysning av läget samt påyrkat, att åtgärder måtte vidtagas för stärkande av de enskilda järnvägarnas ekonomi:

»§ 2.

Revisorerna lämnade i sin senaste berättelse en översikt över den alltsedan år 1905 ständiga ökningen av de förluster, som uppstått å lån utlämnade till enskilda järnvägar (1930 års berättelse sid. 186, § 2).

Under budgetåret 1930—31 ha ytterligare avskrivits sammanlagt 2,714,774 kronor 23 öre. Härtill böra vidare läggas beslutade men ännu icke eller först under innevarande budgetår verkställda avskrivningar om tillhoppa 3,378,958 kronor 31 öre.

Såvitt revisorerna nu kunna bedöma, komma förlusterna dock icke att stanna vid detta belopp. Såsom framgår av nedanstående tablå har näm-

ligen det förfallna beloppet av de till enskilda järnvägar utlämnade lånen under budgetåret avsevärt ökats:

	F ö r f a l l e t b e l o p p		
	30 juni 1930	30 juni 1931	+
Allmänna järnväglånefonden	4,462,255: 64	5,510,260: 23	+1,048,004: 59
Bibanelånefonden	631,779: 17	1,073,061: 42	+ 441,282: 25
Fonden för låneunderstöd ...	—	533,773: 20	+ 533,773: 20
Summa kronor	5,094,034: 81	7,117,094: 85	+2,023,060: 04

I denna jämförelse äro då ej medtagna sådana lån, varå under året avskrivning verkstälts eller beslutats.

Sammanlagda förfallna beloppet har således under året ökats med 2,023,060 kronor 4 öre och uppgår vid årets slut till 7,117,094 kronor 85 öre. Det är inalles nitton järnvägsbolag, bortsett från de sex å vars lån avskrivning verkstälts eller beslutats, som under året ej förmått fullgöra sina förpliktelser. Av dessa nitton ha de femton ej heller tidigare förmått detta, men dessutom ha under året tillkommit följande fyra järnvägsbolag: Mellersta Östergötlands nya, Mjölby—Hästhalmens och Östra Centralbanans järnvägsaktiebolag samt Ostkustbanans aktiebolag.

Man torde kunna förutse, att nya betydande avskrivningar inom den allra närmaste framtiden bliva nödvändiga. Såväl Varberg—Åtrans som Östra Väreuds, Ruda—Finsjö—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägsaktiebolag befinna sig redan i konkurstillstånd och inom kort torde Mellersta Östergötlands nya järnvägsaktiebolag komma att likaledes avträda sin egendom till konkurs. Dessutom ha Östra Centralbanans och Norrköping—Söderköping—Vikbolandets järnvägsaktiebolag i skrivelse till Kungl. Maj:t anhållit om vissa lättnader i sin betalningsskyldighet för statslånen. Underhandlingar pågå mellan riksgäldskontoret och Uppsala—Enköpings järnvägsaktiebolag om reglering av bolagets skuldförhållande till staten. Vidare ha Mellersta Södermanlands och Härnösand—Sollefteå järnvägsaktiebolag till Kungl. Maj:t gjort framställning om järnvägarnas övertagande av staten. I vad mån dessa ifrågasatta eller nödtvungna regleringar komma att åsamka staten förluster kan icke än avgöras. Men ofrånkomligt torde bli att större eller mindre belopp avskrivas.

Av järnvägsbolagens förvaltningsberättelser framgår, att icke blott sådana, som ej kunnat infria sina förbindelser gentemot staten, utan även andra under år 1930 haft ett sämre ekonomiskt utbyte av driften än föregående år. De anförda orsakerna äro bland annat nya taxor för samtrafik, sänkta taxor i övrigt för att möta konkurrens från andra trafikföretag, särskilt biltrafiken, samt den rådande depressionen inom näringslivet överhuvud och inom jordbruket och skogsbruket i synnerhet. I ett antal fall hänvisar man också till föregående vinters snöbrist, som hindrat normal skogsavverkning.

Revisorerna vilja i år liksom i följande ge sitt erkännande för det arbete, som inom riksgäldskontoret nedlagts för åvägabringandet av förbättring i de med statsskuld behäftade enskilda järnvägarnas ekonomi. Vidare böra de utredningar, som verkställes av de år 1927 tillsatta sakkunniga för undersökning rörande möjligheterna att på frivillighetens väg åstadkomma sammanslagning av enskilda järnvägar till större enheter och vars första del, enligt vad revisorerna ha sig bekant, kommer att avlämnas under innevarande år, vara ägnade att ge betydelsefulla uppslag för ett förbilligande av driften.

Den nedgående räntabiliteten som, även om man bortser från räntebetalningar och dylikt, i vissa fall resulterat i rent driftunderskott medför givetvis ökad risk även för staten såsom långgivare. Det bör i detta sammanhang påpekas, vad revisorerna i sin berättelse förra året framhöll, att den från och med innevarande år föreeskrivna avsättningen till förnyelsefond torde komma att medföra minskad möjlighet till avbetalning å statslånen. Dessa omständigheter göra, att framtiden ter sig tämligen mörk i första hand för de enskilda järnvägarna själva och i andra hand också för staten såsom långgivare.

Revisorerna finna det därför synnerligen angeläget, att undersökning snarast möjligt verkställas angående åtgärder, som lämpligen böra vidtagas för stärkande av de enskilda järnvägarnas ekonomi. Det finnes nämligen grundad anledning befara, att eljest flera bland dessa inom en nära framtid bli ur stånd att upprätthålla driften, i vilket fall endast tvenne alternativ föreligga: antingen att staten övertager dessa järnvägar, då man lär få räkna med fortgående driftförlust, eller också att järnvägarna måste helt nedläggas.

Sistnämnda eventualitet skulle emellertid med säkerhet medföra betydande olägenheter för de trakter, vars trafik nu tillgodoses genom dessa järnvägar, och bli till men icke endast för den resande allmänheten utan än mer för ortens näringar och därvid icke minst för jordbruk och skogsskötsel. De trafikmöjligheter, som efter ett nedläggande av järnvägarna stode till buds, nämligen bil- och busstrafiken, torde icke på samma sätt som järnvägarna kunna garantera en lika regelbunden, säker och prisbillig transport av framför allt det skrymmande massgodset. Det är därför revisorernas bestämda övertygelse, att järnvägsdriftens upprätthållande är ett mycket betydande orts- och näringsintresse.

Samma svårigheter ha framträtt även utomlands och påkallat åtgärder. Sålunda har Tyskland genom en nyligen utfärdad trafikstadga för motortrafiken sökt reglera trafikförhållandena mellan järnvägar och motorfordon.

Utän att ta ståndpunkt till frågan om en lösning efter likartade linjer vore lämplig hos oss, där under alla omständigheter sträng hänsyn måste tagas till vårt lands rätt skiljaktiga och egenartade förhållanden, vilja revisorerna med hänsyn till de enskilda järnvägarnas alltmer försämrade ekono-

miska ställning, samt den ökade risken för staten som långivare och för ren driftinställelse framhålla önskvärdheten av att en allsidig undersökning snarast vidtoges angående lämpligheten av åtgärder för reglering av konkurrensförhållandet mellan järnvägs- och automobiltrafiken. Revisorerna vilja härvid framhålla, att de förutsätta, att en eventuell reglering av konkurrensen mellan järnvägs- och automobiltrafiken icke får lägga hinder i vägen för en sund och för vårt näringsliv gagnelig utveckling av kommunikationsväsendet.»

Av revisorernas yttrande erhålles nogsam bekräftelse på att något bör åtgöras, och fråga uppstår då, om vad som lämpligen bör företagas. Att åtgärder böra vidtagas understrykes av det förhållandet, att staten på grund av sin allmänna inställning till järnvägsföretagen ha tillförsäkrat sig inlösningsrätt till järnvägar, under vissa förhållanden. Dessutom har riksgäldskontoret att med iakttagande av stadgandet i reglementet för riksgäldskontoret vid exekutiv försäljning inköpa järnväg, till vilken staten utlänat lån, varvid staten kan få räkna med ytterligare förluster än det redan utlämnade lånebeloppet.

Som tidigare angivits äro de enskilda järnvägarna uppdelade i en mängd olika enheter, vilka ekonomiskt icke samverka på sådant sätt, att det ena järnvägsföretaget ekonomiskt stöder ett annat järnvägsföretag. Med det allmännas inställning till dessa företag och deras verksamhet, synes det rimligt, att man vid granskning av de åtgärder, som kunna komma i fråga för vinnande av vad som från riksdagens revisorer även påyrkas, främst tar i betraktande möjligheten av självhjälp i sådant avseende, att det ena företaget stöder det andra. Det är i grunden föga rationellt att betrakta varje järnvägsbolag såsom ett helt och hållet fristående och av andra oavhängigt företag. I verkligheten är varje järnväg för sin trafik till stor del beroende av alla andra. Statens järnvägar, som genomlöper bygder med olika trafikintensitet, har ju att räkna med dylikt förfarande, och det torde också vara rimligt, att då det blir fråga om hjälpåtgärder för järnvägarnas ekonomiska stabilitet så förfara, att hela vårt lands järnvägsnät deltagar i hjälpverksamheten. Ett likgiltigt nejsägande kan icke vara försvarligt, då det gäller en verksamhet med sådan ekonomisk omfattning, som järnvägarna ha. Samma fråga ha flera länder fått brottas med under de år som gått, och man har mycket tidigare än i vårt land på allvar resonerat om och även i rätt stor utsträckning gått in för en mera för vår tid förnuftsenslig organisation av järnvägarnas arbete, byggd på samverkan de olika intressena emellan. Visserligen föreligga kanske icke fullt efterföljbara arbetsmetoder, men vårt land torde befinna sig mycket långt efter med att ha ordnat sitt järnvägsekonomiska liv, i vad detta är beroende på samverkan de olika järnvägsföretagen emellan. För belysande av vad som i första hand är att tillgodose, bör nämnas underlättande för de företag, som allt fortfarande ha sin uppgift att fylla såsom järnväg, att kunna fullgöra densamma, genom att bereda

dem någon lättnad i den ekonomiska belastning, som för företaget såsom sådant måste anses vara för betungande. En del av järnvägarna äro i behov av en modernisering av såväl dragkraft som vagnmateriel, och delvis även av spåranläggningar för att kunna anpassa sig efter de nuvarande förhållandena, som kräva kortast möjliga tid för trafikarbetets utförande. Det rationaliseringsarbete, som dels redan igångsatts, med allt för ringa ekonomiska resurser, men dels ännu mera kräves i framtiden, är av så genomgripande natur både för järnvägarna och dess personal samt för landets ekonomiska liv i dess helhet, att ett genomförande kräver både kostnader och ett väl planlagt samarbete, för att en övergång till bättre organisation av kommunikationsväsendet, nyare arbetsmetoder och måhända en delvis avveckling av nuvarande skall kunna göras så mjuk att den inte medför onödiga offer i arbetslöshet och annat elände.

För anskaffande av erforderliga medel för en hjälpverksamhet till de enskilda järnvägarna, skulle lämpligen kunna förfaras så, att varje järnväg hade att till statsverket inbetala ett visst belopp, med hänsyn till storleken av företagets trafikmängd. I denna inbetalning skulle alla företag åläggas inbetala på trafikmängden belöpande avgifter, och det skulle oavsett denna inbetalning tillkomma de järnvägar, som särskilt kunde vara i behov av ekonomisk hjälp, att på sätt särskilt stadgas, ansöka om erhållande av sådan hjälp ur den sålunda inrättade fonden. Storleken av det belopp, som bör av de skilda företagen inbetalas till statsverket, är det svårt att utan närmare undersökning fastställa, men med hänsyn till företagens ekonomiska resultat under de senare åren, torde man icke kunna få räkna med lägre belopp än sammanlagt cirka 10 millioner kronor pr år. Såväl grunderna för medlens uttagande av företagen som prövning av ansökningar om ekonomisk hjälp bör fastställas av Kungl. Maj:t, men med hänsyn till tillämpad praxis, då det gällt järnvägarnas gods- och persontariffer, bör Kungl. Järnvägsstyrelsen och Sv. Järnvägsföreningen lämnas tillfälle avgiva yttrande. Då de enskilda järnvägarna ej helt sortera under statsmyndigheterna, kan fråga uppstå, huruvida en hjälpverksamhet av det slag här är fråga om, kan igångsättas utan samtycke från varje enskilt företag. Utan att här närmare gå in på denna fråga, torde man få räkna med, att de enskilda järnvägarnas ställning är sådan, att man av dylika skäl icke skall anse rimligt motsätta sig en hjälpaktion av det slag här är fråga om. I det fall att enskilt företag icke är i stånd att kunna med nuvarande taxeinkomster inbetala den utjämningsavgift som här föreslås, tillkommer det Kungl. Maj:t att i vanlig ordning pröva huruvida fraktsatserna å lämpliga varuslag böra få förhöjas i motsvarande utsträckning. Denna åtgärd är desto nödvändigare, som i förslaget ingår att alla, även de hjälpbehövande, skola deltaga i inbetalandet av den föreslagna utjämningsavgiften.

Mot här föreslagen hjälpåtgärd kan den erinran göras, att staten såsom sådan utan denna hjälpverksamhet är beredd att taga konsekvenserna av sin

utlåning av kapital till de enskilda järnvägarna, men även om så kan göras gällande, så kan man likväl ej förbise, att vårt järnvägsekonomiska liv för närvarande är av utomordentligt behov av organiserad samverkan de olika järnvägsföretagen emellan.

Med hänsyn till vad sålunda här ovan anförts hemställes,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om skyndsamt utredning, huruvida och i vilken utsträckning en sådan ekonomisk samverkan de olika järnvägsföretagen emellan kan åvägabringas som genom uttagandet av en särskild utjämningsavgift lämnar möjlighet för bestridandet av hjälpverksamhet till järnvägsföretag, vilka efter Kungl. Maj:ts prövning i varje särskilt fall kunna vara i behov av ekonomiskt understöd för trafikens fortsatta ombesörjande, samt att Kungl. Maj:t måtte för riksdagen framlägga förslag i ämnet.

Stockholm den 22 januari 1932.

Albert Forslund.
