

Nr 261.

Av herrar **Lindblad** och **Forslund**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition angående reglering av Uddevalla—Lelångens järnvägsaktiebolags skuldförhållande till staten m. m.*

I proposition nr 166 till årets riksdag har Kungl. Maj:t föreslagit, att riksdagen måtte medgiva dels att statens den 30 juni 1933 beräknade kapital- och räntefordran hos Uddevalla—Lelångens järnvägsaktiebolag på grund av statslån för anläggning av järnvägen Uddevalla—Lelängen må till den del densamma överstiger 600,000 kr. avskrivas, dels ock att nämnda bolag må för egen räkning disponera inteckning med bästa förmånsrätt i sagda järnväg till belopp av 100,000 kr. jämte ränta.

Den föreslagna avskrivningen, varigenom staten avstår från en fordran på 1,468,647 kr., kan icke betraktas såsom en isolerad åtgärd utan måste anses ingå såsom ett led i en lång rad av åtgärder, som diskuterats och beslutats för stöd åt järnvägarna i allmänhet och de enskilda i synnerhet. Utan att i övrigt ingå på någon redogörelse för statliga hjälpåtgärder av olika slag till de enskilda järnvägarna tillåta vi oss i detta sammanhang endast erinra om det allmänna läget för våra järnvägar och statens förhållande till dessa. I de enskilda järnvägarna är i runt tal investerat ett kapital på 800 milj. kr. Av dessa utgöra 160 milj. kr. statslån, varav omkring 30 milj. kr. redan avskrivits. Det kan knappast vara tvivel underkastat, att på dessa avskrivningar följer en fortsättning av samma slag. Statens kostnader för de enskilda järnvägarna synes emellertid icke kunna begränsas till avskrivningar endast av redan försträckta medel. Vi tillåta oss erinra därom, att Kungl. Maj:t i proposition nr 142 till årets riksdag föreslår, att riksdagen måtte besluta att till förslag för understöd åt enskilda järnvägar för budgetåret 1933/1934 anvisa ett reservationsanslag, att utgå av lånemedel, av kronor 1,500,000. De förmedelst detta anslag till järnvägarnas förfogande ställda medlen äro avsedda att ha formen av lån mot säkerhet och skola förräntas och amorteras på sätt Kungl. Maj:t bestämmer.

Även bakom detta anslag skymtar en fortsättning av samma slag. Anslaget anges uttryckligen vara avsett för budgetåret 1933/1934 och förutsättes kunna behöva förnyas för kommande år. Närmast synes det vara avsett såsom ett provisorium under en tid framåt, intill dess att andra åtgärder av mera permanent karaktär kunna vidtagas. Även om det sålunda icke är avsikten att åt den föreslagna anordningen giva någon permanens, synes det dock vara väntat att anslagen kunna komma att utgå under de närmaste åren i avvaktan på

vissa utredningar. Efter att ha framhållit de enskilda järnvägarnas prekära läge säga nämligen riksgäldsfullmäktige i sitt yttrande bl. a.:

”Att på grundval endast av de föreliggande framställningarna taga bestämd ståndpunkt till, på vad sätt och i vilken omfattning, staten bör träda emellan med ekonomisk hjälp åt ifrågavarande järnvägar, är uppenbarligen icke möjligt, utan därför kräves en ingående utredning. Då det ej kan vara rimligt att i längden uppehålla driften å alla svaga järnvägar, bör en sådan utredning taga sikte bland annat på frågan, vilka av de enskilda järnvägarna kunna anses sakna sådan allmän betydelse, att de böra nedläggas, samt i vilken omfattning och på vad sätt understöd bör lämnas åt sådana järnvägar av större allmän betydelse, som för närvarande kämpa med ekonomiska svårigheter. Då en utredning av denna art emellertid torde komma att kräva en avsevärd tid, vilja fullmäktige ifrågasätta, om ej i avvaktan på en sådan utrednings slutförande en mera begränsad undersökning kunde verkställas rörande erforderliga rationaliseringsåtgärder, såsom anskaffande av motorvagnar m. m., och sättet för deras finansiering.”

Det framgår icke med full klarhet huruvida fullmäktige med den utredning, de anse nödvändig, avse redan pågående utredningar eller företagande av någon ny. Som bekant beslöt 1932 års riksdag dels på grund av i statsrevisorerens berättelse gjorda erinringar och uttalanden beträffande statens lån till enskilda järnvägar och dels på grund av motion av herr Lundquist i Rotebro m. fl. i skrivelse den 13 juni 1932 hemställa till Kungl. Maj:t att låta verkställa en allsidig utredning av frågan om åtgärder för ernående av en ur olika synpunkter sund reglering av förhållandet mellan biltrafik, järnvägar och sjöfart jämte därmed sammanhängande spörsmål. Med anledning härav har statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet kallat vissa sakkunniga att inom kommunikationsdepartementet biträda med verkställande av en dylik utredning.

Jämlikt Kungl. Maj:ts den 23 december 1932 lämnade bemyndigande har sedermera statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet den 28 december tillkallat ytterligare särskilda utredningsmän för spörsmålet om vissa enskilda järnvägars ekonomi. Dessa utredningsmän torde närmast vara de av riksgäldsfullmäktige i ovan citerade yttrande förutsatta ”för en mera begränsad utredning — rörande vissa rationaliseringsåtgärder”. Deras uppgift skall nämligen vara ”att i varje särskilt fall och efter anvisning av chefen för kommunikationsdepartementet verkställa utredning beträffande sådana enskilda järnvägar, vilkas nödläge gjort behovet av åtgärder i ett eller annat hänseende aktuellt samt framlägga förslag därutinnan”. Bl. a. ha utredningsmännen yttrat sig om och tillstyrkt ovan nämnda avskrivning i Uddevalla—Lelångens järnväg.

Emellertid torde de begränsade åtgärder som inom ramen av för utredningarna givna direktiv kunna komma i fråga för att reglera förhållandet inom vårt transportväsen knappast vara tillräckliga för att sett på längre sikt giva åt

särskilt transportväsendet till lands en organisation, som både ur ekonomiska synpunkter och ur synpunkten av allmänhetens bekvämlighet kan betraktas såsom den möjligast ändamålsenliga. Det bekymmersamma läge vari järnvägsföretagen befinna sig kan givetvis — i den mån det icke är en följd av den allmänna ekonomiska depressionen — sägas bero på den under senare årtilltagande konkurrensen från motorfordonens sida. De nya och ändrade lagbestämmelser, som kunna framgå ur den ovan nämnda utredningen, kunna naturligtvis tänkas mildra denna konkurrens och på grund därav minska svårigheterna för järnvägarna, men någon bättre organisation av transportväsendet torde däremot icke härav vara att vänta. För att vinna detta mål synes det oss nödvändigt, att transportväsendet bringas samman i en enhetlig organisation, som på grundval av en tillräcklig översikt över landets ekonomiska förhållanden förmår inrätta och rationellt avväga transportmedlen efter det övriga näringslivets behov.

Det är tillräckligt ofta omvittnat från olika håll för att vi här skola kunna avstå från en närmare bevisning därav, att landet har en förhållandevis allt för stor transportapparat. Med ett transportväsen, som, då motorfordon och järnvägar tillsamman tagas, på de senaste 15 åren har vuxit med bortåt 50 %, utföres en transporttjänst som redan år 1930 — alltså före den ekonomiska depressionens egentliga kännbara inbrott i vårt land — var väsentligt mindre än 15 år tidigare. Det är påtagligt, att vi här ha att göra med en nationell misshushållning av betydande mått. Järnvägarna gå endast till ringa del utnyttjade och skulle sannolikt med det kapital, som är nedlagt i dessa företag, och med en lämplig utökning av arbetskraften kunna utföra bortåt dubbelt så stora transportprestationer. På grund härav gå nära nog landets samtliga järnvägar med förlust så tillvida att de icke kunna förränta det i järnvägarna nedlagda kapitalet, en förlust, som för de tre första kvartalen under 1932 bokföringsmässigt uppgår till omkring 30 milj. kr. Men icke heller den yngre konkurrenten, motorfordonen, torde ha någon anledning att känna ekonomisk tillfredsställelse med tillståndet. Det låter sig visserligen icke göra, att siffermässigt angiva driftsresultatet för de många bilföretagen i landet. Men det är allmänt bekant, att de allra flesta endast med yttersta ansträngningar kunna hålla sig flytande, ansträngningar i vilka ingå överträdelser av gällande förordningar och ett utnyttjande av personalen, som innebär en fara såväl för personalens hälsa som för trafiksäkerheten. Trots detta höra kullbytterande bilföretag till ordningen för dagen. Andra och för bilföretagen hårdare konkurrensvillkor, som kunna fastställas genom ändrade lagbestämmelser, kunna icke förändra detta förhållande. Man kan väl tvärtom ha anledning att frukta, att de endast förlänga konkurrenskampen och därmed den pågående misshushållningen.

Denna konkurrens måste påtagligen för befolkningen bliva en mycket dyrbar metod att komma fram till ett ändamålsenligare tillstånd, en metod som för övrigt icke heller kan antagas garantera, att vi verkligen nå fram till bättre

förhållanden. Ty om också transporter kunna förefalla allmänheten billiga, därigenom att vart och ett av de konkurrerande företagen pressa ned priserna på sina tjänster till förlustbringande nivå, så är det dock ofrånkomligt, att de oundgängliga kostnaderna för upprätthållande av ett transportväsen, som kör med halv belastning, måst uttagas ur det gemensamma folkhushållet. Och även om transportföretagen själva lida de största förlusterna, torde det icke kunna undgås, att en väsentlig del därav på olika vägar lägges på allmänhetens skuldror.

För att få ett rationellt transportväsen, som på effektivaste sätt, d. v. s. med minsta möjliga kostnader i kapital och arbete, tillgodoser transportbehovet, kräves, som ovan sagts, enligt vår mening, en enhetlig organisation därav, en organisation i vilken samtliga transportmedel till lands samverka och under en enhetlig ledning kunna avvägas på ett mot effektivitet och efterfrågan lämpligt sätt.

Man kan emellertid svårigen tänka sig en enhetlig organisation av hela transportväsendet, utan att det äldsta och ännu alltjämt viktigaste av dessa transportmedel, järnvägarna, för sitt vidkommande genomfört denna rationalisering av företagsorganisationen. Vårt lands järnvägsväsende lider obestriddigen av en påfallande irrationell organisation. Den stora företagssplittringen framkallar en administrativ överbyggnad som icke rimligen motsvaras av utförda transporttjänster. Trots denna förhållandevis stora förvaltningsapparat kan dock icke en rationell samverkan åvägbringas. Hela arbetet, som på grund av tradition tynges av en besvärande byråkrati redan i järnvägarnas umgänge med allmänheten, pålägges en liknande byråkratisk barlast i umgänget järnvägarna sins emellan. På denna grund arbeta de enskilda järnvägarna inte blott förhållandevis dyrt utan beskäras också i väsentlig grad möjligheterna att på effektivaste sätt hävda sig i konkurrensen mot sin medtävlare, som icke endast i sig själv är smidigare och på vissa områden onekligen överlägsen, men som här till är befriad från tyngande byråkrati. För att järnvägarna skola på bästa sätt tillgodose landets behov av dessa transportmedel kräves enligt vår mening ett förenklat arbetssätt, vilket i sin ordning förutsätter en enhetlig organisation. Ty så länge järnvägarna bestå av en mängd olika självständiga enheter måste det invecklade samarbetet mellan dem med avräkning och kontroll av vars och ens rätt till allmänhetens transportavgifter ovillkorligen bestå.

En jämförelse mellan statens järnvägar och de enskilda järnvägarna synes giva vid handen, att det större S. J.-företaget arbetar effektivare än de många enskilda. Det kan knappast vara oriktigt att draga den slutsatsen, att denna större effektivitet uppkommer just därigenom, att statsbaneföretaget är en större enhet, som inom sitt område kan organisera ett effektivt samarbete mellan nätets olika delar.

Någon anledning att vänta, att de enskilda järnvägarna själva skola taga initiativ till en effektivare organisation av den del av järnvägsnätet, som faller under bolagens förvaltning, torde näppeligen finnas. Vi tillåta oss erinra om de-

ras ställning till vid fjolårets riksdag av herr Forslund i första och herr Eriksson i Stockholm uti andra kammaren väckt motion om utredning och förslag rörande viss ekonomisk samverkan mellan olika järnvägsföretag, vilken var uteslutande negativ. Samma ställning intogo de därav berörda järnvägarna till järnvägsfusionssakkunnigas förslag till sammanslagning av vissa enskilda järnvägar. Ehuru av sakkunniga påvisades, att en sammanslagning skulle innebära en mycket väsentlig nedpressning av de berörda företagens utgifter och ett i övrigt effektivare arbete, och ehuru det från de berörda järnvägarna inte kunde påvisas, att sakkunnigas beräkningar voro väsentligen felaktiga, vägrade de dock att medverka till en samverkan mellan företagen. I stället hänvände sig ett av företagen till staten med anhållan om lån till inköp av material. Senare från de enskilda järnvägarna till regeringen ingiven ansökan om statslån förbindes inte på något sätt med någon strävan att åvägabringa en effektivare organisation av och en enklare ordnad samverkan mellan de olika järnvägsföretagen. Tvärtom synes ändamålet snarare vara att upprätthålla den nuvarande ordningen.

Givetvis kan det tänkas, att konkurrensen mellan olika transportmedel, framför allt om den lämnas fri och obunden, kan så småningom framkalla både en enhetlig organisation av järnvägsväsendet och en lämplig avvägning av de olika transportmedlens storlek och kapacitet. Emellertid kan detta inte tänkas genomfört utan betydande offer för folkhushållningen i sin helhet. Dels kan denna konkurrenskamp tänkas pågå ganska länge, och under vilka förhållanden som helst verkar konkurrensens metod för åvägabringande av den önskvärda organisationen och avvägningen endast på så sätt, att en järnväg här och ett bilföretag där till slut nödgas uppgiva kampen och nedlägga sin verksamhet. I båda fallen efter en för konkurrenterna förödande och för allmänheten dyrbar kamp, under vilken trafiksäkerheten eftersättes. I en del fall måste en järnvägs nedläggande innebära en betydande kapitalförstöring, då järnvägen på teknikens nuvarande ståndpunkt ännu har en uppgift att fylla och sålunda under en rationell organisation av transportväsendet verkligen skulle kunna bära sina kostnader.

I de fall konkurrensen för fram till en enhetligare organisation av järnvägsväsendet sker det mest så, att S. J. övertager den enskilda bana, som inte längre kan drivas som privat, men som dock anses vara av sådan betydelse, att dess nedläggande inte är önskvärd. Men att S. J. övertager en bankrutterad privatbana här och en annan där kan endast över lång tid framkalla en enhetlig organisation av järnvägarna.

Såvitt man kan bedöma stå mycket stora värden på spel, väldiga kapital äro nedlagda i järnvägarna. Under förutsättning att järnvägarna över huvud inte längre ha några uppgifter att fylla, d. v. s. under förutsättning att motorfordon på alla områden kunna bättre och effektivare tillgodose transportbehovet, måste givetvis detta kapital redan anses förtärt och ett upprätthållande av järnvägarna under längre tid, än till dess motorfordon hinner anskaffas, kan en-

dast bidra till ytterligare misshushållning. Men så länge järnvägarna ännu allttjämt måste anses vara ett led i vårt näringsliv, som intet annat transportmedel kan fullständigt ersätta — d. v. s. så länge intet annat transportmedel på alla områden kan lika väl utföra transporttjänsten — så kan kapitalet ännu inte anses ohjälpligen förbrukat. Men väl kan detta bli fallet, därest järnvägarna tvingas nedlägga sin verksamhet, därför att de visserligen anlitas till de transporttjänster, som intet bilföretag kan åtaga sig till samma pris, men däremot inte till de andra uppgifter, som järnvägsföretagen dessutom behöva utföra för att kunna fullständigt utnyttja den apparat, de måste hålla i gång även för de mindre uppgifter, de ännu lämpligast utföra. I de enskilda järnvägarna i vårt land äro som ovan sagts nedlagda i runt tal 800 milj. Men även för statsbaneföretaget med dess investerade kapital på över 1,000 milj. kr. är den nuvarande ordningen och dess ovan skisserade följderna mindre önskvärda, vilket väl utan vidare bevisning kan anses följa därav, att vårt järnvägsnät ursprungligen tänkts och byggt enligt principen med vissa genomgående stamlinjer till vilka anslöte sig bibanor för till- och fränförsl. Stambana och bibana äro sålunda avhängiga varandra, och i den mån bibana måste nedläggas utan att andra transportmedel kunna upptaga hela dess verksamhet, följer att även stambanan blir sämre utnyttjad. Det är sålunda väldiga kapital, som faktiskt befinna sig i fara att förstöras, därigenom att de icke helt kunna utnyttjas. Med nedläggandet följer under här angivna förutsättningar att näringslivet utan järnvägarna blir sämre betjänat, och att de anställda inom hela järnvägsväsendet, som uppgå till ett antal av över 50,000, tid efter annan i större eller mindre grupper stötas ut i arbetslöshet.

Med dessa perspektiv för ögonen förefaller det nödvändigt att åtgärder vidtagas för att medvetet länka utvecklingen fram till den för folkhushållet förmånligaste ordningen. Ingenting säger visserligen, att denna är liktydig med samtliga järnvägars upprätthållande. Det gives otvivelaktigt fall, då motorfordon kunna fördelaktigt ersätta järnvägarna. Men det är just för vinnande av en sådan ur folkhushållets synpunkt lämplig avvägning av transportmedlen, som en enhetlig organisation av hela vårt transportväsende påtagligen har de största förutsättningarna. En sådan organisation kan, med den överblick över hela landets näringsliv, som stode den till buds, på lämpligaste sätt avväga de olika transportmedlen mot varandra liksom också på effektivaste sätt organisera en samverkan dem emellan. Då med hänsyn till vad ovan sagts initiativ till en dylik organisation inte är att vänta från de privata företagens håll, finnes påtagligen ingen annan utväg för ernående av det önskvärda målet än ett statsingripande som närmast måste tänkas gå i riktning av förstärkande av de enskilda järnvägar eller i varje fall de delar av nätet, som såvitt man nu kan bedöma lämpligen böra äga bestånd. En enhetlig organisation av järnvägarna synes oss nämligen vara första förutsättningen för en ändamålsenlig organisation av transportväsendet. Huru med detta övertagande skall ske utan att staten skall belastas med stora utgifter för inköp av enskilda järnvägar,

som inte kunna väntas förränta köpesumman, anse vi oss icke i detta sammanhang böra ingå på. Det må bli ett problem, som måste lösas sedan väl en plan för transportväsendets enhetliga organisation är utarbetad. Däremot anse vi oss böra i detta sammanhang påpeka att statens kostnader för det enskilda järnvägsnätet med bibehållande av nuvarande organisation sannolikt undan för undan komma att ökas.

Att med en enhetlig organisation av transportväsendet måste ske en avveckling av vissa företag och en väsentlig reducering av antalet inom transportarbetet sysselsätta anse vi självfallet. Av denna anledning måste också i planen för transportväsendets rationella organisation ingå riktlinjer för en lämplig avveckling av företag och möjlig omflyttning av personal, så att inte arbetsmarknaden stötvis — såsom då avvecklingen sker konkurrensvägen — belastas med arbetskraft, som den av olika anledningar inte kan absorbera. Men just detta anse vi lättare vunnit om utgångspunkten för en rationell transportorganisations upprättande är ett enhetligt organiserat järnvägsväsende. Såväl ur synpunkten av det snara vinnandet av en enhetlig transportorganisation som också med hänsyn till avvecklingen av vissa företag och eventuellt därmed uppkommande arbetslöshet finna vi sålunda lämpligast om allt kan ske efter en på förhand uppgjord plan. På grund av vad vi sålunda anfört tillåta vi oss föreslå,

att riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts propositioner nr 166 om avskrivning av fordran hos Uddevalla—Lelångens järnväg samt nr 142 om anslag för beviljande av lån till enskilda järnvägar måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om utredning och förslag till förstatligande av hela det svenska järnvägsnätet.

Stockholm den 7 mars 1933.

A. C. Lindblad.

Albert Forslund.

