

Nr 283.

Av herr **Holmström m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående åtgärder för enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet.

Den splittring på en mångfald olika ägar- och förvaltningsenheter, som sedan gammalt kännetecknar det svenska järnvägsväsendet, är obestriddigen förenad med vissa icke oväsentliga, om också i den offentliga debatten till sin betydelse ofta överdrivna olägenheter. Det är under sådana förhållanden naturligt, att frågan om ett större enhetliggörande av järnvägsnätet vunnit aktualitet. Närmast till hands har legat att tänka sig detta enhetliggörande åstadkommet genom fusionsbildningar mellan de enskilda järnvägsföretagen. Vissa ehuru otillräckliga sådana ha också under senare tid kommit till stånd. Möjligheterna att fortsätta på fusionsvägen ha emellertid av olika skäl visat sig starkt begränsade. Detta har givit ökad näring åt tanken på att åvägabringa det eftersträfvade enhetliggörandet på en annan väg, nämligen genom förstatligande av det enskilda järnvägsnätet. Det sista förslaget i sådan riktning avgavs under fjolåret av 1936 års järnvägskommitté, som föreslog ett praktiskt taget totalt förstatligande av samtliga såväl normal- som smalspåriga järnvägar i landet. På grundvalen av detta förslag har nu en kungl. proposition avlåtits till riksdagen.

I det läge, vari järnvägsfrågan sålunda kommit, torde en diskussion om huruvida ett fortsatt förstatligande bör komma till stånd eller ej vara tämligen ofruktbar. Vad som däremot med skäl kan diskuteras, är omfattningen av ett blivande förstatligande. Skall man eftersträva det i det närmaste fullständiga inlemmande av de enskilda järnvägarna i statsbanenätet, som järnvägskommittén föreslagit, eller skall man inrikta sig på en mer eller mindre kraftig begränsning av förstatligandeaktionen? När vi för vår del hålla före, att det är det sistnämnda alternativet, som bör väljas, så göra vi detta av flera skäl. Till en början synes det oss böra som en självklar förutsättning uppställas, att man i en fråga av föreliggande art icke bör gå längre än som för själva syftets tillgodoseende är oundgängligen erforderligt. Syftet är i detta fall tvåfaldigt, nämligen dels att bana väg för en större rationalisering av järnvägsdriften än som vid nuvarande splittring är möjlig, dels att trygga driftens upprätthållande vid järnvägar, som — om inga åtgärder vidtagas — kunna av ekonomiska skäl bli tvingade att nedlägga sin drift och vilkas nedläggande skulle vara till uppenbar skada för bygdens trafikintressen.

Med utgångspunkt från ett på dylikt sätt preciserat syfte kunna uppenbarligen från ett förstatligande undantagas dels sådana enskilda järnvägar

eller grupper därav, som redan nu bilda slutna, inom sig väl konsoliderade system med dokumenterad förmåga att i lika hög om icke högre grad än statsjärnvägarna betjäna sitt trafikområde och dess samtrafikintressen, dels sådana enskilda järnvägar, vilkas övertagande av staten icke i och för sig erbjuder ökade rationaliseringsmöjligheter och vilka dessutom ha de ekonomiska förutsättningarna att leva ett fortsatt självständigt liv. För en sådan begränsning av förstatligandet tala även ekonomiska skäl och synpunkter, vilka i kommittéförslaget och propositionen icke synas ha ägnats ett tillräckligt beaktande.

Kommittén har för sin del beräknat, att ett förstatligande i av kommittén föreslagen omfattning skulle medföra en driftsutgiftsbesparing på 4,7 milj. kronor men att samtidigt också — när S. J:s taxa kommer att tillämpas på hela det enhetliggjorda nätet — en driftsinkomstminskning på 9,9 milj. kronor uppstår. Från kommitténs förhoppning, att inkomstminskningen mer eller mindre skulle kunna uppvägas av ökad trafikintensitet med åtföljande ökad inkomstvolym till följd av förstatligande, torde man helt böra bortse. Den är alltför vagt grundad, och det har i flera remissyttranden, bl. a. väg- och vattenbyggnadsstyrelsens, framhållits, att försiktigheten bjuder att icke räkna med någon ökad trafik alls. Under sådana förhållanden skulle alltså redan enligt kommitténs egna siffror dess förslag medföra en nettoförsämring av det enhetliggjorda järnvägsväsendets driftsresultat på 5,2 milj. kronor.

I själva verket torde man emellertid få räkna med en ännu större försämring. Den av kommittén angivna driftsutgiftsbesparingen på 4,7 milj. kronor måste sålunda anses mycket tveklaktig. Den är hämtad från järnvägsstyrelsens förstatligandekommissions på sin tid framlagda och på 1933 års förhållanden baserade beräkning, som redan då utsattes för en tungt vägande kritik, vilken enligt vårt förmenande varken kommittén eller Kungl. Maj:t förmått vederlägga. Den måste dessutom numera anses i väsentliga stycken föråldrad, bl. a. med hänsyn till den senare inträdda löneutvecklingen, och den avser slutligen endast normalspårnätet, medan kommittéförslaget åsyftar ett förstatligande även av smalspårnätet. Vi kunna i detta sammanhang icke underlåta att framhålla som anmärkningsvärt, att en kommitté, som föreslår ett förstatligande av både normal- och smalspåriga järnvägarna, till förmån för detta förslag åberopar en besparingssiffra, som i realiteten endast hänför sig till de förra, medan i fråga om de senare varje utredning fortfarande saknas rörande förstatligandets inverkan på driftsutgifterna.

Kommitténs optimistiska bedömande av de statsekonomiska konsekvenserna har också starkt kritiserats av ett flertal remissmyndigheter, som finna det uppenbart, att kommittéförslaget kommer att leda till en mycket allvarlig belastning av statsbaneföretagets ekonomi och medföra mycket stora kommande avskrivningsbehov (se bl. a. riksräkenskapsverkets yttrande).

Även Kungl. Maj:t synes böjd att här intaga en försiktigare hållning. Det heter sålunda i propositionen, att »den besparing för förvaltning och driftstjänst, som vid ett enhetligt järnvägsnät kan vinnas, torde bliva åtminstone tillräckligt stor för att på längre sikt motväga kostnaderna för lönernas höjning och driftens förbättring samt övriga eventuella utgiftsökningar vid de inlösta järnvägarna». Vi kunna icke tolka detta uttalande annorlunda än att Kungl. Maj:t håller för sannolikt, att någon driftsutgiftsbesparing icke är att påräkna ens på längre sikt, och att för den närmaste framtiden tvärtom en driftsutgiftsökning är att vänta.

Här anförda synpunkter delas av ett stort antal myndigheter och korporationer enligt vad som framgår av deras remissyttranden över kommittéföreläget. Riksräkenskapsverket finner sålunda för sin del, att hela smalspårnätet och ett flertal normalspåriga järnvägar fortfarande böra drivas som enskilda företag. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anser, att om samhälls-ekonomien lika väl främjas med bibehållande av vissa enskilda järnvägar, så saknas anledning för staten att övertaga sådana. Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län finner det varken behövt eller önskvärt, att ett förstatligande äger rum i av kommittén föreslagen omfattning. Där ekonomiskt starka, till större grupper sammanslutna välordnade företag föreligga, vilka ha fullgoda förutsättningar att även i fortsättningen på ett med S. J. fullt jämförligt sätt sköta sina trafikuppgifter, böra dessa, åtminstone tills vidare, lämnas utanför förstatligandet, heter det i länsstyrelsens yttrande. »Sannolikheten talar för, att detta för järnvägsdriften inom riket skulle vara fördelaktigt, inte minst genom den tävlan i avseende på såväl den tekniska utrustningen som på det driftsekonomiska området, som härigenom skulle bibehållas mellan S. J. och de enskilda järnvägarna.»

Stockholms handelskammare — för att taga ytterligare några exempel — uttalar som sin mening att från förstatligandet böra undantagas de enskilda järnvägar, »vilka dels äro starkt förbundna med vårt lands viktigaste industrier, dels äro i och för sig väl skötta och stå på en i både tekniskt och andra avseenden hög nivå, dels själva ådagalagt tydliga enhetssträvanden, vilka torde kunna ytterligare utvecklas och förstärkas». Kommerskollegium anser sig för sin del kunna godkänna, att åtskilliga banor eller bansystem tills vidare lämnas utanför ett förstatligande. O. s. v. Uttalanden för större eller mindre begränsning av förstatligandet ha i övrigt gjorts bl. a. av flera länsstyrelser, av Svenska Järnvägsföreningen och Sveriges industriförbund, av Östergötlands och Södermanlands, Skånes, Smålands och Blekinge samt Västergötlands och norra Hallands handelskamrar ävensom handelskammarna i Göteborg, Karlstad, Gävle, handelskammaren för Örebro och Västmanlands län m. fl. I flera remissyttranden understrykes särskilt den stora betydelse ur olika synpunkter, som de enskilda järnvägssystemen ha för sina resp. trafikområden, och den nyttiga återverkan de haft på statsjärnvägarnas sätt att betjäna sina kunder.

I propositionen uttalas, att det i nuvarande läge icke är möjligt att bestämma om en järnväg bör uteslutas eller ej och att ett avgörande bör träffas från fall till fall. Samtidigt anses det icke heller lämpligt att göra upp en sådan förberedande plan för förstatligandets närmare bedrivande, som kommittén själv förutsatt och som bl. a. järnvägsstyrelsen funnit tillhöra de nödvändiga förberedelserna. Propositionen utgår tydligen ifrån att förslag om statsinköp skall från fall till fall uppgöras av järnvägsstyrelsen och från fall till fall hänskjutas till riksdagens prövning, utan att man på förhand bundits vid några som helst allmänna riktlinjer för förstatligandet.

När det gäller en så utomordentligt vittomfattande och ekonomiskt betydelsefull fråga som den, vilken avser det svenska järnvägsväsendets framtida gestaltning, kunna vi omöjligen finna en dylik ordning tillfredsställande. Det synes oss under förevarande omständigheter nödvändigt, att riksdagen inte bara uttalar som ett allmänt önskemål att förstatligandet hålles inom de gränser, som för en rationell utformning av järnvägsnätet äro erforderliga, utan också kräver att en ordentlig plan för detta begränsade förstatligande uppgöres.

Propositionen tager ingen hänsyn till de i åtskilliga remissyttranden framförda önskemålen om garantier, som tillförsäkra samtliga till statsinlösen ifrågakommande järnvägar likställighet och rättvisa i den ekonomiska bedömningen, så att icke de, som sist inlösas, komma i ett sämre läge än de, som förstatligas vid en tidigare tidpunkt. I dylikt garantisyfte har bl. a. påyrkats en bestämmelse om att under den tid förstatligandet pågår inga sådana samtrafiksomläggningar böra få äga rum, som kunna leda till inkomstminskning för viss järnväg och därmed ofördelaktigt påverka dess blivande inlösningsvärde. I propositionen heter det, att dessa krav på garanti torde bottna i en fruktan, att statsverket skulle avsiktligt genom köp av därför lämpliga järnvägar avleda trafik från andra järnvägar och därigenom undergräva de sistnämndas ekonomiska motståndskraft eller i vart fall avsevärt sänka deras inlösningsvärde. Ett sådant förfaringsätt torde emellertid, fortsätter propositionen, stå helt främmande för järnvägsstyrelsen, som å statens vägnar träffar uppgörelse om förvärv av enskilda järnvägar.

Strax därefter heter det emellertid, att »en strikt tillämpning av samtrafikförordningen torde innebära en viss garanti för att icke ohemula anspråk komma att resas i fråga om inlösningssummorna». På ett annat ställe i propositionen heter det vidare: »Uteslutet är nämligen icke, att staten genom uppskov med vissa förvärv till en senare tidpunkt kan uppnå skäligare villkor än eljest.» I dessa propositionens uttalanden ligger — såvitt vi kunna förstå — ett stöd för just de farhågor, som från enskilt järnvägshåll hysas, att järnvägsstyrelsen genom det instrument, som samtrafikförordningen lägger i dess hand, och genom sin rätt att själv bestämma tidpunkten för ett statsförvärv skall kunna pressa inköpsprisen under vad som ur all-

männa synpunkter kan anses skäligen och rättvist. Det är enligt vårt förmenande ett fullt berättigat krav, att de enskilda järnvägarna erhålla garantier mot ett sådant förfaringssätt. Detta krav, liksom också kravet på en ordentlig planering av förstatligandet, synes oss bäst tillgodoses genom att förstatligandets närmare bedrivande överlämnas icke åt järnvägsstyrelsen, som själv är part i uppgörelsen, utan åt ett av Kungl. Maj:t för detta särskilda ändamål tillsatt organ, sammansatt på ett sätt, som borgar för en opartisk och strängt saklig behandling av inlösningsfrågorna. Uppenbarligen böra såväl järnvägsstyrelsen som de enskilda järnvägarna härvid vara representerade.

Åt detta organ, som tydligen är något helt annat än den i propositionen antydda särskilda skiljenämnden, bör givas i uppdrag att skyndsammast möjligt göra upp en plan om inte för hela landet på en gång så dock för varje naturligt avgränsat trafikområde i sänder med angivande av vilka järnvägar, som enligt organets uppfattning böra förstatligas, vilka som böra bibehållas som enskilda företag vid sidan om statsbanenätet och vilka som böra nu eller framdeles nedläggas. Endast genom att på detta sätt överblicka åtminstone ett helt trafikområde i ett sammanhang torde det vara möjligt att få en genomtänkt avvägning av förstatligandets omfattning till stånd. Åt samma organ bör vidare uppdragas att föra förhandlingarna med de järnvägar, som skola ifrågakomma till statsinlösen, och att uppgöra de förslag till statsinköp, som sedan skola hänskjutas till riksdagens prövning. Det bör föreläggas organet i fråga att fullgöra sina uppgifter med sådan skyndsamhet, att hela det förstatligande, som anses böra äga rum, blir genomfört på kortast möjliga tid. Uppenbart är nämligen, att så länge förstatligandets närmare omfattning icke är preciserat ett latent hot kommer att vila över samtliga enskilda järnvägsföretag, ett hot, som måste förlama deras initiativkraft, borttaga deras villighet och möjlighet till nya kapitalinvesteringar samt därigenom komma att menligt inverka på järnvägsdriften i dess helhet.

Även hänsynen till personalens berättigade intressen kräver enligt vår mening ett annat förfaringssätt än det i propositionen förutsatta, enligt vilket personalen vid statens övertagande av enskild järnväg kan få vidkännas såväl lönereduktion som deklassering i tjänsteställning.

Vi anse oss till sist böra erinra om att Kungl. Maj:t själv förutsätter, att förstatligandet bör åstadkommas på frivillighetens väg. Det av järnvägskommittén framlagda förslaget till lagstiftning om tvångsinlösen av enskilda järnvägar har sålunda i propositionen förklarats tills vidare icke behövt. Det hade enligt vår mening varit önskvärt, att Kungl. Maj:t tagit bestämt avstånd från detta förslag, vars uppenbart rättskränkande natur vitsordats i ett flertal remissyttranden och i flera till dessa yttranden fogade utlåtanden från rättslärdar. Värde av att detta förslag icke upptagits i propositionen skulle emellertid uppenbart förringas, om man genom samtrafikomlägg-

ningar eller på annat sätt försatte de enskilda järnvägarna i ett sådant läge, att de till skenet frivilligt men i realiteten under trycket av ett framkallat ekonomiskt tvång föranleddes att gå med på av staten erbjudna köpevillkor. Redan omsorgen om statens värdighet synes oss fordra, att sådana garantier häremot tillskapas, som tillfredsställa ett rimligt rättssäkerhetskrav.

Med stöd av vad sålunda anförts få vi hemställa,

att riksdagen måtte vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 207 uttala,

att förstatligandet av de enskilda järnvägarna icke bör ges en vidare omfattning än som för en nödig rationalisering av landets järnvägsväsen är påkallad,

att förstatligandet bör bedrivas efter en för varje särskilt trafikområde på förhand uppgjord plan,

att denna planläggning bör överlämnas åt ett särskilt av Kungl. Maj:t för ändamålet tillsatt organ, som jämväl skall erhålla i uppdrag att förhandla och träffa preliminära köpeavtal med de till statsinlösen ifrågakommande järnvägarna, vilka avtal sedan skola föreläggas riksdagen för godkännande.

Stockholm den 31 mars 1939.

Nils Holmström.

Knut Petersson.

Eilif Sylwan.

O. A. Nordborg.

Harald Nordenson.