

Nr 243.

Godkänd av första kammaren den 18 maj 1940.

Godkänd av andra kammaren den 18 maj 1940.

Riksdagens skrivelse till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående statsförvärv av Göteborg—Borås med flera järnvägar.

(Statsutskottets utlåtande nr 137.)

Till KONUNGEN.

I en den 8 mars 1940 dagtecknad proposition, nr 101, har Kungl. Maj:t, under återopande av propositionen bifogat utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, framlagt förslag angående statsförvärv av Göteborg—Borås med flera järnvägar.

Med bifall till ett av Kungl. Maj:t framlagt förslag beslöt 1939 års lagtima riksdag att det svenska järnvägsnätet skulle genom statsinköp av de enskilda banorna enhetliggöras. Det alltjämt rådande systemet med en mängd på olika förvaltningsenheter uppdelade, delvis jämnlöpande och sinsemellan konkurrerande banlinjer representerade — framhöll riksdagen — ett stadium i trafikutvecklingen, som eljest så gott som överallt i världen övervunnits. Den förhoppningen uttalades, att arbetet med statsinköpen skulle kunna slutföras inom den av 1936 års järnvägskommitté angivna tidrymden av fem år.

Då ett uppskov med inlösningsåtgärderna ifrågasatts, vill riksdagen erinra därom, att nuvarande kritiska läge tvärtom kan sägas utgöra en anledning att påskynda dem. Framhållas må, att huvudmotivet för tillkomsten av 1918 års järnvägskommitté — vars på sin tid beslutade tillsättning kan betraktas som upptakten till de olika på varandra följande utredningar, som slutligen år 1939 ledde till ett principbeslut i frågan — var de under världskriget gjorda erfarenheterna om det svenska järnvägssystemets svagheter och dess oförmåga att i sin säregna splittring fylla transportuppgifterna under de ej minst för järnvägarna påfrestande världskrigsåren.

Samma olägenheter hava även i nu rådande allvarliga avspärrningsläge gjort sig gällande. Den utjämning av godsvagnsbeståndet, som påkallats av vagnsbristen, har endast ofullständigt kunnat genomföras, medan man på vissa bansträckor måst gå så långt som till trafikens ransonering genom lastningsförbud, hava vissa enskilda förvaltningar i stället haft överskott på vagnar. Banornas uppdelning på olika ägare och gällande föreskrifter om vagnars framdragning över vissa fastslagna samtrafiksvägar hava också försvårat en särskilt av bränslebristen betingad intensivare utnyttjning av de även i övrigt trafikstarkare elektriska banlinjerna.

All utländsk erfarenhet bekräftar behovet av starka statsingrepp för järnvägsväsendets samordning, en samordning som vid krigstillfälle växer till ett oavvisligt krav. Vid krigsutbrottet år 1914 ställdes sålunda alla engelska järnvägar under statens förvaltning. Detsamma skedde i Amerikas förenta stater vid dessas inträde i kriget. Efter världskrigsåren — och med ledning av de då vunna erfarenheterna — har arbetet på järnvägssystemens förening ytterligare flerstädes fortgått, även om man i England och Förenta staterna därvid ej gått så långt som till förstatlignande. Vid senaste krigsutbrottet övertog emellertid engelska staten ånyo driften av landets järnvägar. Om bansystem i statsdrift föreliggande gynnsamma erfarenheter från Tyskland, Nederländerna, Italien och Belgien, för att nu endast nämna ett fåtal av de länder, där järnvägarna efter hand förstatlignats.

Har inom ett land föreningen av olika järnvägsenheter redan under fredstid genomförts, kan detta även rent statsfinansiellt betraktas som värdefullt. Härigenom undvikas tvångs-ingrepp i form av militära rekvisitionsförfaranden och därmed förbundna ersättningsanspråk, som förr eller senare måste regleras, och som även de kunna medföra statsfinansiellt rätt vittgående konsekvenser.

Från ledande ansvarigt håll har starkt betonats, att behovet av att det svenska järnvägsväsendet snarast enhetliggöres numera — i belysning av erfarenheterna under nu rådande avspärrningsläge — framträder väsentligt klarare än vid tidpunkten för 1939 års riksdagsbeslut. Ett mycket påtagligt missförhållande har härvid angetts vara eftersatt förnyelse främst av den rullande materielen, men även av banans överbyggnad samt underlåten rationalisering. Det har påvisats, att de enskilda järnvägarnas godsvagnsbestånd — med några framträdande undantag — i betydande utsträckning utgöres av sådana vagnstyper eller är så föråldrat, att vagnarna ej kunna inkopplas i statsbanornas fjärrgodståg utan att äventyra trafiksäkerheten. Särskilt under en krisperiod sådan som den nuvarande med dess abnorma omkastningar i trafikförhållandena äro dessa olägenheter framträdande. Än mer kännbara måste de bli vid ett krigsläge.

Riksdagen anser alltså, att arbetet med de privata järnvägarnas inlösen bör fortgå efter de riktlinjer, som statsmakterna angåvo vid 1939 års lagtima riksdag. Den starka förändring i det allmänna tidsläget, som tvelsutän sedan dess inträffat, torde så långt ifrån motivera uppskov, att densamma i stället kommer järnvägsnätets förening i statens hand att framstå som än

mer angelägen. Ej endast för den allmänna transporthushållningen utan även för de enskilda järnvägarna och deras trafikanter är det av intresse, att nuvarande övergångstid med dess ofördelaktiga återverkan på banornas skötsel ej onödigt förlänges. På olika håll och särskilt genom 1936 års järnvägskommitté hava utförts omfattande värderingar och annat utredningsarbete. Dessa förberedelser måste uppenbarligen förlora väsentligt i värde, i den mån inlösningsarbetena nu avbrytas för att eventuellt ånyo framdeles upptagas vid någon oviss tidpunkt.

Det bör visserligen ej förbises, att tidsförhållandena göra all ekonomisk planläggning vansklig, lika litet som att ifrågavarande järnvägsförvärv kunna te sig rätt vittutseende. Som en antydan om storleksordningen må nämnas, att 1936 års järnvägskommitté räknat med en sammanlagd inlösningskostnad av cirka 330,000,000 kronor. Härav utgöras emellertid cirka 180,000,000 kronor av i huvudsak bundna lån, vilka förutsättas övertagna av staten. Ej heller återstoden skulle behöva utges kontant, utan förutsättes kunna likvideras genom statsobligationer, förfallande till betalning först om 10 år. Genom denna betalningsform undviks alltså varje omedelbar statlig upplåning för banornas likvidering, och härigenom mildras väsentligt återverkningarna på lånemarknaden. I stor utsträckning innehas aktierna i de privata järnvägsföretagen av kommunala korporationer, och för dessa torde en avyttring av eller annan spekulation med de i utbyte erhållna statsobligationerna vara rätt främmande.

Sammanfattningsvis må erinras om järnvägarnas utomordentliga betydelse för samfärdsel och folkförsörjning samt också ej minst för den militära försvarsberedskapen. Under de förra världskrigsåren framträdde tydligt svagheten av det svenska järnvägsväsendets redan då såsom otidsenlig ansedda splittring på en mångfald skilda bansystem, i stor utsträckning ekonomiskt svaga och mindre rationellt skötta. Sedan med utgångspunkt från dessa erfarenheter 1918 års järnvägskommitté tillsatts och sedan förhoppningarna om privata fusioner genom de enskilda järnvägarna själva ej infriats samt sedan därefter 1933 års riksdag tagit nytt initiativ i frågan åstadkoms slutligen vid nästlidna års lagtima riksdag efter ytterligare vittomfattande utredningar principbeslut om det privatägda järnvägsnätets övergång på staten. Det synes angeläget, att detta statsmakternas beslut ej nu frånträdes. Kraven på en snar verkställighet av den sedan länge förberedda samordningen av det svenska järnvägsnätet genom statsförvärv av de enskilda järnvägarna måste tvärtom stegras i den mån som trafiksvårigheterna skärpas.

Vad nu närmast angår de i förevarande proposition avhandlade järnvägsinköpen, har riksdagen funnit sig böra lämna sitt medgivande till dessa. I viss mån böra de betraktas som för staten förpliktande konsekvenser av tidigare gjorda förvärv. Trafiken på den nu till inköp föreslagna järnvägslinjen Göteborg—Borås—Alvesta påverkas sålunda av att Kalmar järnvägar numera övergått i statens hand. Så anses jämväl vara fallet med sagda linjes fortsättning på andra sidan Alvesta, alltså järnvägen Karlskrona—Växjö—

Alvesta, beträffande vilken förhandlingar pågå, men ännu ej kunnat slutföras. Vad åter angår Varberg—Borås—Herrljunga järnväg är det den nya statsbanelinjen Borås—Ulricehamn—Jönköping — vilken öppnats för trafik från och med den 1 mars 1940 — som främst kommer i betraktande. I fråga om den nu till inköp föreslagna Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnväg hava de önskemål, vilka statens transportkommission framfört i fråga om transportmöjligheter över Uddevalla hamn, påskyndat försäljningsfrågan. För ett statsförvärv av Uddevalla—Lelångens järnväg talar att den förvaltas gemensamt med sistnämnda Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnväg.

I samband med ifrågavarande banors övergång till statens järnvägar förutsattes enligt uppgörelserna, att personalen likaledes övergår i statsbanornas tjänst. Såsom departementschefen framhållit, erfordras ej härutinnan något särskilt beslut av riksdagen, då personalens löneställning regleras i och med att statsmakterna godkänna uppgörelserna. Vid själva övergången torde dock uppkomma en del detaljspörsmål om inplacering i löneklass, blivande arbetsuppgifter, tjänsteställning o. s. v., vilka spörsmål måste ordnas. Rörande dylika och andra personalen berörande frågor torde emellertid, som 1939 års riksdag redan uttalat, statens järnvägars ledning visa sig villig överlägga med olika härav berörda personalgrupper.

Med bifall till propositionen har riksdagen ej mindre beslutat, att Göteborg—Borås, Borås—Alvesta, Varberg—Borås, Borås—Herrljunga, Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga och Uddevalla—Lelångens järnvägar må på avtalade villkor förvärvas av staten och införlivas med statens järnvägar, än även för budgetåret 1940/41 såsom kapitalinvestering i statens affärsverksfonder under rubrik Statens järnvägar anvisat *dels till statsförvärv av Göteborg—Borås och Borås—Alvesta järnvägar ett reservationsanslag av 11,537,000 kronor, dels till statsförvärv av Varberg—Borås och Borås—Herrljunga järnvägar ett reservationsanslag av 7,241,000 kronor, dels ock till statsförvärv av Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga och Uddevalla—Lelångens järnvägar ett reservationsanslag av 1,053,000 kronor.*

Stockholm den 18 maj 1940.

Med undersåtlig vördnad.