

Nr 137.

Ankom till riksdagens kansli den 3 maj 1940 kl. 2 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående statsförvärv av Göteborg—Borås med flera järnvägar jämte i ämnet väckta motioner.

(4:e avd.)

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.

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr G. Velander m. fl. (nr 65) och den andra inom andra kammaren av herr E. Lithander m. fl. (nr 111) har hemställts, att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t uttala, att vid nu inträdda förhållanden förstatlignandet av de enskilda järnvägarna bör tills vidare anstå, där så utan olägenhet kan ske, samt att i de fall statsinlösen sker största återhållsamhet bör iakttagas från statens järnvägars sida i fråga om nyinvesteringar i samband med statsdriftens utvidgande.

I en inom andra kammaren av herr Å. Holmbäck väckt motion (nr 230) har hemställts, att Kungl. Maj:ts proposition nr 101 i vad den avser inköp av Göteborg—Borås, Borås—Alvesta, Varberg—Borås och Borås—Herrljunga järnvägar och i samband därmed anvisande av ett reservationsanslag av 18,778,000 kronor icke måtte av riksdagen bifallas.

Genom beslut den 9 juni 1939 uppdrog Kungl. Maj:t åt järnvägsstyrelsen att — med beaktande av vad riksdagen anförde i sin förenämnda skrivelse — inleda förhandlingar med de enskilda järnvägsföretagen i landet angående övertagande från statens sida av de av dem ägda järnvägarna samt, därest överenskommelser angående överlåtelsevillkoren därvid kunde träffas, uppgöra förslag och underställa desamma Kungl. Maj:ts prövning.

I tre särskilda skrivelser den 23 februari, den 2 och den 4 mars 1940 har järnvägsstyrelsen framlagt förslag om statsförvärv av Göteborg—Borås, Borås—Alvesta, Varberg—Borås, Borås—Herrljunga, Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga och Uddevalla—Lelångens järnvägar. Utan att i övrigt ingå på principerna för arbetets fortsatta bedrivande har järnvägsstyrelsen erinrat om att styrelsen i anledning av uppdraget tillsatt en särskild beredning, som dels fortsatte vid tidpunkten för riksdagens skrivelse pågående, i regel på initiativ av annan än järnvägsstyrelsen tillkomna utredningar och överläggningar rörande förvärv av vissa järnvägar, och dels trädde i förbindelse med järnvägsförvaltningar, vilkas järnvägar syntes böra i ett tidigt

skede ifrågakomma till statsförvärv. Mot järnvägsstyrelsens beslut har järnvägsfullmäktigen Oscar Falkman anmält avvikande mening och därvid avstyrkt samtliga förvärv utom dem, som sammanhängde med Uddevalla hamns utbyggnad. Förstatligandet av nu ifrågavarande järnvägar skulle tydligen icke medföra några avsevärda fördelar från försvarssynpunkt, medan däremot staten därigenom åsamkas direkta utgifter för bolagens övertagna skulder och för de ändringsarbeten, som följa med banornas införlivande i statsbanenätet. Än viktigare vore emellertid, att de statsobligationer, som emitteras för betalning av järnvägsbolagens aktier, oundvikligen komma att i sin mån minska placeringsmöjligheterna för de lån, vilka staten behöver upptaga för mötande av krigstidens stora behov.

I yttrande av den 7 mars 1940 hava *riksgäldsfullmäktige* framhållit, att det av fullmäktige tillstyrkt och av 1939 års riksdag beslutade enhetliggörandet av det splittrade svenska järnvägsväsendet vore så betydelsefullt för landet och dess transportväsen, att det måste anses vara av stor vikt, att riksdagens berörda beslut även under de nu förevarande förhållandena genomfördes med den snabbhet och i den omfattning, som omständigheterna kunde göra möjliga. Med denna utgångspunkt ansågo sig fullmäktige böra tillstyrka de föreliggande förslagen om statsförvärv under innevarande år av nu ifrågavarande enskilda järnvägar. Beträffande vissa av järnvägarna hade förhandlingar om deras förstatlignande upptagits och fortskridit långt innan de nu rådande, av det utrikespolitiska läget framkallade statsfinansiella förhållandena börjat göra sig gällande, och beträffande en av dessa järnvägar ansåges särskilda, av den nuvarande transportsituationen framkallade förhållanden tala för dess snara förstatlignande.

Vid frågans avgörande hava emellertid meningarna varit delade. Sålunda förklarade sig riksgäldsfullmäktigen Karl Magnusson och riksgäldsdirektören F. Sandberg instämma i de allmänna synpunkter, som järnvägsfullmäktigen Falkman anförde. Fullmäktiges ordförande, filosofie doktorn Karl Hildebrand, yttrade bland annat följande:

Jag kan visserligen lämna de nu remitterade köpeavtalen utan erinran med hänsyn till det färdiga skick, i vilket de föreligga, men enligt min mening böra frågor om inlösen av övriga enskilda järnvägar i allt väsentligt uppskjutas till en gynnsammare tidpunkt. De oerhört stora upplåningsbehov, som den förstärkta försvarsberedskapen nödvändiggör för staten, måste trots alla svårigheter genomföras med undanskjutande av all övrig statsupplåning, i den mån den icke kan anses vara oundgängligen nödvändig. Och det kan enligt min mening icke sägas att så är fallet med fortsatta järnvägsköp, eftersom den nuvarande transportkrisens brister torde kunna temporärt botas genom de maktmedel, som redan stå Kungl. Maj:t till buds.

Departementschefen har i ärendet anförde bland annat följande:

Att splittringen av järnvägsnätet på ett stort antal ägar- och förvaltningsenheter är ägnad att medföra betydande olägenheter är sedan länge allmänligen erkänt. Det avsedda enhetliggörandet av järnvägsväsendet torde emellertid knappast vara ett så trängande önskemål, att detsamma ej, därest rådande statsfinansiella läge så betingar, kan bedrivas i ett långsammare tempo än vad statsmakterna förutsatt vid fattande av sitt beslut. Av betydelse här-

vidlag är det sätt på vilket de statliga förvärven av järnvägarna finansieras. Förslaget att som likvid lämna lågprocentiga obligationer, bundna under 10 år, synes bereda en viss garanti mot risken att den ökade statliga investeringen skall inverka oförmånligt på kapitalmarknaden. Man synes så mycket mindre behöva räkna med en sådan risk, som de nya obligationsinnehavarna i följd av nuvarande kursläge å de obligationer, de erhålla, torde finna fördelaktigast att avvakta obligationernas inlösen den 1 juli 1950 framför att redan nu försälja desamma till underkurs.

Vid övervägandet av de möjligheter, som det nuvarande läget innesluter, finner jag mig emellertid böra framhålla, att tidigare gjorda uttalanden rörande den tidsfrist, inom vilken järnvägsväsendets enhetliggörande borde genomföras, icke böra betraktas i sådan grad bindande, att statsförvärven av enskilda järnvägar icke få ske i en långsammare takt, därest så ur allmänna synpunkter skulle befinnas fördelaktigare.

De olägenheter, som vid olika tillfällen påvisats vara förknippade med den nuvarande splittringen av järnvägsnätet, ha under det nu rådande krisläget i vissa fall gjort sig särskilt kännbara. På grund av samtrafiksreglerna äro nämligen transportererna hänvisade till teoretiskt bestämda viavägar, vilket i stor utsträckning hindrar transporterernas utförande på snabbaste, billigaste och trafiktekniskt riktigaste sätt. Erfarenheterna ha visat, att uppdelningen å ett stort antal förvaltningar lägger hinder i vägen för ett rationellt utnyttjande av förefintliga godsvagnar, och att svårigheter förefinnas att utnyttja överskott å godsvagnar inom en trafikförvaltning för att fylla bristen inom en annan.

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 jämnloppande 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 nu ifrågasättes uppskov med inlösningsåtgärderna vill utskottet erinra att nuvarande kritiska läge tvärtom kan sägas utgöra en anledning att påskynda desamma. 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 för-

Utskottet.

svårat 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 förstatligande. Vid senaste krigsutbrottet övertog emellertid engelska staten ånyo driften av landets järnvägar. Om bansystem i statsdrift föreligga gynnsamma erfarenheter från Tyskland, Nederländerna, Italien och Belgien för att nu endast nämna ett fåtal av de länder, där järnvägarna efter hand förstatligats.

Har inom ett land föreningen av olika järnvägsenheter redan under fredstid genomförts, så 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 för utskottet 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.

Utskottet 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 tvivelsutan 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 vanskelig lika litet som att ifrågakvarande järnvägsförvärv kunna te sig rätt vittutseende. Som en antydning om storleksordningen må nämnas att 1936 års järnvägskommitté räknat med en sammanlagd inlösningskostnad av cirka 330,000,000 kronor.¹ 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 stegas i den mån som trafiksvårigheterna skärpas.

Vad nu närmast angår de i förevarande proposition avhandlade järnvägsinköpen anser sig utskottet böra tillstyrka 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 Ud-

¹ I denna summa ingår emellertid ett belopp av cirka 25,000,000 kronor, utgörande värdet av järnvägar, som vid 1939 och 1940 års riksdagar föreslagits till statsinlösen.

devalla—Lelångens järnväg talar att den förvaltas gemensamt med sistnämnda Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnväg.

I samband med ifrågavarande banors övergång till statens järnvägar förutsättes 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 tillstyrkande alltså av propositionen och avstyrkande av motionerna får utskottet hemställa,

I. att motionerna I: 65 och II: 111 ej må av riksdagen bifallas;

II. att riksdagen, med bifall till föreliggande proposition nr 101 och med avslag å motionen II: 230, må

a) besluta, 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;

b) för budgetåret 1940/41 såsom kapitalinvestering i statens affärsverksfonder under rubrik Statens järnvägar anvisa

1) till statsförvärv av Göteborg—Borås och Borås—Alvesta järnvägar ett reservationsanslag av 11,537,000 kronor;

2) till statsförvärv av Varberg—Borås och Borås—Herrljunga järnvägar ett reservationsanslag av 7,241,000 kronor;

3) till statsförvärv av Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga och Uddevalla—Lelångens järnvägar ett reservationsanslag av 1,053,000 kronor.

Stockholm den 3 maj 1940.

På statsutskottets vägnar:

ANDERS RÅSTOCK.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Johansson* i Fredrikslund, *Oscar Olsson*, *Nilsson* i Landeryd, *Pauli*, *Lindström*, *von Heland*, *Sundberg*, *Bäcklund*, *Bäckström*, *Anderson* i Arboga, *Bergman* och *Gränebo*; samt

från andra kammaren: herrar *Råstock*, *Jansson* i Falun, *Magnusson* i Skövde, *Eriksson* i Stockholm, *Jonsson* i Eskilstuna, *Andersson* i Prästbol, *Andersson* i Södergård, *Åqvist*, *Stazäng*, *Bergström* och *Hansson* i Rubbestad.

Reservationer:

1) av herrar *J. B. Johansson* i Fredrikslund, *Sundberg, Magnusson* i Skövde och *Staxäng*, vilka ansett att utskottets yttrande och förslag bort hava följande lydelse:

»Med bifall till Kungl. Maj:ts proposition nr 207 uttalade sig 1939 års riksdag för ett enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet genom de enskilda banornas införlivning med statsbanenätet. Den förhoppningen uttalades, att arbetet med statsinköpen skulle kunna slutföras inom en förslagsvis angiven tidrymd av fem år.

Själva principfrågan om järnvägsnätets enhetliggörande, varom på sin tid viss meningsskiljaktighet varit rådande, är härmed avgjord, och utskottet har icke funnit anledning nu upptaga den till förnyat övervägande.

Utskottet kan likväl ej förbise de förändrade ekonomiska förhållanden, som nu råda, och som på ett omvälvande sätt skilja sig från dem som man vid tidpunkten för riksdagsbeslutet hade anledning räkna med. Den allvarliga innebörden härav har uppenbarligen också varit aktuell för departementschefen, då han i propositionen gör följande uttalande: 'Vid övervägandet av de möjligheter, som det nuvarande läget innesluter, finner jag mig emellertid böra framhålla, att tidigare gjorda uttalanden rörande den tidsfrist, inom vilken järnvägsväsendets enhetliggörande borde genomföras, icke bör betraktas i sådan grad bindande att statsförvärven av enskilda järnvägar icke få ske i en långsammare takt, därest så ur allmänna synpunkter skulle befinnas fördelaktigare.' Jämväl riksgäldsfullmäktige hänvisa till samma omständighet. Än starkare hänvisas därtill av reservanter inom järnvägsstyrelsen och riksgäldsfullmäktige samt i motioner I: 65 och II: 111 samt II: 230, vari yrkas på uppskov eller tidsförskjutning vid fullföljandet av riksdagsbeslutet.

Denna katastrofala försämring i det ekonomiska läget och den hårda belastningen på kapitalmarknaden hava ytterligare skärpts sedan den tidpunkt, då förevarande proposition förbereddes, och naturligtvis ännu mer sedan den tidpunkt, då järnvägsstyrelsen uppgjorde sitt förslag. Frågan om ett omedelbart fullföljande av 1939 års riksdagsbeslut har sålunda nu kommit i ett väsentligt förändrat läge.

Statens finansiella ställning är, såsom i motionerna I: 65 och II: 111 framhålles, för närvarande hårt ansträngd och hela den ekonomiska situationen utomordentligt pressad. Staten kan för närvarande icke genom beskattning uppdriva tillnärmelsevis hela det belopp, som erfordras för de löpande utgifterna. Endast med svårighet lär staten kunna komma att genom upplåning uppbringa hela det väldiga belopp, som erfordras till att utfylla täckningen av de löpande utgifterna, och det är överhuvud taget ovisst, om sådan upplåning kan ske utan en försämrande inverkan på penningvärdet till stor skada för hela vårt samhälle. Varje onödig utgift, varje onödig finansiell transaktion, som innebär någon påfrestning på penningmarknaden, är fördenskill direkt skadlig, därigenom att den riskerar att leda till penningvärdets försämring och kan komma att förhindra den nödvändiga koncen-

trationen av alla våra ekonomiska resurser på livsviktiga ändamål. Det är en bjudande plikt att i detta läge, då såväl statens som hela samhällets ekonomi är till det yttersta pressad, undvika varje belastning, som, om den ock avser ett önskvärt ändamål, dock icke är trängande nödvändig utan kan uppskjutas.

Visserligen skall enligt propositionen likvid för järnvägarna till den del den överstiger de fastigheterna redan graverande lånen icke erläggas med kontanta medel utan med 3-procents om tio år förfallande obligationer. Utskottet finner emellertid uppenbart, att denna likvid, som i köparens händer kommer att innebära, att aktier av mer eller mindre ovisst framtidsvärde ersätts med säkra statliga skuldförbindelser, icke kan undgå att påverka kapitalmarknaden. Till stor del komma dessa obligationer i kommuners ägo. Den starkt restriktiva lånepolitik, som nu kommer att av statsmakterna åläggas kommunerna, torde då med stor sannolikhet medföra, att kommuner i avsaknad av möjligheter till egen upplåning komma att, om ock med viss underkurs, försälja dylika obligationer för att skaffa medel till av kommunen såsom angelägna ansedda nya företags igångsättande. Likartat torde ock gälla, där de mera osäkra aktieinnehaven å enskilda händer bli utbytta mot de säkra statsobligationerna.

Vad beträffar den grad av trängande angelägenhet, som kan tillmätas ett införlivande av enskilda järnvägar i statsbanenätet, vill utskottet icke underlåta att erinra om att flera av de till inköp föreslagna järnvägslinjerna, så exempelvis Varberg—Borås—Herrljunga och Göteborg—Borås—Alvesta järnvägar, hava varit och äro väl skötta företag, om vilka obestriddigt gäller, att de väl fyllt sin uppgift som led i vårt lands kommunikationsväsende. Den omständigheten, att riksdagen genom 1939 års beslut ansett önskvärt, att det svenska järnvägsnätet enhetliggöres i statens hand, får icke förväxlas med en på sina håll tydligen förefintlig förmodan, att det med hänsyn till nuvarande krisläge vore trängande nödvändigt att just nu genomföra detta förstatligande för att därigenom få den totala trafikapparaten i ett fullgott funktionsdugligt skick. Så är förvisso icke fallet, och de omedelbara fördelar, som kunna vinnas genom nu föreslagna banors förstatligande, torde vara av mycket begränsad omfattning.

Ur här anförda synpunkter kunde ett uppskov med de nu föreslagna järnvägsinköpen vara berättigat. För uppskov skulle också kunna tala, att fullständig utredning icke förebragts rörande storleken av det kapital och de ekonomiska uppoffringar, som efter statsförvärvet kunna erfordras för att bringa de övertagna järnvägarna till statsbanestandard i fråga om järnvägsanläggningar, stationsbyggnader och rullande materiel samt jämväl i avseende på driftens besörjande, vilkens ekonomiska utfall ju påverkas av förändringar av löner och taxor i uppåt- resp. nedåtgående riktning. Utöver de omkring 20,000,000 kronor, som nu begäras såsom riksstatsanslag, omfattar transaktionen cirka 3,000,000 kronor statslån, som överföras utan att passera riksstaten, och då härtill komma de nyssnämnda extra men ännu icke redovisade ekonomiska uppoffringarna, måste affären anses vara av betydande storleksordning.

Utskottet har således icke velat försumma att anmäla, att enligt dess mening vittgående och mycket vägende betänkligheter föreligga. Då emellertid beträffande de nu till inlösen föreslagna järnvägarna förberedelsearbeten av olika slag och preliminära köpeavtal fullbordats och hela ärendets handläggning fortskridit så långt, vill utskottet, om ock med tvekan, icke motsätta sig att Kungl. Maj:ts förslag nu bifalles.

Under sådana omständigheter kan emellertid utskottet icke underlåta att uttala sin anslutning till den tanke, som får anses ligga under departementschefens nyss refererade uttalande, d. v. s. att fortsatta fullföljandet av 1939 års riksdagsbeslut bör ske i långsammare takt och, så länge nuvarande krisförhållanden råda, icke fullföljas längre än som av särskilda tungt vägende omständigheter i de speciella fallen kan vara betingat. Vad i motionerna I: 65 och II: 111 i sådan riktning anförts synes utskottet värt beaktande. Jämväl till innehållet i motionen II: 230 måste den allra största hänsyn tagas. Huru önskvärt ett fortsatt förstatligande av enskilda järnvägar än ur olika synpunkter kan synas, kan utskottet i nuvarande tidsläge icke bortse från de utomordentliga krav på kapitalmarknad, finanser och ekonomi, som ställas av vår enda nu avgörande nationella livsfråga, nämligen försvarets stärkande och frihetens bevarande. I en tid då statsmakterna anse sig tvungna till långtgående restriktioner i fråga om kommunernas upplåning och då statsmakterna själva i avseende på särdeles viktiga kulturella och sociala angelägenheter icke blott ålägga sig sträng återhållsamhet utan även vidtaga direkta nedskärningar i fråga om tidigare riksdagsbeslut, måste jämväl i denna fråga om järnvägsväsendets förstatligande samma återhållsamhet ådagaläggas. Utskottet anser sig fördenskull icke kunna underlåta uttala, att det fortsatta fullföljandet av förstatligandet bör i huvudsak uppskjutas.

Med återopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

I. att riksdagen i anledning av motionerna I: 65 och II: 111 må i skrivelse till Kungl. Maj:t uttala, att vid nu inträdda förhållanden med det fortsatta förstatligandet av de enskilda järnvägarna bör tillsvidare anstå, där så utan olägenhet kan ske, samt att i de fall, statsinlösen sker, största återhållsamhet bör iakttagas från statens järnvägars sida i fråga om ytterligare kapitalinvesteringar i samband med statsdriftens utvidgande;

II. — — —.»;

2) av herr Nilsson i Landeryd, vilken ansett att utskottets yttrande och förslag bort hava följande lydelse:

»Med bifall till — — — (= utskottet) — — — av fem år.

Då nu ifrågasättes — — — påfrestande världskrigsåren.

Samma olägenheter — — — elektriska banlinjerna.

All utländsk erfarenhet — — — efter hand förstatligats.

Har inom ett land — — — konsekvenser.

Från ledande ansvarigt håll — — — vid ett krigsläge. Utskottet anser alltså, att starka trafiktekniska skäl tala för att arbetet med de privata järnvägarnas inlösen bör fortgå efter de riktlinjer, som statsmakterna angåvo vid 1939 års lagtima riksdag.

Det bör emellertid ej förbises att tidsförhållanden göra all ekonomisk planläggning vanskelig lika litet som att ifrågasvara järnvägsförvärv kunna te sig rätt vittutseende. Som en antydning om storleksordningen må nämnas att 1936 års järnvägskommitté räknat med en sammanlagd inlösningskostnad av cirka 330,000,000 kronor. Härav utgöras cirka 180,000,000 kronor av i huvudsak bundna lån, vilka förutsättas övertagna av staten. Återstoden skulle 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.

Utan att fälla något omdöme om huruvida den preliminära kostnadsberäkning, som 1936 års järnvägskommitté verkställt, kan visa sig hållbar, anser utskottet likväl att de ekonomiska förhållanden som nu råda på ett omvälvande sätt skilja sig från dem, som man vid tidpunkten för kommitténs arbete och riksdagsbeslutet i ärendet kunde beräkna. Den allvarliga innebördens härav har uppenbarligen också varit aktuell för departementschefen, då han i propositionen gör följande uttalande: 'Vid övervägandet av de möjligheter, som det nuvarande läget innesluter, finner jag mig emellertid böra framhålla, att tidigare gjorda uttalanden rörande den tidsfrist, inom vilken järnvägsväsendets enhetliggörande borde genomföras, icke bör betraktas i sådan grad bindande att statsförvärven av enskilda järnvägar icke få ske i en långsammare takt, därest så ur allmänna synpunkter skulle befinnas fördelaktigare.' Jämväl riksgäldsfullmäktige hänvisa till samma omständighet.

Då det icke är möjligt att nu bedöma utvecklingen under den allra närmaste framtiden, instämmer utskottet i departementschefens och riksgäldskontorets här ovan återgivna uttalande angående den tidsrymd inom vilken järnvägarnas förstatligande bör genomföras.

Vad nu närmast angår — — — (utskottet fr. o. m. sid. 5 sista stycket).»