

**Nr 142.**

Av herr Nilsson, Johan, i Malmö och herr Forslund, om lagstiftning rörande tvångsinlösen av enskild järnväg.

Efter årslånga utredningar beslöt 1939 års riksdag, att det svenska järnvägsnätet skulle enhetliggöras på så sätt, att landets enskilda järnvägar skulle förstatligas. Riksdagen uttalade därvid bl. a. även, att förstatligandet borde genomföras snarast möjligt, helst inom en tidrymd av fem år. Inom kort ha fem år förflutit sedan riksdagen fattade nämnda beslut och förstatligandet är ännu icke tillnärmelsevis genomfört. Visserligen hava olika enskilda järnvägar under de gångna åren överförts i SJ:s ägo och propositioner lära vara att förvänta även till 1944 års riksdag om statsförvärv av vissa enskilda järnvägar. Medräknat de banor, beträffande vilka preliminära överenskommelser om statsförvärv träffats och beträffande vilka propositioner kunna förväntas, ha, sedan 1939 års riksdagsbeslut fattades, 3 028 km enskilda järnvägar förstatligats. De järnvägar, som återstå att förstatliga, omfatta sammanlagt 4 893 km.

Av de fr. o. m. den 1 juli 1944 förstatligade järnvägarna utgöras flera av relativt trafiksvaga bandelar. Utan att förringa betydelsen av de järnvägsförstatliganden, som ägt rum under åren 1940—1943 och som äro avsedda att komma till stånd under 1944, må dock framhållas, att de hittills förstatligade järnvägarna representera endast en ringa del av järnvägarnas sammanlagda transportarbete. De största och ur transportsynpunkt mest betydande enskilda järnvägarna äro alltjämt i enskild ägo. Detta gäller exempelvis den stora trafikförvaltningen Göteborg—Dalarna—Gävle, Stockholm—Västerås—Bergslagen, Grängesberg—Oxelösund, Halmstad—Nässjö, Nässjö—Oskarshamn, Nora—Bergslags m. fl.

Att förstatligandet icke kunnat fullföljas i den takt, som 1939 års riksdag avsåg, får bl. a. tillskrivas den omständigheten, att järnvägarna under de gångna krisåren sett sin trafik avsevärt ökad och genom god inkomstgivning hava järnvägarna kunnat sanera sina ekonomiska förhållanden och därutöver giva en relativt god utdelning på aktierna. Dessa förhållanden ävensom ovissheten om det framtida penningvärdet, ha sålunda fått till följd, att järnvägsbolagen blivit mindre villiga att för rimliga pris överlåta sin egendom till staten mot de 3 procent statsobligationer, som staten plägar lämna i likvid för de företag, som förvärvas.

I ett fall har överenskommelse kunnat träffas mellan järnvägsstyrelsen och vederbörande bolagsledning om villkoren för statsförvärv av en stor enskild järnväg, men har statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet funnit dessa villkor icke vara för staten antagbara. Förstatligan-

det av ifrågavarande betydelsefulla enskilda järnvägar har härigenom uppskjutits till en oviss framtid. Följden av detta har blivit, att ett visst osäkerhetstillstånd inträtt. Möjligheterna för att överföra de mera bärkraftiga och betydelsefulla enskilda järnvägarna i statens hand hava minskats och tidpunkten för det slutliga genomförandet av 1939 års riksdagsbeslut kan icke ens tillnärmelsevis skönjas.

Genom det sätt, varpå förstatligandet genomförts, i det att de ekonomiskt mest bärande och för landets transportväsen betydelsefullaste enskilda järnvägarna hittills ställts vid sidan om förstatligandet, har riksdagens beslut förfuskats.

Den rad av förmåner, som ett enhetliggörande av landets järnvägsnät skulle medföra, nämligen bl. a. ett bättre utnyttjande av den rullande materielen, enhetligare tidtabeller, lämpligare anordningar för personalens göromål, inköp i större skala av förnödenheter med åtföljande bättre priser samt ökad förmåga att vidmakthålla regelbundenheten i trafiken vid växlande konjunkture, har helt uteblivit. De skadeverkningar, som härigenom uppstått, utgöra utan tvivel, taxerade i pengar, avsevärda förluster för staten och komma att bli en svår ekonomisk belastning av statsbanorna som affär. Denna för statens järnvägar tyngande belastning kan icke avväjas för tid som gått, men minskas för framtiden endast genom att riksdagen bestämt fasthåller vid den mening, som låg bakom beslutet om förstatligandet.

För att sålunda kunna fullfölja riksdagsbeslutet om de enskilda järnvägarnas förstatligande inom rimlig tid synas därför andra åtgärder vara nödvändiga. Redan 1936 års järnvägskommitté har i sitt i oktober 1938 avgivna betänkande framlagt förslag till »Lag om inlösen av enskild järnvägsverksamhet». Denna lag var enligt kommitténs mening avsedd att träda i kraft, därest frivillig överenskommelse om statsförvärv av viss enskild järnväg icke kunde ernås.

I Kungl. Maj:ts proposition nr 207 till 1939 års riksdag, som i stora drag följde just 1936 års järnvägskommittés förslag, medtogs dock icke lagförslaget om statsinlösen. Kommunikationsministern framhöll då i sitt anförande till statsrådsprotokollet, att med sådan lagstiftning borde anstå tills vidare, i det man i första hand borde försöka att på överenskommelsens väg träffa uppgörelse om statsövertagande av de olika enskilda järnvägsföretagen. Såsom av det ovan sagda framgår, har det emellertid icke lyckats att på denna väg uppnå den samordning av landets järnvägar under en ägare, som varit avsedd med riksdagens beslut. För att denna samordning skall kunna genomföras är det därför enligt vår mening nödvändigt att den av 1936 års järnvägskommitté ifrågasatta lagstiftningen kommer till stånd.

I anslutning till förestående få vi föreslå.

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att förslag till lag rörande tvångsinlösen av enskild järnväg måtte omedelbart utarbetas och snarast föreläggas riksdagen.

Stockholm den 19 januari 1944.

*Joh. Nilsson,*  
Malmö.

*Albert Forslund.*

---