

Nr 142.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående förslag för understöd åt enskilda järnvägar; given Stockholms slott den 24 februari 1933.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Henning Leo.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 24 februari 1933.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, statsråden UNDÉN, NOTHIN, SCHLYTER, WIGFORSS,
VENNERSTRÖM, LEO, ENGBERG, EKMAN, SKÖLD.

Departementschefen, statsrådet Leo anför:

I årets statsverksproposition (utgifter för kapitalökning, bil. 2, punkt 38) har Kungl. Maj:t under rubriken »Fonden för förslag till statsverket» föreslagit riksdagen att i avbidan på den proposition i ämnet, som kunde bli riksdagen

Bihang till riksdagens protokoll 1933. 1 saml. Nr 142.

förelagd, till förslag för understöd åt enskilda järnvägar för budgetåret 1933/1934 beräkna ett reservationsanslag av 1,500,000 kronor, att utgå av låne-medel. Sedan beredningen av detta ärende numera fullbordats, torde jag nu ånyo få anmäla detsamma.

Såsom jag redan i nyssnämnt sammanhang antydde, har *svenska järnvägsföreningen* gjort framställning om statligt stöd i vissa avseenden åt landets enskilda järnvägar. Föreningens förslag, som i sin slutliga utformning avser bildandet av en lånefond till nyss angivet belopp i syfte att åt enskilda järnvägar, som ur det allmännas synpunkt äro av vikt och betydelse, lämna hjälp för driftens upprätthållande och för anskaffande av motorvagnar, hänför sig till tvenne av föreningen avlåtna, den 23 februari respektive den 16 september 1932 dagtecknade framställningar.

I sin förstnämnda skrivelse har järnvägsföreningen anfört bland annat följande:

Under senare år hade beträffande flertalet enskilda järnvägar icke endast bruttoinkomsterna utan även nettoinkomsterna gått ned i en oroväckande hög grad. Ett stort antal järnvägar befunno sig i verkligt nödläge, och beträffande många av dem vore fara å färde, att de, därest ekonomisk hjälp i en eller annan form icke erhöles, icke längre skulle vara i stånd att upprätthålla driften utan måste nedläggas. Till belysande av den ekonomiska situationen för landets enskilda järnvägar kunde nämnas, att för tiden januari—november 1930 46 banor med en banlängd av 4,898 kilometer visat vinst, sammanlagt 5,364,000 kronor, medan 64 banor med en banlängd av 5,127 kilometer visat förlust, sammanlagt 4,434,000 kronor; för samma tid år 1931 hade endast 21 banor med en banlängd av 2,394 kilometer visat vinst, sammanlagt 1,911,000 kronor, under det att 82 banor med en banlängd av 7,499 kilometer visat förlust, sammanlagt 9,402,000 kronor. Vinst- och förlustsiffrorna vore angivna i runda tal.

I fråga om anledningarna till det ekonomiska nödläget vore tillfyllest att framhålla dels den rådande allmänna depressionen samt dels och icke minst den oerhörda konkurrensen från automobiltrafiken. Svårigheter i ekonomiskt avseende föreläge i stor omfattning även för större järnvägar, vilkas fortbestånd vore av väsentlig betydelse såväl för persontrafiken som för jordbruk, industri och andra näringar inom de trakter, som de genomlöpte.

Frågan om de enskilda järnvägarnas ekonomi hade varit föremål för uppmärksamhet av riksdagens revisorer i berättelsen angående riksgäldskontorets tillstånd och förvaltning för tiden 1 juli 1930—30 juni 1931.

Ett stort antal järnvägar häftade i skuld för obligationslån eller liknande enskilda lån till avsevärda belopp, vilka använts till investering i järnvägsanläggningarna. Enligt »Allmän järnvägsstatistik» för år 1930 uppginge de enskilda järnvägarnas obligationslån till ett belopp av i runt tal 165 miljoner kronor och deras reverslån till i runt tal 34.5 miljoner kronor. Ifrågasvarande lån hade järnvägarna nu icke blott att förränta utan även att amortera. Redan anskaffandet av medel till räntebetalningarna vore förenat med stora svårigheter. Att härjämte anskaffa de för amorteringarnas fullgörande erforderliga medlen hade ofta visat sig vara ett hart när olösligt problem. Skulle det för dessa järnvägar bliva omöjligt att erlagga ränta och amortering, skulle fordringsägarna sannolikt icke utan vidare låta sig nöjas därmed. Härtill komme, att det för dylika järnvägar icke syntes bliva möjligt att anskaffa eller bibehålla den bankkredit, varav de för driftens upprätthållande vore i behov, utan de syntes bliva nödsakade att inställa sina

betalningar. En sådan utveckling komme att medföra stora ekonomiska förluster samt betydande sociala olägenheter. Handel, lantbruk och industri komme att i tider, då de mer än eljest vore i behov av stöd och hjälp, tillfogas avsevärd skada. För innehavare av obligationerna, vari sparkapital i stor utsträckning placerats, samt för övriga långivare komme ett ekonomiskt sammanbrott för järnvägarna att medföra de mest vittgående verkningar. Till belysande av hur kritisk situationen i själva verket vore, kunde nämnas, att från bankernas sida nyligen meddelats, att man icke längre kunde garantera betalning av vare sig ränta eller kapital beträffande järnvägsobligationer. För sådana järnvägar, som vore ur det allmännas synpunkt av större vikt och betydelse, syntes näppeligen ett nedläggande kunna komma i fråga, utan staten syntes till sist bliva nödsakad att upprätthålla driften.

Det framstode emellertid såsom i högsta grad önskvärt, såväl för de enskilda järnvägarna och deras intressenter som för staten, att angivna utveckling av förhållandena kunde undvikas.

Man syntes kunna få räkna med, att den nuvarande depressionen skulle giva vika samt efterträdas av uppåtgående konjunkturer och att en blivande rationell reglering av konkurrensförhållandena mellan järnvägarna och automobiltrafiken skulle medföra en avsevärd förbättring av järnvägarnas inkomster. Det gällde då att se till, vad som kunde göras för att hjälpa järnvägarna att leva över den nuvarande svåra tiden. Den hjälp, som innebure den minsta ekonomiska risken för den som lämnade hjälpen, bestode i ett möjliggörande av minskning av de årliga amorteringar, som järnvägarna hade att erlægga å sina fasta lån. Föreningen hade härutinnan tänkt sig, att i de fall, då järnvägar häftade i skuld för obligationslån eller liknande lån, som skulle infrias genom årliga amorteringar, staten skulle träda emellan på så sätt, att dessa järnvägar erhöles statslån med lång amorteringstid och med samma ränta, som tillämpades för lån från allmänna järnvägslånefonden. Lånen skulle utlämnas i den mån amorteringsbeloppen beträffande de enskilda lånen förfölle till betalning. Säkerheten för dylika statslån syntes lämpligen kunna ordnas så, att låntagaren antingen till staten pantförskreve de inteckningar, som låge såsom säkerhet för de enskilda lånen, till den del de icke behövde tagas i anspråk för nämnda låns infriande, eller ock lämnade inteckning i sin järnväg.

Såsom exempel å järnvägsföretag, som föreningen ansåge kunna ifrågakomma till erhållande av statslån i nu angivet syfte, nämner föreningen Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag samt Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag. För dessa båda bolags ekonomiska ställning lämnas i föreningens skrivelse en redogörelse, vilken emellertid här icke torde behöva återgivas.

I berörda skrivelse anför järnvägsföreningen slutligen:

Givetvis framstode det i de nuvarande svåra förhållandena såsom en angelägenhet av största vikt att kunna rationalisera driften samt därigenom ernå minskning av driftkostnaderna och ökning av inkomsterna. Bland dylika rationaliseringsåtgärder kunde särskilt framhållas utrangering av äldre, oekonomiska lokomotiv och vagnar samt anskaffande i stället av motorvagnar och tidsenlig rullande materiel i övrigt. Det vore emellertid uteslutet, att järnvägarna utan hjälp från statens sida skulle kunna verkställa dylik anskaffning. Så starka skäl talade dock för att rationalisering borde åstadkommas, att staten icke syntes böra undandraga sig att lämna stöd och hjälp i dessa strävanden.

Föreningen ville i detta sammanhang erinra, hurusom järnvägsekonomi-

sakkunniga i sitt den 19 december 1928 avgivna betänkande efter utförlig motivering (sid. 59—62 i betänkandet) hemställt, att de enskilda järnvägarna måtte beredas tillfälle till lån ur allmänna järnväglånefonden i och för inköp av motorvagnar; och i yttrande över nämnda betänkande hade föreningen uttalat sin fulla och livliga anslutning till de uttalanden och förslag, som betänkandet innehöll. Föreningen hade icke anledning att icke vidhålla sitt ifrågavarande uttalande, men föreningen ansåge det vara angeläget, att statslån kunde erhållas för anskaffning även av annan tidsenlig rullande materiel än motorvagnar.

Slutligen ville föreningen i detta sammanhang framhålla, att staten lämnade lån åt rederibolag för anskaffning av fartyg, åt flygbolag för anskaffning av flygmaskiner o. s. v.

I skrivelsen den 16 september 1932 har svenska järnvägsföreningen ytterligare utvecklat sina synpunkter på ifrågavarande spørsmål. Föreningen har därvid anfört följande:

De enskilda järnvägarnas ekonomiska ställning hade icke förbättrats utan tvärt om blivit ytterligare försämrad. Många järnvägar stode vid randen av ekonomiskt sammanbrott. De saknade likvida medel, och bankkredit stode icke att erhålla. Det vore en tidsfråga, för såvida icke konjunkturerna förändrade sig till det bättre, huru länge de skulle kunna upprätthålla driften.

Sådana järnvägar, som ur det allmännas synpunkt vore av större vikt och betydelse — om andra talade föreningen i detta sammanhang icke — hade i allmänhet blivit anlagda med bidrag av statsmedel i form av lån från allmänna järnväglånefonden. Det ville synas föreningen, att lika väl som det ansetts motiverat, att staten medverkade till att dessa järnvägar komme till stånd, lika väl finge det anses motiverat, att staten medverkade till att de kunde bestå och fylla de behov, för vilkas tillgodoseende de blivit anlagda, helst det vore att hoppas, att bättre tider omsider skulle inträda och järnvägarna därigenom bliva i tillfälle att återvinna ekonomisk hälsa samt återbetala de lån, som de kunde hava erhållit till hjälp i nödens stund.

Föreningen tillåte sig i detta sammanhang erinra, att 1932 års riksdag i skrivelse nr 364 såsom sin mening uttalat, att i särskilda fall samhällsintressen eller andra skäl kunde motivera ett stöd från det allmänna åt kommunikationsföretag, som eljest icke kunde ekonomiskt bestå.

Särskilt under nuvarande förhållanden låge det största vikt uppå, att järnvägarna vidtog alla åtgärder eller anordningar, som kunde medföra minskning av utgifterna samt ökning av inkomsterna, och föreningen trodde sig kunna vitsorda, att en strävan i dylik riktning överallt gjort sig gällande. Bland åtgärder, som härvid borde komma under överbägande, hade frågan om fusion eller sammanslagning av järnvägar intagit stort utrymme i den allmänna diskussionen. Föreningen vore ock villig att medverka till åstadkommande av fusioner, där sådana efter närmare utredning kunde finnas vara ur praktisk och ekonomisk synpunkt ändamålsenliga.

I den mån så kunde ske, borde också åtgärder för rationalisering av driften vidtagas. Till dylika åtgärder hörde införandet av drift med motorvagnar, där dylik drift ansåges böra ifrågakomma. Det vore en angelägenhet av stor vikt, att det bereddes järnvägarna möjlighet att införa motorvagnsdrift, där förutsättningar därför vore för handen.

Enligt en i Danmark den 14 mars 1931 utfärdad lag om statshjälp till de enskilda järnvägarna hade — till hjälp åt sagda järnvägar för genomförande av sådana åtgärder beträffande själva banan och den rullande materielen, som kunde anses vara nödvändiga för vederbörande järnvägars fortsatta existens

eller som kunde medföra en mera ekonomisk drift — ställts till förfogande ett belopp av 11.5 miljoner kronor, att utlämnas dels såsom lån och dels såsom kapitaltillskott i vederbörande järnvägsföretag. Lagen stadgade, att för utlämnade lån skulle lämnas säkerhet i den anskaffade materielen eller ock annan säkerhet, som ministern för offentliga arbeten kunde godkänna. I fråga om kapitaltillskotten, vilka lämnades mot erhållande av aktier i vederbörande järnväg, avsåge lagen, att viss del av det belopp, varav järnvägen hade behov, skulle tillskjutas från annat håll.

Föreningen ansåge det vara oundgängligen nödvändigt, att från statens sida lämnades hjälp åt de enskilda järnvägarna. Föreningen hade tänkt sig att, i analogi med vad som skett beträffande allmänna järnvägslånefonden, årligen skulle beviljas anslag till en särskild fond, från vilken Kungl. Maj:t skulle äga att åt järnvägar, som ur det allmännas synpunkt vore av vikt och betydelse, lämna hjälp för driftens upprätthållande ävensom för anskaffande av motorvagnar. Föreningen utginge från att detta skulle ske i form av lån med ränta och mot säkerhet, som Kungl. Maj:t skulle äga att bestämma. Föreningen vore icke i tillfälle att närmare angiva den erforderliga storleken av fonden men ansåge, att för nästkommande budgetår ett mindre belopp än 1,500,000 kronor icke borde ifrågakomma.

Därest på detta sätt från det allmännas sida kraftigt stöd lämnades en nödlidande järnväg, syntes kunna förutsättas, att kommuner och enskilda, i vilkas intresse det kunde ligga, att järnvägen icke nedlades, skulle i sin mån lämna hjälp för upprätthållande av driften å densamma.

Med hänsyn till den överhängande fara för ekonomiskt sammanbrott, som i flera fall förefunnes, vore det synnerligen önskligt, att eventuellt anslag måtte kunna få tagas i användning redan före nästkommande budgetårs ingång.

I anslutning till det anförda hemställer föreningen, att Kungl. Maj:t måtte till 1933 års riksdag avlåta framställning om ett anslag av 1,500,000 kronor för bildande av en fond med de ändamål, som av föreningen angivits, med rätt för Kungl. Maj:t att förfoga över anslaget även före ingången av nästa budgetår.

I ärendet hava fullmäktige i riksgäldskontoret, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, järnvägsstyrelsen och riksräkenskapsverket yttrat sig.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava i sitt den 1 december 1932 avgivna yttrande anført följande:

Sedan riksgäldskontoret under hand hos järnvägsföreningen anhållit om uppgift å de beräknade behoven av understöd från den ifrågasatta fonden, hava fullmäktige från föreningen mottagit en skrivelse av den 15 nästlidna november, däri meddelas bland annat, att av från de enskilda järnvägsförvaltningarna infordrade uppgifter framgår, att för år 1933 skulle vara behöfligt ett belopp av omkring 6,125,000 kronor, fördelat på följande sätt:

| | Kronor |
|--|-----------|
| för bestridande av räntor och amorteringar beträffande trängande skulder | 2,713,000 |
| för driftens rationalisering: | |
| till anskaffande av motorvagnar | 3,072,000 |
| till modernisering och förbättringar i övrigt | 340,000 |

Beträffande de följande årens behov hade, enligt vad i berörda skrivelse vidare meddelas, järnvägarna i allmänhet ej ansett sig kunna uppgiva några

belopp såsom med säkerhet behövliga. Endast för år 1934 hade såsom sannolikt behov uppgivits belopp, tillsammans uppgående till omkring 3,000,000 kronor.

I skrivelsen framhålles därjämte, att de angivna beloppen givetvis ej kunde vara annat än approximativa och att hjälpbehovet avsåge dels utgifter några år framåt, nämligen de som hänförde sig till amortering av trängande skulder, och dels till engångsutgifter för driftens rationalisering.

Såsom järnvägsföreningen framhållit, hava de ekonomiska förhållandena för de enskilda järnvägsföretagen i landet i hög grad försämrats under de senaste åren och det torde ej kunna bestridas, att många av dem antingen redan nu befinna sig eller ock med all sannolikhet inom kort komma att råka i ett sådant läge, att de, därest ekonomisk hjälp i en eller annan form icke erhålles, icke längre kunna vara i stånd att upprätthålla driften. Då de enskilda järnvägarna alltjämt i stort sett äga en utomordentligt stor betydelse för landets näringsliv, är det givet, att statsmakterna ej kunna ställa sig likgiltiga till frågan om de enskilda järnvägarnas framtid, särskilt som det övervägande antalet av dem tillkommit med statens bistånd genom lån å sammanlagt mycket betydande belopp. 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.

Vad härefter angår den föreliggande framställningen om bildande av en lånefond för av järnvägsföreningen angivna ändamål få fullmäktige till en början framhålla, att goda skäl tala för, att staten ej bör undandraga sig att lämna bistånd till enskilda järnvägsföretag för anskaffande av motorvagnar eller vissa andra rationaliseringsåtgärder, då utan tvivel i många fall sådana åtgärder kunna vara ägnade att väsentligen förbättra vederbörande järnvägsföretags möjlighet att bestå i konkurrensen med framför allt den motordrivna landsvägstrafiken. För överblickande av, i vilken omfattning och i vilken form statshjälp eventuellt bör lämnas för nu ifrågavarande ändamål erfordras emellertid, såsom fullmäktige redan framhållit, en utredning, som, även om den begränsas till nu förevarande fråga, givetvis kräver sin tid. Då säkerligen i åtskilliga fall snabba åtgärder äro av behovet påkallade för att vederbörande företags ekonomi ej skall ytterligare undergrävas, anse sig fullmäktige böra tillstyrka, att framställning göres till riksdagen om anvisande av ett anslag å riksstaten för budgetåret 1933/1934 för lämnande av lån till enskilda järnvägsföretag i och för anskaffande av motorvagnar eller andra rationaliseringsåtgärder. Beloppet av anslaget, som torde böra utgå av låne-medel, synes lämpligen böra bestämmas till 1,000,000 kronor.

Fullmäktige, som här ej kunna ingå på de närmare villkor, som skulle gälla för lån från berörda anslag, förutsätta, att sådana komma att utfärdas av Kungl. Maj:t, sedan riksdagen eventuellt bifallit en proposition i ämnet. Ett villkor synes emellertid, såsom järnvägsföreningen ifrågasatt, böra vara,

att de motorvagnar, som skulle anskaffas med medel från anslaget i fråga, skola tillverkas inom landet.

Frågan, om ytterligare anslag för ifrågavarande ändamål böra anvisas på kommande riksstater, bör upptagas till övervägande, sedan av fullmäktige förordad utredning blivit verkställd.

Beträffande säkerheten för lån för anskaffande av motorvagnar torde böra övervägas, om ej denna fråga skulle kunna lösas så, att staten genom lämpligt organ likviderar motorvagnarna med medel från ifrågavarande anslag och uthyr vagnarna till vederbörande järnvägsbolag, som skulle bliva ägare först när ett sammanlagt hyresbelopp, motsvarande vagnarnas inköpspris jämte ränta, blivit erlagt.

Slutligen få fullmäktige meddela, att från fullmäktiges sida intet är att erinra mot att riksdagen bemyndigar Kungl. Maj:t att, om så skulle erfordras, förskottsvis förfoga över berörda anslag redan före ingången av budgetåret 1933/1934.

Fullmäktige ingå härefter på förslaget om statslån till bestridande av räntor och amortering av vissa enskilda skulder och yttra härom:

Fullmäktige måste bestämt avstyrka det överflyttande på staten av en del av ekonomiskt svaga järnvägsföretags enskilda skulder, som ett tillhandahållande av statslån för fullgörande av amortering och räntebetalning å obligationslån och liknande skulder skulle innebära. Ett sådant förfarande skulle vara ägnat att minska järnvägsförvaltningarnas och deras intressenters känsla av ansvar för företagens ekonomiska skötsel och för staten medföra mycket betydande utgifter i form av lån mot säkerhet endast av inteckningar med förmånsrätt efter kvarstående del av vederbörande obligationslån. Enligt fullmäktiges mening bör den lättnad i betalningsskyldigheten för obligationslån, som kan erfordras för vissa järnvägsföretag under nuvarande depressionsperiod, sökas genom åvägabringande av moratorium i främsta rummet beträffande amorteringarna å lånen, men vid förefallande behov även beträffande räntorna. Mot ett moratorium av det förra slaget är från obligationsägarna sida givetvis mindre att invända. Emellertid måste enligt gällande lag ett moratorium medgivas av samtliga obligationsägare för att vara fullt bindande och det torde i de flesta fall vara omöjligt att komma i förbindelse med dem alla. Trots den svårighet, som således här föreligger, har enligt vad fullmäktige hava sig bekant ett järnvägsbolag under innevarande höst för ägarna av utav bolaget utfärdade obligationer framlagt ett förslag om moratorium, som vid ett möte, där cirka 84 % av obligationernas sammanlagda belopp voro representerade, enhälligt antogs av de närvarande, och ett annat järnvägsbolag torde komma att utlysa ett liknande sammanträde med ägarna av dess obligationer till dag under den närmaste framtiden. Något medgivande av samtliga obligationsägare läser ej heller i sistnämnda fall kunna komma till stånd. Då minoriteten ej är bunden av majoritetens beslut, föreligger alltså en åtminstone teoretisk möjlighet, att obligationsägare, som ej biträtt majoritetens beslut, kan försätta vederbörande bolag i svårigheter genom vidtagande av lagliga åtgärder för utfående av förfallen räntefordran. För att åstadkomma full trygghet för vederbörande järnvägsbolag vid ett moratorieförfarande skulle erfordras en lagstiftning, enligt vilken viss majoritet, vilken synes böra vara relativt större, då fråga är om moratorium jämväl för räntor, skulle kunna fatta för minoriteten bindande beslut. Fullmäktige föreställa sig, att det ej skulle vara uteslutet att få till stånd en sådan lagstiftning. Frågan kräver emellertid givetvis en utredning, innan något mera bestämt uttalande kan göras.

Riksgäldsfullmäktige hava alltså tillstyrkt en medelsanvisning av 1,000,000 kronor, att utgå av lånemedel, för lån till anskaffning av motorvagnar eller andra rationaliseringsåtgärder.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som anbefallts att jämte utlåtande av-giva förslag till villkor för understöd från den av riksgäldsfullmäktige föreslagna fonden, har — under instämmande i fullmäktiges uttalande i här föreliggande frågor — beträffande sådana villkor anfört följande:

Styrelsen finner lämpligt, att fonden endast användes för anskaffande av motorvagnar. Dels är det föreslagna beloppet så ringa, att det ej torde förslå till mer än anskaffande av motorvagnar, dels möter svårighet att ifråga om andra saker skaffa staten erforderlig säkerhet, dels synes det icke vara lämpligt att inrätta en lånefond för ändamål, som ej närmare preciserats. Som ett exempel i prisavseende kan nämnas, att normalspåriga vagnar av sådana slag, som här närmast torde komma i fråga, kunna betinga ett pris av 50,000 å 120,000 kronor.

Som allmän föreskrift för lån av ifrågavarande fond bör stadgas, att motorvagn skall vara i sin helhet tillverkad inom landet.

Lån torde lämpligen böra beviljas på sådant sätt, att lånet utbetalas, då vagnen levereras, och att vederbörande järnvägsbolag med en konstant årlig annuitet erlägger amortering och ränta. Vagnen förblir under amorteringstiden statens egendom och övergår i järnvägsbolagets ägo först när bolaget fullgjort sina skyldigheter enligt amorteringskontraktet. Därest låntagaren kan ställa annan särskild säkerhet, som anses tillfyllest, bör även detta vara tillåtet.

Tiden för lånets slutbetalande bör bestämmas med hänsyn till fordonens livslängd och enligt förslag av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och torde på så sätt komma att i regel variera mellan 5 och 15 år. Det torde vara lämpligt att räkna med en räntefot av 4.5 procent och låta första annuiteten erläggas ett år efter leveransen (lånets utbetalning). Som exempel på amortering i enlighet härmed kan nämnas, att en amorteringstid av 5 år ger en annuitet av 22.78 procent av vagnens inköpspris, en amorteringstid av 10 år en annuitet av 12.64 procent och en amorteringstid av 15 år en annuitet av 9.31 procent.

Järnvägsbolaget skall under amorteringstiden svara för vagnens sakkunniga och omsorgsfulla vård samt bekosta erforderliga reparationer och är skyldigt att hålla vagnen försäkrad mot brand och olyckshändelse. Bolaget skall till riksgäldskontoret ingiva kvitton på premierna för dessa försäkringar.

Järnvägsbolaget bör ha rätt att när som helst inköpa vagnen mot inbetalande av resterande del av leveranspriset jämte ränta, som kan vara upplupen. Järnvägsbolaget bör likaledes vara berättigat att göra större avbetalningar än enligt kontraktet med staten.

Vagnen skall vara försedd med en fastnitad skylt, som tillkännagiver, att staten är ägare, och icke får borttagas förr än amorteringskontraktet är fullgjort.

Därest järnvägsbolaget icke fullgör sina förpliktelser enligt kontraktet, äger staten försälja vagnen, varvid det erhållna priset räknas bolaget till godo. Vad som då fattas i leveranspriset (lånebeloppet) och ränta därpå efter $4\frac{1}{2}$ procent skall järnvägsbolaget erlägga till staten liksom statens kostnader för försäljningen.

De ritningar, efter vilka motorvagn skall tillverkas, skola vara godkända av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens maskininspektör, och likaledes skall tillverkningskontroll utövas av denne. Kostnaderna för nödiga resor för sådant ändamål böra gäldas av statsverket.

Lånekontraktet mellan vederbörande järnväg och staten torde böra antagas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Det skulle väl i något fall kunna inträffa, att ett järnvägsbolag endast önskar lån till en första avbetalning till verkstaden på ifrågasatta vagnar, exempelvis uppgående till 40 procent av priset, och i övrigt kan ställa godtagbar säkerhet till verkstaden för återstående likvid. I sådant fall bör järnvägsbolaget kunna få lån ur fonden till nämnda första avbetalning på i övrigt samma villkor som här angivits.

Järnvägsstyrelsen instämmer i vad fullmäktige i riksgäldskontoret anfört i frågan om tillhandahållande av statsmedel för gäldande av järnvägars enskilda skulder. Enligt styrelsens mening skulle ett moratorieförfarande, sådant som det av fullmäktige ifrågasatta, i allmänhet kunna bereda nödig lättnad eller åtminstone det andrum, som erfordrades för verkställande av sådan utredning rörande vederbörande järnväg, som ankomme på de jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande tillkallade utredningsmännen i fråga om vissa enskilda järnvägars ekonomiska läge.

Järnvägsstyrelsen ingår härefter på de av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna villkoren för lån från den ifrågasatta fonden och anför härom i huvudsak följande:

Järnvägsstyrelsen kunde i de flesta punkter biträda det förslag, som utvecklats av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, men måste dock förorda vissa betydelsefulla ändringar och tillägg. Styrelsen funne sålunda icke skäl fastläsa användningen till enbart motorvagnar. Visserligen kunde denna användning bli va den övervägande, men det syntes i allt fall vara av vikt att icke genom fastläsande därav giva uttryck åt en uppfattning, att motorvagnsdrift skulle vara ett universalmiddel till åstadkommande av förbättrad räntabilitet för järnvägarna. De åberopade fördelarna ifråga om möjligheten att erhålla säkerhet för lånen vore värda allt beaktande men borde i allt fall icke vara helt bestämmande. Vad beträffade de uttryckta betänkligheterna mot att inrätta en lånefond för ändamål, som ej närmare preciserats, vore desammas vikt tydligen helt beroende på, huru handläggningen av låneärendena ordnades.

Med hänsyn till allvaret i järnvägarnas situation och den relativa knappheten av det föreslagna beloppet, vore det uppenbarligen av största vikt, att penningmedlen insattes på de håll, där effekten bleve möjligast gynnsam, och framför allt att ny materiel icke anskaffades i andra fall, än där åtgärden med större säkerhet kunde väntas medföra en väsentlig förbättring i den ekonomiska ställningen.

I väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag till villkor för understöd från fonden saknades bestämmelser, avsedda att i möjlig mån säkerställa en sådan användning, som nyss sagts, eller överhuvud taget gällande de trafik- och driftsekonomiska förhållandena. Förslaget borde därför kompletteras med en bestämmelse av innehåll, att ansökan om låneunderstöd skulle vara åtföljd av utredning rörande de förändringar i drifts-, underhålls-, förnyelse- och räntekostnaderna, vilka kunde beräknas bli va en följd av den driftsomläggning, för vilken medel till anskaffningar eller anläggningar önskades.

Även ifråga om den tekniska prövningen i sådana frågor måste styrelsen förorda en väsentlig skärpning. Den första arbetsuppgiften borde bli va det

i möjligaste mån riktiga utväljandet av ett fåtal standardtyper, mellan vilka i de enstaka fallen val sedan finge träffas. Det ville synas, som skulle på detta sätt såväl kapitalinsatsen som de framtida möjligheterna att tillgodogöra sig dess värde bliva bättre tryggade. Vid utväljandet av dessa standardtyper syntes jämväl den inom järnvägsstyrelsen förefintliga sakkunskapen böra få göra sig gällande. Kravet på standardisering syntes så mycket mer befogat, som man väl kunde utgå ifrån att vissa av de järnvägsförvaltningar, vilka komme att tilldelas låneunderstöd för anskaffande av motorvagnar eller tillhandahållas sådana vagnar som lån, icke under hela amorterings- respektive likvideringstiden komme att bestå som självständiga enheter utan kunde komma att sammanslås med andra järnvägar till större system, varvid givetvis likformigheten kunde bliva av väsentlig betydelse för ett rationellt samfällt utnyttjande av befintlig materiel. Dessutom förutsattes ju som en, åtminstone teoretisk, eventualitet, att vagnen skulle kunna av staten försäljas.

I den föreslagna bestämmelsen att motorvagnarna skulle vara i sin helhet tillverkade inom landet syntes en viss uppmjukning vara nödvändig. Styrelsen föreslog, att efter ordet »helhet» insattes »eller åtminstone till huvudsaklig del».

Vad slutligen anginge träffandet av låneavtalen hade styrelsen intet att invända mot att uppgörandet av kontrakten lämnades åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Av flera skäl och framför allt med hänsyn till angelägenheten att beviljandet av ifrågavarande låneunderstöd så gott sig göra låte samordnades med de saneringsåtgärder, vilka kunde bliva en följd av pågående allsidiga utredning angående vissa enskilda järnvägars ekonomiska läge, syntes emellertid nödvändigt att varje lån bleve föremål för ett Kungl. Maj:ts beslut. Av de sifferuppgifter väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddelat framginge tydligt, att antalet ärenden icke kunde bliva särdeles stort.

Riksräkenskapsverket har i ärendet yttrat följande:

I likhet med fullmäktige i riksgäldskontoret vill riksräkenskapsverket bestämt avstyrka, att ekonomiskt svaga järnvägsföretags enskilda skulder genom utlämnande av statslån överflyttas på staten.

Fullmäktiges i riksgäldskontoret förslag om anvisandet å budgeten av ett anslag om 1,000,000 kronor för utlämnande av lån till järnvägsföretag i och för anskaffande av motorvagnar eller vidtagande av andra rationaliseringsåtgärder synes riksräkenskapsverket, i avvaktan på resultatet av den av Kungl. Maj:t den 23 december 1932 beslutade utredningen rörande vissa enskilda järnvägars ekonomiska läge, kunna förordas.

I fråga om det förslag till lånevillkor, som innehålles i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utlåtande i ärendet, ansluter sig riksräkenskapsverket till de av järnvägsstyrelsen i dess utlåtande framförda erinringarna.

Beträffande slutligen lånens utlämnande anser riksräkenskapsverket i likhet med järnvägsstyrelsen det lämpligast, att varje lån göres beroende av Kungl. Maj:ts särskilda beslut.

Under förutsättning för nu ifrågavarande ändamål måste vara tillgängliga för utbetalning redan före nästkommande budgetårs ingång, synes det erforderliga anslaget böra uppföras icke på riksstaten för budgetåret 1933/1934 utan på den för innevarande budgetår föreslagna tilläggsstaten.

I en den 21 januari 1933 dagtecknad promemoria har *svenska järnvägsföreningen* ytterligare framhållit behovet av att en blivande lånefond även finge tagas i anspråk för lämnande av bistånd åt enskilda järnvägar till gäldande av vissa trängande skulder.

Med anledning av vad järnvägsstyrelsen i sitt utlåtande anfört om standardisering av motorvagnstyper har *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* i skrivelse den 31 januari 1933 framhållit, bland annat, att den inom styrelsen samlade erfarenheten av motorvagnar i enskild järnvägsdrift motiverade, att styrelsens förslag rörande ritningsgranskning och tillverkningskontroll följdes. I skrivelse den 8 februari 1933 har *järnvägsstyrelsen* bemött vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i berörda hänseende uttalat samt hemställt, att åt järnvägsstyrelsen måtte uppdragas den ritningsgranskning och besiktningskontroll med avseende å normalspårig rullande materiel, som avhandlas i kungörelsen den 31 december 1904 angående kontroll över enskilda järnvägars rullande materiel.

Inom kommunikationsdepartementet har sedermera upprättats förslag till villkor och bestämmelser för disposition av ett till förslag för understöd åt enskilda järnvägar avsett anslag. Förslaget är av följande lydelse:

1) Järnvägsföretag må för enskild järnväg, vars understödjanne finnes med hänsyn till järnvägens betydelse för den allmänna samfärdseln påkallat och ur ekonomisk synpunkt berättigat, kunna i enlighet med efterföljande villkor och bestämmelser erhålla låneunderstöd för inköp av motorvagn eller annan materiel eller eljest till genomförande av för driftens rationalisering behöfliga åtgärder.

2) Ansökning om låneunderstöd skall vara ställd till Konungen och ingivas till kommunikationsdepartementet samt vara åtföljd av utredning rörande de förändringar i drifts-, underhålls-, förnyelse- och räntekostnader samt angående de ekonomiska verkningar i övrigt för järnvägen, vilka kunna beräknas bliva en följd av den rationalisering, som med låneansökningen avses.

3) För låneunderstöd skall ställas säkerhet, som kan av fullmäktige i riksgäldskontoret godkännas, där ej Kungl. Maj:t i fråga om låneunderstöd för annat ändamål än anskaffning av rullande materiel med hänsyn till föreliggande omständigheter annorlunda förordnar. I låneansökningen skall förtyngas den säkerhet, som kan erbjudas, samt meddelas de särskilda uppgifter, som kunna erfordras för bedömande av den erbjudna säkerhetens beskaffenhet.

4) Beviljat låneunderstöd skall förräntas efter räntefot, som Kungl. Maj:t efter förslag av fullmäktige i riksgäldskontoret fastställer. Förräntning och amortering skall ske genom annuiteter, på sätt Kungl. Maj:t bestämmer; skuldlånet vid annuitetens bestämmande hänsyn tagas bland annat till varaktigheten hos den materiel, vartill låneunderstöd beviljas. Låntagaren är likväl obetaget att när som helst återbetala icke förfallen del av låneunderstödet jämte upplupen ränta.

5) Därest till betalning förfallet belopp icke bliver i föreskriven ordning erlagt, skall låntagaren därå gälda årlig ränta efter en halv procent högre räntefot än den för låneunderstödet fastställda, intill dess det förfallna beloppet varder behörigen inbetalt.

6) Materiel, till vars anskaffande låneunderstöd erhålles, skall helt eller åtminstone till huvudsaklig del vara tillverkad inom Sverige.

7) Sedan materielen blivit färdigställd eller med det beviljade låneunderstödet avsedd åtgärd utförd samt i förekommande fall avsyning ägt rum och godkännande meddelats i enlighet med därutinnan gällande föreskrifter, utbetalas låneunderstödet av riksgäldskontoret mot avlämnande av vederbörlig skuldförbindelse och de handlingar i övrigt, som från riksgäldskontorets sida påfordras.

8) Det åligger låntagare att, då driftresultatet å ifrågavarande järnväg för visst år föreligger, snarast uppgöra och till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt fullmäktige i riksgäldskontoret ingiva en redogörelse, utvisande verkningarna — så långt de utan större kostnad och omgång kunna utrönas — av den med låneunderstöd genomförda åtgärden i jämförelse med den under punkten 2) här ovan omnämnda utredningen.

9) För lån till inköp av motorvagn eller annan rullande materiel skola ytterligare gälla följande särskilda bestämmelser:

a) Materielen skall vara av typ, som järnvägsstyrelsen samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter hörande av svenska järnvägsföreningen gemensamt bestämt. Verksstyrelserna hava att i detta hänseende särskilt beakta anläggningen av att standardisering i lämplig mån ernås.

b) I avseende å kontroll och besiktning å materielen skall i tillämpliga delar gälla kungörelsen den 31 december 1904 (nr 68, sid. 1) angående kontroll över enskilda järnvägars rullande materiel, med iakttagande att i 8 och 9 §§ nämnda kungörelse omfördad ritningsgranskning och tillverkningskontroll skall vara obligatorisk samt att särskild uppmärksamhet skall ägnas däråt, att materielen överensstämmer med fastställd standardtyp, som under a) sägs.

c) Intill dess beviljat låneunderstöd jämte ränta till fullo guldlits, åligger det låntagaren, vid äventyr att lånet jämte upplupen ränta omedelbart förfaller till betalning, att hava materielen försäkrad mot brand och olyckshändelse. Är på grund av sådan försäkring erhållet ersättningsbelopp icke tillräckligt för materielens försättning i sådant skick, att den kan enligt 6 § i nyssnämnda kungörelse godkännas, och saknar låntagaren annan möjlighet att återställa materielen i dylikt skick, åligger det honom att omedelbart till riksgäldskontoret inbetala ersättningsbeloppet eller så stor del därav, som må erfordras för gäldande av upplupen ränta och kvarstående kapitalskuld på grund av låneunderstödet. Låntagaren skall hos riksgäldskontoret styrka, att föreskriven försäkring tagits och vidmakthålles.

d) Det åligger låntagaren att hålla materielen i gott stånd. För möjliggörande av identifiering av materielen skall densamma märkas på sätt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen äger föreskriva.

10) Kan säkerhet, som under punkten 3) sägs, icke ställas, må, då fråga är om rullande materiel, i stället för erhållande av låneunderstöd vederbörande järnvägsföretag beredas möjlighet att förvärva sådan materiel genom köpeavtal, vari äganderätten till materielen förbehålles staten, till dess betalningen blivit erlagd. För sådant fall skola gälla följande bestämmelser:

a) Ifrågakommande materiel skall, efter beslut därom av Kungl. Maj:t, för statens räkning inköpas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som har att samtidigt träffa försäljningsavtal med järnvägsföretaget. I sistnämnda avtal skall intagas förbehåll, som nyss sagts, samt särskilt stadgas, att bestämmelserna i lagen den 11 juni 1915 om avbetalningsköp skola i tillämpliga delar gälla be-
träffande avtalet.

b) Storleken av de poster, i vilka betalningen till staten skall erläggas, bestämmas på sätt under punkten 4) här ovan föreskrivits beträffande annuitet vid låneunderstöd. Köparen skall äga att när som helst förvärva äganderätten till materielen genom inbetalning av resterande betalningsposter, därvid skola frånräknas i nämnda poster ingående belopp, som äro att hänföra till icke förfallen eller upplupen ränta å kontantpriset.

c) Fullgör köparen icke sin betalningsskyldighet på grund av avtalet, skall å förfallen post gäldas ränta efter samma grund, som under punkten 5) för där avsett fall bestämts, intill dess samma post varder vederbörligen erlagd eller mellanhavandet eljest reglerat enligt bestämmelserna i ovannämnda lag.

d) Vad ovan under punkterna 2), 6), 8) och 9) stadgats skall i tillämpliga delar lända till efter rättelse.

e) Köpeskillingen för den av staten förvärvade materielen gäldas av riksgäldskontoret. Den järnvägsföretaget åvilande betalningsskyldigheten fullgöres hos riksgäldskontoret.

Till följd av remiss hava *fullmäktige i riksgäldskontoret* den 16 februari 1933 ånyo avgivit yttrande och därvid beträffande de sålunda skisserade villkoren och bestämmelserna anfört huvudsakligen följande:

Riksgäldsfullmäktige funne önskvärt, att direktiv lämnades av Kungl. Maj:t och riksdagen angående beskaffenheten av den säkerhet, som borde av fullmäktige fordras, samt förutsatte, att tillfälle bereddades fullmäktige att yttra sig över inkommande ansökningar om lån för ifrågavarande ändamål. Beträffande innehållet av punkten 9) a) av departementsförslaget utginge fullmäktige från att avsikten med där innefattade bestämmelser vore, att ett antal typer av motorvagnar, lämpade för olika förhållanden, på förhand skulle fastställas av myndigheterna och att lånesökande järnväg sålunda hade att välja bland dessa typer. Med avseende å de föreslagna bestämmelserna om försäljning av rullande materiel under förbehåll om äganderätt för staten ville fullmäktige ifrågasätta, huruvida det ej vore lämpligare, att åtminstone försäljningen ombesörjdes av riksgäldskontoret, som hade att förvalta låne-medlen, och att sålunda väg- och vattenbyggnadsstyrelsens befattning med ifrågavarande materiel i huvudsak inskränktes till den enbart tekniska. I övrigt hade riksgäldsfullmäktige icke funnit något att erinra mot det inom kommunikationsdepartementet upprättade förslaget.

Redan under en följd av år hava de enskilda järnvägarna sett sina ekonomiska förhållanden till följd av konkurrensen från automobiltrafiken undergå en alltmer markerad försämring, och sedan därtill kommit den nuvarande lågkonjunkturen med dess verkningar har läget för en stor del av dessa järnvägar blivit synnerligen allvarligt. Härom vittna bland annat de framställningar om reglering av statslån och om statsinlösen av järnvägar, som på senare tid bragts under Kungl. Maj:ts och riksdagens prövning. Uppenbart är emellertid, såsom också av riksgäldsfullmäktige framhållits, att de enskilda järnvägarna alltjämt i stort sett äro av synnerlig betydelse för näringslivet samt att statsmakterna såväl i betraktande härav som med hänsyn till i sådana järnvägar investerade statsmedel, uppgående till sammanlagt mycket betydande belopp, icke kunna ställa sig likgiltiga till frågan om de enskilda järnvägarernas framtid. Problemet innefattar i sig åtskilliga spörsmål och är ingalunda lättlost. Ur olika synpunkter är det redan föremål för behandling. Sålunda pågår, närmast med föranledande av framställning från nästlidet års riksdag, en åt särskilt tillkallade personer anförtrodd allsidig undersökning (1932 års trafikutredning) av bland annat spörsmålet om åtgärder för ernående av en ur skilda synpunkter sund reglering av förhållandet mellan järnvägs- och automobiltrafiken. Som första resultat av denna undersökning har av utredningsmännen framlagts ett förslag till ändringar i gällande motorfordonsförordning. I detta ämne torde genom särskild proposition yttrande av nu pågående riksdag få inhämtas. Vidare hava jämlikt Kungl. Maj:ts bemyndigande tillkallats särskilda utredningsmän i fråga om vissa enskilda järnvägars ekonomiska läge. Dessa utredningsmän hava till närmaste uppgift att i varje särskilt

Departements-
chefen

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 att framlägga förslag därutinnan. Sistnämnda utredningsmän komma utan tvivel att under fortgången av sitt arbete få en ingående kännedom om de olika järnvägarnas förhållanden, och detta icke blott beträffande behovet i och för sig av hjälpåtgärder utan även i fråga om respektive järnvägars betydelse ur skilda synpunkter, om arten av det bistånd, som — därest sådant anses skola ifrågakomma — bör lämnas dem, och om de saneringsåtgärder i form av fusion eller annorledes, vilka kunna påkallas.

Om ock sålunda från statens sida åtgärder äro under förberedande för möjliggörande av lättnad i de enskilda järnvägarnas läge, är likväl, såsom av den föregående redogörelsen framgår, detta under rådande förhållanden uppenbarligen icke tillräckligt; för en del av dessa järnvägar är situationen sådan, att ett omedelbart övervägande av vissa stödåtgärder synes ofrånkomligt.

Det bistånd från statens sida, som av svenska järnvägsföreningen i de nu föreliggande framställningarna påkallas, avser statslån till järnvägar, som ur det allmännas synpunkt äro av vikt och betydelse, dels för bestridande av räntor och amorteringar å trängande enskilda skulder, bland andra och främst obligationsskulder, dels ock för rationalisering av järnvägsdriften, såsom genom anskaffande av motorvagnar, lokomotiv, rullande materiel i övrigt samt bromsinrättningar ävensom genom rälsutbyte.

I fråga om den förstnämnda hjälpformen, som skulle innebära en omflyttning av järnvägars enskilda lån till statslån, hava riksgäldsfullmäktige anført, att ett sådant förfarande skulle vara ägnat att minska järnvägsförvaltningarnas och deras intressenters känsla av ansvar för företagens ekonomiska skötsel samt för staten medföra mycket betydande utgifter i form av lån mot säkerhet endast av in-teckningar med förmånsrätt efter kvarstående del av vederbörande obligationslån. Denna uppfattning har biträtts av de i ärendet hörda ämbetsverken. Såsom jag antytt redan vid förberedande anmälan av ärendet i statsverkspropositionen, finner icke heller jag bistånd av denna art lämpligen böra komma i fråga. I denna del kan jag alltså icke tillstyrka järnvägsföreningens framställning. I anslutning till nyssnämnda ståndpunktstagande hava riksgäldsfullmäktige väckt fråga om utredning angående särskild moratorielagstiftning för de enskilda järnvägarna. I den mån gällande bestämmelser på området icke äro tillämpliga i det särskilda fallet, synas emellertid de enskilda järnvägarnas ekonomiska förhållanden icke på sådant sätt skilja sig från liknande företeelser inom andra grenar av näringslivet, att ett dylikt förfarande nu må kunna anses lämpligt eller påkallat.

Är däremot fråga om vidtagande av åtgärder i syfte att genom driftens rationalisering giva ekonomisk bärkraft åt enskilt järnvägsföretag, synas mig, i anslutning till det inledningsvis anförda, skäl föreligga att staten ekonomiskt understödjer en sådan strävan. En grundläggande förutsättning för dylikt bistånd bör emellertid vara, att stödåtgärden — förutom att verk-

ligt behov av densamma föreligger — finnes med hänsyn till järnvägens betydelse för den allmänna samfärdseln påkallad och ur ekonomisk synpunkt berättigad. Särskilt i sistnämnda hänseende förutsätter jag, att hjälp må lämnas endast då densamma, ensam eller i förening med andra åtgärder, kan förväntas medföra erforderlig sanering av järnvägens ekonomi. Det bör således enligt min mening icke vara tillräckligt, att åtgärden i och för sig är driftsekonomiskt motiverad; en stödåtgärd med så begränsad räckvidd skulle icke motsvara de syften, som böra utgöra skäl för ett statligt ingripande.

De låneunderstöd, vilkas beredande jag alltså vill tillstyrka, skulle enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag avse endast anskaffning av motorvagnar, under det att särskilt från järnvägsstyrelsens sida hävdats, att en dylik begränsning vore ur vissa synpunkter mindre lämplig. För min del finner jag det med den ifrågasatta stödverksamhetens syften mest förenligt, att densamma icke inskränkes till rationaliseringsåtgärder av visst slag. Även om anledning finnes till antagande, att i flertalet fall anskaffning av motorvagn närmast kommer i fråga, synes dock möjlighet böra hållas öppen att, om och i den mån andra åtgärder finnas mera ägnade att tjäna det med understödet avsedda ändamålet, lämna låneunderstöd även till sådan åtgärd.

Det inom kommunikationsdepartementet uppgjorda, här förut återgivna förslaget till villkor och bestämmelser för låneunderstöd giver i punkten 1) uttryck åt de här förordade principerna för sådant understöds beviljande. I fråga om förslaget i övrigt må följande framhållas.

Förslaget förutsätter, att för ifrågavarande ändamål avsedda medel skola förvaltas av riksgäldskontoret samt att låneunderstöd skall beviljas av Kungl. Maj:t. Den av järnvägsstyrelsen föreslagna bestämmelsen att låneansökningen skall åtföljas av viss utredning rörande den ifrågasatta åtgärdens verkningar i olika hänseenden på järnvägens utgiftskonton har jag ansett böra kompletteras i så måtto, att utredningen skall avse jämväl de ekonomiska verkningar i övrigt, som anses kunna påräknas. För ett i möjligaste mån riktigt bedömande av åtgärdens berättigande ur ekonomisk synpunkt är det uppenbarligen av intresse att söka vinna kännedom om exempelvis den trafikökning med därav följande höjning av inkomsterna, som må vara att förvänta. Stadgande härutinnan lämnas i punkten 2).

Principiellt bör för låneunderstöd krävas fullgod säkerhet. Det torde emellertid kunna förutses, att sådan säkerhet icke alltid kan ställas. I fråga om rullande materiel har därför även föreslagits en bestämmelse, enligt vilken materielen skall kunna av statsverket anskaffas och till vederbörande järnvägsföretag försäljas under äganderättsförbehåll. Härtill återkommer jag senare. Beträffande låneunderstöd för andra rationaliseringsåtgärder än anskaffning av rullande materiel synes Kungl. Maj:t böra äga att, där erbjuden säkerhet icke kan av fullmäktige i riksgäldskontoret godkännas, med hänsyn till föreliggande omständigheter godtaga densamma liksom ock att, därest säkerhet överhuvud taget ej kan erbjudas, under enahanda förutsättning likväl bevilja låneunderstöd. Dessa omständigheter böra givetvis hänföra sig till att fördelarna av de tilltänkta rationaliseringsåtgärderna äro av

sådan betydelse, att det kan anses befogat att bortse från det normala kravet i fråga om säkerhets ställande. Med anledning av vad fullmäktige i riksgäldskontoret i sitt sista yttrande anfört vill jag framhålla, att redan i ansökningen om låneunderstöd skall angivas den säkerhet, som kan erbjudas, samt att riksgäldsfullmäktige, som givetvis böra beredas tillfälle att över ansökningen avgiva yttrande, sålunda kunna uttala sin mening om säkerhetens beskaffenhet, innan lånefrågan avgöres av Kungl. Maj:t. I anslutning till det nu anförda äro bestämmelserna i punkten 3) avfattade.

I punkten 4) hava bestämmelser lämnats om återbetalning av erhållet låneunderstöd. Beträffande den procentsats, efter vilken låneunderstöd skall förräntas, vill det synas lämpligast, att densamma icke nu fastläses. Enligt departementsförslaget, mot vilket fullmäktige i riksgäldskontoret icke i denna del haft något att erinra, skulle räntefoten bestämmas av Kungl. Maj:t efter förslag av fullmäktige. Vid annuitetens bestämmande bör hänsyn tagas till bland annat varaktigheten hos den materiel, till vars anskaffande låneunderstöd beviljas. Det torde ligga i sakens natur, att annuitetsbetalning regelmässigt bör påbörjas efter ett år. På Kungl. Maj:t torde få ankomma att pröva, huruvida och i vad mån anstånd med annuitets erläggande må kunna beviljas; även för detta fall torde dock böra iakttagas, att återbetalningen helt fullgöres inom den för materielens varaktighet beräknade tiden.

Innehållet av punkterna 5)—7) synes icke påkalla särskilt yttrande. Med avseende å bestämmelserna i punkten 7) vill jag dock framhålla, att det bör vara Kungl. Maj:t obetaget att, om så befinnes oundgängligt, i samband med låns beviljande förordna om utbetalning förskottsvis av någon del av lånesumman, detta med hänsyn till att inom verkstadsindustrien ofta kräves viss inbetalning vid beställningstillfället.

I punkten 8) har stadgats skyldighet för låntagaren att till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt fullmäktige i riksgäldskontoret lämna årlig redogörelse för verkningarna — så långt de utan större kostnad och omgång kunna utrönas — av den med låneunderstöd genomförda rationaliseringsåtgärden i jämförelse med den i punkten 2) omnämnda utredningen. Ej minst vid fortsatta åtgärder för sanering av landets järnvägar bör det vara av intresse att äga kännedom om de nu tilltänkta åtgärdernas verkningar i skilda hänseenden.

Såväl med hänsyn till vikten av att erhålla tekniskt och driftsekonomiskt lämplig materiel som i betraktande därav, att framtida fusioner av järnvägar icke böra försvåras genom bristande enhetlighet i vagnparken, synes det angeläget, att den rullande materiel, som på nu avsett sätt anskaffas, tillverkas efter vissa på förhand fastställda standardtyper. Jämväl är det av betydelse, att tillverkningen blir föremål för en tillfredsställande kontroll. I punkten 9) under a) och b) hava därför i berörda hänseenden meddelats vissa föreskrifter. Dessa ansluta sig till på området gällande stadganden, meddelade i kungörelsen den 31 december 1904 (nr 68 sid. 1) angående kontroll över enskilda järnvägars rullande materiel, men innebära såtillvida en skärpning av de i kungörelsen givna föreskrifterna som dels vissa standard-

typer, bland vilka lånesökanden skulle hava att utvälja den för det särskilda fallet lämpligaste, skulle fastställas av järnvägsstyrelsen samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gemensamt, dels ock ritningsgranskningen och tillverkningskontrollen, som enligt kungörelsen är beroende på framställning av järnvägs ägare, här ansetts böra vara obligatorisk.

Under c) och d) av punkten 9) hava meddelats vissa föreskrifter om försäkring och underhåll av den rullande materielen.

Såsom i det föregående antytts skulle, därest i fråga om anskaffning av rullande materiel lånesökande icke kan erbjuda fullgod säkerhet, möjlighet till erforderlig hjälp öppnas genom att staten anskaffar och under äganderättsförbehåll till järnvägsföretaget försäljer materielen. På grund av de särskilda egendomsförhållandena vid järnvägsfastigheter kan ett sådant förfarande komma i tillämpning endast beträffande rullande materiel. Under punkten 10) av departementsförslaget hava vissa föreskrifter för detta fall föreslagits. I huvudsak innebär förslaget, att bestämmelserna i lagen den 11 juni 1915 om avbetalningsköp i tillämpliga delar skola gälla för dylik försäljning samt att järnvägsföretaget i ekonomiskt hänseende blir likställt med låntagare. Jämväl bestämmelserna om ritningsgranskning och tillverkningskontroll skulle äga tillämpning, därvid jag utgått från att de kostnader, som skolat belasta företaget såsom låntagare, även vid detta förfarande skola stanna å detsamma. Beträffande bestämmelserna under a) i punkten 10) hava fullmäktige i riksgäldskontoret ifrågasatt den ändringen, att åtminstone försäljningsavtalets upprättande skulle ankomma på riksgäldskontoret. Mot detta förslag, som jämväl innefattar den fördelen, att järnvägsföretaget i alla ekonomiska frågor får att göra med ett och samma statsorgan, har jag icke något att erinra.

Då det förslag, för vilket jag sålunda redogjort, lämpligen synes kunna med nyssnämnda ändring i huvudsak ligga till grund för den ifrågasatta understödsverksamheten, vill jag tillstyrka, att detsamma i sådant syfte godkännes.

Vad beträffar det anslagsbelopp, som bör för nästa budgetår avses för låneunderstöd, hava fullmäktige i riksgäldskontoret föreslagit, att för ändamålet anvisas 1,000,000 kronor. Såsom redan i statsverkspropositionen antytts, synes emellertid understödsbehovet vara av sådan omfattning, att det av svenska järnvägsföreningen föreslagna och i nämnda proposition beräknade beloppet av 1,500,000 kronor torde vara erforderligt, även om medelsdispositionen på sätt jag föreslagit begränsas. Huruvida och i vad mån medel för enahanda ändamål kunna erfordras även för senare budgetår låter sig icke för närvarande tillförlitligt bedömas. De rön och erfarenheter, som komma att göras av förenämnda utredningsmän i fråga om vissa enskilda järnvägars ekonomiska läge, torde förvisso bliva av värde för ett sådant bedömande liksom ock vid prövningen av ansökningar om understöd av de medel, varom nu är fråga.

Slutligen vill jag framhålla att, ehuru medlen med hänsyn till den föreslagna tidpunkten för utbetalning av låneunderstöd icke synas behöva vara till-

gängliga före ingången av nästa budgetår, försiktigheten dock torde bjuda att, för mötande av eventuellt uppkommande behov, Kungl. Maj:t förbehålles möjlighet att redan under innevarande budgetår disponera det anslag, som riksdagen må för ifrågavarande ändamål anvisa. Med hänsyn till den tid, som materielbeställningarnas fullgörande drager, läser dock därvidlag fråga kunna bliva endast om någon mindre del av anslaget.

Under åberopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till *förlag för understöd åt enskilda järnvägar*, att disponeras i huvudsaklig överensstämmelse med de i statsrådsprotokollet av mig förordade grunderna, för budgetåret 1933/1934 anvisa ett reservationsanslag, att utgå av låne-
medel, av kronor 1,500,000.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställen behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

Nils Hellenius.