

Nr 267.

Godkänd av första kammaren den 7 juni 1933.

Godkänd av andra kammaren den 7 juni 1933.

Riksdagens skrivelse till Konungen i anledning av väckta motioner om förstatligande av hela det svenska järnvägsnätet.

(Statsutskottets utlåtande nr 111.)

Till Konungen.

I två inom riksdagen väckta, likalydande motioner, I: 261 och II: 438, har hemställts, att riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts propositioner nr 166 om avskrivning av fordran hos Uddevalla—Lelångens järnväg samt nr 142 om anslag för beviljande av lån till enskilda järnvägar måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om utredning och förslag till förstatligande av hela det svenska järnvägsnätet.

Över motionerna har riksdagens vederbörande utskott införskaffat yttranden från fullmäktige i riksgäldskontoret, statskontoret, järnvägsstyrelsen samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, varjämte utskottet erhållit yttrande i ämnet från Svenska järnvägsföreningen.

Beträffande innehållet i dessa yttranden får riksdagen hänvisa till statsutskottets utlåtande nr 111.

Alltifrån de första svenska järnvägslinjernas tillkomst på 1850-talet har såsom en allmän riktlinje för den svenska järnvägspolitiken gällt, att stambanornas byggnad ankommit på staten, medan anläggningen av det övriga järnvägsnätet i huvudsak, och med undantag för de norrländska tvärbanorna, varit en kommunal eller enskild angelägenhet.

Efter denna grundplan har det svenska bannätet efterhand utformats i ett stort genomgående statligt järnvägssystem och en mångfald enskilda banlinjer av växlande längd och spårvidd; det förtjänar antecknas, att mot statens till cirka 700 mil uppgående bredspårsnät står ett enskilt järnvägsnät med en utsträckning av över 900 mil (varav cirka 600 mil normalspåriga linjer).

Det torde ligga i öppen dag, att ett förstatligande av alla dessa enskilda järnvägar måste bli förknippat med stora vanskligheter. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i detta avseende framhållit som sannolikt, att den stora mängden småbanor med sina olika lokala betingelser skulle verka tyngande på den mera på stordrift inriktade statsbaneförvaltningen, och av svenska järnvägsföreningen har erinrats om nödvändigheten att i en alltjämt stegrad grad kunna smidigt anpassa trafik och tariffer efter rent lokala förhållanden, varvid också biltrafiken funnits böra i en för statens järnvägar okänd omfattning inordnas i järnvägstrafikens organisation.

Vid frågans bedömande bör dock ej förbises, att i ett stort antal utländska stater järnvägsväsendets förstatligande är i stort sett genomfört; i ett flertal länder har statsbanesystemet därvid uppkommit på så sätt, att staten under förekommande kriser nödgats understödja de privata företagen därhän, att deras banor slutligen tillfallit staten. I vissa andra länder såsom England,

Frankrike och Amerika, där järnvägarna i huvudsak äro i enskilda företagens hand, kännetecknas den senaste tidens utveckling av en delvis genom statliga tvångsåtgärder genomförd koncentration.

Även vad Sverige beträffar, utgör tvivelsutan en sådan driftskoncentration ett bland de verksammaste medlen för att bringa järnvägarna lättnad i deras nuvarande, av automobilväsendets kraftiga utveckling i förening med den allmänna depressionen förorsakade ekonomiska betryck. Genom redan tidigare verkställda utredningar har sålunda klarlagts, att stora järnvägsekonomiska och därmed också samhällsekonomiska besparingar stå att vinna på denna väg, ej endast i form av bättre utnyttjande av materiel och trafikpersonal utan ock genom centralisering av det speciellt inom järnvägsdriften tyngande arbetet med kassarörelse, redovisning och statistik samt också genom bortfallandet av av en del överflödig förvaltningsledning.

Vissa förväntningar borde kunna hysas, att de enskilda svenska järnvägsföretagen i medvetande om fusionens fördelar skola frivilligt medverka härtill. I anslutning till Svenska järnvägsföreningens härutinnan gjorda uttalanden må en förhoppning uttalas, att de utredningar och förhandlingar, som av föreningen uppgivits pågå, skola leda till resultat.

Att det sålunda inom svenska järnvägsväsendet pågående arbetet — och riksdagen avser då ej endast fusionssträvandena utan också andra rationaliseringsåtgärder — bedrivs med skyndsamhet och kraft synes riksdagen vara en angelägenhet av vikt; i detta avseende må erinras om de uppoffringar, som det allmänna i en alltjämt stegrad grad har att ikläda sig för järnvägsdriftens upprätthållande. I den mån detta ekonomiseringsarbete kräver ett beträdande av förstatligandets väg, lära statsmakterna ej underlåta att härvid lämna sin medverkan.

Mot motionärernas yrkande att man nu skulle igångsätta en utredning om "förstatligande av hela det svenska järnvägsväsendet" hava emellertid av de i ärendet hörda myndigheterna vissa skäl anförts; härvid har bland annat erinrats om de båda just nu pågående kommittéutredningarna angående *dels* en sund reglering av förhållandet mellan biltrafik, järnvägar och sjöfart, *dels* ock vissa enskilda järnvägars ekonomiska läge. Också på grund av utredningens vittutseende karaktär måste enligt riksdagens mening en dylik utrednings igångsättande väcka vissa betänkligheter.

Även med denna uppfattning finner dock riksdagen fog föreligga för att jämsides med de övriga ansträngningar, som nu göras att främja järnvägarnas fortbestånd, en förberedande och förutsättningslös utredning igångsättes i den begränsade omfattning järnvägsstyrelsen förordat. Denna utredning skulle alltså avse att utröna förvaltnings- och driftkostnaderna för ett sammanslaget svenskt bredspårsnät under enhetlig ledning i jämförelse med kostnaderna vid motsvarande järnvägssystemens nuvarande uppdelning på statens järnvägar och ett flertal andra större och mindre enheter. Härigenom skulle, såsom järnvägsstyrelsen ock antytt, kunna skapas ett värdefullt förhandsmaterial för ett bedömande av ett förstatligandes konsekvenser ur driftsynpunkt och i varje fall erhållas ett fastare underlag för att avgöra i vad mån undersökningarna härom böra fullföljas. Ifrågavarande utredning lärer kunna av järnvägsstyrelsen företagas utan några mera nämnvärda extra kostnader.

Under återopande av vad riksdagen sålunda anført, får riksdagen i anledning av motionerna I: 261 och II: 438 hos Kungl. Maj:t anhålla om utredning rörande förvaltnings- och driftkostnaderna för ett sammanslaget svenskt bredspårsnät under enhetlig ledning i jämförelse med motsvarande kostnader vid

järnvägssystemets nuvarande uppdelning på statens järnvägar och ett flertal andra enheter.

Stockholm den 7 juni 1933.

Med undersåtlig vördnad.

Nr 268.

Godkänd av första kammaren den 7 juni 1933.

Godkänd av andra kammaren den 7 juni 1933.

Riksdagens skrivelse till Konungen i anledning av väckt motion om anslag för påbörjande av till- och ombyggnad av posthuset i Linköping.

(Statsutskottets utlåtande nr 110.)

Till Konungen.

I en inom riksdagen väckt motion, II: 161, har hemställts, att riksdagen måtte för påbörjande av till- och ombyggnad av posthuset i Linköping å tomtarna nr 2 och 4 i kvarteret Brevduvan för budgetåret 1933/1934 anvisa såsom utgifter för kapitalökning ett belopp av 200,000 kronor.

Beträffande den förberedande behandling, frågan om förevarande till- och ombyggnad av posthuset i Linköping undergått, får riksdagen hänvisa till de i motionen lämnade uppgifterna.

Kostnaderna för byggnadsföretaget, den redan inköpta nya tomten oberäknat, uppgå till 657,000 kronor, varav 92,000 kronor belöpa på ändringsarbeten inom det nuvarande posthuset och 565,000 kronor på tillbyggnaden och det nya garaget.

Goda skäl synas riksdagen tala för att dessa arbetens igångsättande ej längre uppskjutes. De nuvarande tjänstelokalernas otidsenlighet och otillräcklighet hava vitsordats av granskningsnämnden. Ifrågavarande företag erbjuder den fördelen, att vederbörande affärsdrivande verk anser detsamma lämna en tillfredsställande avkastning och påtager sig ansvaret för det nedlagda kapitalets förräntning. Med hänsyn härtill möta ej heller några betänkligheter mot att erforderligt anslag anvisas att utgå av länemedel.

Riksdagen har således ansett det motionsvis begärda anslaget, 200,000 kronor, nu böra ställas till förfogande för att efter den ytterligare prövning av frågan, som Kungl. Maj:t kan finna nödig, användas för påbörjande av ifrågavarande till- och ombyggnad av posthuset i Linköping.

Riksdagen får alltså anmäla, att riksdagen, med bifall till den i ämnet väckta motionen II: 161, till påbörjande av en *till- och ombyggnad av posthuset i Linköping* för budgetåret 1933/1934 under utgifter för kapitalökning, statens affärsverksamhet, anvisat ett reservationsanslag av 200,000 kronor att utgå av länemedel.

Stockholm den 7 juni 1933.

Med undersåtlig vördnad.
