

Nr 111.

Ankom till riksdagens kansli den 23 maj 1933 kl. 1 e. m.

Utlåtande i anledning av väckta motioner om förstatligande av hela det svenska järnvägsnätet.

(4:e avd.)

I två likalydande motioner, väckta den ena, nr 261, inom första kammaren av herrar *A. C. Lindblad* och *A. Forsslund* och den andra, nr 438, inom andra kammaren av herrar *F. Severin* och *E. Eriksson* i Stockholm, 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.

Beträffande de till stöd för denna framställning åberopade skälen får utskottet hänvisa till motionen I: 261.

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

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava i sitt yttrande av den 20 april 1933 anfört, bland annat, att fullmäktige hölle före, att en omfattande utredning rörande hela det enskilda järnvägsnätet borde komma till stånd i avsikt att i möjligaste mån söka råda bot för de påtagliga organisatoriska och andra brister, som nu vidlåda dessa järnvägar. En sådan utredning borde enligt fullmäktiges mening vara förutsättningslös och ej, såsom motionärerna tänkt sig, redan från början vara inriktad på framläggande av förslag till hela det enskilda järnvägsnätets förstatligande. Härefter fortsätta fullmäktige:

Fullmäktige vilja emellertid ifrågasätta, om den nuvarande tidpunkten är lämplig för igångsättande av en dylik omfattande utredning med hänsyn till de utredningar på järnvägsväsendets område, som för närvarande redan pågå.

Jämlikt Kungl. Maj:ts beslut den 30 juni 1932 verkställas för närvarande inom kommunikationsdepartementet en allsidig utredning genom tillkallade utredningsmän av frågan om åtgärder för ernående av en ur olika synpunkter sund reglering av förhållandet mellan biltrafik, järnvägar och sjöfart jämte därmed sammanhängande spörsmål.

Vidare hava jämlikt Kungl. Maj:ts beslut den 23 december 1932 tillkallats tre personer för att inom kommunikationsdepartementet biträda med verkställande av en allsidig och förutsättningslös utredning angående vissa enskilda järnvägars ekonomiska läge samt avgiva de förslag, vartill utredningen i de särskilda fallen må föranleda.

Det synes fullmäktige, att man bör avvakta närmare resultat av förstnämnda utredning, innan åtgärder vidtagas för igångsättande av en allmän utredning om lämpligheten av de enskilda järnvägarnas förstatligande. Under tiden får man även tillfälle att se till vilka resultat den senare utredningen kommit i de fall, som hänskjutits till densamma, vilket jämväl bör kunna vara av värde för planläggande av en allmän undersökning av det enskilda järnvägsproblemet i landet i det syfte, fullmäktige ovan angivit.»

Statskontoret har i sitt den 13 april 1933 avgivna yttrande, under erinran om de enligt Kungl. Maj:ts beslut den 30 juni och 23 december 1932 igångsatta utredningarna, anfört bland annat:

»Föreliggande motioner gå nu närmast ut på att åstadkomma en dylik rationalisering genom förstatligande av hela det svenska järnvägsväsendet. Statskontoret kan emellertid icke ansluta sig härtill. Från statsverkets sida hava vid upprepade tillfällen vidtagits långt gående åtgärder för stödjande av privatbanorna. Staten har sålunda tid efter annan med avsevärda belopp nedskrivit sina fordringar hos olika järnvägar, varjämte nya statslån utlämnats för att möjliggöra uppehållande av driften. Härtill kommer att staten lidit betydande kapitalförluster genom att nödgas på exekutiv väg övertaga flera enskilda järnvägar. Med hänsyn till vad sålunda från statsverkets sida åtgjorts för upphjälpande av de enskilda järnvägarnas ekonomi, synes det statskontoret med skäl kunna fordras, att, innan fråga uppstår om statens övertagande av ytterligare ett antal enskilda järnvägar, klarhet vunnits angående möjligheten att genom fusionsbildning och nedläggande av vissa järnvägar åstadkomma förbättring i det nuvarande tillståndet. Åt de genom Kungl. Maj:ts ovanberörda beslut den 30 juni och den 23 december 1932 tillsatta utredningsorganen synes kunna uppdragas att föreläsa erforderlig utredning i nu ifrågavarande hänseenden.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i sitt yttrande den 20 april 1933 yttrat bland annat följande:

Det är väl möjligt, att själva finansoperationen vid en statsinlösen av de enskilda järnvägarna skulle kunna tänkas genomförd utan för stor svårighet. Styrelsen avser därmed, att en inlösen icke skulle ske genom upptagande av direkta lån, varmed järnvägarna skulle inlösas, utan att staten skulle betala järnvägarnas ägare med statsobligationer eller andra skuldförbindelser. Även genom ett dylikt tillvägagångssätt skulle dock landets skattebetalare åsamkas avsevärda ränteutgifter under dåliga tider, enär i händelse av järnvägarnas kvarblivande hos de enskilda ägarna järnvägarna ej skulle under sådana perioder lämna någon förräntning alls.

Motionerna syfta emellertid tydligen längre än till vinnande av sådana direkta fördelar, som det enskilda järnvägsnätets förstatligande kanske skulle medföra från järnvägsekonomisk synpunkt, och tala bland annat om 'transportväsendets enhetliga organisation', utan att dock närmare beröra möjligheten därav och de vinster, som därigenom skulle

kunna erhållas. Möjligen vore från ekonomisk synpunkt mycket att vinna i den mån enhetlighet och rationalisering inom landets hela transportväsende kunde ernås — de av Kungl. Maj:t den 13 juni 1932 tillkallade utredningsmännen hava också att verkställa en allsidig utredning av frågan om åtgärder för ernående av en ur olika synpunkter sund reglering av förhållandet mellan de olika transportmedlen — men väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ställer sig tveksam, huruvida de enskilda järnvägarnas förstatligande skulle i av motionärerna avsedd omfattning kunna bidra till en allmän reglering av transportväsendet.

Frågan om de enskilda järnvägarnas framtida ställning torde böra bedömas efter sådana riktlinjer, som syfta till sund ekonomisering och rationalisering med bibehållande av järnvägarnas karaktär av enskilda järnvägsföretag. Dessa riktlinjer skulle innebära *dels* nedläggande av sådana bandelar, vilka med hänsyn till de genom motortrafiken inträdda nya transportförhållandena eller av andra skäl icke längre böra äga bestånd, såvida ej ortens trafikförhållanden påkalla trafikledens upprätthållande, *dels* statens övertagande av sådana banor, vilkas införlivande med statsbanenätet vore ur statlig synpunkt till fördel, samt *dels* slutligen fusionsbildningar inom det enskilda järnvägsnätet i all den utsträckning, som vore ur ekonomisk synpunkt påkallad.

— — — — —
Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen får sålunda under återopande av det anförda avstyrka verkställande av den i motionerna föreslagna utredningen om förstatligande av hela det svenska järnvägsnätet.

Järnvägsstyrelsen har i sitt den 4 april 1933 avgivna yttrande anfört bland annat följande:

Ett beslut om företagande av en utredning med ett så vittgående syfte som förebringande av förslag till ett allmänt förstatligande av de enskilda järnvägarna synes ej heller böra fattas, utan att genom förberedande undersökningar åtminstone någon klarhet vunnits i fråga om några av dess huvudförutsättningar och motiv.

I första hand synes det järnvägsstyrelsen därför härvidlag böra fordras, att föreliggande allmänna uttalanden bliva kompletterade med vissa siffrsammanställningar, vilka kunna giva ett närmare begrepp om storleken av de samhällsekonomiska vinster, som kunna beräknas uppnådda genom det ifrågasatta enhetliggörandet av landets järnvägssystem.

Om järnvägsstyrelsen alltså anser sig böra avstyrka de väckta motionerna i föreliggande form, skulle styrelsen däremot anse mycket vara vunnit i deras syfte om statsmakterna ville föranstalta om en förberedande utredning angående behov av — givetvis vid en antagen mera normal trafikkonjunktur — och kostnader för förvaltnings- och driftspersonal samt rullande materiel och vissa hjälpanläggningar, främst verkstäder, vid det tänkta fall att i första hand alla landets normalspariga järnvägar av någon betydelse för den allmänna samfärdseln vore inlemmade i statens järnvägars system. — Det vill nämligen beträffande utredningens omfattning synas styrelsen, som borde man till att börja med kunna halla de smalspariga enskilda järnvägarna på sidan om frågan. — Denna förberedande utredning skulle så omfatta även en ungefärlig uppgift på den samlade personal- och materieluppsättningen med ty åtföljande kostnader vid den nuvarande uppdelningen på en mångfald av järnvägsenheter i enskild ägo, och skulle sedan jämförelser göras, av vilka kunde framgå frågans samhällsekonomiska storleksordning. Därmed skulle ett bättre un-

derlag skapas för eventuella bedömanden vid en kommande riksdag, huruvida den nuvarande ordningen inom järnvägsväsendet verkligen är förenad med olägenheter av den nationalekonomiska och landsviktiga innebörd, att av denna anledning kan påkallas en sådan utredning om ändring som motionärerna avse.

Förefintligheten av ett dylikt bedömningsmaterial lär ock kunna medverka till att skapa klarhet i frågan, huruvida det i det hela taget kan vara möjligt att, på sätt motionärerna önska, förutsätta en planmässig avveckling inom rimlig tid av de genom en omfattande sammanslagning av järnvägsföretagen uppträdande — även vid utredningsvis antagna mera normala trafikkonjunkturer än de nuvarande — sannolikt mycket stora personalöverskotten.

Under åberopande av vad sålunda anförts anser sig järnvägsstyrelsen böra hemställa, att utskottet måtte finna sig icke böra tillstyrka bifall till de ifrågavarande motionerna i föreliggande form, men att utskottet måtte i deras syfte föreslå företagandet av en sådan förberedande undersökning till vinnande av bättre bedömningsunderlag, som järnvägsstyrelsen ovan skisserat.

Svenska järnvägsföreningen har i sitt yttrande av den 27 mars 1933 framhållit, bland annat, att vid bedömandet av frågan om ett allmänt förstataligande av de enskilda järnvägarna icke borde lämnas ur sikte den historiska utvecklingen beträffande statsbanor och privatbanor här i landet liksom ej heller den administrativa sidan av frågan. Den grundläggande synpunkten i fråga om byggandet av järnvägar i vårt land hade fastslagits vid 1853—1854 års riksdag samt innebure, att alla järnvägsstamlinjer i riket skulle anläggas och utföras genom statens omedelbara försorg och på dess bekostnad, under det att utförandet av andra banor än stamlinjerna skulle bero av den enskilda företagsamheten. Denna allmänna riktlinje hade i stort sett följts alltsedan dess, varvid staten visat sitt intresse för det enskilda järnvägsbyggandet genom beviljande av lån i stor utsträckning. Erfarenheten från den gångna tiden bestyrkte, att denna uppdelning mellan statliga och enskilt drivna järnvägslinjer varit såväl ur ekonomisk som andra synpunkter lycklig.

Efter att hava erinrat om de utredningar, som påginge genom särskilda utredningsmän, tillkallade dels jämlikt Kungl. Maj:ts beslut den 30 juni 1932 och dels jämlikt Kungl. Maj:ts beslut den 23 december 1932, uttalar föreningen, att det ville synas under alla förhållanden lämpligt att avvakta, vad sistnämnda utredningsmän kunde komma till för resultat beträffande järnvägsdrift i enskild regi, innan en ny utredning, avseende endast lämpligheten av ett allmänt förstataligande, igångsattes. Därefter fortsätter föreningen:

Det torde vara att förutse, att sistnämnda utredningsmän skola beträffande vissa järnvägar komma till att förutsättningar för deras fortsatta bestånd saknas, i vilket fall de då torde böra nedläggas. Likaså torde väl få förutses, att dessa utredningsmän komma att pröva, huruvida de enskilda järnvägar, som bliva föremål för undersökning, med större fördel anses böra drivas som statsbana än under enskild ledning. Vid sådana

förhållanden vinnes ju, vad motionärerna i första rummet syfta till, nämligen prövning i varje särskilt fall av de enskilda järnvägarnas eventuella förstatligande. Vad åter angår sådana järnvägar, som äga förutsättningar att fortleva såsom självständiga ekonomiska företag, vill det synas föreningen icke finnas anledning att icke låta dem fortbestå såsom sådana. Föreningen vill i detta sammanhang uttala, att föreningen icke kan dela den framkomna uppfattningen, att järnvägarna icke längre skulle kunna vara ekonomiska företag utan komme att förändras till sociala hjälporgan.

Motionärerna ha såsom motiv för sitt förslag om utredning anfört det nuvarande prekära ekonomiska läget vid järnvägarna samt därvid framhållit det kända förhållandet, att statens medverkan kräves för upprätthållande av de enskilda järnvägarna dels i form av anstånd med betalning eller efterskänkande av statslån, dels i form av direkta anslag till lån för besparingsåtgärder. Det av motionärerna sålunda anförda motivet kan föreningen icke godtaga. Det förefaller föreningen icke riktigt att taga den anförda situationen till utgångspunkt för en utredning. Den nuvarande ekonomiska misären för järnvägarna har ju sin grund dels i bilkonkurrensen och dels i den allmänna depressionen. Man torde emellertid från järnvägarnas sida ha rätt att räkna med att statsmakterna skola finna anledning utfärda sådana för konkurrensen mellan järnvägarna och bilarna reglerande bestämmelser, att järnvägarnas intressen bliva tillgodosedda, liksom järnvägarna givetvis även räkna med förbättring av de nuvarande förhållandena i och med att depressionen viker. I mån av att på sådant sätt lättnad beredes, bör också järnvägarnas ekonomi komma att bliva förbättrad.

Jämsides härmed böra givetvis alla krafter insättas på ett nedskärande av järnvägarnas driftkostnader. På så sätt böra järnvägarna åter bliva ekonomiskt bärkraftiga företag och den för nuvarande förhållanden alltför stora transportapparaten torde kunna beräknas komma att bliva tagen i bruk i vidgad omfattning. Först vid en återinträdande dylik normal situation blir det möjligt vinna klarhet därom, huruvida järnvägarna, i detta fall särskilt de enskilda, tagit lärdom av den svåra tiden och förmått att anpassa sig med hänsyn till förhållandena under densamma; först då blir man också i stånd att på ett opartiskt sätt bedöma, huruvida det större företaget, statens järnvägar, verkligen arbetar effektivare än de små enskilda företagen. En jämförelse nu beträffande antal personal och driftkostnader vid å ena sidan en privat bana, som på grund av personallänsyn m. m. ännu icke medhunnit att avveckla befintligt personalöverskott och som icke har möjlighet att skaffa kapital till motorisering och andra driftbesparande åtgärder, och å andra sidan samma bana, införlivad med statens järnvägar, som i och med övertagandet förbehåller sig full frihet att avskeda övertalig personal och som till ersättning för de avskedade kunna återfalla på eget personalöverskott och som dessutom väl lärer erhålla önskade anslagsmedel till vidtagande av åtgärder till förbilligande av driften, kan enligt föreningens åsikt icke bliva rättvisande. En sådan jämförelse måste sikta längre än över de nuvarande förhållandena. Den bör utgå från normala förhållanden å ömse sidor, ävensom — och det bör särskilt understrykas — på förhållandena vid vederbörande enskild järnväg efter lämplig fusionering med andra enskilda banor och efter vidtagande av de rationaliseringsåtgärder i övrigt, som äro eller i samband med en fusionering bliva möjliga.

Föreningen vill här begagna tillfället att i anledning av i motionen uttalade tvivel om de enskilda järnvägarnas vilja till effektivare organisa-

tion meddela, att föreningen är starkt medveten om fördelarna av fusionering av därför lämpliga järnvägsenheter och är villig medverka till åstadkommande därav i alla de fall, där sådan är möjlig ur teknisk och ekonomisk synpunkt. Att påstå, att de av fusionssakkunniges förslag berörda järnvägarna vägra medverka till samverkan mellan företagen, är icke riktigt. I verkligheten förhåller det sig tvärtom så, att vid dessa järnvägar pågå utredningar och förhandlingar angående de förutsättningar, under vilka fusionssakkunniges förslag må kunna leda till uppgörelse om fusion.

I anslutning till det nu anförda anser föreningen sig böra hemställa, att utskottet måtte finna sig icke böra tillstyrka bifall till de ifrågakvarande motionerna.

Utskottet. 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 tvångsätgärder genomförd koncentration.

Även vad Sverige beträffar, utgör tvivelsutan en sådan driftkoncentration 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 be-

tryck. 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 kassaförelse, redovisning och statistik samt också genom bortfallandet 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 utskottet avser då ej endast fusionssträvandena utan också andra rationaliseringsåtgärder — bedrivs med skyndsamhet och kraft synes utskottet 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 utskottets mening en dylik utrednings igångsättande väcka vissa betänkligheter.

Även med denna uppfattning finner dock utskottet 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 bredspårnät 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 åberopande av vad utskottet sålunda anfört, får utskottet hemställa,

att riksdagen, i anledning av de av herrar Lindblad och Forslund samt Severin och Eriksson i Stockholm väckta motionerna I:261 och II:438, må 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 23 maj 1933.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Kvarnzelius*, *Lindblad*, *Widell*, *Olof Olsson*, *Nilsson* i Malmö, *Svensson* i Kompersmåla, *Carlsson* i Gävle, *Bergström*, friherre *Lagerfelt*, *Nilsson* i Fredriksfält och *Thelin*; samt

från andra kammaren: herrar *Anderson* i Råstock, *Holmgren*, *Törnkvist* i Karlskrona, *Persson* i Fritorp, *Eriksson* i Stockholm, *Jonsson* i Eskilstuna, *Andersson* i Prästbol, *Olsson* i Blådinge, *Nilsson* i Hörby, *Högström*, *Olofsson* i Digernäs och *Andersson* i Ofvanmyra.