

## Nr 172.

Ankom till riksdagens kansli den 12 maj 1939 kl. 3 e. m.

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående åtgärder för enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet jämte i ämnet väckta motioner.*

(4:e avd.)

I en den 3 mars 1939 dagtecknad proposition, nr 207, har Kungl. Maj:t, under åberopande av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, *dels* lämnat riksdagen tillfälle att avgiva yttrande angående de av departementschefen angivna åtgärderna för enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet, *dels ock* föreslagit riksdagen att ej mindre medgiva, att enskild järnväg, som försäljes å exekutiv auktion, därvid må förvärvas av staten, än även besluta, att fullmäktige i riksgäldskontoret skola i fall som nyss sagts tillhandahålla medel för ändamålet.

I två motioner, väckta den ena inom första kammaren, nr 280, av herr *Bernhard Nilsson* och den andra inom andra kammaren, nr 420, av herr *E. Åqvist* m. fl., har hemställts, att riksdagen måtte vid besvarandet av propositionen uttala sig för att de av motionärerna framförda synpunkterna skola tillämpas. Järnvägsstyrelsen borde sålunda få i uppdrag att efter skyndsamt verkställd undersökning utarbeta en plan över den ordning, i vilken förstatligandet bör ske, vilken plan borde underställas 1940 års riksdag. En permanent institution borde skapas i form av en opartisk inköpsnämnd, till vilken parterna skulle äga rätt att vädja vid olika uppfattning om inlösningsvärdet. Denna nämnd borde vid sina värderingar följa de värderingsgrunder kommittén angivit, med hänsyn tagen emellertid också till kostnaderna för rationaliseringsåtgärder, som de enskilda järnvägarna i avvaktan på det förestående förstatligandet funnit nödigt vidtaga.

I två likalydande motioner, väckta den ena av herr *G. Velander* m. fl. inom första kammaren, nr 281, och den andra av herr *B. Gezelius* m. fl. inom andra kammaren, nr 435, har hemställts, att riksdagen ville uttala, att enligt dess mening en tvångsinlösen av enskilda järnvägar, i den mån en sådan anses påkallad, i varje fall icke bör äga rum i strid med koncessionernas inlösningsbestämmelser.

Vidare hava i två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren, nr 283, av herr *N. Holmström* m. fl., och den andra inom andra kammaren, nr 437, av herrar *I. Anderson* i Norrköping och *E. Leffler*, hemställts, att riksdagen måtte vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 207 uttala, att förstatligandet av de enskilda järnvägarna icke bör ges en vidare omfattning än som för en nödig rationalisering av landets järnvägsväsen är påkallad, att förstatligandet bör bedrivas efter en för varje

särskilt trafikområde på förhand uppgjord plan, att denna planläggning bör överlämnas åt ett särskilt av Kungl. Maj:t för ändamålet tillsatt organ, som jämväl skall erhålla i uppdrag att förhandla och träffa preliminära köpeavtal med de till statsinlösen ifrågakommande järnvägarna, vilka avtal sedan skola föreläggas riksdagen för godkännande.

Slutligen har herr *E. Åqvist* i en inom andra kammaren väckt motion, nr 390, hemställt, att riksdagen i sitt yttrande ville uttala, att enhetliggörandet av det svenska järnvägsväsendet även bör omfatta åtgärder, syftande till att hålla ägarna och de anställda i »Enskilda Järnvägars Milkontor» skadeslösa.

I skrivelse den 7 juni 1933 (nr 267) anhöll riksdagen hos Kungl. Maj:t om utredning rörande förvaltnings- och driftkostnaderna för ett sammanslaget svenskt normalspårnät under enhetlig ledning i jämförelse med motsvarande kostnader vid järnvägssystemets nuvarande uppdelning på statens järnvägar och ett flertal andra enheter.

Sedan i anledning härav vissa utredningar företagits, tillkallades med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande av den 8 juli 1936 såsom sakkunniga ledamoten av riksdagens andra kammare, numera generaldirektören *Henning Leo*, tillika ordförande, ledamoten av riksdagens första kammare, t. f. domänintendenten *Bernhard Nilsson* i Landeryd, ledamöterna av riksdagens andra kammare lantbrukaren *Karl-Allan Westman* i Brobygård och direktören *Ernst Åqvist* i Örebro samt överinspektören i järnvägsstyrelsen, numera distriktschefen *Axel Paulson*, verkställande direktören i svenska järnvägsföreningen *Gösta Löfmarck* och riksgäldssekreteraren *John Hägglund*. De sakkunniga antogo namnet 1936 års järnvägskommitté.

Sedan utredningarna slutförts, har kommittén den 21 oktober 1938 avlämnat *betänkande rörande åtgärder för enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet* (statens offentliga utredningar 1938: 28). I detta förordas ett förstatligande av de enskilda järnvägarna såsom den lämpligaste lösningen av järnvägarnas organisations- och rationaliseringsproblem. Kommittén förutsätter, att frivillig överenskommelse om förvärv av de olika järnvägsenheter skall kunna träffas på basis av respektive företags affärsvärde. För det fall att järnvägsföretag skulle uppställa icke antagbara villkor och därigenom äventyra enhetliggörandet, föreslås i utkast till lag om inlösen av enskild järnvägsverksamhet befogenhet för Kungl. Maj:t att medgiva statens järnvägar att inlösa enskild järnvägsrörelse och därmed sammanhörande rörelse (järnvägsverksamhet) efter en för sådant särskilt fall verkställd objektiv värdering av företaget. Bestämmelserna i lagen avse även i tillämpliga delar förfarandet vid fusionering. En ledamot, herr *Löfmarck*, var delvis av skiljaktig mening och föreslog, att ett eventuellt förstatligande av de enskilda järnvägarna skulle begränsas till att omfatta endast sådana järnvägar, som sakna eller kunna befaras sakna förmågan att fullgöra sina uppgifter inom trafikväsendet.

Utredningarna ha avsett samtliga enskilda järnvägar av allmän bety-

delse. Följande järnvägar eller järnvägsdelar ha icke ansetts äga den allmänna betydelse eller eljest vara av den art att de bort omfattas av utredningen, nämligen Göteborg—Särö, Krylbo—Norberg, Stockholm—Saltsjön, Spånga—Löfsta, Sundbyberg—Ulvsunda, Askersund—Skyllberg—Lerbäck, Byvalla—Långshyttan, Dala—Ockelbo—Norrundet, Nordmark—Klarälven, Hällefors—Fredriksberg, Nättraby—Alnaryd—Älmeboda, Bjärred—Lund—Harlösa, Ludvika—Blötberget, Malmö—Genarp, Enköping—Runhällen, Tomelilla—S:t Olof, Ängelholm—Klippan, Sandbäck—Olofström, Hönslyte—Kvarnamåla, Lidköping—Källand, Södra Kinnekulle och Sandbäckshult—Skoghult ävensom de järnvägar, som i allmän svensk järnvägsstatistik för år 1937 redovisats såsom järnvägar utan allmän betydelse. Kommittén uttalade emellertid, att det vore klart att under frågans vidare handläggning även andra än de nu frånräknade kunde av särskilda skäl finnas böra undantagas från ett enhetliggörande.

Vid en beräkning rörande *kostnaderna för ett statsförvärv* av de enskilda järnvägarna och utfallet av deras drivande i statsbaneregii bör — anför kommittén — lämpligen först angivas vilka årliga resultat av driften vid de till förstatligande ifrågasatta banorna, som kunna beräknas uppkomma efter ett eventuellt förstatligande.

Beträffande inkomsterna uttalar kommittén, att förstatligandet skulle vid oförändrad trafikvolym och ett tillämpande av statsbanornas i förhållande till de enskilda järnvägarna lägre taxor visa en icke obetydlig inkomstminskning för det övertagna nätet. Denna minskning skulle emellertid betyda en motsvarande sänkning av allmänhetens trafikavgifter och således komma allmänheten och näringslivet helt till godo. Om statsbanetaxan på lämpligt sätt förändrades, så att samma samlade fraktavgifter upptogs av trafikanterna efter ett förstatligande som före detsamma, skulle således ingen inkomstminskning uppstå. Huru i detta fall borde förfaras, finge närmare prövas och avgöras för det fall och vid den tidpunkt ett förstatligande kunde komma till stånd. Uteslutet vore icke, att man med hänsyn till tidigare erfarenheter kunde räkna med en icke oväsentlig ökning av trafiken efter ett statsövertagande och på den grund låta trafikanterna omedelbart få fördelen, helt eller delvis, av de lägre fraktavgifterna, med beräkning att den därav uppstående inkomstminskningen skulle bli täckt genom besparingarna i driftutgifterna och genom inkomst från stegrad trafik.

I fråga om förstatligandets inverkan på utgiftssidan hänvisar kommittén till resultatet av de förut omnämnda utredningarna, som med utgångspunkt från 1933 års siffror verkstälts inom järnvägsstyrelsen, utvisande en årlig minskning av driftkostnaderna vid enbart det enskilda *normalspårnätet* av 4.7 miljoner kronor efter detsammans förstatligande.

Kommittén omnämner, att järnvägsföreningen funnit, att det av förstatligandeutredningen beräknade behövlige nya kapitaltillskottet av 21.5 miljoner kronor för rationaliseringarnas genomförande bör höjas till 33.5 miljoner kronor, enär de enskilda järnvägarnas förnyelsefondsmedel, 12 miljoner kronor, icke står till förfogande för ändamålet. Detta antagande av järnvägsföreningen bemötes av kommittén.

Genom kombination av olika beräkningsgrunder och med ledning av olika detaljuppgifter finner kommittén, att inlösningssumman för de enskilda

järnvägarnas aktier kan antagas komma att ligga vid omkring 150 miljoner kronor, varvid dock en jämförelsevis bred marginal får förutsättas för förändringar såväl uppåt som nedåt, beroende bland annat på de allmänna ekonomiska förhållandenas utveckling.

Läggas till antydda belopp, 150 miljoner kronor, de enskilda järnvägarnas sannolika nuvarande skulder å 180 miljoner kronor, kan således den finansiella transaktionen med en statsinlösen av de enskilda järnvägarna sägas komma att röra sig vid *omkring 330 miljoner kronor*, av vilka 180 miljoner kronor icke påfordra omedelbar anskaffning av motsvarande nytt kapital.

Beträffande den *utökning av statsbaneföretaget*, som ett förstatligande skulle medföra, har kommittén anfört bland annat följande:

Vad slutligen angår spørsmålet om storleken av ett statsföretag, som skulle komma att omhänderhava all järnvägstrafik i landet, kan bildandet av ett dylikt företag möjligen innebära vissa svårigheter och föranleda tvekan då det gäller länder med järnvägslinjer, som till sin omfattning äro flerdubbelt större än våra. Men även om ett företag, omfattande omkring 16,000 km järnvägar och med en anställd personal av 45,000 man, efter svenska förhållanden är mycket stort, må dock ihåggkommas, att det blott skulle motsvara ett bland flera enskilda järnvägsföretag av samma storleksklass i utlandet och jämfört med t. ex. tyska riksbanorna med dess 54,000 km och omkring 715,000 anställda eller de numera förenade franska järnvägsbolagen med tillhoppa 42,000 km och 471,000 anställda te sig skäligen litet. Det svenska statsbaneföretaget skulle även beträffande trafikrörelse och personal vara mindre än vårt och ett av de fyra stora engelska järnvägsbolagen med i avrundade tal respektive 6,000 km och 100,000 anställda, 10,200 km och 175,000 anställda, 11,000 km och 230,000 anställda samt 3,400 km och 67,000 anställda. Några svårigheter att organisatoriskt och administrativt bemästra en svensk statsbanebildning av ovan angiven storlek behöva följaktligen icke befaras föreligga.

Inledningsvis har *departementschefen* erinrat om angelägenheten av att järnvägarnas organisation är sådan, att de kunna prestera de snabbaste och punktligaste transportererna till de billigaste taxorna utan hänsyn till huruvida den ena eller andra bandelen får behålla sin hittillsvarande trafik. En nyordning i den utsträckning, som här ansetts nödvändig, kunna järnvägarna själva genomföra endast om de äro en enhet och sålunda icke behöva taga hänsyn till särintressen hos varandra. Genom en dylik reorganisation av järnvägarna skapas en effektiv transportapparat, som har möjlighet att fullgöra transportererna på sätt som tiden kräver och dess teknik gör möjligt. I anslutning härtill har departementschefen anfört följande:

Av detta ställningstagande följer emellertid icke, att samtliga järnvägar i vårt land böra omfattas av ett förstatligande. Uppenbart är, att de statliga åtgärderna för järnvägsväsendets förbättring måste bedömas ur synpunkten av vad som är samhällsekonomiskt bäst. Kommittén har utgått ifrån att utom järnvägar, vilka i järnvägsstatistiken redovisas såsom utan allmän betydelse, jämväl vissa andra särskilt uppräknade böra ställas utanför. I några yttranden resas krav, att ytterligare järnvägar, såsom trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösunds, Gotlands, Ölands och Stockholm—Roslagens järnvägar icke skola införlivas med statsbanenätet utan lämnas åsido, un-

der det att i andra yttranden den meningen hävdas, att förstatligandet bör givas en i viss mån vidgad omfattning.

Vid den avvägning kommittén företagit rörande vilka järnvägar, som böra införlivas med statens järnvägar, har kommittén uppenbarligen icke funnit anledning att medtaga järnvägar, som icke längre ha någon transportekonomisk uppgift att fylla. Vidare har kommittén uteslutit bruksbanor och sådana järnvägar, t. ex. Nordmark—Klarälvens järnvägar och Dala—Ockelbo—Norrundsunds järnväg, å vilka järnvägsdriften står i intimt samband med ägarens övriga rörelse. Även andra järnvägar än de av kommittén angivna kunna enligt kommitténs mening av särskilda skäl befinnas böra undantagas från ett enhetliggörande. Det ligger i sakens natur, att det icke är möjligt att i nuvarande läge bestämma, om en järnväg skall uteslutas eller icke. I stället bör ett avgörande träffas från fall till fall. En uteslutning av vissa järnvägar lärer alltså icke på förhand böra betraktas såsom given.

Vad angår de banor, om vilka tveksamhet rörande deras fortsatta bestånd kan föreligga, äro dessa i regel bibanor till genomgångslinjerna. I de flesta fall ha de redan förlorat en betydande del av sin trafik. Något af-färsvärde torde de knappast äga. Har en sådan järnväg alltjämt en uppgift att fylla såsom transportmedel — den utför till exempel transporter, vilka endast med svårighet kunna verkställas av andra trafikmedel — synes ett införlivande med statsbanorna böra tagas under övervägande. Såsom förut-sättning för ett statsförvärf bör dock uppställas, att järnvägen vid statsdrift kan rationaliseras och i övrigt få sådan betydelse att dess fortbestånd blir försvarligt. Då staten i sådant fall påtager sig omsorgerna om banan och därmed risken för driftunderskott, lärer i regel någon köpeskillning ej böra komma i fråga. Som järnvägsstyrelsen framhållit, stå i många av dessa fall kommuner eller landsting såsom ägare eller åtminstone såsom huvudintres-senter. Redan den omständigheten att bygden blir delaktig av statens järn-vägars taxa torde för dessa ägare i förevarande fall utgöra fullt tillräcklig gottgörelse.

Kommittén har uttalat, att det i samband med ett allmänt förstatligande bör vara möjligt att verkställa ett av utvecklingen framkallat nödigt avlägs-nande av icke längre behövlige järnvägsdelar och en anpassning av andra järnvägsdelar till närmare överensstämmelse med deras nutida arbetsupp-gifter. Utan tvivel föreligger här en viktig uppgift till förbättrande av järn-vägsnätets ekonomi. Enighet synes råda därom, att en dylik sanering bör komma till stånd i samband med den allmänna uppordning av järnvägs-problemet som kommittén föreslagit. Att i statens ägo överföra en järnväg, som nära nog helt förlorat sin betydelse för den bygd den genomlöper, torde icke vara påkallat. Vid ett allmänt förstatligande kommer frågan om inlösen av varje särskild järnväg att upptagas till prövning.

Departementschefen framhåller, att anledning torde saknas att frångå den ståndpunkt, kommittén intagit till frågorna om personalens övertagande. Innebörden av kommitténs i detta avseende angivna huvudregel syntes vara den, att avlöningsvillkoren skola såvitt möjligt bliva desamma, som gällt för vederbörande vid den enskilda banan, d. v. s. så, att begynnelselönen blir den vid övertagandet innehavda och slutlönen — bortsett från befodringsmöjligheter — så vitt möjligt densamma, som vederbörande kunnat uppnå i sin före övertagandet innehavda tjänst. Till nämnda huvudregel hade kommittén fogat den av statsmakterna i sam-band med vissa tidigare statsförvärf av enskilda järnvägar godtagna undan-

tagsbestämmelsen, att löneförmånerna icke i något fall böra överstiga vad befattningshavare med likvärdig funktion vid statens järnvägar uppbär. Under erinran härom anför departementschefen vidare följande.

Uppenbart är, att en inplacering i löneskalan så, att befattningshavaren erhåller exakt samma avlöningsvillkor som vid den enskilda järnvägen, som regel icke är möjlig. Redan saknaden av tjänster i varje grad av löneplanen hos statens järnvägar medför härutinnan svårigheter. Vad angår förenämnda undantagsbestämmelse, vilken närmast berör förvaltnings-tjänstemännen, har kommittén ansett, att staten bör ha möjlighet att kunna vidtaga jämkning av löneförmånerna för att bringa dessa i överensstämmelse med de vid statens järnvägar gällande. En väsentligt sämre löneställning för de ursprungliga statsbanetjänstemännen i jämförelse med de från enskild förvaltning övertagna tjänstemännen skulle framstå såsom sakligt omotiverad och även i övrigt vara föga lämplig, bland annat med hänsyn till den omflyttning av personal, som i många fall bör ske i och för tjänstens rätta och ändamålsenliga tillgodoseende. Ur den övertagna personalens synpunkt torde en viss lönereducering ofta komma att uppvägas av förmånen att erhålla ordinarie anställning i statens tjänst med den större säkerhet detta innebär. Det kan för övrigt icke anses vara påkallat av billighetshänsyn att respektera ett löneläge, som gällt allenast under en jämförelsevis kort tid och måhända tillkommit under trycket av ett förestående statsövertagande.

Föreskriften att befattningshavare skall åtnöjas med sådan anställning hos statens järnvägar, som såvitt möjligt motsvarar hans löneförhållanden, kan medföra, såsom även framhållits i ett yttrande, att befattningshavaren vid ett statsförvärv blir nedflyttad i lägre tjänsteställning än som nominellt svarar mot den tidigare innehavda. Även om det här icke är fråga om annat än en metod för bestämmande av avlöningsförmån, har det likväl för personalen framstått såsom en deklassering. Tydligt är, att befattningshavaren bör om möjligt såväl få bibehålla sin tjänstetitel som ock få sig tilldelad arbete, som faller inom områden där han vid övertagandet varit sysselsatt. Som deklassering torde i allt fall icke kunna betraktas, om en tjänsteman med bibehållande av tidigare tjänstgöring, tjänstetitel och lön inplaceras i statens järnvägars lönesystem och därvid erhåller en befattning, som enligt de för statens järnvägar gällande normerna har en tjänstebenämning som är lägre än den tidigare innehavda.

I ett par yttranden har till övervägande upptagits spörsmålet om den övertagna personalens turberäkning inom statens järnvägar. I detta sammanhang må erinras om, att de för statens järnvägar gällande bestämmelserna om beräkning av tjänstålder ligga till grund för motsvarande beräkning för övertagen personal. Enligt dessa bestämmelser skall för jämförelse av tjänstemäns ålder i tjänsten gälla ett på visst sätt beräknat tjänsteålderstal. Beräkningen av detta tal sker på så sätt, att det antal månader, varunder vederbörande tjänsteman innehaft viss ordinarie befattning vid statens järnvägar, multipliceras med det tal, som anger numret å den lönegrad, befattningen tillhör. Motsvarande beräkning göres även för den tid vederbörande efter fyllda 18 år innehaft fortlöpande anställning i icke-ordinarie tjänst, varvid första årets anställning dock icke medräknas. Beträffande anställningstiden i den enskilda järnvägens tjänst framflyttas tidpunkten för första fasta anställningen (extra eller ordinarie) efter fyllda 18 år ett år, och tiden därefter — uttryckt i månader — i olika befattningar multipliceras med det tal, som gäller för tjänst med motsvarande arbete vid statens järnvägar, varefter summan av de sålunda erhållna talen minskas med 20 procent. Så-

som motiv för den reducering av tjänstaldern, som sålunda är föreskriven, må anföras, att vederbörande i regel varken har samma utbildning eller genomgått samma prov som nominellt jämställda statens järnvägars tjänstemän, samt att tjänstgöringen vid de flesta enskilda järnvägarna är avsevärt mindre krävande än motsvarande tjänstgöring vid den stora mängden av statens järnvägars linjer. Anledning torde därför saknas att i förevarande hänseende förorda någon ändring.

Departementschefen redogör vidare för ett av kommittén framlagt utkast till lag om inlösen av enskild järnvägsverksamhet, avseende att trygga förstatligandet för fall att frivillig överenskommelse ej kunde träffas. I anslutning härtill anför departementschefen bland annat följande, omfattande jämväl värderingsgrunderna:

Huruvida det önskade enhetliggörandet kan vinnas utan anlitan­de av en dylik lagstiftningsåtgärd må tills vidare lämnas öppet. Som i flera yttranden framhållits, synes nämligen något trängande behov icke föreligga för ett omedelbart lagstiftningsinitiativ. De under år 1938 genomförda förvärven av aktiemajoriteten i vissa järnvägsbolag utvisa, att vid de underhandlingar mellan järnvägsstyrelsen och intressenterna i bolagen, vilka föregått förvärven, enighet kunnat nås rörande inlösningsgrunderna och inlösningsvärdenas beräkning. Anledning förefinnes därför till antagande, att även i fortsättningen frivilliga överenskommelser skola leda till resultat, som för båda parterna kunna betraktas såsom tillfredsställande. Åtskilliga järnvägar ha dessutom redan deklarerat sin redobogenhet att sälja; andra torde tills vidare ha ställt sig avvaktande i avbidan på statsmakternas ställningstagande till frågan om järnvägsnätets enhetliggörande. Sedan principbeslut om statsinlösen fattats, lära även många av dessa järnvägar komma att inleda förhandlingar om försäljning till staten. Järnvägsstyrelsen uttalar också, att någon tillämpning av lagen icke kan komma i fråga vare sig under år 1939 eller år 1940. Vid sådant förhållande torde det vara lämpligare att tills vidare söka sig fram på frivillighetens väg så långt detta är möjligt.

Om alltså lagstiftningen i frågan om enhetliggörandet tills vidare uppskjutes, torde sakens utveckling närmast få bero av järnvägsstyrelsens och de olika järnvägsföretagens förmåga av godvillig överenskommelse. I betraktande av hithörande tvistefrågor invecklade natur synes emellertid väl motiverat, att medverkan vid dessa frivilliga uppgörelser må vid behov kunna lämnas av ett för ändamålet utsett särskilt organ. Om till ledare härför kan erhållas en fullt sakkunnig och med erforderliga egenskaper i övrigt utrustad person med verkligt intresse för saken, förefaller det väl möjligt, att ett sådant resultat kan ernås, att föreliggande ersättnings­spörsmål lösas utan anlitan­de av särskild lagstiftning i ämnet. Även om ett förfarande av nu antydd art ej mera allmänt skulle leda till godvillig överenskommelse, finge man genom detsamma, till ledning för lagstiftningsåtgärder, väl reda på de anspråk, som kunna vara att reglera. Jag förutsätter emellertid att, sedan statsmakterna tagit ställning till järnvägsnätets enhetliggörande, de olika intressenterna skola genom samverkan underlätta realiserandet av statsmakternas beslut.

De värderingsgrunder, som tillämpats vid statens förvärv våren 1938 av aktiemajoriteten i vissa järnvägsaktiebolag, torde kunna tjäna till ledning för avgörandet i åtskilliga punkter vid de förhandlingar om frivillig uppgörelse, som sålunda förutsättas komma att föras. Vad nu sagts torde även gälla kommitténs förslag till inlösningsbestämmelser. Att uppställa bindan-

de normer för företagens värde synes i nuvarande läge ej böra komma i fråga. Bestämmelser, som i sådant syfte nu meddelades, bleve måhända mindre ägnade att bidra till lösning av uppkommande tvistefrågor än att framkalla en del ogrundade eller tvivelaktiga anspråk.

Departementschefen har uttalat, att riksdagens medverkan vid varje järnvägsförvärv innebure en ur skilda synpunkter betydelsefull prövning. Skall en järnväg försäljas å exekutiv auktion, syntes emellertid skäl föreligga att låta Kungl. Maj:t utan riksdagens hörande föranstalta om inköp av järnvägen även om staten icke är långgivare. Ett sådant inköp torde icke böra ske med mindre det är motiverat av allmänna samfärdselpolitiska skäl och kan ske till rimligt pris. Tydligt vore att det borde föregås av undersökningar i syfte att utröna järnvägens betydelse som trafikled. Till detta förfarande syntes riksdagens medgivande böra inhämtas.

*Utskottet.*

I anledning av väckta motioner om förstatligande av hela det svenska järnvägsnätet framhöll 1933 års riksdag, att i ett stort antal utländska stater ett dylikt förstatligande redan vore genomfört. I ett flertal länder hade 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 och Amerika, där järnvägarna i huvudsak äro i enskilda företagens hand, kännetecknades den senaste tidens utveckling av en delvis genom statliga tvångsåtgärder genomförd koncentration. Genom redan tidigare verkställda utredningar hade även vad Sverige beträffar klarlagts, att stora järnvägsekonomiska och därmed också samhällsekonomiska besparingar stode 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 en del överflödig förvaltningsledning.

De nu verkställda utredningarna hava bekräftat, att en rätt genomgripande samordning erfordras av det nu på över ett femtiotal förvaltningar splittrade svenska järnvägssystemet. Bekräftats har emellertid också, att förhoppningar ej längre kunna ställas om en dylik samordning genom de privata förvaltningarnas egna åtgöranden, utan att statens ingrepp härvidlag snarast ske i form av de enskilda banornas införlivning med statsbanenätet.

Statsfinansiellt sett är tidpunkten för planens genomförande såtillvida fördelaktig, som de härmed förknippade finansieringsåtgärderna synas — åtminstone efter den senaste tidens låga ränteläge att döma — kunna försiggå under gynnsamma förhållanden. Å andra sidan bör ej förbises, att den allmänna högkonjunktur, som de senare åren rått här i landet, återverkat även på järnvägarna och kommit dessa för konjunkturerna i hög grad känsliga företag att åtminstone vissa av dem nu kunna förete relativt höga avkastningssiffror.

Av kommerskollegium liksom för övrigt ett antal privata sammanslutningar, representerande det enskilda näringslivet, hava framförts betänkligheter



mot att banor, varmed de nuvarande ägarna äro starkt förbundna och som kanske i huvudsak uppkommit genom enskilda uppoffringar och närmast för att tillgodose speciella trafikändamål, nu helt undanryckas de hittillsvarande intressenternas kontroll. Utskottet underskattar icke vad sålunda anförts. Dessa och andra liknande lokala eller måhända rent personliga intressesynpunkter torde dock få vika, eftersom fråga är om allmänna trafikrättningar varpå koncession lämnats för att de skola betjäna allmänhetens och det allmännas intressen. Bland alla dem, både kommuner och andra, som satsat kapital i ett järnvägsföretag — kanske i allmänhet utan förhoppningar om någon större direkt avkastning utan främst med tanke på att gagna bygdens eller en ords utveckling — lärer det väl betraktas som en förmån att erhålla den ofta nog ganska tyngande omsorgen för att ej säga förpliktelsen att sörja för banans fortbestånd överflyttad på staten samtidigt som trafikmöjligheterna förbättras. Utskottet förutsätter härvid, att skäligen hänsyn tages till samhällen, som berövas skatteunderlag eller tillskyndas andra olägenheter genom förflyttning av järnvägspersonal, nedlagd drift vid lok- och vagnverkstäder o. s. v. Särskilt med avseende å verkstäder och andra liknande fasta anläggningar kan förtjäna ytterligare övervägas hur långt en blivande centralisering och driftkoncentration bör drivas.

Då i väckta motioner framhållits, att en lagstiftning efter de riktlinjer, som föreslagits av 1936 års järnvägskommitté, skulle »innebära ett allvarligt hot mot rättssäkerheten genom att legalisera obehöriga ingrepp i enskild rätt», anser utskottet angeläget framhålla, att den uppfattning, som sålunda motionsvis kommit till uttryck, får anses ganska ingående och för övrigt också enhälligt vederlagd av de sakkunniga. I anslutning till de sakkunnigas och myndigheternas i detta avseende gjorda uttalanden må erinras om, att kommunikationernas och då i första hand landsvägs- och järnvägsnätens utbyggnad och förbättring varit ett av de mest elementära ändamål i fråga om vilket enskild rätt ansetts böra få vika för allmän. Redan i 1910 års kommittébetänkande angående lag om expropriation antyddes också behovet av den allmänna expropriationslagstiftningens komplettering genom lagar begränsade till specialområden. På samma rättsgrund som denna allmänna sedan länge gällande expropriationslagstiftning är de sakkunnigas lagutkast uppbyggt. I förhoppning att de behöfliga inlösningsåtgärderna skola på frivillighetens väg kunna genomföras, har emellertid departementschefen ej framlagt något lagförslag i ämnet. Vid sådant förhållande torde det ej nu vara erforderligt med något närmare ställningstagande till frågan om en eventuell inlösningslagstiftnings berättigande och än mindre om de här berörda lagstiftningsbestämmelsernas närmare innehåll.

Beträffande frågan om den omfattning, vari förstatligandet bör ske, synes den uppfattningen alltmer göra sig gällande, att järnvägsekonomiskt samt också ur trafikanternas synpunkt tillvaron av skilda driftsenheter ej är till gagn vare sig då fråga är om till varandra anslutande järnvägslinjer eller beträffande banor, vilka äro jämnlöpande eller som konkurrera om helt eller delvis gemensamma trafikområden.

Från militärt håll har i det över de sakkunnigas betänkande avgivna yttrandet uttalats, att det med hänsyn till förhållandena i krig knappast vore fördelaktigt att förstatliga väl skötta trafikstarka enskilda järnvägar. I anledning härav vill utskottet framhålla, att åtminstone tidigare ett genom förstatligandet enhetliggjort bansystem alltid ansetts medföra ett — såsom järnvägsstyrelsen år 1918 angivit — avsevärt stärkande i många viktiga avseenden av vår militära beredskap. Nuvarande uppdelning på skilda järnvägsenheter kan visserligen medföra en ur beredskapssynpunkt nyttig »överdimensionering» av transportapparaten, enkannerligen den rullande materielen. Häremot må dock ställas den för krigstransporterna ytterst värdefulla kvalitativa förstärkning av en banas tekniska kapacitet, som dess uppgång i statens järnvägar väl allttjämt kommer att medföra. Ej heller bör förbises, att under de nu närmast förestående övergångsåren, innan standardiseringen hunnit genomföras, vagnmaterielen torde bli ovanligt stor liksom ock att genom ett rätt omfattande försvarsberedskapsprogram statens järnvägar tillförsäkrats bland annat en betydande extraordinär reserv av ånglok.

Ett rätt påtagligt bevis om nyttan ur beredskapssynpunkt av ett alltigenom enhetliggjort järnvägsväsen är väl också de åtgärder i sådan riktning som inom vissa länder exempelvis England och Amerika vidtogos under senaste världskrig; ganska känt är också att strategiska skäl starkt bidrogo till beslutet om tyska järnvägsnätets förstatligande.

I anslutning till kommitténs uppfattning anser utskottet, att det blivande förstatligandet bör omfatta samtliga rikets järnvägsenheter, såväl normalspåriga som smalspåriga, vilka ej äro att betrakta som spårvägar eller hava liknande lokal karaktär och som överhuvud äro av den allmänna betydelse att de böra fortbestå. I yttrande över kommitténs förslag har järnvägsstyrelsen förordat, att en plan uppgjordes, och anförde därvid, att huvudavsnitten i en dylik plan vore tämligen självfallna, nämligen Skånes enskilda järnvägar, övriga normalspårsbanor i Götaland, bergslagsnätet och smalspårsnäten. I likhet med järnvägsstyrelsen anser utskottet, att förvärven böra ske successivt och planmässigt. Det torde dock i verkligheten visa sig, att vissa undantag från den utstakade ordningsföljden kunna bliva erforderliga. Detta gäller exempelvis i fråga om en smalspårig bana, som står i nära beroende av en bredspårig, om vars inlösen avtal skall träffas. I överensstämmelse med såväl den allmänna transporthushållningens som också de enskilda järnvägarnas intressen torde stå, att förstatligandet kan ske så snabbt som möjligt. Under övergångstiden med då rådande ovissa läge måste nämligen vissa svårigheter alltid lättare uppkomma för en rationell skötsel av banorna. Utan att underskatta omfattningen av alla åtgärder, som äro förknippade med förstatligandet — och detta gäller lika mycket försäljningsförhandlingarna som själva överflyttningen — vill utskottet alltså uttala den förhoppningen, att för införlivningen med statsbanesystemet ej skall behöva åtgå längre tid än den i kommittébetänkandet angivna tidrymden av fem år. I anslutning till väckta motioner tillstyrker utskottet, att en permanent institution skapas i form av en opartisk nämnd, bestående av för-

slagsvis tre personer och i övrigt så sammansatt, att den kan med tillbörlig auktoritet behandla uppkommande tvistefrågor om järnvägsegendomens värde m. m.

I kommitterades lagutkast finnas detaljerade normer utarbetade för värderingen av de till inlösen ifrågasatta järnvägsföretagen. I likhet med departementschefen måste emellertid utskottet ifrågasätta lämpligheten av att genom dylika till sina blivande verkningar ovissa ersättningsnormer binda de blivande förhandlingarna, vid vilka väl dock torde komma att tillfyllest beaktas sådana av kommitterade angivna huvudfaktorer som järnvägsföretagets avkastning, verkställt underhåll, realisationsvärde samt värde i övrigt, varvid väl också hänsyn kommer att tagas till verkställda tekniska förbättringar, särskilt sådana, som vidtagits i rationaliseringsssyfte. Såsom departementschefen antytt böra liknande värderingsgrunder, som tillämpats vid statens senaste järnvägsförvärv, också kunna tjäna till ledning. Utskottet utgår från som självfallet, att ingen otillbörlig pressning å inlösningsprisen får ifrågakomma exempelvis genom omotiverade uppskov från statens sida med förvärven. I detta sammanhang vill emellertid utskottet framhålla önskvärdheten av att förvärven ej — såsom hittills emellanåt skett — genomföras allenast indirekt genom förvärv av en aktiemajoritet utan i den mera direkta och också mera betryggande form, som ett inköp av själva järnvägsanläggningen innebär.

Med avseende å de enskilda järnvägarnas personal har från svenska järnvägsföreningen och föreningen enskilda järnvägars förvaltningstjänstemän uttalats, att några realskäl icke syntes föreligga för lönereducering vid övergången till statens järnvägars tjänst. I anledning härav vill utskottet erinra om att en av de orsaker, som kraftigast bidragit att framtvunga ett förstatligande, varit de enskilda järnvägarnas ekonomiska svårigheter, varom bland annat vittnar ett stort antal beslut, som stat, kommuner och enskilda under åren lopp nödgats fatta om avskrivning av tidigare utlånat respektive insättande av nytt järnvägs kapital. Ej minst de statliga uppoffringarna hava härvidlag varit av en betydande storleksordning. Vid dessa hjälpaktioner hava de höga förvaltningskostnaderna — med åtminstone vad de högre förvaltningstjänstemännens löner beträffar avlöningar ej sällan liggande över statens järnvägars nivå — särskilt uppmärksamrats. Den allmänna sanering, som framstått som en tvingande nödvändighet, hava emellertid vederbörande banförvaltningar ej själva mäktat genomföra, utan i detta avseende har gång efter annan påkallats statens bistånd och ingrepp. Ätminstone beträffande de här närmast avsedda mera svaga järnvägsenheterna lär väl införlivningen med statens järnvägar innebära ett betydligt ökat mått av trygghet för banföretagets personal, i all synnerhet som en garanti helt allmänt skulle lämnas om fortsatt anställning med i stort sett bibehållna avlöningsförmåner jämte pension i vanlig ordning eller ock ersättning för förlust av tjänsten. I de undantagsfall, då vederbörande ej kan beredas fortsatt anställning, skulle han genom förtidspensionering på skäligt sätt hållas skadeslös eller ock erhålla en annan skälig, av billighetshänsyn förestavad ersättning. Vad sär-

skilt förvaltningstjänstemännen beträffar har — även om det i vissa fall kan stöta på svårigheter att finna lämplig sysselsättning åt dem — det dock enligt departementschefens uttalanden räknats med, att de så gott som undantagslöst komma att beredas fortsatt anställning.

Även ur personalens synpunkter sett borde dessa normer, sådana de nu närmare av de sakkunniga och departementschefen utformats, kunna godtagas såsom ej obilliga. Om det närmare genomförandet är, enligt vad utskottet förvissat sig om, statens järnvägars ledning villig överlägga med de olika härav berörda personalgrupperna. Härvid lär också bliva tillfälle till en möjligast rättvis avvägning av den hittillsvarande statsbanepersonalens och den nya personalens i vissa avseenden mot varandra stående intressen. Detta gäller alldeles särskilt frågan om rätten att för befordran och turberäkning vid statens järnvägar tillgodoräkna anställningstiden vid enskild järnväg. Även i detta avseende måste väl grundsatsen om förtjänst och skicklighet bliva normerande, och i varje fall kan den ej få sättas ur kraft genom vissa antagna procentuella normer.

Ett område, som i detta sammanhang också måste beaktas, är de enskilda järnvägarnas pensionskassor. Det statliga övertagande av dessa kassor, som sannolikt måste äga rum, förutsätter emellertid ytterligare utredningar. Ytterligare överväganden tarvar även, på sätt departementschefen framhållit, frågan om pensioneringen av svenska järnvägsföreningens och vissa andra institutioners personal. Härvid bör också tillses att Enskilda järnvägarnas milkontors ägare och anställda i lämplig form och omfattning hållas skadeslösa. Detta kontor fullgör en del statistiska och kamerala uppgifter, som ligga till grund för beräkning av användningen av de enskilda järnvägarnas vagnar och lok m. m., och, ehuru denna särorganisation formellt är att betrakta som ett enskilt företag, kunna — på sätt i motionen II: 390 närmare utvecklas — vissa skäl åberopas för att detta kontors intressen ej heller förbises i samband med de till kontoret anslutna banornas förstatligande.

Under hänvisning i övrigt till vad sålunda ovan anförts vill utskottet nu här till sist *sammanfattningsvis* erinra hurusom vad det svenska järnvägsväsendet beträffar det ingalunda lär kunna göras gällande att statsdriften visat sig underlägsen privatdriften. I detta hänseende sammanfalla de svenska erfarenheterna med de från Tyskland, Nederländerna, Belgien, Italien, för att nu endast nämna ett fåtal av de länder, där järnvägarna efter hand förstatligats. I själva verket är det alltjämt rådande svenska systemet med en mängd på olika förvaltningsenheter splittrade, delvis jämnloppande och sinsemellan konkurrerande banlinjer att betrakta som otillfredsställande och representerande ett stadium, som eljest så gott som överallt i världen övervunnits.

Såväl ur den allmänna samfärdselns synpunkter som kanske främst rent nationellt måste det därför vara att hälsa med den största tillfredsställelse, att nu — med utgångspunkt från ett av 1933 års riksdag taget initiativ och på grundval av förslag, utarbetat av en allsidigt sammansatt kommitté — proposition kunnat framläggas om det svenska järnvägsnätets enhetliggörande.

I stort sett efter de riktlinjer, som i propositionen framlagts, anser sig utskottet böra tillstyrka, att en allmän införlivning med statsbanesystemet sker av landets enskilda banor, såväl de normalspåriga som smalspåriga. Ange- läget är att detta förstatligande kan snarast genomföras. Detta gäller ej minst av hänsyn till de av inlösningen berörda enskilda banornas egna intressen.

Med åberopande härav får utskottet hemställa,

I. att riksdagen må

a) såsom yttrande angående de i propositionen nr 207 an- givna åtgärderna för enhetliggörande av det svenska järn- vägsnätet i skrivelse till Kungl. Maj:t åberopa vad utskottet ovan anfört;

b) medgiva, att enskild järnväg, som försäljes å exekutiv auktion, må förvärvas av staten, ävensom besluta, att full- mäktige i riksgäldskontoret skola i fall som nyss sagts till- handahålla medel för ändamålet;

II. att följande motioner, i vad de ej kunna anses besvara- de med vad utskottet ovan anfört, ej må till någon riksdagens åtgärd föranleda

a) I: 280 och II: 420;

b) I: 281 och II: 435;

c) I: 283 och II: 437;

d) II: 390.

Stockholm den 12 maj 1939.

På statsutskottets vägnar:

ANDERS RÅSTOCK.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från f ö r s t a kammaren: herrar *Gränebo, Olof Olsson, Johansson* i Fredrikslund, *Nils- son* i Malmö, *Asplund, Andersson* i Fältenborg, *Bergström, Nilsson* i Fredriksfält, *Sund- berg, Bäcklund, Andersson* i Rixö och *Nisser*; samt

från a n d r a kammaren: herrar *Råstock, Törnkvist, Eriksson* i Stockholm, *Persson* i Falla, *Andersson* i Prästbol, *Närlinge, Andersson* i Södergård, *Persson* i Tidaholm, *Åqvist, Staxäng, Andersson* i Malmö och *Mårtensson*.

## Reservation

av herrar *J. B. Johansson, Sundberg, Nisser, Persson* i Falla och *Staxäng*, vilka ansett, att utskottets yttrande och förslag bort hava följande lydelse:

»Det svenska järnvägsväsendets organisation har från början grundats på den principen, att stambanornas byggnad och drift skulle ankomma på sta- ten, medan anläggningen och driften av nätet i övrigt skulle vara en kommu- nal eller enskild angelägenhet. Efter dessa riktlinjer har vårt järnvägsnät i huvudsak utformats. I syfte att trygga genomförandet av denna organisation

fastslogo statsmakterna redan från början, att staten skulle äga rätt att inlösa enskilda järnvägar av stambanekaraktär enligt på förhand uppgjorda villkor. Med hänsyn till järnvägarnas alltmer stegrade samhällliga betydelse befanns det sedermera nödvändigt att inrycka bestämmelser om statsinlösen i alla koncessioner.

Under de senaste årtiondena har med statsbanenätet införlivats ett betydande antal enskilda järnvägar. Den övervägande delen av inköpen — i synnerhet de som skett under de senaste åren — ha omfattat mindre banor som råkat i nödläge, ofta så allvarligt, att trafiken stått inför hotet att nedläggas. Anledningen till dessa ekonomiska svårigheter får huvudsakligen sökas i motortrafikens genombrott och alltjämt fortsatta expansion. Anmärkas må emellertid att inte heller de mera bärkraftiga enskilda banorna liksom för övrigt ej heller statsbanorna ha undgått att få känning av denna motortrafikens utveckling.

Ostridigt synes vara, att den rådande splittringen på ett stort antal olika ägar- och förvaltningsenheter är ägnad att medföra betydande olägenheter i järnvägarnas — såväl statens som de enskildas — nödvändiga strävan att utveckla sin livsduglighet och skärpa sin konkurrenskraft. Järnvägarnas transportapparat måste effektiviseras så att järnvägarna få möjlighet att utföra transporterna snabbt och punktligt i enlighet med tidens krav. Tyngande överorganisation, tidsödande redovisningsarbete de olika företagen emellan och bestämmelser, som hindra järnvägarna att föra godstransporterna fram på de vägar, där de gå snabbast och transportekonomiskt billigast, böra utan tidsutdräkt försvinna.

De åtgärder, som skola vidtagas med järnvägsnätet, böra följaktligen avse dels att bana väg för en transportrationalisering och dels att trygga driftens upprätthållande vid järnvägar, som — om inga åtgärder vidtagas — kunna av ekonomiska skäl bli tvingade att nedlägga sin drift till skada för den bygd de genomlöpa. I det läge, järnvägarnas problem numera befinner sig, gäller det alltså att avgöra, huru långt enhetliggörandet av det svenska järnvägsväsendet bör äga rum för vinnandet av dessa syften.

Vid den avvägning 1936 års järnvägskommitté företagit rörande vilka järnvägar, som böra införlivas med statens järnvägar, har kommittén icke funnit anledning att medtaga järnvägar, som sakna betydelse för den allmänna trafiken eller som hava sådant läge att några större fördelar genom ett enhetliggörande icke stå att vinna. Sålunda har kommittén uteslutit bruksbanor och sådana järnvägar, å vilka järnvägsdriften står i intimt samband med ägarens övriga rörelse. Även andra järnvägar än de av kommittén nämneligen angivna kunna enligt kommitténs mening av särskilda skäl finnas böra undantagas från ett enhetliggörande. I propositionen uttalas, att det icke är möjligt att i nuvarande läge bestämma, om en järnväg skall uteslutas eller icke. I stället borde ett avgörande träffas från fall till fall. En uteslutning av vissa järnvägar borde alltså icke på förhand betraktas såsom given, lika litet som ett fullständigt enhetliggörande a priori borde förutsättas.

Med utgångspunkt från att de statliga åtgärderna för järnvägsväsendets förbättring skola vidtagas i förut angivna syften böra enligt utskottets mening från ett förstatligande undantagas dels sådana enskilda järnvägar, som bilda en grupp av den storleksordning och med den ekonomiska styrka, att de med tillämpning av en med statens järnvägar jämförlig taxa kunna genomföra erforderliga rationaliseringsåtgärder, och dels sådana järnvägar, vilkas övertagande av staten icke i och för sig erbjuder ökade möjligheter till transportrationalisering och vilka dessutom ha ekonomiska förutsättningar att leva ett fortsatt självständigt liv.

För detta ställningstagande tala ytterligare skäl. En begränsning av förstatligandet skulle sålunda även medföra en begränsning av de för genomförandet av åtgärden nödvändiga, högst betydande kapitalinsatserna. I detta sammanhang må erinras om att de besparingssiffror, med vilka 1936 års järnvägskommitté räknat, bygga på förstatligandekommissionens utredningar, baserade på 1933 års förhållanden. Sedan dess har en oavlåtlig rationalisering ägt rum vid de enskilda järnvägarna. De beräknade rationaliseringsvinsterna synas därför böra reduceras.

Genom ett allmänt förstatligande försvinner möjligheten till jämförelser mellan statsbaneföretaget och de större enskilda banorna och till de korrigeringar, vartill sådana jämförelser kunna giva anledning. För ett riktigt avvägande av taxeproblemet synes det betydelsefullt, att tillgång finnes till ekonomiska driftkalkyler icke blott från statens järnvägar utan även från enskilda järnvägsföretag.

Ett sammanförande i statens hand icke blott av alla enskilda järnvägar utan även av en alltmer omfattande, till järnvägarna hörande motortrafik på landsvägarna kan befaras så småningom medföra skapandet av statligt trafikmonopol beträffande transporter till lands. Ett sådant monopol skulle vara till men för landets näringsliv och medföra risker för taxehöjningar. Utskottet förutsätter, att i samband med frågor som röra förstatligandet skälig hänsyn tages till samhällen, som berövas skatteunderlag eller tillskyndas andra olägenheter genom förflyttning av järnvägspersonal, nedlagd drift vid lok- och vagnverkstäder o. s. v. Särskilt med avseende å verkstäder och andra liknande fasta anläggningar kan förtjäna ytterligare övervägas, hur långt en blivande centralisering och driftkoncentration bör drivas. Till förebyggande av driftinställelser och därav följande förluster och arbetslöshet inom enskilda företag, som äro leverantörer av viss materiel till de enskilda järnvägarna, böra statens järnvägar även efter ett förstatligande taga nödig hänsyn vid verkställande av sina inköp eller ifrågasätta utvidgningar av egna verkstäder.

Ett oavvisligt krav vid ett mera allmänt förstatligande är att detta genomföres efter en på förhand uppgjord plan. Inte endast de bygder, den befolkning och den industri, som är beroende av de enskilda järnvägarna, ha rätt kräva, att i tid få vetskap om hur transportväsendet i orten avses att utvecklas. Även för statens järnvägars egen del är det nödvändigt med en sådan planmässig utveckling. Planen bör även innefatta förslag till nedläggning

av sådana bansträckor, som icke längre hava något samhällsekonomiskt berättigande. Tydligt är, att en nedläggning icke får ske utan att trafikbehovet blir tillgodosett på annat sätt. Planen bör tillika upptaga förslag till ombyggnad till annan spårvidd av därtill lämpade banor, nedrustning av härför avsedda bandelar och den sanering i övrigt, som kan vid en närmare utredning visa sig erforderlig. En detaljerad inventering av de svenska järnvägarna i syfte att inordna dem i sådana, som böra förstatligas, bibehållas i enskild regi och eventuellt nedläggas, anser utskottet böra omedelbart upprättas och av statsmakterna fastställas, innan principbeslutet om järnvägar- nas enhetliggörande bringas till verkställighet. Huvudavsnitten i denna plan beträffande ordningsföljden av förstatligandet böra vara Skånes enskilda järnvägar, övriga normalspårsbanor i Götaland, bergslagsnätet och smalspårsnäten. I likhet med järnvägsstyrelsen anser utskottet, att förvärven böra ske successivt och planmässigt. Det torde dock i verkligheten visa sig, att vissa undantag från den utstakade ordningsföljden kunna bliva erforderliga. Detta gäller exempelvis i fråga om en smalspårig bana, som står i nära beroende av en bredspårig, om vars inlösen skall avtalas. Beträffande den tidrymd, inom vilken förstatligandet bör ske, vill utskottet uttala den förhoppningen, att för införlivningen med statsbanesystemet ej skall behöva åtgå längre tid än den i kommittébetänkandet angivna tidrymden av fem år.

Upprättandet av denna plan liksom ock handhavandet av förstatligandet synes böra tillkomma en särskild av Kungl. Maj:t utsedd nämnd, sammansatt på ett sätt, som tryggar en opartisk och strängt saklig behandling av de frågor, som sålunda skulle ankomma på nämndens prövning och vilkas slutliga avgörande i vanlig ordning tillkommer statsmakterna. Att, såsom propositionen förutsätter, anförtro handhavandet av dessa uppgifter i första hand till järnvägsstyrelsen synes icke böra komma i fråga, då ju styrelsen själv är part i målet. Det ligger i sakens natur, att järnvägsstyrelsen svårligen kan på samma gång vara representant för både allmänna trafikpolitiska och järnvägsekonomiska synpunkter. Även hänsynen till att hela det förstatligande, som anses böra äga rum, blir genomfört på kortast möjliga tid, motiverar tillkomsten av ett särskilt organ, som kan med största skyndsamhet slutföra uppdraget.

I detta sammanhang vill utskottet framhålla som önskvärt, att förvärven ej — såsom hittills emellanåt skett — genomföras allenast indirekt genom förvärv av en aktiemajoritet utan i den mera direkta och också mera betryggande form som ett inköp av själva järnvägsanläggningen innebär.

I fråga om värderingsgrunderna har Kungl. Maj:t uttalat, att de principer därför, som statens järnvägar tillämpat våren 1938, kunna tjäna till ledning för avgörande i åtskilliga punkter vid förhandlingar om frivilliga uppgörelser och att samma uttalande gäller kommitténs förslag till inlösningsbestämmelser. Ett oavvisligt krav synes emellertid vara, att enhetliga och i möjligaste mån distinkta värderingsgrunder komma i tillämpning. I sådana fall, då i koncessionerna eller eljest bindande avtal från statens sida redan träffats angående inlösningsbestämmelserna, böra dessa självfallet respekteras. Vad angår



koncessionernas rättsliga ställning i övrigt åberopas innehållet i motionen I: 281. Godtycklighet vid värderingen eller olika värderingsgrunder från fall till fall skulle skapa oro och osäkerhet och leda till resultat, som ur rätts-säkerhetens synpunkt skulle te sig otillfredsställande. Det synes utskottet vara rimligt och rättvist, att de enskilda järnvägarna erhålla garantier mot ett sådant förfaringssätt. Då de av kommittén angivna riktlinjerna för värdering av de olika järnvägsföretagen synas i allt väsentligt riktiga och ägnade att ur såväl statens som det enskilda företags synpunkt föra fram till en skälig och rättvis avvägning av de olika intressen, som här stå emot varandra, anser utskottet det rimligt, att den ovan förordade nämnden skall, där koncessionsvillkoren ej annorlunda angiva, vid sina värderingar följa de värderingsgrunder kommittén angivit, varvid också hänsyn skall tagas till verkställda tekniska förbättringar, däribland även sådana som vidtagits i rationaliseringssyfte. Att i detta sammanhang inblanda 1938 års värderingsprinciper synes olämpligt, dels därför att dessa ingenstädes finnas utformade till erforderlig klarhet, dels därför att olika uppfattningar råda, huruvida dessa principer över huvud inbördes äro enhetliga. Härtill böra fogas garantier för att omkastningar i samtrafiksvägarna icke komma att inverka på de olika järnvägarnas inlösningsvärde. Uteslutet är nämligen icke, att järnvägsstyrelsen i motsatt fall genom det instrument, som samtrafiksordningen lägger i dess hand, kan pressa inköpsprisen under vad som ur allmänna synpunkter är skäligt.

En faktor, som har avgörande betydelse för lösesummans storlek, är kapitaliseringsprocenten. Kommittén har icke gjort något bestämt uttalande i denna fråga. Principen om att affärsvärdet skall vara grundläggande synes leda till, att, där koncessionsvillkoren ej annorlunda angiva, hänsyn tages till den förräntning, som vid tiden för inlösningsen är möjlig att ernå på lösesumman. Det synes påkallat, att riksdagen uttalar sig härför.

Beträffande den övertagna personalens förhållanden efter förstatligandet är, enligt vad utskottet förvissat sig om, statens järnvägars ledning villig överlägga med de olika härav berörda personalgrupperna. Härvid lärers också bliva tillfälle till en möjligast rättvis avvägning av den hittillsvarande statsbanepersonalens och den nya personalens i vissa avseenden mot varandra stående intressen. Detta gäller alldeles särskilt frågan om rätten att för befordran och turberäkning vid statens järnvägar tillgodoräkna anställningstiden vid enskild järnväg. Även i detta avseende måste väl grundsatsen om förtjänst och skicklighet bli normerande, och i varje fall kan den ej få sättas ur kraft genom vissa antagna procentuella normer.

Ett område som i detta sammanhang också måste beaktas är de enskilda järnvägarnas pensionskassor. Det statliga övertagande av dessa kassor, som sannolikt måste äga rum, förutsätter emellertid ytterligare utredningar. Ytterligare överväganden tarvar även, på sätt departementschefen framhållit, frågan om pensioneringen av svenska järnvägsföreningens och vissa andra institutioners personal. Härvid bör också tillses, att Enskilda järnvägarnas milkontors ägare och anställda i lämplig form och omfattning hållas skades-

lösa. Detta kontor fullgör en del statistiska och kamerala uppgifter, som ligga till grund för beräkning av användningen av de enskilda järnvägarnas vagnar och lok m. m., och ehuru denna särorganisation formellt är att betrakta som ett enskilt företag kunna — på sätt i motionen II: 390 närmare utvecklas — vissa skäl åberopas för att detta kontors intressen ej heller förbises i samband med de till kontoret anslutna banornas förstatligande.

På grund av vad sålunda anförts hemställer utskottet,

att riksdagen i anledning av propositionen nr 207 och de i samband därmed väckta motionerna ville i skrivelse till Kungl. Maj:t uttala sig för en lösning av frågan om enhetliggörandet av det svenska järnvägsväsendet i enlighet med de riktlinjer, som här ovan angivits.»