

**Nr 307.**

Av herr **Wetter m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående förvärv av aktier i Bergslagernas med flera järnvägsaktiebolag.

I proposition nr 242 har Kungl. Maj:t föreslagit, att enligt föreliggande överenskommelser förvärv skall ske av Bergslagernas med flera järnvägsaktiebolag och att för budgetåret 1947/1948 skall för ändamålet anvisas ett investeringsanslag av kronor 80 315 000. Detta statens förvärv motiveras huvudsakligen såsom varande en konsekvens av 1939 års riksdagsbeslut om järnvägsnätets enhetliggörande. Under 1939—1946 har i enlighet härmed beslutats om förstatligande av enskilda normalspåriga järnvägar med en sammanlagd längd av ej mindre än 3 111 bankilometer, vilket innebär en ökning av statens järnvägars år 1938 omfattande banlängd med närmare 40 0/0.

Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle omfattar — såsom framgår av Handelskamrarnas nämnds med flera näringsorganisationers skrivelse i januari 1946 — ett enhetligt samt i förhållande till det övriga järnvägsnätet relativt avskilt trafikområde. Trafikförvaltningen har också under dess långa verksamhetstid i hög grad bidragit till den ekonomiska utvecklingen av delar av vårt land, som detta trafikföretag omspannar. Trafikföretaget har i stort sett i taxeavseende på ett smidigt sätt sökt medverka till handelns utveckling och i tekniskt avseende synes Trafikförvaltningen alltid hava strävat att vara i främsta planet.

Enligt departementschefens uppfattning, vilken stödes av järnvägsstyrelsens yttrande, skulle ett förstatligande av Trafikförvaltningen medföra betydande fördelar, bland annat beträffande ett rationellare utnyttjande av den sammanlagda godsvagnsparken, varjämte vissa förenklingar beträffande administrationen m. m. skulle kunna genomföras.

Koncentrationssträvandena ha under senare tider i mycket hög grad karakteriserat vår statsförvaltning. Enligt vår uppfattning ha dessa strävanden på många områden icke visat sig medföra den rationella drift och de ekonomiska fördelar, som man hoppats. På affärslivets område har det ofta visat sig, att alltför stora centraliseringar, tvärtemot vad man väntat, medfört en byråkratisering av själva verksamheten med ekonomiskt sämre resultat. Där har man mer och mer funnit, att den bästa driften sker genom uppdelning av verksamheten på fristående företag, inom vilka ledningen verkligen kan behärska sitt arbetsområde; detta system kombineras med

ett utvecklat samarbete företagen emellan. Detta skapar också ökad möjlighet för de olika företagsledningarna att taga initiativ, känna ansvar och finna arbetsglädje. På detta sätt kan en fruktbringande och välbehövlig konkurrens erhållas, som i hög grad borde vara nyttig också för företag i statlig regi, icke minst genom den kontroll på deras effektivitet som därigenom vinnes. Det är visserligen riktigt, att konkurrens finnes mellan järnvägar och motorfordonstrafik, men detta hindrar icke att det enligt vår uppfattning skulle vara fördelaktigt även för det stora monopolföretaget statens järnvägar att ett i förhållande till detta självständigt företag finge i vårt land bedriva järnvägstrafik. De fördelar, som departementschefen framhåller skulle bli följderna av en sammanslagning, kunna uppnås genom ett utvidgat samarbete företagen emellan, samtidigt som respektive driftledningar erhöles verksamhetsfält, som kunde rationellt överblickas och ledas.

Vi tro därför, att det skulle vara riktigare att Trafikförvaltningen fortfarande skulle få utöva sin verksamhet som ett i förhållande till statens järnvägar självständigt företag. Det allmännas intresse torde i detta fall vara väl tillgodosett, då aktiemajoriteten ligger i vissa kommuners händer. Vi äro också övertygade om att Trafikförvaltningen i lika hög grad som statens järnvägar skulle i en framtid tillgodose de skäligen intressen, som företrädas av andra hamnar än Göteborg och Gävle.

Med stöd av vad ovan framhållits få vi hemställa,

att riksdagen ville avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 242.

Stockholm den 20 maj 1947.

*E. Wetter.*

*P. Wilh. Annér.*

*Emil Petersson.*

*Åke Holmbäck.*

*John Björck.*

---