

Nr 308.

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

I proposition nr 242 har anhållits om dels riksdagens bemyndigande för Kungl. Maj:t att godkänna de föreliggande överenskommelserna mellan järnvägsstyrelsen och rättsinnehavarna angående förvärv av aktier i Bergslagernas m. fl. järnvägsaktiebolag, dels anvisande av ett investeringsanslag av 80 315 000 kronor å kapitalbudgeten under statens affärsverksfonder, statens järnvägar.

Bergslagernas järnvägar med därtill knutna trafikföretag betjäna ett i stort sett enhetligt och i viss mån från det övriga järnvägsnätet avskilt trafikområde. Detta har speciella behov och särskilda intressen, vilka Bergslagernas järnvägar smidigt och i gott samarbete med trafikorterna sökt tillmötesgå. Därigenom har trafikföretaget verksamt bidragit till den sunda utvecklingen av de berörda bygdernas näringsliv, varjämte detsamma medverkat till att motverka en tendens till orientering mot norska hamnar, som tidigare kommit fram i vissa delar av trafikområdet. Att järnvägssystemet därjämte är ett viktigt komplement till Sveriges mest betydelsefulla storhamn och tjänar som mellanled mellan denna och betydande exportindustrier har alltid stått klart för dess ledning, som icke försummat att härav draga de praktiska konsekvenserna.

Redan på grund av sin trafikuppgifts karaktär och omfattning kunna Bergslagernas järnvägar anses vara ett komplex av den art, där sådana särskilda skäl föreligga, som 1936 års järnvägskommitté ansåg kunna motivera ett undantag från principen om förstatligande. Härtill komma emellertid andra omständigheter, i allt väsentligt redovisade i den hemställda de centrala näringsorganisationerna på initiativ av Handelskamrarnas nämnd gjorde till Kungl. Maj:t den 5 februari 1946. Ett trafikföretag av GDG:s omfattning — med dess tekniska resurser och organisatoriska ändamålsenlighet — är i hög grad ägnat att fungera som stimulerande jämförelsematerial för statsjärnvägarna mot vilkas skötsel visserligen berättigade anmärkningar ej kunna riktas men som icke desto mindre torde vara betjänta av inhemsk möjlighet till egna och utomstående jämförelser. Vårt transportväsen är i behov av detta laboratorium i stor skala, där nya uppslag både av teknisk och organisatorisk art kunna prövas.

Det »enhetliggörande» av järnvägsnätet, som är huvudsyftet — enligt 1939 års principbeslut — med förstatligandet torde i all väsentlig mån kunna

nås genom fria överenskommelser mellan de dominerande statsjärnvägarna och kvarstående enskilda företag av den typ bergslagsbanorna representera. I dessa äger ju det allmänna redan ett bestämmande inflytande genom olika kommuner, och man torde väl icke kunna förutsätta att de kommunala förtroendemän som härigenom hava inflytande över ett betydelsefullt trafikföretag skulle sakna uppfattning om vikten av samverkan och samarbete på detta område. Några tekniska hinder för ett sådant samarbete torde icke föreligga.

Starka principiellt samhällsekonomiska skäl synas således tala för att Bergslagernas järnvägar få behålla sin friare ställning, att centraliseringen icke får omfatta även detta starkt lokalt förankrade företagskomplex. Härtill komma emellertid aktuella skäl, vilka speciellt med hänsyn till dagens läge måste väga tungt.

Vårt land befinner sig för närvarande i en starkt inflationistiskt betonad högkonjunktur, vilket givetvis icke kan undgå att påverka den ställning man tager till ett förslag av denna art. Likviden av det sammanlagda beloppet för statens aktieförvärv i alla ifrågasatta bolag skall enligt överenskommelsen ske efter säljarnas önskan i treprocentiga statsobligationer eller kontant. Av vad som numera förekommit synes framgå, att säljarna komma att föredraga kontant likvid. Såsom fullmäktige i riksgäldskontoret framhållit skulle denna affär genomföras under »ett synnerligen ogynnsamt läge på kapitalmarknaden»; enligt fullmäktiges mening skulle en upplåning av 80 milj. kronor utöver de lånetransaktioner som fullmäktige måste räkna med under den närmaste tiden, att döma av läget för dagen, icke vara möjlig att utföra på marknaden. Skall en upplåning av detta belopp genomföras, måste denna möjligen ske till i viss mån höjd ränta, vilket i sin tur givetvis avsevärt måste försvåra möjligheterna att förränta GDG i framtiden.

Vad därefter angår själva de preliminära avtalen måste påpekas, att det av Kungl. Maj:t framlagda materialet med hänsyn till dess bristfällighet i väsentliga avseenden icke giver hållbara utgångspunkter för en bedömning av frågan i stort. Departementschefen framhåller sålunda själv, »att ett bedömande av skäligheten av det överenskomna priset på nu ifrågavarande aktier och därmed på järnvägsegendomens värde är förenat med betydande svårigheter». Det oaktat anser sig departementschefen böra tillstyrka, att avtalsvillkoren från statsverkets sida antagas. Att detta kan ske utan att departementschefen kunnat göra sig någon klar bild av det överenskomna prisets skälighet synes högst egendomligt. Vid prövningen av föreliggande fråga borde riksdagen kräva ett fastare underlag för sitt ståndpunktstagande.

Det är emellertid icke nog med att oklarhet råder i själva prisfrågan. Samma är även förhållandet beträffande avtalsförslagets detaljspörsmål. I detta avsnitt framhåller departementschefen, att samtliga avtal torde

kunna godtagas i befintligt skick med undantag av det med Göteborgs stad. Man kan med skäl fråga sig, varför proposition i ämnet föreläggs riksdagen, innan avtalen äro helt klara och således innan riksdagen har möjlighet till en ingående överblick rörande förslagets sammanlagda verkningar.

Enligt punkt 1 i § 7 har järnvägsstyrelsen förklarat sig beredd att till Göteborg återlämna viss mark, som ej längre erfordras för järnvägsändamål. Hur stor areal det här kan bliva fråga om eller hur stort värde marken representerar finnes ingen uppgift om. Enligt punkt 2 i § 7 skall järnvägsstyrelsen i anslutning till centralstationen i Göteborg uppföra ett »större» hotell, men ingenting utsäger hur stort detta hotell skall vara, vilken kostnad det beräknas draga, när detta skall ske sedan tomt anvisats m. m. Enligt punkt 3 av samma paragraf skall järnvägsstyrelsen utföra vissa järnvägsövergångar på bangården i Göteborg. När detta skall ske och vilken kostnad det kan beräknas draga finnes ej redovisat. I detta sammanhang må påpekas, att järnvägsstyrelsen förutsatt, att överflyttningen från Göteborgs stad till SJ av denna kostnad icke skall påverka storleken av det statsbidrag av bilskattemedel, som lämnas till resp. anläggningar. Därest sådant bidrag ej kunnat ställas i utsikt skulle järnvägsstyrelsens representanter vid förhandlingarna »säkerligen funnit sig förhindrade att biträda det av nämnden framlagda förslaget». Detta uttalande tyder på, dels att kostnaderna för dessa anläggningar äro mycket betydande, dels att Kungl. Maj:t under hand utan riksdagens hörande ställt i utsikt statsbidrag därtill i form av bilskattemedel. Enligt vår mening kan det icke vara riktigt, att staten, på sätt som här tydligen är avsett, i realiteten skall köpa viss egendom med hjälp av bilskattemedel.

Ytterligare en omständighet kan i detta sammanhang anföras. Tecken tyda på att statsjärnvägarnas administration är i högsta grad ansträngd. Frågan om de organisatoriska formerna för förvaltningen av den väldiga apparat dessa järnvägars skötsel fordrar är föremål för såväl statligt som enskilt intresse. Man överväger tydligen genomgripande förändringar bland annat i själva förvaltningsprinciperna. Att i detta läge ytterligare öka den centrala järnvägsmyndighetens förvaltningsområde måste betraktas som mindre välbetänkt, speciellt med hänsyn till senare års genom förstatligande av enskilda järnvägar starkt vidgade uppgifter för samma förvaltning.

Under åberopande av vad vi ovan anfört föreslå vi,

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

Stockholm den 20 maj 1947.

Karl Wistrand.

Carl Sundberg.

Axel Mannerskantz.

C. E. Ericsson.

Gustaf Velander.