

Nr 165.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående förvärv av aktier i Bergslagernas med flera järnvägsaktiebolag jämte i ämnet väckta motioner.

(4:e avd.)

I propositionen nr 242 har Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 25 april 1947, föreslagit riksdagen att *dels* bemyndiga Kungl. Maj:t att i enlighet med vad chefen för kommunikationsdepartementet förorddat godkänna fyra propositionen bifogade överenskommelser om förvärv för statens räkning av aktiemajoriteten i Bergslagernas, Gävle—Dala, Södra Dalarnes samt Kil—Fryksdalens järnvägsaktiebolag, *dels ock* under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, till Förvärv av aktier i Bergslagernas med flera järnvägsaktiebolag för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 80 315 000 kronor.

Nämnden för behandling av vid statsinlösen av enskild järnväg uppkommande tvistefrågor om järnvägsegendomens värde m. m. har med tillstyrkan underställt Kungl. Maj:ts prövning fyra överenskommelser om förvärv för svenska statens räkning av aktiemajoriteterna i Bergslagernas, Gävle—Dala, Södra Dalarnes samt Kil—Fryksdalens järnvägsaktiebolag, vilka överenskommelser träffats inför nämnden mellan å ena sidan förstatligandeberedningen i järnvägsstyrelsen samt å andra sidan dels Göteborgs stad, dels Gävle stad, dels Hedemora och Leksands socknar ävensom Hedemora och Sätters städer, dels ock Fryksände med flera kommuner.

Överenskommelserna, vilka fogats till statsrådsprotokollet (Bilaga A—D), äro slutna under förutsättningar att de bliva godkända dels av Kungl. Maj:t senast den 15 juni 1947, dels ock av respektive kommuner senast vissa närmare angivna dagar under mars 1947.

Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle, Bergslagernas järnvägsaktiebolag & Co, (GDG) är ett inregistrerat handelsbolag, vars delägare äro de tre järnvägsbolagen Bergslagernas järnvägsaktiebolag (BJ), Gävle—Dala järnvägsaktiebolag (GDJ) och Södra Dalarnes järnvägsaktiebolag (SDJ), vilka bolags järnvägar sammanfattningsvis benämnas GDG storbanor. Med BJ som formell arrendator arrenderar GDG följande fyra järnvägsbolag tillhöriga järnvägar, nämligen Lödöse—Lilla Edets (LLEJ), Kil—Fryksdalens (KFJ), Dal—Västra Värmlands (DVVJ) och Dalslands järnvägsaktiebolag (DJ), sammanfattningsvis benämnda GDG arrendebanor.

GDG:s järnvägsnät framgår av kartan å s. 2.

Slutligen må omnämnas, att GDG samt de i GDG deltagande tre järnvägsbolagen tillsammans äga samtliga aktier i GDG:s biltrafikaktiebolag och trafikaktiebolaget Haglund & Larsson, ävensom att BJ genom av bolaget kontrollerade bolag äger samtliga aktier i aktiebolaget Göteborgs express & transport.

Till belysande av det nu preliminärt avtalade järnvägsförvärvets omfattning lämnas i propositionen följande uppgifter, hämtade från 1938 års statistik rörande omfattningen av GDG:s järnvägar:

J ä r n v ä g	Bankm (ägd ban- längd)	Inkomst av egen järn- vägsrörelse 1 000-tal kronor	Byggnads- kostnad	Aktie- kapital	Personal i medeltal under året antal
			Miljoner kronor		
BJ.....	493·9	18 244	92·1	25·1	2 755
GDJ.....	292·9	7 293	37·8	13·0	1 029
SDJ.....	132·8	2 374	13·2	2·1	241
DJ.....	68·5	1 202	5·8	2·8	229
DVVJ.....	251·1	888	24·4	0·1	242
KFJ.....	81·9	549	5·2	2·5	105
LLEJ.....	14·5	62	0·8	0·3	15
Summa GDG-järnvägar	1 335·6	30 612	179·3	45·9	4 616

Den GDG tillhöriga rullande materielen utgöres enligt uppgifter i senaste tillgängliga statistik (1945) av

Ånglok	161
El-lok	34
El-motorvagnar	7
Övriga motorvagnar och rälsbussar	15
Lokomotorer	14
Person- och postvagnar, 2-axliga	90
» » » 4- »	165
Resgodsvagnar	93
Godsvagnar, slutna	835
» » » öppna	4 248

I fråga om skuldförpliktelser på grund av statslån inhämtas av propositionen, att endast KFJ och DVVJ häfta för statslån, varå den 1 juli 1947 beräknas återstå en kapitalskuld av 1 782 000 respektive 3 992 000 kronor.

Angående GDG:s biltrafikerörelse meddelas, att GDG genom sitt dotterbolag, GDG biltrafiks aktiebolag, vilket år 1942 bildades genom samslagning av äldre liknande bolag, ävensom ett under år 1946 inköpt biltrafikföretag, trafikaktiebolaget Haglund & Larsson, bedreve en särdeles omfattande biltrafik, vilken betjänade så gott som hela trafikområdet för GDG järnvägar och på vissa håll sträckte sig långt över detta områdes gränser.

Rörelsen omfattade såväl linje- som beställningstrafik för person- och godsbefordran. Enligt föreliggande uppgifter för år 1946 utgjorde den koncessionerade linjelängden 7 707 km, varav 7 274 km för närvarande trafikerades. Vagnparken utgjordes av 276 omnibusar, 6 personbilar, 142 lastbilar och 132 godssläpvagnar med en bokförd anskaffningskostnad av 9,2 miljoner kronor.

Å s. 11—22 i propositionen lämnas vissa uppgifter rörande de ekonomiska förhållandena avseende hela det nuvarande GDG-systemet (inklusive DJ). I dessa delar får utskottet hänvisa till propositionen.

De nu träffade preliminära överenskommelserna innebära förvärv för staten dels av Göteborgs stad tillhöriga minst 56 091 aktier i BJ — och därmed aktiemajoriteten i detta bolag — till ett pris av 535 kronor per aktie, dels av Gävle stad tillhöriga minst 16 200 aktier i GDJ till ett pris av 310 kronor per aktie, dels av Leksands och Hedemora socknar samt Hedemora och Sätters städer tillhöriga minst 8 074 aktier i SDJ till ett pris av 280 kronor per aktie, dels ock av Fryksände med flera kommuner tillhöriga minst 5 300 aktier i KFJ till ett pris av 100 kronor per aktie, att likvideras i riksgäldskontoret den 30 juni 1947 efter säljarens önskan kontant eller i statsobligationer, löpande med 3 procent ränta. De nuvarande aktieägarna i BJ, GDJ och SDJ skola vid respektive ordinarie bolagsstämmor år 1947 äga disponera 8 procent å aktiekapitalen. Staten förbinder sig att intill den 1 juli 1948 på anfordran inlösa ej mindre övriga aktier i sagda fyra bolag till enahanda pris och villkor som nyss sagts, än även GDG-koncernen icke tillhöriga aktier i Lödöse — Lilla Edets järnvägsaktiebolag och Dalslands järnvägsaktiebolag till ett pris av respektive 75 och 160 kronor per aktie. I enlighet härmed skall staten, sedan de koncernägda aktierna frånräknats, erlagga

för 100 481 aktier à 535 kronor i BJ	kronor 53 757 000
› 64 954 › › 310 › › GDJ ›	20 136 000
› 15 380 › › 280 › › SDJ ›	4 306 000
› 6 973 › › 100 › › KFJ ›	697 300
› 8 102 › › 160 › › DJ ›	1 296 320
› 1 606 › › 75 › › LLEJ ›	120 450

Summa kronor 80 313 070

Staten skall därjämte, sedan bolagen likviderats, övertaga — utom förefintliga statslån, utgörande per den 1 juli 1947 till järnvägsaktiebolaget Dal—Västra Värmland omkring 4 miljoner kronor och till Kil—Fryksdalens järnvägsaktiebolag omkring 1,8 miljon kronor — bolagens skulder, vilka efter avdrag av likvida medel torde komma att uppgå till omkring 50 miljoner kronor, och även svara för bolagens övriga förpliktelser. Emellertid skall staten erhålla överskotten å BJ:s, GDJ:s och SDJ:s verksamhet för år 1946, i vad desamma överstiga vad som motsvarar 8 procent å de utanför koncernen liggande delarna av aktiekapitalen, jämte överskotten i sin helhet icke blott för KFJ, DJ och LLEJ för samma tid utan även för alla sex järnvägsbolagen för tiden från och med den 1 januari 1947.

Järnvägsstyrelsen har i infordrat utlåtande hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen *dels* besluta att aktierna i Bergslagernas m. fl. järnvägsaktiebolag må på överenskomna villkor förvärvas av staten, *dels ock* å riksstaten för budgetåret 1947/48 å kapitalbudgeten under rubrik Statens affärsverksfonder, statens järnvägar till Förvärv av aktier i Bergslagernas m. fl. järnvägsaktiebolag anvisa ett investeringsanslag av 80 500 000 kronor.

Järnvägsstyrelsen har i anslutning därtill givit uttryck åt sin uppfattning rörande fördelarna med ett införlivande av bergslagsnätet med statens järnvägar, beräkningen av GDG-järnvägarnas affärsvärde, anslagsbehovet för aktieförvärvets genomförande samt järnvägsbolagens fortvaro tills vidare samt likvidation. Härutinnan får utskottet hänvisa till propositionen (s. 25—34).

Styrelsen har sammanfattningsvis anfört, att styrelsens ställningstagande till förevarande uppgörelse bestämts av järnvägsekonomiska och trafikpolitiska motiv. Däremot hade det ansetts ligga utanför styrelsens kompetensområde att söka klarlägga och bedöma eventuella följdverkningar på kapitalmarknaden och prisutvecklingen i allmänhet.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava avgivit yttrande i ärendet och därvid beträffande förvärvets finansiering anfört följande.

Likviden av det sammanlagda beloppet för statens aktieförvärv i alla ifrågavarande bolag, utgörande omkring 80,5 milj. kronor, skall efter säljarens önskan ske kontant eller i treprocentiga statsobligationer. Vid likvid i obligationer kan denna ske av det 3 procents lån, förfallande år 1992, som riksgäldskontoret upplade i december 1946. Av detta lån finnas obligationsvalörer å 10 000, 5 000 och 1 000 kronor. Då under nuvarande förhållanden ett utlämnande av dessa obligationer till underkurs ej kan ifrågakomma, skola obligationerna alltså tillhandahållas till pari eller, därest börskursen före den 1 nästkommande juli skulle stiga över pari, till den kurs, som noteras den 30 juni 1947.

Under hänvisning till att de remitterade handlingarna icke lämnade någon upplysning om de grunder, efter vilka man framkommit till de i överenskommelserna angivna priserna för aktierna, förklara fullmäktige, att de därför icke hava möjlighet att bedöma prisernas skälighet, samt anföra vidare.

Anledning finnes emellertid att antaga, att dessa icke kunnat undgå att påverkas av den för närvarande rådande högkonjunkturen och av det gynnsamma läge ifrågavarande järnvägsbolag därför för närvarande befinna sig i. Fullmäktige vilja under sådana omständigheter ifrågasätta lämpligheten av att nu gå till förvärv av ifrågavarande aktier, vilket — förutom framtida övertagande av järnvägsbolagens skulder — skulle kräva ett direkt kapitalutlägg av omkring 80,5 miljoner kronor. Det synes icke osannolikt, att staten framdeles i ett annat konjunkturläge skulle kunna komma fram till fördelaktigare priser. Till det nu anförda kommer, att affären skulle genomföras under ett synnerligen ogynnsamt läge på kapitalmarknaden. Fullmäktige anse sig icke här böra närmare ingå på detta ämne, men vilja framhålla, att en upplåning av 80 miljoner kronor utöver de lånetransaktioner, som fullmäktige måste räkna med under den närmaste tiden, att döma av läget för dagen icke torde vara möjlig att utföra på marknaden.

I anslutning härtill hemställa fullmäktige, att frågan om ett uppskov med förvärvet av ifrågavarande järnvägar till en ur de anförda synpunkterna lämpligare tid upptages till ingående övervägande.

Handelskamrarnas nämnd m. fl. näringsorganisationer hava i skrivelse hemställt, att trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle icke måtte förstatligas eller i varje fall att i avbidan på den närmaste framtidens allmänna ekonomiska och tekniska utveckling förvaltningens förstatligande måtte tills vidare anstå.

Departementschefen har till en början erinrat om de åtgärder, som hittills vidtagits från statsmakternas sida för enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet. Härom anföres följande.

»I proposition (nr 207) till 1939 års lagtima riksdag framlades förslag till åtgärder för enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet. I propositionen framhölls, att diskussionen i hithörande frågor i själva verket icke så mycket rörde, huruvida ett förstatligande överhuvud borde komma till stånd. Vad saken gällde vore fastmera, hur långt förstatligandet lämpligen borde drivas. 1936 års järnvägskommitté, som verkställt utredningen i saken, hade förordat, att praktiskt taget samtliga enskilda järnvägar skulle införlivas med statsbanenätet. Endast järnvägar utan allmän betydelse och vissa av kommittén uppräknade järnvägar med sådan betydelse hade av kommittén ansetts icke äga den trafik eller eljest vara av den natur, att de borde omfattas av ett förstatligande. Utan den av kommittén sålunda förordade åtgärden kunde enligt kommitténs mening olägenheterna med splittringen lika litet avlägsnas som förutsättningar skapas för en nyordning, som möjliggjorde ett rationellt utnyttjande av järnvägarnas transportkapacitet, en förbättring av deras ekonomi och en förstärkning av deras konkurrenskraft. Föredragande departementschefen anförde för sin del, att en nyordning i den utsträckning som vore nödvändig kunde järnvägarna själva genomföra endast om de vore en enhet och sålunda icke behövde taga hänsyn till särintressen. Genom en dylik reorganisation av järnvägarna skapades en effektiv transportapparat, som hade möjlighet att fullgöra transporter på sätt som tiden krävde och dess teknik gjorde möjligt. I propositionen framhölls, att av detta ställningstagande icke följde att samtliga järnvägar borde omfattas av ett förstatligande. Det låge i sakens natur, att det icke vore möjligt att i dåvarande läge bestämma, om en järnväg skulle uteslutas eller icke. I stället borde ett avgörande träffas från fall till fall. En uteslutning av vissa järnvägar torde alltså icke på förhand böra betraktas såsom given.

Propositionen hänvisades till statsutskottet, som avgav utlåtande (nr 172). Utskottet skärpte därvid den av departementschefen uttalade meningen rörande förstatligandets omfattning samt anförde, att utskottet i anslutning till kommitténs uppfattning ansåge, att det blivande förstatligandet borde omfatta samtliga rikets järnvägsenheter, såväl normalspåriga som smalspåriga, vilka ej vore att betrakta som spårvägar eller hade liknande lokal karaktär och som överhuvud vore av den allmänna betydelse att de borde

fortbestå. Utskottet framhöll vidare, att järnvägsstyrelsen i yttrande över kommitténs förslag förordat, att en plan uppgjordes, i vilken huvudavsnitten borde vara Skånes enskilda järnvägar, övriga normalspårsbanor i Götaland, bergslagsnätet och smalspårsnäten. Utskottet ansåg, att förvärven borde ske successivt och planmässigt; i verkligheten kunde dock vissa undantag från den utstakade ordningsföljden bli erforderliga. Utskottet uttalade även den förhoppningen att för införlivningen med statsbanenätet ej skulle behöva åtgå längre tid än fem år. Sammanfattningsvis anförde utskottet, att såväl ur den allmänna samfärdselns synpunkter som kanske främst rent nationellt det måste vara att hälsa med största tillfredsställelse, att — 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. Utskottet tillstyrkte, att en allmän införlivning med statsbanesystemet skedde av landets enskilda banor. Angeläget vore, att detta förstatligande kunde snarast genomföras.

I en till utlåtandet fogad reservation föreslogs, att förstatligandet skulle begränsas. Från detsamma borde sålunda undantagas dels sådana enskilda järnvägar, som bildade en grupp av den storleksordning och med den ekonomiska styrka, att de med tillämpning av en med statens järnvägar jämförlig taxa kunde genomföra erforderliga rationaliseringsåtgärder och dels sådana järnvägar, vilkas övertagande av staten icke i och för sig erbjöde ökade möjligheter till transportrationalisering och vilka dessutom hade ekonomiska förutsättningar att leva ett fortsatt självständigt liv. En begränsning av förstatligandet skulle även medföra en begränsning av de för genomförandet av åtgärden nödvändiga, högst betydande kapitalinsatserna. Genom ett allmänt förstatligande försvunne möjligheten till jämförelser mellan statsbaneföretaget och de större enskilda banorna och till de korrigeringar, vartill sådana jämförelser kunde giva anledning. För ett riktigt avvägande av taxeproblemet syntes det betydelsefullt, att tillgång funnes till ekonomiska driftkalkyler icke blott från statens järnvägar utan även från enskilda järnvägsföretag.

Riksdagen biträdde utskottets förslag. Riksdagen har sedermera i anledning av förslag från Kungl. Maj:t under åren 1939—1946 fattat beslut om förstatligande av enskilda normalspåriga järnvägar med en sammanlagd längd av 3 111 bankm. Till jämförelse må nämnas, att de i förstatligandeplanen ingående normalspåriga enskilda järnvägarna år 1938 hade en sammanlagd längd av 4 974 bankm samt att av de år 1946 i enskild ägo kvarvarande enskilda järnvägarna, vilka hade en sammanlagd längd av 1 863 km, 1 335 km belöpte på GDG-nätet. Statens normalspåriga järnvägsnät omfattar för närvarande 11 078 bankm.

Vid 1940 års riksdag ifrågasattes motionsvägen uppskov med vissa då till behandling föreliggande förvärv och vid 1941 års riksdag väcktes, i anledning av proposition om statsförvärv av vissa järnvägar, motioner, att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t uttala, att med hänsyn till inträdda extraordinära ekonomiska förhållanden, förstatligandet av de enskilda järnvägarna borde tills vidare anstå, där ej preliminära överenskommelser redan före-

låge. I båda fallen hemställde statsutskottet, att motionerna icke måtte för-
anleda till någon riksdagens åtgärd, vilket också blev riksdagens beslut.

Av det anförda framgår, att 1939 års principbeslut om förstatligande av det svenska järnvägsnätet även omfattade bergslagsnätet samt att riksdagen tid efter annan med eftertryck betonat nödvändigheten av att arbetet med de privatägda banornas införlivning med statsbanenätet bedreves på sådant sätt, att det av statsmakterna år 1939 uppställda målet, nämligen ett i statens hand enhetligt drivet svenskt järnvägssystem, snarast möjligt kunde uppnås.»

Beträffande förstatligandebeslutets fortsatta genomförande har departementschefen yttrat följande.

»Handelskamrarnas nämnd m. fl. näringsorganisationer ha förordat, att trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle (GDG) icke måtte förstatligas. Under den diskussion som förts i samband med uppgörandet av de nu föreliggande preliminära avtalen har även från andra håll ifrågasatts en ändring av det tidigare fattade principbeslutet på denna punkt. Till stöd för denna ståndpunkt hava åberopats de skäl, som, enligt vad jag inledningsvis omnämnt, anförts av reservanterna inom statsutskottet vid 1939 års riksdag, varvid framhållits, att ett förstatligande skulle medföra, att all befruktande konkurrens mellan olika järnvägsföretag komme att upphöra till men för fortsatt teknisk utveckling inom järnvägsväsendet. Härvid är att märka, att någon ekonomisk konkurrens av större betydelse mellan olika järnvägar knappast existerar i vårt land, då de i regel äro hänvisade till var sina trafikområden. I den mån man i detta sammanhang talar om konkurrens, har den förelegat på det tekniska området och varit betingad av järnvägarnas strävan att var för sig åstadkomma bättre och billigare driftformer. Även sedan den huvudsakliga delen av järnvägsnätet samlats i statens hand, kvarstår emellertid konkurrens — såväl tekniskt som ekonomiskt — från motorfordonstrafikens sida. I denna konkurrens ligger på ett helt annat sätt än i bibehållandet av ett enskilt järnvägsnät förutsättningar för och incitament till fortsatta framsteg inom järnvägsdriften; och med den livliga kontakt som råder mellan ledningen av järnvägar i skilda länder torde vara väl sörjt för att framsteg och förbättringar snabbt bliva kända och vinna efterföljd inom olika järnvägssystem.

Gentemot de nu berörda skälen för en ändring av förstatligandebeslutet kan anföras, att de allmänna fördelar och de rationaliseringsmöjligheter, som följa med enhetliggörandet av det svenska järnvägsnätet under en gemensam ledning, alla i större eller mindre grad kunna väntas stå att vinna genom GDG-nätets införlivande i SJ. Järnvägsstyrelsen erinrar sålunda i sitt yttrande, att det i detta speciella fall gällde i särskilt hög grad att — om vårt lands järnvägsväsen skulle kunna fylla sina viktiga transportuppgifter på ett fullt tillfredsställande sätt och hävda sig gentemot andra kommunikationsmedel — den samlade järnvägsmaterielen utnyttjades så rationellt som möjligt, samt att rese- och transportlägenheterna icke blott inom det nuvarande GDG-nätet utan även och icke minst mellan detta och tillstötande statsbanelinjer ordnades under strängt beaktande av allmänhetens krav på bekväma och

snabba reselägenheter åt skilda håll. I likhet med järnvägsstyrelsen är jag av den uppfattningen att en sådan ordning skulle avsevärt underlättas, om nuvarande SJ:s och GDG:s bandelar få samma ägare och sålunda läggas under en och samma ledning. Förnekas kan icke, att de nuvarande förhållandena i detta avseende lämna rum för berättigad kritik, främst i vad angår reseförbindelserna mellan de olika järnvägsnäten. Det synes mig utan vidare klart, att ett inordnande av det betydande GDG-nätet med dess godsvagnspark i SJ kommer att möjliggöra ett rationellare utnyttjande av den samlade godsvagnsparken ävensom minskad tomkörning. Jag erinrar även om att trafikredovisningen kan förenklas samt att den arbetskrävande fraktfördelningen mellan SJ och GDG och i vissa fall mellan GDG-järnvägarna inbördes bortfaller helt. Tidsödande dubbelredovisning vid de 17 föreningsstationerna mellan SJ och GDG bortfaller likaså. Skyldigheten att använda genom samtrafiksordningen fixerade bestämda transportvägar, s. k. viavägar, försvinner. Härefter kan godset transporteras på snabbaste, billigaste och trafiktekniskt riktigaste sätt. Om de nuvarande samtrafikbestämmelserna avvecklas, kan ledningen för det samlade nätet bättre överblicka transportbehovet och tillgodose de olika trafikområdena med väl avvägda transportlägenheter. Vissa vinster torde även stå att vinna därigenom att förrådsförsörjningen och verkstadsunderhållet av materialen kan göras gemensam med SJ. En sammanslagning med SJ torde tillika medföra förutsättningar för att personalen, särskilt i Göteborg, kan disponeras mera rationellt. Järnvägsstyrelsen har ock i sitt yttrande ansett, att — när det gällde ett järnvägsföretag av den omfattning och karaktär som GDG — särskilt starka skäl talade för att ett sammanförande med statens järnvägar bringades till stånd utan tidsutdräkt. Järnvägsstyrelsen har tillika i sitt yttrande närmare berört olika för GDG-förvärvet specifika eller särskilt värdefulla resultat och därvid anfört åtskilliga belysande exempel på möjligheterna att förenkla förvaltningsapparaten och effektivisera driften. Järnvägsstyrelsen framhåller slutligen, att övertagandet av bilrörelsen, som vore väl utvecklad, förväntades bliva av särskilt värde just nu, när konkurrensen från landsvägstrafiken bleve allt hårdare för var dag.

De ekonomiska och drifttekniska fördelar, som enligt vad nyss påvisats i olika hänseenden skulle uppkomma vid ett införlivande av GDG-järnvägarna med statsbanenätet, äro i de flesta fall just sådana, som förutsetts redan i samband med de tidigare utredningarna rörande enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet och som legat till grund för statsmakternas tidigare ställningstagande till frågan hur långt förstatligandet bör drivas. Jag anser mig därför icke böra tillstyrka, att statsmakternas tidigare fattade principbeslut ändras, såvitt avser bergslagsnätet, utan förordar, att förstatligandeprogrammet fullföljes även i denna del.

Från näringsorganisationernas sida har emellertid även föreslagits, att med förstatligandet av GDG måtte tills vidare anstå i avvaktan på den närmaste framtidens allmänna ekonomiska och tekniska utveckling. Fullmäktige i riksgäldskontoret ha med hänsyn till kostnaderna för förvärvet och läget

på kapitalmarknaden hemställt, att frågan om ett uppskov med statsförvärvet måtte upptagas till ingående prövning.

I anslutning härtill vill jag framhålla, att ett anstånd under längre tid med genomförandet av förstatligandebeslutet av skäl som i det föregående anförts måste anses ur järnvägssekonomisk och trafikpolitisk synpunkt olyckligt icke minst med hänsyn till GDG-nätets omfattning och den nyckelställning dessa järnvägar intaga. Fördelarna av järnvägsnätets enhetliggörande skulle under anståndstiden icke komma trafikväsendet till godo och det kan befaras att det fortsatta förstatligandet av övriga enskilda järnvägar skulle komma att ytterligare fördröjas. Även ett beslut om en kortare tids anstånd med förstatligande synes vara förenat med allvarliga olägenheter främst med hänsyn till de ogynnsamma verkningar ett sådant beslut kan befaras erhålla på företagsledningens intresse att, i avbidan på förstatligandet, driva företaget på bästa sätt. Med beaktande härav anser jag mig böra ur här angivna synpunkter avstyrka ett anstånd med förstatligandet av GDG-nätet.»

Departementschefen har härefter, under framhållande att ett anstånd kan övervägas med hänsyn till priset på aktierna och läget på kapitalmarknaden, ingått å bhandling av de föreliggande preliminära överenskommelserna. Efter en översikt över de viktigaste avtalsvillkoren — varöver redogörelse lämnats i det föregående — har departementschefen härutinnan anført följande.

» Beträffande övriga bestämmelser i de preliminära överenskommelserna må erinras, att i överenskommelserna med städerna Göteborg och Gävle till skydd för trafiken över respektive städers hamnar intagits en bestämmelse av i huvudsak enahanda innebörd som järnvägsstyrelsen lämnat Kalmar stad i samband med förvärv av stadens aktier i de normalspåriga Kalmarbanorna. I överenskommelsen med Gävle stad har vidare under § 7 upptagits en bestämmelse, att järnvägsstyrelsen förklarar sig beredd att efter införlivning med statens järnvägar av GDJ:s järnväg med representanter för staden upptaga underhandlingar rörande i samband med bangårdsförhållandena i Gävle stående mark- och stadsplanefrågor. I överenskommelsen med Göteborgs stad förekomma vissa särbestämmelser. Järnvägsstyrelsen skall sålunda, så snart ske kan, utan vederlag återlämna sådan av staden enligt gåvobrev den 14 december 1926 till BJ för järnvägsändamål upplåten eller reserverad mark, som icke längre erfordras för sådant ändamål. Vidare har järnvägsstyrelsen åtagit sig att i Göteborg, därest tomt kan av staden anvisas, i anslutning till centralstationen uppföra ett större hotell. Järnvägsstyrelsen skall ock — när med hänsyn till trafiken så erfordras — utföra i 1926 års bangårdsavtal omnämnda järnvägsövergångar och därvid ersätta den del av kostnaderna, som enligt nämnda avtal skulle åvila staden, i den mån dessa kostnader icke på annat sätt kunna täckas av statsmedel. Dessa järnvägsövergångar eller viadukter äro en gatuviadukt över spåranordningarna öster om Skansen Lejonet och en gatuviadukt över västkustbanan vid S:t Pauligatans förlängning samt två gångviadukter över västkustbanan, en vid Blekeallén och en vid Dämmevägen. Slutligen har järnvägsstyrelsen förbundit sig att icke mot-

sätta sig en ansökan om koncession för staden att med spårväg eller buss trafikera vägar i Backa socken.

Järnvägsstyrelsen har i sitt yttrande funnit de preliminärt avtalade villkoren mycket kostsamma för staten. Järnvägsstyrelsen har ock beräknat, att tillägget över 1939 års kalkylpris utgör omkring 15,5 miljoner kronor eller omkring 24 procent. Härtill komme de kostnader, som statens järnvägar kunde komma att ikläda sig på grund av de särskilda utfästelserna gentemot Göteborgs stad. Järnvägsstyrelsen har emellertid ansett sig kunna biträda det av nämnden framlagda förslaget till överenskommelse och därvid åberopat, att från statens järnvägars synpunkt GDG-komplexet faktiskt syntes intaga en särställning. Järnvägsstyrelsen anför, att den hittills genomförda elektrifieringen av GDG-huvudlinje främst härvid vore av betydelse. Som förhållandena på bränslemarknaden nu syntes utveckla sig, representerade denna elektrifiering ett värde, avsevärt överstigande de kapitalbelopp, som direkt eller indirekt inginge i 1939 års kalkyl. Ett överpris gentemot det på 1939 års värderingsbasis kalkylerade affärsvärdet förefölle alltså från statens järnvägars synpunkt mindre betänkligt i fråga om GDG än för någon av de från förstatligandet nu återstående förvaltningarna.

Ett bedömande av skäligheten av det överenskomna priset på nu ifrågasvarande aktier och därmed på järnvägsegendomens värde är förenat med betydande svårigheter. I förevarande fall ha parterna grundat sina ståndpunkter på omfattande utredningar och kalkyler. Det oaktat ha under de förhandlingar som föregått den nu träffade preliminära överenskommelsen mycket olika meningar gjort sig gällande, och enighet har kunnat nå först genom medverkan av den särskilda förlikningsnämnden. Då järnvägsstyrelsen biträtt nämndens förslag, har detta skett under beaktande av järnvägsekonomiska och trafikpolitiska förhållanden. Även enligt min mening utvisa de i ärendet förebragta utredningarna, att betydande allmänna och ekonomiska värden samt påtagliga fördelar för den allmänna transporthushållningen stå att vinna genom att de till GDG anslutna järnvägarna införlivas med statsbanenätet. I det läge saken nu befinner sig har jag därför, efter övervägande av de på prisfrågan inverkan faktorerna, funnit de preliminärt överenskomna villkoren för aktieförvärven vara för staten godtagbara. Jag anser mig sålunda böra tillstyrka, att avtalsvillkoren från statsverkets sida antagas.

Vad angår verkningarna på kapitalmarknaden av aktieförvärvets genomförande må till en början framhållas, att likviden för aktierna uppgår till sammanlagt omkring 80,3 miljoner kronor, varav cirka 37,8 miljoner kronor belöper på kommuner och socknar samt återstoden 42,5 miljoner kronor på andra aktieägare. Likviden skall efter säljarnas val erläggas kontant eller i treprocents statsobligationer. Vid likvid i obligationer kan detta direkt genom riksgäldskontoret ske av det treprocents lån, förfallande år 1992, som upplades i december 1946. Obligationsvalörerna på detta lån äro 10 000, 5 000 och 1 000 kronor. I den mån likvid i sådana obligationer icke accepteras av säljarna och riksgäldskontoret sålunda måste verkställa ny upplåning på kapitalmarknaden för att fullgöra kontantlikviderna kunna såsom riksgälds-

fullmäktige anfört svårigheter uppstå. Dessa svårigheter hänföra sig i första hand till lånebeloppets storlek. Av skäl, vilka närmare skola utvecklas i det följande, torde emellertid likviden för aktierna i BJ, DJ och LLEJ, tillhoppa omkring 55,2 miljoner kronor, komma att fullgöras först under hösten 1947, medan övriga aktier, för vilka likvidbeloppet uppgår till sammanlagt omkring 25,1 miljoner kronor, kunna inlösas redan den 1 juli 1947. Med denna fördelning av likviderna komma uppenbarligen verkningarna på kapitalmarknaden att mildras. Vidare är att märka, att de likvida medel som kunna komma att erläggas vid aktieförvärven i sin tur måste placeras av säljarna. Kommunerna torde därvid — i den mån medlen icke omedelbart användas för investeringar — tills vidare komma att placera medlen i bank eller i obligationer eller också använda dem för återbetalning av skulder. I så fall uppkommer icke annat än en temporär störning på kapitalmarknaden. Denna torde emellertid kunna mildras, om riksgäldskontoret erhåller möjlighet att vid genomförandet av ifrågavarande transaktioner få förfoga över järnvägsstyrelsens värdeportfölj, vilken innehåller obligationer av olika typer — däribland även Göteborgs stads lån — till ett sammanlagt nominellt värde av omkring 160 miljoner kronor. Jag utgår från att riksgäldskontoret, riksbanken och järnvägsstyrelsen vid aktieförvärvens och likvidernas genomförande komma att samverka för att på smidigast möjliga sätt avveckla transaktionerna. Därvid bör givetvis på förhand kontakt sökas med säljarparten för att utröna, huruvida riksgäldskontorets obligationer och statens järnvägars värdeportfölj kunna direkt användas för likvidens fullgörande eller om eljest åtgärder i nyssnämnda syfte kunna vidtagas. Det här förda resonemanget är närmast tillämpligt på förvärven av aktier från kommunerna. Även för de enskilda aktieägarnas vidkommande uppstår emellertid ett placeringsbehov, som i den mån det direkt eller indirekt riktar sig till obligationsmarknaden kommer att motverka det tryck som riksgäldskontorets upplåningstransaktioner kan öva på marknaden. De förut nämnda skulderna å cirka 50 miljoner kronor, vilka efter bolagens likvidation skola övertagas av staten, utgöras huvudsakligen av obligations- och reverslån med olika löptid. Här kommer staten att inträda i de rättigheter och skyldigheter som nu åvila bolagen. Några verkningar på kapitalmarknaden behöver detta icke erhålla.

Efter dessa överväganden har jag kommit till den uppfattningen, att statsförvärvet av ifrågavarande aktier — genomfört under iakttagande av vad jag nyss förordat — icke kommer att erhålla sådana verkningar på kapitalmarknaden, att det med hänsyn härtill framstår såsom motiverat att uppskjuta aktieförvärven till en senare tidpunkt.»

I fråga om detaljspörsmål beträffande avtalsförslagen har departementschefen anfört följande.

»Samtliga avtalsförslag utom avtalet med Göteborgs stad torde kunna godtagas i befintligt skick. Vad Gävle stadsfullmäktige vid godkännandet av avtalet om försäljning av staden tillhöriga GDJ-aktier anmärkt beträffande formuleringen av §§ 7 och 8 synes vara av formell natur och någon ändring

av avtalstexten synes icke påkallad. De i § 7 av sistnämnda avtal förutsatta förhandlingarna rörande vissa mark- och stadsplanefrågor i Gävle hinna sannolikt icke slutföras innan GDJ-banorna införlivats med statsbanenätet. I den mån blivande avtal mellan järnvägsstyrelsen och staden kommer att innefatta avstående av kronan tillhörig fast egendom torde avtalet i vanlig ordning böra underställas riksdagens prövning. Detta torde även böra gälla för den händelse avtalet slutes innan införlivning skett.

Vad angår avtalet med Göteborgs stad torde jag först få erinra därom att järnvägsstyrelsen enligt punkt 1 i § 7 förklarat sig beredd att till staden återlämna sådan av staden jämlikt gåvobrev den 14 december 1926 till BJ för järnvägsändamål upplåten eller reserverad mark, som icke längre erfordras för järnvägsändamål. Denna bestämmelse bör så förstås, att SJ i och med införlivandet av BJ i statsbanenätet skall inträda i de förpliktelser som enligt gåvobrevet åvila BJ. Emellertid böra förhandlingar härom upptagas mellan parterna så snart ske kan. Med hänsyn till att skyldighet redan i gåvobrevet stadgats för BJ att återlämna ifrågavarande mark torde riksdagens godkännande av blivande markavtal ej vara erforderligt. Tvist angående tolkningen eller tillämpningen av bestämmelserna i gåvobrevet torde, i enlighet med vad § 9 i gåvobrevet stadgar, böra avgöras av skiljemän enligt lag. Hinder bör dock ej möta för parterna att i stället hos Kungl. Maj:t göra framställning om utseende av opartisk ordförande att leda förhandlingarna.

Vidare må här erinras om järnvägsstyrelsens åtagande enligt punkt 3 i § 7 i överenskommelsen med Göteborgs stad, avseende i 1926 års bangårdsavtal omförmälda järnvägsövergångar (planskilda gatukorsningar). Järnvägsstyrelsen har förutsatt, att överflyttningen från Göteborgs stad till statens järnvägar av ifrågavarande kostnad icke skall påverka storleken av det statsbidrag av bilskattemedel, som lämnas till respektive anläggningar. Enligt § 16 i sagda bangårdsavtal skola järnvägsstyrelsen och Göteborgs stad delta med hälften vardera i kostnaderna för den ena gångviadukten. I fråga om kostnadsfördelningen beträffande den andra gångviadukten och de båda gatuviadukterna skulle enligt sagda avtal statens järnvägar utföra och bekosta de delar av viadukterna, som ligga över statens järnvägar befintliga eller blivande spår, med det stöd, som uppbure dessa delar av viadukterna, varemot staden hade att utföra och bekosta gatuanordningarna utanför spåren. Enligt förordningen den 30 juni 1943 (nr 438) om statsbidrag till väg- och gatuhållningen i städer och stadsliknande samhällen, som äro väghållare, utgår statsbidrag till byggande och underhåll av allmänna vägar och för biltrafiken viktiga gator. Då staden för de båda gatuviadukterna kunnat påräkna anslag av bilskattemedel, synas statens järnvägar icke böra komma i sämre ställning. Jag förutsätter därför, att från sjätte huvudtitelns reservationsanslag till Bidrag till byggande av vägar och gator till järnvägsstyrelsen i förekommande fall utanordnas bidrag till anläggningskostnaderna med belopp som torde få bestämmas genom beslut av Kungl. Maj:t. I den mån ifrågavarande anslag behöver förstärkas, kommer anslagsäskandet härutinnan framdeles att underställas riksdagens prövning.

I anslutning till § 5 i avtalet hava stadsfullmäktige i Göteborg gjort ett uttalande angående busspersonalen samt tillika ifrågasatt, att förslag till den så kallade bilagan C — som städse fogats till sådana avtal rörande järnvägsköp, vilka icke ske i form av aktieförvärv, och som upptager löneställningen för personalen vid den övertagna järnvägen — omedelbart måtte av järnvägsstyrelsen upprättas för att föreläggas järnvägsbolagets styrelse och respektive personalgrupper för godkännande. Att märka är, att all bilpersonal för närvarande är anställd enligt kollektivavtal, och det kan näppe- ligen vara rimligt att i detta sammanhang lämna utfästelser, vilka kunna inverka på framtida förhandlingar. I fråga om upprättandet av bilagan C må endast erinras om att personalens framtida löneställning kommer att regleras i samband med järnvägarnas definitiva inlemmande i statsbanenä- tet, därvid vederbörande kan draga frågan under Kungl. Maj:ts prövning. Upprättandet av ifrågasvarande bilaga synes därför böra — i likhet med vad tidigare varit fallet — anstå till dess inlemmandet blir aktuellt. Vad slutli- gen angår den i överenskommelsen upptagna bestämmelsen om uppförande av ett hotell i samband med den planerade ombyggnaden av centralstatio- nen i Göteborg synes järnvägsstyrelsen icke böra bindas i vidare mån än vad som skett beträffande tidpunkten för hotellets uppförande och hotellets storlek. Hinder bör sålunda ej möta för järnvägsstyrelsen att driva hotellet genom sitt dotterbolag, aktiebolaget trafikrestauranger, i kombination med dess restaurationsrörelse.

Göteborgs stadsfullmäktiges beslut om godkännande av avtalsförslaget rö- rande statsförvärv av stadens aktier har numera överklagats hos länssty- relsen. Då man måste räkna med möjligheten att beslutet icke vinner laga kraft före den 16 juni 1947, synes det nödvändigt att vidtaga vissa jämk- ningar i avtalsförslaget. Sålunda bör i § 11 den senaste tidpunkten för Kungl. Maj:ts godkännande samt i § 1 tillträdesdagen framflyttas till lämplig tid- punkt efter det beslutet blivit definitivt, förslagsvis den 1 oktober 1947. Be- stämmelse bör vidare upptagas därom, att säljarna skola äga uppbära tre procent ränta å likviden från den 1 juli till tillträdesdagen. Dessa räntebe- lopp böra gäldas av SJ:s driftmedel. Slutligen bör bestämmelsen i § 10 om tidpunkten för fortsatt bolagsstämma ändras till förslagsvis den 30 septem- ber 1947. Nu ifrågasvarande ändringar torde böra underställas järnvägsstyrel- sen och stadsfullmäktige i Göteborg för godkännande. Till förebyggande av missförstånd rörande tolkningen av stadsfullmäktiges tidigare beslut i ären- det torde riktigheten av den av drätselkammaren och stadskollegiet avgivna förklaringen rörande innebörden av fullmäktiges beslut böra av fullmäktige bekräftas och eventuellt kompletteras i erforderlig utsträckning. För att söka uppnå en slutlig reglering av de aktuella avtalsfrågorna torde böra uppdra- gas åt nämnden för behandling av vid statsinlösen av enskild järnväg upp- kommande tvistefrågor rörande järnvägsegendomens värde m. m. att ånyo träda i förhandlingar med järnvägsstyrelsen och Göteborgs stad.

I det läge förevarande ärende nu befinner sig torde Kungl. Maj:t böra in- hämta riksdagens bemyndigande att i enlighet med vad jag i det föregående förordat godkänna de föreliggande överenskommelserna.

Ur budgetteknisk synpunkt må här framhållas, att för förvärvet av samtliga aktier varom nu är fråga erfordras ett belopp av högst 80 315 000 kronor. Därest — i enlighet med vad jag nyss förordat — förvärvet genomföres med anlitande av statens järnvägars värdeportfölj, torde värdet av de tillgångar som sålunda tagas i anspråk böra uppföras under rubriken övriga kapitalmedel på statens järnvägars investeringsstat, varigenom statens järnvägars förräntningspliktiga kapital i motsvarande mån minskas. Å kapitalbudgeten bör under statens järnvägars fond anvisas ett investeringsanslag motsvarande hela det nyssnämnda kapitalbehovet. I den mån detta anslag tagges i anspråk för aktieförvärvet kommer det förräntningspliktiga kapitalet att i motsvarande mån ökas.

Enligt av järnvägsstyrelsen lämnad uppgift torde det defintiva inlemmandet av ifrågavarande järnvägar i statsbanenätet kunna ske redan den 1 juli 1948. Därvid böra GDG-bolagen träda i likvidation och avtal träffas om överlåtelse av bolagens alla tillgångar och skulder till staten. I samband därmed beräknas förslag föreligga, att staten skall övertaga den försäkringsverksamhet som utövas av vid GDG befintliga två pensionsinrättningar, nämligen Bergslagernas järnvägars pensions- samt änke- och pupillkassa och stiftelsen Gävle—Dala järnvägars pensionsinrättning. Förslag i angivna hänseenden torde komma att underställas 1948 års riksdag.»

I förevarande sammanhang har utskottet till behandling förehaft följande motioner, nämligen

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Wetter m. fl.* (I: 307) och den andra inom andra kammaren av herr *von Friesen m. fl.* (II: 459), ävensom två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Wistrand m. fl.* (I: 308) och den andra inom andra kammaren av herr *Dickson m. fl.* (II: 460), i vilka motioner hemställts, att riksdagen måtte avslå förevarande proposition;

dels ock två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herrar *Sten* och *Sandler* (I: 309) och den andra inom andra kammaren av herr *Holmström m. fl.* (II: 461), i vilka hemställts, att riksdagen i anledning av förevarande proposition måtte medgiva, att av Gävle-Dala järnvägsaktiebolags vid tillträdesdagen kvarstående vinstmedel högst 400 000 kronor må få disponeras för uppförande genom Gävle stads försorg av ett pensionärshem i första rummet avsett för Gävle-Dala järnvägs nuvarande pensionärer och under förutsättning, att staden dels tillhandahåller fri tomt och dels ombesörjer och bekostar pensionärshemmets förvaltning.

I fråga om de skäl motionärerna anfört till stöd för sina yrkanden får utskottet hänvisa till motionerna I: 307, I: 308 och I: 309.

Enligt ett utskottet tillhandakommet protokollsutdrag, hållet inför förenämnda nämnd den 12 maj 1947, ha förhandlingar nämnda dag förts mellan Göteborgs stad och järnvägsstyrelsen. Av protokollsutdraget framgår (§ 2), att från stadens sida anförts att på grund av besvären över stadsfullmäktiges

beslut svårigheter uppkommit för staden att till den i överenskommelsen angivna tiden, 1 juli 1947 (tillträdesdagen), leverera de försålda aktierna. Det vore därför ett önskemål för staden att med vad som stadgades i §§ 1, 3 och 9 i avtalsförslaget måtte få anstå till den dag efter det stadsfullmäktiges beslut vunnit laga kraft som Kungl. Maj:t bestämmer, med skyldighet för kronan att gälda ränta efter tre procent från och med den 1 juli 1947 till den uppskjutna tillträdesdagen. Stadgandet i § 10 i avtalsförslaget att med beslut å ordinarie bolagsstämma 1947 i frågorna angående bestämmande av arvodet åt styrelse och revisorer, val av styrelseledamöter jämte suppleanter och val av revisorer jämte suppleanter skulle anstå till fortsatt stämma den 30 juni 1947 skulle tillämpas så, att staden, som vid den ordinarie bolagsstämman den 5 maj 1947 påyrkat nämnda uppskov, vid den fortsatta stämman skulle påyrka ytterligare uppskov och rösta i enlighet med den i avtalsförslaget gjorda utfästelsen. Nämnda förhållande skulle jämte den av drätselkammaren och stadskollegiet avgivna förklaringen rörande innebörden av stadsfullmäktiges beslut om godkännande av avtalsförslaget, av drätselkammaren och stadskollegiet anmälas vid stadsfullmäktiges nästa sammanträde den 22 maj 1947.

Sådan anmälan har numera enligt till statsutskottet ingivet utdrag av stadsfullmäktiges protokoll den 22 maj 1947 verkställt.

Av berörda protokollsutdrag inhämtas vidare (§ 4), att från representant för Göteborgs stad framhållits, att den i avtalsförslaget intagna bestämmelsen om uppförande av ett hotell i propositionen knutits till vissa ur stadens synpunkt icke önskvärda förutsättningar, ävensom att det ur stadens synpunkt vore angeläget att hotellbygget snarast komme till stånd. Från en av järnvägsstyrelsens representanter har härutinnan framhållits, att hos järnvägsstyrelsen verkligt intresse förefunnes för att ett hotell i anslutning till centralstationen bleve uppfört så snart förhållandena det medgäve och att — därest aktieförvärvet bleve slutligt gällande — järnvägsstyrelsen i höst i samband med sina övriga riksdagspetita komme att begära ett första anslag för uppförande av hotellet, för såvida frågorna om stadsplan och tomt till dess föreläge klara från stadens sida.

Vidare har från kommunikationsdepartementet erfarits, att Göteborgs och Gävle stads drätselkammare förklarat att likvid för städernas aktieinnehav, omkring 31 miljoner kronor, må äga rum först efter den 1 oktober 1948, med omkring en femtedel om året fram till den 1 oktober 1952. Härjämte har erfarits, att beslut numera meddelats om överflyttning av statens järnvägars värdeportföljer nr 1 och nr 2 (obligationer och utlånta medel) till riksgäldskontoret i och för avveckling.

Utskottet.

Vid anmälan av propositionen nr 207 till 1939 års lagtima riksdag anförde föredragande departementschefen att det icke vore möjligt att i dåvarande läge bestämma om en järnväg borde uteslutas eller icke vid genomförandet av järnvägsförstatligandet och att avgörande härutinnan borde träffas från fall till fall. Statsutskottet ansåg emellertid att förstatligandet borde omfatta

samtliga rikets järnvägsenheter, såväl normalspåriga som smalspåriga, vilka ej vore att betrakta som spårvägar eller hade liknande lokal karaktär. Utskottet förordade upprättandet av en plan — omfattande jänväl bergslagsnätet — för förstatligandet och uttalade i anslutning därtill sin förhoppning att för de enskilda järnvägarnas införlivande med statsbanenätet icke skulle behöva åtgå längre tid än fem år. Riksdagen biträdde utskottets förslag.

De i förevarande proposition framlagda förslagen, som syfta till att genom förvärv av aktierna i de i trafikförvaltningen GDG ingående järnvägsbolagen införliva bergslagsnätet med statsbanorna, måste sålunda i princip betraktas såsom åtgärder för effektuerande av ett av riksdagen fattat beslut. Mot ett fullföljande av detta principbeslut såvitt angår bergslagsnätet ha erinringar rests dels av handelskamrarnas nämnd m. fl. näringsorganisationer dels ock i de likalydande motionerna I: 307 och II: 459 samt I: 308 och II: 460. I vissa delar sammanfalla dessa erinringar med dem som i en vid statsutskottets förenämnda av riksdagen godkända utlåtande fogad reservation anförts till stöd för en begränsning av järnvägsförstatligandet. Utskottet vill här understryka departementschefens på järnvägsstyrelsens yttrande grundade uttalande, att de allmänna fördelar och de rationaliseringsmöjligheter, som följa med enhetliggörandet av det svenska järnvägsnätet under en gemensam ledning, alla i större eller mindre grad kunna väntas stå att vinna genom GDG-nätets införlivande med statens järnvägar. Till grund för statsmakternas tidigare beslut lågo just önskemålen om utvinnande av ekonomiska och driftekonomiska fördelar. Utskottet kan icke underlåta att uttala som sin uppfattning att, mot bakgrunden av järnvägsstyrelsens uttalanden, vad i förenämnda motioner anförts rörande möjligheten att på basis av frivilliga överenskommelser mellan de olika driftledningarna uppnå fördelar, likvärdiga med dem som följa med de enskilda järnvägarnas införlivande med statsbanenätet, måste betraktas närmast som ett önsketänkande. Utskottet kan sålunda icke finna att skäl anförts, som kunna föranleda ett frångående av det av riksdagen tidigare fattade principbeslutet.

I förenämnda motioner I: 308 och II: 460 liksom jämväl inom fullmäktige i riksgäldskontoret har ifrågasatts lämpligheten att genomföra förvärven under nuvarande högkonjunktur. Det kan icke förnekas, att genomförandet av de enskilda järnvägarnas förstatligande kommit att infalla under en ur allmän-ekonomisk synpunkt mindre lämplig tidpunkt. Såsom departementschefen framhållit måste emellertid ett anstånd under längre eller kortare tid med genomförandet av förstatligandebeslutet ur järnvägsekonomisk och trafikpolitisk synpunkt framstå såsom olyckligt och bliva förenat med allvarliga olägenheter. Järnvägsstyrelsen har funnit sig kunna — under hänvisning till GDG-komplexets särställning och det mervärde i förhållande till de uppgjorda kalkylerna som den hittills genomförda elektrifieringen av GDG-huvudlinjen för närvarande finge anses ha, enligt av utskottet erhållen uppgift uppskattat till inemot 20 miljoner kronor — biträda de för förvärven träffade överenskommelserna, vilka utformats efter ömsesidiga jämkningar inför nämnden för behandling av vid statsinlösen av enskild järnväg upp-

kommande tvistefrågor. Sedan från Göteborgs stads och Gävle stads sida förklaring avgivits att städerna äro villiga godtaga betalning successivt med endast en femtedel av ifrågavarande kontantlikvid årligen med början den 1 oktober 1948, under det att återstående likvid skulle få innestå i riksgäldskontoret, synas riksgäldsfullmäktiges erinringar mot förvärv nu av ifrågavarande järnvägar hava minskat i tyngd. Härtill komma de av departementschefen anvisade möjligheterna att undvika en eventuell störning på kapitalmarknaden genom förfogande över järnvägsstyrelsens värdeportfölj. Utskottet är därför berett tillstyrka, att statsförvärv av ifrågavarande aktier nu genomföres.

Vad härefter angår de olika i ärendet upprättade avtalsförslagen ha besvär anförts över Göteborgs stadsfullmäktiges beslut om godkännande av det med staden ingångna avtalet. I anledning härav ha efter propositionens avlåtande förhandlingar förts mellan järnvägsstyrelsen och Göteborgs stad om vissa jämkningar i detta avtal. Utskottet har intet att erinra mot att Kungl. Maj:t vidtager de ändringar som av departementschefen förordats, med de jämkningar, som enligt protokollet den 12 maj 1947 inför förenämnda nämnd kunna bliva nödvändiga i avvaktan å slutligt utslag i anledning av besvären.

I motionerna I: 308 och II: 460 har framhållits, att viss oklarhet vidlåder det med Göteborgs stad ingångna avtalet beträffande vissa detaljspörsmål, såsom t. ex. beträffande återlämnande av viss mark i Göteborg, uppförande av ett hotell i anslutning till Göteborgs järnvägsstation samt utförande av vissa järnvägsövergångar i Göteborg. Utskottet delar den uppfattningen, att större klarhet på dessa punkter varit önskvärd. Utskottet har emellertid, efter inhämtande av upplysningar från ordföranden i den i det föregående angivna nämnden och av en representant för järnvägsstyrelsen, bibragts den uppfattningen att här är fråga om åtaganden av i förhållande till den totala innebörden av den med Göteborgs stad träffade överenskommelsen relativt ringa omfattning, vilka för övrigt — bortsett från åtagandet att uppföra ett hotell — varit med hänsyn till den ifrågakomna formen för förvärvet helt naturliga. Vad åter angår åtagandet att uppföra ett hotell har, enligt vad utskottet erfarit, planer sedan någon tid förelegat inom järnvägsstyrelsen att realisera hotellprojektet, vilket bedömts vara ekonomiskt försvarligt. Med hänsyn till vad sålunda upplysts finner utskottet vad som anförts i fråga om utformandet av detaljerna i det med Göteborgs stad upprättade avtalet icke vara av den betydelse, att den träffade överenskommelsen på grund därav bör underkännas.

Vad departementschefen i övrigt anført vid anmälan av förevarande proposition har icke givit utskottet anledning till erinran.

Vad slutligen angår det i motionerna I: 309 och II: 461 gjorda yrkandet att styrelsen för Gävle—Dala järnvägsaktiebolag måtte medgivas från kvarstående vinstmedel undantaga 400 000 kronor för uppförande av pensionärshem i Gävle delar utskottet järnvägsstyrelsens uppfattning att i nuvarande skede av förvärvsproceduren en dylik åtgärd skulle innebära en disposition av statsmedel och medföra en vid överenskommelsens träffande opåräknad framtida

belastning av statens järnvägar. Frågan om bidrag av statsmedel till ifrågasvarande ändamål torde böra behandlas för sig och icke upptagas till prövning i nu förevarande sammanhang.

Under återopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

I. att riksdagen må

a) i anledning av Kungl. Maj:ts förslag och med avslag å motionerna I: 307 och II: 459 samt I: 308 och II: 460 bemyndiga Kungl. Maj:t att i enlighet med vad i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 25 april 1947 förordats och vad utskottet ovan anført godkänna de föreliggande överenskommelserna;

b) till *Förvärv av aktier i Bergslagens med flera järnvägsaktiebolag* för budgetåret 1947/48 under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, anvisa ett investeringsanslag av 80 315 000 kronor;

II. att motionerna I: 309 och II: 461 icke må till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 6 juni 1947.

På statsutskottets vägnar:

J. B. JOHANSSON.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar Johan Bernhard Johansson, Gränebo, Larsson, Karl Andersson, Gustaf Karlsson, Heiding, Gustaf Iwar Anderson, Gillström, Albertsson, Hesselbom, Ragnar Bergh och Lundgren; samt

från andra kammaren: herrar Skoglund i Doverstorp, Svensson i Grönvik, Ward, Malmberg i Skövde, Andersson i Malmö, Mårtensson, Åkerström, Holmström, Thapper, Persson i Vinberg, Severin i Stockholm och Johansson i Mysinge.

Reservationer:

1) av herrar *Johan Bernhard Johansson, Albertsson, Ragnar Bergh, Lundgren, Skoglund* i Doverstorp och *Malmberg* i Skövde, vilka ansett, att utskottets yttrande och hemställan bort hava följande lydelse:

»I förevarande proposition har Kungl. Maj:t framlagt förslag om förstatligande av de i trafikförvaltningen GDG ingående enskilda järnvägarna. Dessa järnvägar betjäna ett i stort sett enhetligt och i viss mån från landets järnvägsnät i övrigt avskilt trafikområde. De kunna anses utgöra en enhet

av den storleksordning, att de med tillämpning av en med statens järnvägar jämförlig taxa själva kunna genomföra erforderliga rationaliseringsåtgärder, och de torde ha ekonomiska förutsättningar att fortleva såsom självständiga företag. I den reservation, som fogats vid statsutskottets utlåtande i anledning av den till 1939 års lagtima riksdag avlåtna propositionen (nr 207) angående åtgärder för enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet, förordades att järnvägar av denna karaktär borde undantagas från ett förstatligande. Denna uppfattning delades emellertid icke av riksdagen, som uttalade sig för att bland annat bergslagsnätet borde ifrågakomma för förstatligande.

I de i anledning av nu förevarande proposition väckta motionerna I: 307 och II: 459 samt I: 308 och II: 460 har hemställts, att riksdagen måtte avslå propositionen. Därvid har, bland andra, åberopats skäl, som legat till grund för den inställning reservanterna intogo. Utskottet hyser den uppfattningen att dessa skäl äro av den styrka, att lämpligheten av ett förstatligande av nu ifrågakommande järnvägar kan ifrågasättas. Såsom i motionerna framhållits omfatta bergslagsbanorna ett enhetligt och i förhållande till det övriga järnvägsnätet avskilt trafikområde av betydande storlek. Starka skäl tala för ett bibehållande av dessa järnvägar såsom självständiga företag under gemensam trafikförvaltning. Därigenom komma nu förefintliga möjligheter till utvecklingsbefrämjande tävlan i olika hänseenden att bibehållas. Värdet härav får enligt utskottet icke underskattas. Det synes ock vara värdefullt att äga tillgång till ett inhemskt jämförelsematerial vid bedömandet av förhållandena vid de statsägda järnvägarna. Det för tjänar i detta sammanhang även framhållas, att aktiemajoriteten i järnvägsbolagen innehaves av kommuner; det allmännas intresse av att kunna öva inflytande på företagens ledning är härigenom väl tillgodosett. Då det enhetliggörande av järnvägsnätet, som ytterst varit syftemålet med 1939 års principbeslut, i allt väsentligt torde kunna nås genom samverkan mellan statens järnvägar och GDG:s trafikförvaltning, finner utskottet ett förstatligande av bergslagsbanorna icke i och för sig ofrånkomligt.

Därest man emellertid utgår från att ett införlivande med statsbanenätet av ifrågavarande järnvägar skall ske, uppställer sig den frågan, huruvida tidpunkten för förvärvets genomförande är lämpligt vald. Väl uttalade 1939 års lagtima riksdag den förhoppningen, att för införlivningen med statsbanenätet av de enskilda järnvägarna icke skulle behöva åtgå längre tid än fem år. Det är emellertid uppenbart, att de allmänekonomiska förutsättningarna för ett införlivande numera i väsentliga avseenden förändrats. De riksdagen nu underställde avtalen giva belägg härför. Den rådande högkonjunkturen och de exceptionella förhållandena under krisåren ha icke varit ägnade att möjliggöra en uppgörelse om förvärv av ifrågavarande järnvägar på för statsverket rimliga villkor. Järnvägsstyrelsen har icke kunnat undgå finna de preliminärt avtalade villkoren »mycket kostsamma» för staten. Redan en uppgörelse enligt 1939 års kalkylpris — omkring 65 miljoner kronor — skulle sålunda enligt styrelsens uppfattning berett aktieägarna i järnvägsbolagen skälig ersättning, motsvarande 6,7 procent av aktiernas nominella

värde. De träffade överenskommelserna innebära emellertid inräknande av ett ytterligare tillägg av 15,7 miljoner kronor. Såsom motiv för skäligheten av ett dylikt överpris har åberopats, att den hittills genomförda elektrifieringen av GDG:s huvudlinje representerade ett värde, överstigande de kapitalbelopp som direkt eller indirekt inginge i 1939 års kalkylpris. Därvid synas emellertid hava tagits såsom utgångspunkt nu rådande onormala förhållanden på bränslemarknaden. En dylik utgångspunkt förefaller icke försvarlig. Härtill kommer att, enligt vad utskottet inhämtat, resultatkurvan vid järnvägsdrift väntas komma att visa nedåtgående tendens, varför även skäligheten av en uppgörelse på grundval av 1939 års kalkylpris kan starkt ifrågasättas. Departementschefen har själv framhållit, att ett bedömande av skäligheten av det överenskomna priset är förenat med betydande svårigheter. Departementschefen har likväl, under framhållande att parterna grundat sina ståndpunkter på omfattande utredningar och kalkyler — någon närmare redogörelse för dessa har emellertid icke lämnats i propositionen — och att betydande allmänna och ekonomiska värden samt påtagliga fördelar för den allmänna transporthushållningen stå att vinna genom bergslagsnätets inlemmande med statsbanorna, funnit villkoren för aktieförvärven vara för staten godtagbara. Enligt utskottets mening giver det i propositionen framlagda materialet icke stöd för en dylik åsikt. Utskottet finner för sin del tidpunkten för ett förvärv av bergslagsnätet vara illa vald och att de uppgörelser som nu förelagts riksdagen äro att betrakta som kompromisslösningar, vilka ur statens synpunkt icke äro godtagbara.

Härtill kommer, att en av de ingångna överenskommelserna — den med Göteborgs stad — innehåller flera moment, vilka till sin ekonomiska innebörd äro oklara. Uppgift saknas sålunda om storleken av kostnaderna för de järnvägsövergångar, som järnvägsstyrelsen har att utföra. Enligt avtalet åtager sig järnvägsstyrelsen att i anslutning till järnvägsstationen uppföra ett hotell. Såsom enda närmare bestämning anges att det skall vara ett »större» hotell. På grundval av propositionen föreligger icke någon möjlighet att överblicka kostnaderna för projektets genomförande eller dess räntabilitet. Chefen för kommunikationsdepartementet har ansett det nödvändigt, sedan proposition i ämnet avlåtits, uppdraga åt nämnden för behandling av vid statsinlösen av enskilda järnvägar uppkommande tvistefrågor att upptaga förhandlingar med parterna i syfte att uppnå en slutlig reglering av de avtalsfrågor, som uppkommit sedan överenskommelsen träffats. Det protokoll över sammanträde inför nämnden den 12 maj 1947, som överlämnats till utskottet, synes icke ägnat att bringa större klarhet i dessa frågor. Utskottet finner det hava varit naturligtast att ärendet handlagts på ett sådant sätt att propositionen i ärendet kunnat lämna en fullständig och till sina ekonomiska verkningar uttömmande bild av förslagens innebörd.

I 1939 års principbeslut uttalades önskvärdheten av att förvärven ej genomfördes allenast indirekt genom förvärv av en aktiemajoritet utan i den mera direkta och också mera betryggande form, som ett inköp av själva järnvägsanläggningen innebar. I förevarande fall har emellertid valts formen

förvärv av aktiemajoriteten. Utskottet vill i detta sammanhang endast erinra om att detta kommer att innebära att den utskiftningsskatt som skall erläggas i samband med bolagens likvidation — enligt vad utskottet erfarit uppgående till omkring 25 miljoner kronor — kommer att få gäldas av statsmedel.

Mot ett genomförande nu av ifrågavarande förvärv ha fullmäktige i riksgäldskontoret framställt vägande erinringar. Fullmäktige ha sålunda ifrågasatt lämpligheten av att nu gå till förvärv av ifrågavarande aktier, vilket — förutom framtida övertagande av järnvägsbolagens skulder — kräver ett direkt kapitalutlägg av omkring 80,5 miljoner kronor. Fullmäktige framhålla att affären kommer att genomföras under ett synnerligen ogynnsamt läge på kapitalmarknaden och anse att en upplåning av 80 miljoner kronor utöver de lånetransaktioner, varmed man måste räkna under den närmaste tiden, att döma av läget för dagen icke torde vara möjlig utföra på marknaden. Enligt numera erhållna uppgifter torde icke statsobligationer komma att godtagas som likvid. Väl har Göteborgs stad och Gävle stad förklarat sig villiga att låta anstå med likvid för städernas aktieinnehav — omkring 31 miljoner kronor — till den 1 oktober 1948, varefter likvid skulle erläggas med en femtedel om året fram till den 1 oktober 1952. Beträffande huvudparten av likviderna kvarstå emellertid berörda svårigheter. Utskottet, som icke kunnat bedöma värdet av de möjligheter som enligt departementschefen förefinnas att genom förfogande över järnvägsstyrelsens värdeportfölj mildra återverkningarna på kapitalmarknaden, finner för sin del fullmäktiges hemställan att frågan om ett uppskov med förvärvet av ifrågavarande järnvägar till en lämpligare tid upptages till övervägande vara välgrundad.

Departementschefen har framhållit, att ett anstånd under längre eller kortare tid med genomförandet av förstatligandebeslutet måste anses olyckligt. Av vad utskottet ovan anfört framgår att utskottet icke delar denna uppfattning. I varje fall synas de fördelar, som förmenas komma att vinnas genom införlivandet, icke vara av den art och omfattning att för deras ernående frågan om förvärvets genomförande i den nuvarande ekonomiska situationen behövt forceras på sätt i detta fall skett.

Utskottet finner sig av anförda skäl böra förorda, att ifrågavarande proposition avslås.

Vid sådant förhållande saknar utskottet anledning ingå på ett närmare bedömande av det i motionerna I: 309 och II: 461 framställda förslaget.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa

I. att riksdagen må med bifall till motionerna I: 307 och II: 459 samt I: 308 och II: 460 avslå förevarande proposition;

II. att motionerna I: 309 och II: 461 icke må till någon riksdagens åtgärd föranleda»;

2) av herr *Holmström*, som ansett, att utskottet bort tillstyrka motionerna I: 309 och II: 461 och att därför

dels utskottets yttrande i anledning av motionerna bort hava följande lydelse:

»Enligt vad för utskottet upplysts var resultatet av bokslutet för år 1946 icke känt vid tidpunkten för förhandlingarna. Av numera tillgängliga uppgifter framgår, att rörelsen under nämnda år visat ett ovanligt stort överskott. Vid sådant förhållande och under hänvisning till vad i motionerna i övrigt anförts finner sig utskottet böra tillstyrka bifall till desamma.»

dels ock nedannämnda moment i utskottets hemställan bort hava följande lydelse:

»II. att riksdagen må med bifall till motionerna I: 309 och II: 461 medgiva, att av Gävle-Dala järnvägsaktiebolags vid tillträdesdagen kvarstående vinstmedel högst 400 000 kronor må få disponeras för uppförande genom Gävle stads försorg av ett pensionärshem i första rummet avsett för Gävle-Dala järnvägs nuvarande pensionärer och under förutsättning, att staden dels tillhandahåller fri tomt och dels ombesörjer och bekostar pensionärshemmets förvaltning.»
