

Nr 249.

Ankom till riksdagens kansli den 10 november 1943 kl. 12 m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående förvärv för statens järnvägars räkning av aktierna i svenska rederiaktiebolaget Öresund m. m.

(4:e avd.)

I propositionen nr 334 har Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 8 oktober 1943, föreslagit riksdagen medgiva, *dels* att till inköp för statens järnvägars räkning av aktierna i svenska rederiaktiebolaget Öresund må disponeras ett belopp av högst 1,200,000 kronor av till järnvägsstyrelsens förfogande stående likvida medel; *dels ock* att järnvägsstyrelsen må till nämnda bolag utfärda en skuld-förbindelse å 400,000 kronor.

I skrivelse den 7 september 1943 har *järnvägsstyrelsen* underställt Kungl. Maj:ts prövning en vid skrivelsen i avskrift fogad, av styrelsen ingången överenskommelse om förvärv av samtliga aktier i svenska rederiaktiebolaget Öresund, vilket gemensamt med danska Dampskibsselskabet Öresund A/S äger ett antal fartyg, som i konkurrens med svenska och danska statsjärnvägar-nas tåg färjor under normala förhållanden gå i trafik mellan Malmö och Köpenhamn. Efter avskiljandet från köpet av fem småfartyg, som driva lokaltrafik utefter danska kusten, skulle förvärvas den svenska halvparten i följande fyra större för mellanrikstrafiken avsedda fartyg, nämligen

N a m n	Byggnads- år	Bruttoton	Anskaffnings- kostnad danska kronor
s/s Öresund	1905/1921	606	680,000
s/s Malmö	1914	609	510,000
s/s Sverige	1929	811	889,000
m/s S:t Ibb.....	1935	626	661,000
Summa kronor			2,740,000

Den kontanta köpeskillingen för aktieförvärvet uppgår till 1,200,000 kronor. Detta belopp kan också anses ungefärligen motsvara den faktiska totalkostnaden för förvärv av bolagets andel i nyssnämnda fartyg.

Bemyndigandet för järnvägsstyrelsen att utställa en revers till Öresundsbo-laget å 400,000 kronor avser endast en av uppgörelsen betingad formell trans-aktion. Att märka är att staten ju helt kommer att äga Öresundsbolagets till-gångar, häri inräknat även nämnda revers.

Departmentschefen erinrar, att det länge varit ett önskemål för både statens järnvägar och de danska statsbanorna att rationalisera trafiken mellan Malmö och Köpenhamn, vilken under normala förhållanden bedrivs såväl med färjor av järnvägarna som med andra fartyg av ett svenskt och ett danskt rederibolag gemensamt. I anslutning härtill anföres vidare följande.

Den konkurrens, som förekommit mellan färjorna och de övriga fartygen, har icke lett till bästa resultat vare sig från samhällsekonomisk synpunkt sett eller med hänsyn till trafikanternas intressen. Försök ha tidigare gjorts att genom frivilliga överenskommelser uppnå en samordning av trafiken på sådant sätt, att exempelvis onödiga dubbleringar av turer kunnat undvikas, men dessa försök ha misslyckats.

Genom det nu ifrågasatta förvärvet för statens järnvägars räkning av aktierna i det svenska bolaget — vilket förvärv motsvaras av danskt statsförvärv av aktierna i det danska bolaget — skulle förutsättningar skapas för en samordning och rationalisering av trafiken. Principiellt synes mig aktieförvärvet stå i god samklang med de syften, som varit vägledande för de på senare år skedda förstatligandena av enskilda järnvägar, nämligen att åstadkomma en förbättring av transportprestationerna och samtidigt nedbringa samhällets kostnader för trafiken.

Vanskligare är givetvis att bedöma, huruvida en tillfredsställande förräntning kan ernås av den erforderliga kapitalinsatsen. Denna insats är i förhållande till aktiekapitalet ganska betydande, och härtill komma vissa ej oväsentliga pensionsförpliktelser. I nu rådande ovissa läge är det svårt att bilda sig ett tillförlitligt omdöme rörande det framtida värdet av övertagna fartyg, och vidare är det icke möjligt att avgöra, när trafiken skall kunna återupptagas i full utsträckning. Å andra sidan kan det antagas, att just den nuvarande stagnationen i trafiken bidragit till att underlätta en uppgörelse. Sedd på längre sikt förefaller den träffade överenskommelsen vara ekonomiskt godtagbar. Av järnvägsstyrelsens redogörelse framgår, att det svenska bolaget fört en avskrivningspolitik, som ansetts kunna betecknas såsom försiktig. Samtidigt har bolaget å sitt aktiekapital av 800,000 kronor lämnat en utdelning, som utgjort för perioden 1932—1934 8 procent och för åren 1935—1938 7 procent. Dessa siffror synas berättiga till antagandet, att en skällig avkastning å köpesumman 1,200,000 kronor kan påräknas. Den omständigheten, att vissa småfartyg icke ingå i köpet, torde mer än väl motverkas av de fusionsvinster, som kunna beräknas uppkomma för statens järnvägar. Jag är därför beredd att förorda, att förvärvet kommer till stånd.

Utskottet.

Samtidigt med statens järnvägars ifrågavarande förvärv av svenska rederiaktiebolaget Öresund skulle enligt ett liknande avtal danska statsbanorna övertaga det med Öresundsbolaget samseglande Dampskibsselskabet Öresund, som till hälften äger ifrågavarande båtar. Enligt vad som under hand meddelats har vederbörande danska myndighet redan lämnat sitt medgivande till förvärvet under förutsättning av motsvarande svenskt godkännande före utgången av år 1943.

Mot de ej oväsentliga kapitalutlägg, som en sammanslagning medför för de båda järnvägsföretagen, må ställas de vinster, som anses kunna ernås genom trafikens rationalisering och förbilligande. Den nuvarande dubbelorganisationen och en i ej ringa utsträckning onödig och kostsam dubbeltrafikering med exempelvis ungefärligen samma avgångstider för färja och båt skulle sålunda

bortfalla. Särskilt med hänsyn till såväl det svenska som det danska trafikföretagets egenskap av offentliga institutioner böra berättigade förhoppningar kunna hysas, att de fördelaktiga verkningar, som med sammanslagningen avsetts att vinna, skola sträcka sig även till trafikanterna.

Med tillstyrkande alltså av propositionen hemställer utskottet,

att riksdagen må medgiva,

a) att till inköp för statens järnvägars räkning av aktierna i svenska rederiaktiebolaget Öresund må disponeras ett belopp av högst 1,200,000 kronor av till järnvägsstyrelsens förfogande stående likvida medel;

b) att järnvägsstyrelsen må till nämnda bolag utfärda en skuldförbindelse å 400,000 kronor.

Stockholm den 9 november 1943.

På statsutskottets vägnar:

J. B. JOHANSSON.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit

från första kammaren: herrar *Johan Bernhard Johansson, Joh. Nilsson* i Malmö, *Oscar Olsson, Pauli, Gränebo, Bäckström, Sven Larsson, Karl Andersson, Gustaf Karlsson, Nisser* och *Persson* i Skabersjö; samt

från andra kammaren: herrar *Törnkvist, Eriksson* i Stockholm, *Ward, Persson* i Tidaholm, *Holmdahl, Andersson* i Malmö, *Andersson* i Södergård, *Nilsson* i Steneberg, *Viklund, Lundberg* i Hälsingborg, *Pettersson* i Dahl och *Åkerström*.
