

Nr 104.

Ankom till riksdagens kansli den 27 april 1945 kl. 3 em.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående förvärv av Halmstad—Nässjö järnvägar.

(4:e avd.)

I propositionen nr 177 har Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 2 mars 1945, föreslagit riksdagen att *dels* besluta, att Halmstad—Nässjö järnvägar må på avtalade villkor förvärfvas av staten och införlivas med statens järnvägar fr. o. m. den 1 juli 1945, *dels ock* å kapitalbudgeten under Statens affärsverksfonder, Statens järnvägar, för budgetåret 1945/46 anvisa följande investeringsanslag, nämligen till Förvärv av Halmstad—Nässjö järnvägar 18 750 000 kronor, till Ytterligare medel till nyanskaffning av rälsbussar 190 000 kronor, till Ytterligare medel till nyanskaffning av lokomotorer 130 000 kronor, till Ytterligare medel till nyanskaffning av godsvagnar 1 280 000 kronor samt till Ytterligare medel till nyanskaffning av bilmateriel 500 000 kronor.

Med skrivelse den 20 februari 1945 har *järnvägsstyrelsen* underställt Kungl. Maj:ts prövning ett vid skrivelsen i avskrift fogat, av styrelsen — under förutsättning av Kungl. Maj:ts godkännande — med Halmstad—Nässjö järnvägsaktiebolag ingånget avtal om förvärv av bolagets järnvägar jämte den av bolaget bedrivna biltrafiken m. m.

Ifrågavarande järnvägar representera en sammanlagd banlängd av 407,9 km. Samtliga bandelar hava normal spårvidd, 1,435 m.

Järnvägarnas rullande materiel utgjordes vid tiden för avlåtandet av järnvägsstyrelsens förevarande skrivelse av:

Ånglok	28
Motorvagnar	3
Snabbvagnar	3
Rälsbussar	11
Lokomotorer	10
Person- och postvagnar	40
Resgods- och godsvagnar	1 019

Härtill komme visst antal tjänstevagnar.

Angående järnvägsbolagets biltrafikrörelse meddelar järnvägsstyrelsen, att bolaget över järnvägsnätets hela trafikområde i egen regi bedreve sådan såväl för person- som för godsbefordran. Trafiktillstånd hade erhållits för en väglängd av 1 448 km, varav dock med hänsyn till knappheten på

driftförnödenheter endast omkring 1 000 km för närvarande trafikerades. Bilparken bestod vid 1944 års slut av 32 bussar, 4 personbilar och 10 lastbilar.

Beträffande anslagsbehovet för statsförvärvets genomförande uttalar styrelsen, att härför i första hand erfordrades ett investeringsanslag, motsvarande köpesumman 18 750 000 kronor.

Av vikt ur anslagssynpunkt vore att, enligt § 4 i avtalet, järnvägsstyrelsen komme att övertaga vissa kontrakt rörande anskaffning av ny rullande materiel och bilmateriel. De härmed följande kostnaderna, vilka enligt gällande föreskrifter skulle bestridas med investeringsanslag, uppginge till 2 100 000 kronor och fördelade sig på olika fordonsslag enligt följande.

Lokomotorer	kronor	130 000
Rälsbussar	»	190 000
Godsvagnar	»	1 280 000
Bilmateriel	»	500 000

Summa kronor 2 100 000.

Enligt femte momentet i avtalets § 5 skulle, fortsätter järnvägsstyrelsen, befattningshavarna vid järnvägen i regel vara berättigade att fr. o. m. den 1 januari 1946 erhålla anställning vid statens järnvägar enligt vid dessa gällande anställnings- och lönevillkor. Genom förvärvet av de ifrågavarande järnvägarna komme sammanlagt 867 personer att överföras i statens järnvägars tjänst. Härtill komme viss aspirantpersonal, städerskor, tillfälliga arbetstagare m. fl., vilka jämväl, i den mån tjänsten så krävde, kunde erhålla sysselsättning vid statens järnvägar och i förekommande fall ingå i rekryteringspersonalen.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava avgivit utlåtande i ärendet den 24 februari 1945. Fullmäktige hava därvid erinrat därom, att enligt det föreliggande villkorliga avtalet å tillträdesdagen, som avses bli den 1 juli 1945, i vederlag för den egendom bolaget överlåter till staten skola till bolaget överlämnas statsoptioner å nominellt 18 750 000 kronor. Obligationerna skola löpa med 3 procent ränta, räknat fr. o. m. den 1 juli 1945, vara förfallna till inlösen den 1 juli 1955 samt vara utställda i valörer om 10 000, 5 000, 1 000, 500 och 100 kronor.

Genom den nyligen inträffade räntesänkningen hade emellertid, anförde fullmäktige, räntan å tioåriga statslån nu gått ned icke obetydligt under 3 procent. För dagen utgjorde räntan å sådana lån omkring 2,85 procent. Vid försäljning av obligationer av nämnt slag betingade dessa därför för närvarande en köpkurs av 101 procent. Därest denna kurs gällde vid likviddagen den 1 juli 1945, skulle detta innebära, att köparen avhände sig ett värde av 187 500 kronor utöver den i avtalet fastställda köpesumman. Skulle kursen till denna dag hava stigit till 102 procent, komme det nu nämnda beloppet att fördubblas.

Under hänvisning till det anförda hava fullmäktige framhållit, att det för staten vore fördelaktigare, om likviden finge ske i penningar till det i avta-

let angivna beloppet. En emission av tioåriga 3 procent obligationer till pari skulle enligt fullmäktiges mening i nuvarande ränteläge te sig anmärkningsvärd. Fullmäktige ifrågasatte därför, om ej förhandlingar med bolaget borde upptagas på denna punkt.

Departementschefen har anfört bland annat följande.

På grund av att järnvägsnätet är praktiskt taget helt inneslutet mellan statens järnvägars linjer, ligger det i sakens natur, att de indirekta fördelar, vilka följa av ett införlivande av järnvägarna med statsbanenätet, bliva tämligen stora. Detta gäller särskilt i fråga om godstransporterna och möjligheterna att minska antalet föreningsstationer.

Enligt det föreliggande med Halmstad—Nässjö järnvägsaktiebolag träffade avtalet överlåter bolaget med tillträde den 1 juli 1945 för en köpeskilling av 18 750 000 kronor till staten den av bolaget drivna järnvägs- och biltrafikerörelsen. Överlåtelsen omfattar jämväl bolagets övriga fastigheter, anläggningar, inventarier och förråd, i den mån sådana tillgångar icke i avtalet särskilt undantagits, ävensom bolagets innehav av aktier i aktiebolaget Svenska godscentraler, aktiebolaget Landtransport och aktiebolaget Nordisk biltjänst.

Järnvägsstyrelsen har — med beaktande av olika på frågan inverkan omständigheter — beräknat driftöverskottet å järnvägsrörelsen efter avdrag av förnyelsefundsavsättningar till 873 000 kronor under ett normalår. Avkastningen å bilrörelsen beräknas till 75 000 kronor om året. Sedan från den samlade inkomsten av trafikrörelsen å (873 000 + 75 000) 948 000 kronor dragits beräknade skatter å 200 000 kronor, återstår ett beräknat netto av 748 000 kronor. Då den avtalade köpeskillingen, såsom nämnts, uppgår till 18 750 000 kronor och förnyelsebehovet å anläggningarna kan beräknas till 1 000 000 kronor, motsvarar sålunda det kalkylerade nettot en förräntning av omkring 3,8 procent å den erforderliga investeringen av 19 750 000 kronor.

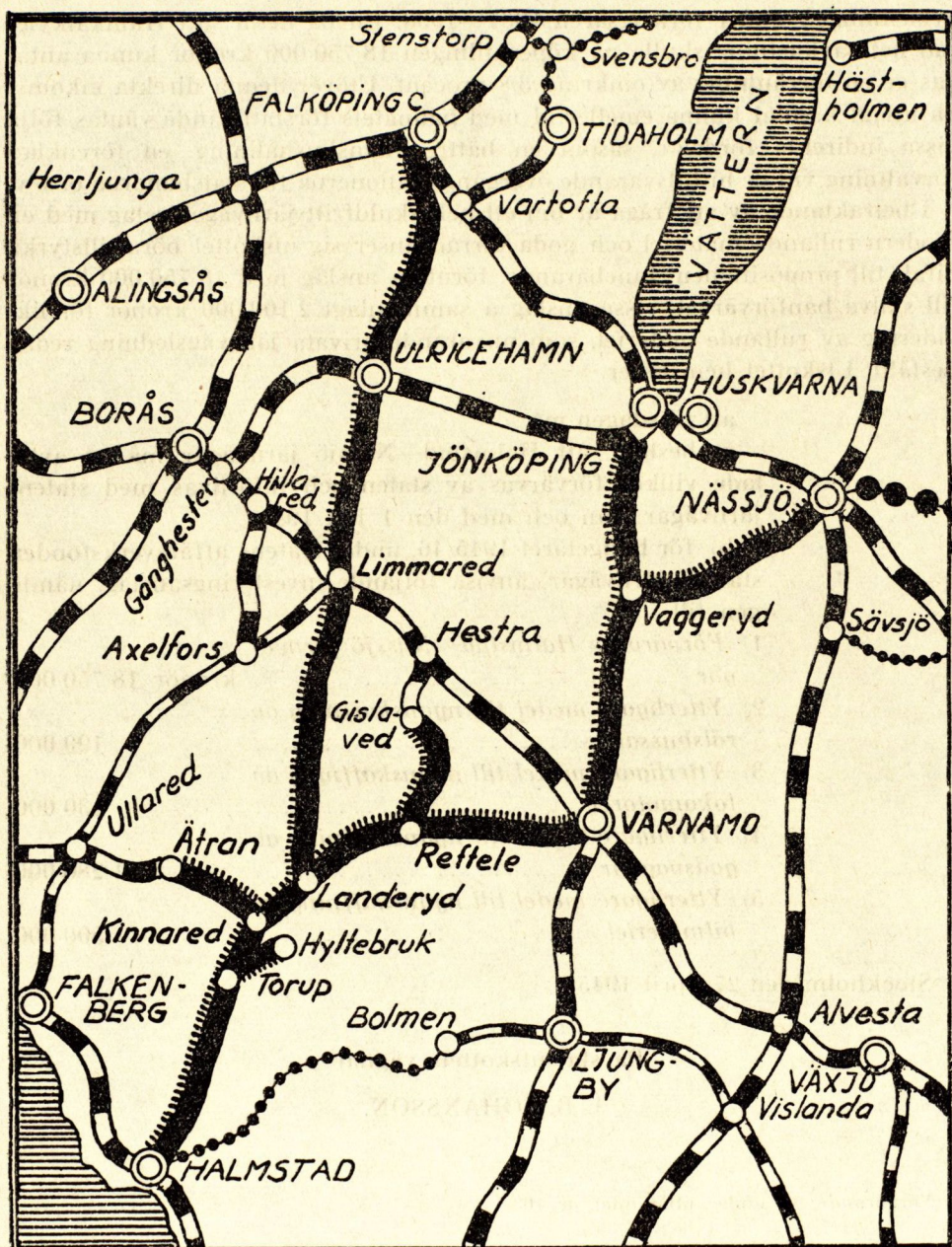
Med hänsyn till de fördelar, som — enligt vad jag inledningsvis framhållit — äro förenade med förvärvet och då Halmstad—Nässjö järnvägar hava en högre teknisk standard samt även i övrigt synas vara bättre underhållna än flertalet av staten tidigare förvärvade enskilda järnvägar, har jag funnit de avtalade villkoren vara för staten godtagbara.

Med anledning av vad riksgäldsfullmäktige i ärendet yttrat rörande formerna för köpeskillingens erläggande har jag under hand trätt i förbindelse med representant för säljarbolaget för att undersöka möjligheterna till en modifikation av avtalet i av fullmäktige angivet hänseende. Det har emellertid därvid visat sig, att förutsättningar för en ändring av avtalet saknas. För egen del har jag icke funnit anledning ifrågasätta, att avtalet på grund härav icke skulle av statsmakterna godkännas. Självfallet bör vid framtida förhandlingar rörande statsförvärv av enskilda järnvägar hänsyn tagas till utvecklingen på obligationsmarknaden. Hinder torde icke böra möta för järnvägsstyrelsen att, om så närmast med hänsyn till förhållandena å kapitalmarknaden anses lämpligt, i framtida avtal infoga bestämmelser om att köpeskillingen skall erläggas kontant.

Utskottet.

Med hänsyn till det för järnvägarnas del särskilt ovissa konjunkturläget måste ett ställningstagande till förevarande ekonomiskt vittutseende inlösningsförslag ställa sig vanskligt.

Vad emellertid först köpesumman beträffar är att märka att denna icke beräknats på krigsårens högt uppdrivna avkastningssiffror utan på medel-

**Beleckningar:**

- | | | |
|--|-----------|--|
| | normalsp. | Till inköp föreslagna banor |
| | normalsp. | |
| | smalsp. | Statsbanor (även redan inköpta enskilda) |
| | normalsp. | |
| | smalsp. | Enskilda banor |

avkastningen under förkrigsåren 1931—1938. En på detta sätt framkalkylerad nettoavkastning skulle på köpeskillingen 18 750 000 kronor kunna antagas ge en förräntning av omkring 3,8 procent. Utöver denna direkta inkomst på utlagt kapital kunna emellertid med bannätets förstatligande väntas följa vissa indirekta fördelar, såsom en bättre vagnshushållning, en förenklad förvaltning vid de hittillsvarande övergångsstationerna till statsbanorna o. s. v.

I betraktande av att fråga är om ett helt skuldfritt järnvägsföretag med en modern rullande materiel och goda förråd anser sig utskottet böra tillstyrka bifall till propositionen, innebärande, förutom anslag med 18 750 000 kronor till själva banförvärvet, vissa anslag å sammanlagt 2 100 000 kronor för likvidering av rullande materiel, som nuvarande privata järnvägsledning redan beställt. Utskottet hemställer,

att riksdagen må

a) besluta, att Halmstad—Nässjö järnvägar må på avtalade villkor förvärvas av staten och införlivas med statens järnvägar från och med den 1 juli 1945,

b) för budgetåret 1945/46, under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, anvisa följande investeringsanslag, nämligen till

1) Förvärv av Halmstad—Nässjö järnvägar	kronor 18 750 000
2) Ytterligare medel till nyanskaffning av rälsbussar	» 190 000
3) Ytterligare medel till nyanskaffning av lokomotorer	» 130 000,
4) Ytterligare medel till nyanskaffning av godsvagnar	» 1 280 000,
5) Ytterligare medel till nyanskaffning av bilmateriel	» 500 000.

Stockholm den 27 april 1945.

På statsutskottets vägnar:

J. B. JOHANSSON.

Närvarande: se under utlåtandet nr 103.