

Nr 115

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående dels förvärv av aktier i Stockholm—Nynäs järnvägsaktiebolag, dels ock ökning av statens järnvägars rörliga kredit jämte i ämnet väckta motioner.

(4:e avd.)

I proposition nr 1 har Kungl. Maj:t under kapitalbudgeten (bil. 27, punkt 4) bl. a. föreslagit riksdagen att i avbidan på särskild proposition i ämnet för budgetåret 1957/58 till Förvärv av Stockholm—Nynäs järnväg m. m. beräkna ett investeringsanslag av 7 milj. kr.

Sedermera har Kungl. Maj:t i propositionen nr 105, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 8 mars 1957, föreslagit riksdagen att dels bemyndiga Kungl. Maj:t att godkänna en av järnvägsstyrelsen träffad överenskommelse om förvärv för svenska statens räkning av aktiemajoriteten i Stockholm—Nynäs järnvägsaktiebolag, dels till Förvärv av aktierna i Stockholm—Nynäs järnvägsaktiebolag för budgetåret 1957/58 under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, anvisa ett investeringsanslag av 7 milj. kr., dels ock bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att för beredande av ytterligare rörelsekapital åt statens järnvägar, efter Kungl. Maj:ts bestämmande, tillhandahålla en från 100 till 150 milj. kr. ökad rörlig kredit.

Med skrivelse den 14 februari 1957 har *järnvägsstyrelsen* — till fullgörande av det genom Kungl. Maj:ts beslut den 9 juni 1939 lämnade uppdraget att vidtaga åtgärder för enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet — underställt Kungl. Maj:ts prövning en med generalkonsul Axel Ax:son Johnson och Aktiebolaget Nynäshamns Skeppsmäkleri och Speditionskontor, under förbehåll av Kungl. Maj:ts godkännande, träffad överenskommelse om förvärv för svenska statens räkning av aktiemajoriteten i Stockholm—Nynäs järnvägsaktiebolag. Den av järnvägsbolaget bedrivna rörelsen omfattar förutom järnvägsrörelse även bilrörelse och båttrafik. De sistnämnda förvaltningsgrenarna ha representerats av ett särskilt dotterbolag till järnvägsbolaget, Trafikaktiebolaget Stockholm—Nynäs. Överenskommelsen, vilken såsom bilaga fogats till statsrådsprotokollet, har därför behövt avse endast aktierna i *ett* bolag, Stockholm—Nynäs järnvägsaktiebolag.

Den trafikled, som järnvägsbolaget driver i Södertörn, benämnes Stockholm—Nynäs järnväg (SNJ) och omfattar linjen Älvsjö—Nynäshamn. Banan har normalspårvidd. Biltrafiken omfattar buss- och lastbiltrafik på vissa vägar i anslutning till järnvägstrafiken samt busstrafik på Muskö. Båttrafiken avser samtrafik mellan fastlandet och Muskö.

I skrivelse den 15 februari 1957 har *järnvägsstyrelsen* under hänvisning till det under senare tid starkt ökade behovet av rörelsemedel hemställt, att den statens järnvägar f. n. medgivna rörliga krediten om 100 milj. kr. måtte höjas till 150 milj. kr. från den 1 juni 1957.

1:o) **Förvärv av aktiemajoriteten i Stockholm—Nynäs järnvägsaktiebolag.** I sin framställning har järnvägsstyrelsen bl. a. redogjort för de förvärv av enskilda järnvägar, som skett alltsedan 1939, samt för de järnvägar som för närvarande ännu äro i enskild ägo.

Beträffande den nu aktuella järnvägen upplyser styrelsen, att järnvägsbolagets aktiekapital, efter en år 1932 genomförd rekonstruktion av bolaget, uppgår till 1 988 100 kr., fördelat på 5 223 stam- och 14 658 preferensaktier. Av de senare äro 9 879 berättigade till 5 % utdelning med företrädesrätt från år 1924. Varje sådan aktie är värd 40 kr. mer än de återstående preferensaktierna, som utfärdades år 1932 och då lämnades i utbyte mot vissa fordringar eller omstämplades från 1924 till 1932 års emission. Styrelsen upplyser vidare, att flertalet aktier förvärvades av generalkonsul Axel Ax:son Johnson och vissa till dennes koncern hörande företag i början av 1940-talet.

I fråga om järnvägens tekniska standard meddelas, att huvudspårets längd är 55,1 km och att sidospår finns med en längd av 10,5 km. Den rullande materielen omfattar två ånglok med tender, ett tanklok, fyra motorlok, varav två förhyrda av AB Nynäs-Petroleum, åtta motorvagnar, 17 personvagnar av boggityp, en tvåaxlad personvagn, sju resgodsvagnar, en sluten och 15 öppna godsvagnar.

Av en redogörelse för trafikens omfattning och struktur framgår, att persontrafiken på järnvägen huvudsakligen utgöres av resande mellan Nynäsbanans stationer och Stockholm. Därnäst ekonomiskt viktigast inom persontrafiksektorn är trafiken mellan Gotland och fastlandet. Detta sammanhänger med att redan vid järnvägens tillkomst kontakt knöts och överenskommelse träffades med Ängfartygsaktiebolaget Gotland i syfte att i möjligaste mån leda trafiken med Gotland över Nynäshamn. Trafikens sammansättning belyses av en å sid. 6 i propositionen redovisad sammanställning, avseende år 1955.

I fråga om godstrafiken framhålles, att inkomsten härav ända fram till 1950-talet var väsentligt lägre än inkomsten av persontrafiken men att den successivt stigit och numera är större än sistnämnda inkomstdel. En bi-

dragande orsak härtill är, enligt järnvägsstyrelsen, att det år 1928 uppförda, AB Nynäs-Petroleum tillhöriga oljeraffinaderiet i Nynäshamn, undan för undan utbyggts och medfört ökade transporter. Oljeraffinaderiet är numera den ojämförligt största godsbehaftaren på järnvägen.

Järnvägens totala godstransportmängd belöpte sig under år 1955 till 298 000 ton och den däremot svarande inkomsten till 2 275 000 kr. En specificering av nämnda tal lämnas i tabell å sid. 7 i propositionen.

I anslutning till järnvägstrafiken bedriver SNJ genom ett dotterbolag, Trafik AB Stockholm—Nynäs, en betydande billinjetrafik, framför allt för personbefordran inom järnvägens trafikområde. Linjenätet, som omfattar 280 km väglängd, är vitt utgrenat och utgöres huvudsakligast av tillfartsleder till järnvägen, men även parallelllöpande linjer finnas. Av de sistnämnda är linjen Nynäshamn—Stockholm den mest betydelsefulla. Det väl utbyggda linjenätet utgör ett viktigt komplement till järnvägstrafiken.

Bilbolaget bedriver även båttrafik mellan fastlandet och Muskö med fyra från AB Nynäshamns Skeppsmäkleri och Speditionskontor — ett företag inom Johnsonkoncernen — förhyrda båtar. Denna båttrafik är att betrakta som tillförselled till busstrafiken på fastlandet. I anslutning till båttrafiken utövas även busstrafik på Muskö.

Fordonsparken består av 26 bussar, 4 lastbilar och 3 godssläpvagnar.

Beträffande motiven för statsförvärvet framhåller järnvägsstyrelsen till en början, att uppgifterna om trafiken ge vid handen, att ifrågavarande järnväg och den därtill anslutna rörelsen äro av sådan allmän betydelse och ha så stor omfattning, att järnvägen och den därtill knutna biltrafiken om möjligt böra samordnas med statens järnvägar. Härför tala ytterligare vissa omständigheter. Järnvägen jämte dess busslinjer betjäna nämligen ett trafikområde, som har ungefär likartad inriktning och struktur som de områden, vilka betjänas av övriga till Stockholm ingående järnvägslinjer. Samtliga dessa järnvägslinjer tillhöra numera staten med undantag av Saltsjöbanan, vilken dock intar en särställning. Vidare synes Nynäsbanans trafikområde — fränsett Nynäshamn — ännu vara relativt mindre utnyttjat för bebyggelse och industriella ändamål än många av de intill övriga linjer belägna områdena, ehuru trafikområdet i och för sig torde äga väl så goda förutsättningar för exploatering som övriga områden i Stockholms närhet. I detta sammanhang bör även, betonar styrelsen, beaktas att det med Nynäsbanan i SJ ägo blir lättare att ordna eventuell pendeltrafik för förortstågen via Stockholm C, vilken dock kommer att kräva betydande investeringar.

Mot bakgrunden av 1939 års riksdags principbeslut och här berörda särskilda omständigheter anser järnvägsstyrelsen ingen tvekan råda om att Nynäsbanan jämte den till densamma anslutna busstrafiken böra övertagas av staten, för såvitt ett statsförvärv kan åvägbringas till ett ur statens synpunkt godtagbart pris.

För att belysa järnvägsbolagets ekonomiska förhållanden har järnvägsstyrelsen lämnat vissa sammanställningar, innefattande drifträkningar och vinst- och förlusträkningar för åren 1946—1955, såvitt avser järnvägsbolaget, och för åren 1951—1955, såvitt avser dotterbolaget. Dessa sammanställningar ha såsom bilagor fogats till statsrådsprotokollet. Järnvägsbolagets och dess dotterbolags (trafikbolagets) ställning vid utgången av år 1955 framgår av balansräkningar vilka redovisas å sid. 8 i propositionen.

Beträffande formen för förvärvet framhåller järnvägsstyrelsen, att en uppgörelse endast varit tänkbar genom förvärv av aktierna. Med hänsyn härtill och till att detta indirekta förvärvssätt tillämpats tidigare, har styrelsen ansett sig kunna godtaga en på aktieköp grundad överenskommelse även i fråga om det nu aktuella statsförvärvet. Från förvärvet undantagas vissa i propositionen (s. 9) närmare angivna tillgångar, huvudsakligen viss mark.

Med köpet av aktierna i järnvägsbolaget blir staten också ägare av bolagets dotterföretag, Trafik AB Stockholm—Nynäs.

Beträffande företagens affärsvärde erinrar järnvägsstyrelsen inledningsvis om att statsförvärv av enskilda järnvägar i enlighet med 1939 års riksdagsbeslut hittills har baserats på frivilliga överenskommelser och på en värdering av vederbörande företags sannolika affärsvärde i den enskilde ägarens hand. Köpesumman har med andra ord i princip varit avsedd att motsvara det framtida värde som säljaren, d. v. s. innehavarna av vederbörande bolags aktier, skulle ha kunnat räkna med, om statsförvärvet icke kommit till stånd. Samma bedömningsgrunder ha följts även i nu förevarande fall. Till grund för värderingen torde under sådana förhållanden i första hand bära läggas de hittills redovisade ekonomiska resultaten av verksamheten. En affärsuppgörelse bör emellertid icke grundas enbart på resultaten under gången tid utan fastmer på en framtidsprognos. En sådan prognos måste givetvis bli osäker på grund av sitt beroende av många ovissa och svårbedömda faktorer, exempelvis det allmänna konjunkturläget och trafikutvecklingen. Viss divergens i uppfattningar — särskilt i sistnämnda hänseende — har framträtt vid de nu förda förhandlingarna. Denna har, framhåller järnvägsstyrelsen, dock gradvis kunnat utjämnas, så att enighet till slut nåtts. Priset överstiger visserligen vad järnvägsstyrelsen från början tänkt sig men torde dock få anses vara ur statens synpunkt godtagbart såväl i och för sig som i jämförelse med det pris, som överenskommit i tidigare fall.

Den sålunda överenskomna köpeskillingen utgör 7 milj. kr. och grundar sig på en normalkalkyl, vilken efter vissa justeringar närmast kan anses motsvara förhållandena under år 1955. Kalkylen utvisar en nettovinst av ca 300 000 kr. Denna nettovinst skulle, kapitaliserad efter 4 % — vilket procenttal använts i alla tidigare dylika beräkningar och som

säljaren med hänsyn härtill och oberoende av dagens ränteläge bestämt påyrkat — motsvara ett kapitalbelopp av 7,6 milj. kr.

Det på detta sätt framkomna beloppet avser värdet av järnvägen frånsett bolagets nettoskulder — enligt 1955 års balansräkning ca 1 milj. kr. — samt eventuellt förekommande eftersatt förnyelse. Vid företagen besiktning av järnvägen och dess rullande materiel har befunnits dels att rälisen på så gott som hela banan behöver bytas under de närmaste 5 å 10 åren, dels att även en del av järnvägens rullande materiel är överårig och mindre funktionsduglig. På grund av nämnda skulder och övriga konstaterade förhållanden har beloppet 7,6 milj. kr. ansetts böra reduceras med i runt tal 2,5 milj. kr. Å andra sidan bör tillägg göras för värdet av den med järnvägen samhörande biltrafiken jämte vad till denna hör. Dessa tillgångar — vilka icke äro lika bundna vid sin nuvarande uppgift som fallet är med järnvägsegendomen — ha uppskattats till ett värde av 0,9 milj. kr.

Efter de angivna avdragen och tilläggen skulle slutresultatet bli (7,6 — 2,5 + 0,9 =) 6 milj. kr. Den därefter gjorda uppräknigen till 7 milj. kr., vilken varit en förutsättning för att uppgörelse över huvud taget skulle kunna komma till stånd, har synts järnvägsstyrelsen försvarlig av följande skäl. Den upprättade normalkalkylen bygger, som nämnts, på 1955 års trafikomfattning. Det synes emellertid mycket sannolikt, att trafiken — efter tillfällig tillbakagång på grund av branden i raffinaderiet i början av år 1956 — i framtiden kommer att stiga ytterligare. Till stöd för ett sådant antagande framhåller styrelsen att oljeraffinaderiet i Nynäshamn, som är ägare till ca 240 oljecisternvagnar, avser att ytterligare öka sin produktion. Vidare planeras flottans örlogsstation bli utflyttad från Stockholm till Muskö, varigenom berörda trafikområde kommer att erhålla ett betydande befolkningstillskott. Slutligen erbjuder trafikområdet även i övrigt goda utvecklingsmöjligheter. Under i övrigt oförändrade förhållanden skulle därför driftresultatet i framtiden kunna väntas bli bättre, när nuvarande trafik — i synnerhet på godstransportsidan — kan ökas, innan kapacitetsgränsen uppnås.

Med beaktande av dessa omständigheter och av innebörden i 1939 års beslut anser järnvägsstyrelsen för sin del en köpeskilling av 7 milj. kr. godtagbar ur statens synpunkt.

Angivna belopp bör med den här valda formen för förvärvet evalveras till visst pris per aktie, vilket skulle bli 405 kr. per styck för de äldre och 365 kr. per styck för 1932 års preferensaktier samt 240 kr. per styck för stamaktierna.

Det sålunda framkomna priset kan, framhåller järnvägsstyrelsen, synas högt, då samtliga aktier lyda på ett nominellt belopp av 100 kr. och aktierna — särskilt då stamaktierna — ännu i slutet av 1930-talet ansågos ha ett relativt obetydligt värde. Sedan dess har företaget emellertid fortgående

konsoliderats. Någon aktieutdelning har det oaktat icke ägt rum. På grund härav måste aktierna nu anses även innefatta ett visst ackumulerat värde.

Den träffade överenskommelsen avser närmast 9 554 preferensaktier av 1924 års emission och 4 770 preferensaktier av 1932 års emission samt 5 035 stamaktier med en på dessa aktier belöpande köpeskilling av i runt tal 6 820 000 kr. Även övriga aktieägare tillförsäkras emellertid rätt att inom ett år få sina sammanlagt 522 aktier inlösta till samma pris och på samma villkor, som nu avtalats.

Slutligen framhåller styrelsen, att i anslutning till huvudöverenskommelsen och under förutsättning att denna blir av Kungl. Maj:t godkänd särskilda avtal träffats *dels* om försäljning till järnvägsbolaget av fyra AB Nynäshamns Skeppsmäkleri och Speditionskontor tillhöriga fartyg, som användas för samtrafiken mellan fastlandet och Muskö och f. n. äro uthyrda av Speditionsbolaget till järnvägsbolagets dotterbolag, Trafikaktiebolaget Stockholm—Nynäs, *dels* om försäljning till järnvägsstyrelsen av två AB Nynäs-Petroleum tillhöriga diesellok, vilka förhyras av järnvägsbolaget och nyttjas i dess drift. De i dessa båda avtal fastställda köpeskillingarna, 250 000 kr. resp. 825 000 kr., äro avsedda att bestridas av järnvägsbolagets medel resp. av järnvägsstyrelsens investeringsmedel, varför någon särskild medelsanvisning för dessa ändamål icke erfordras.

Över järnvägsstyrelsens framställning har utlåtande avgivits av *fullmäktige i riksgäldskontoret* (s. 13). Fullmäktige ha funnit villkoren för förvärvet godtagbara från statens synpunkt och därför tillstyrkt bifall till framställningen.

Departementschefen har i likhet med riksgäldsfullmäktige funnit de avtalade ekonomiska villkoren vara för statsverket godtagbara. Ej heller har departementschefen något att invända mot att statsförvärvet av järnvägen ges den indirekta form som ett köp av aktiemajoriteten innebär. Han tillstyrker sålunda, att det av järnvägsstyrelsen träffade avtalet om statsförvärv av järnvägen samt bolagets bil- och båtrörelse godkännes. Avtalets bestämmelser om vissa marköverlåtelse m. m. ha ej föranlett någon erinran från hans sida. Slutligen förordar han, att 7 milj. kr. anvisas å riksstaten för nästa budgetår till täckande av köpeskillingen för aktierna och till likvid vid inlösen av återstående aktier.

I detta sammanhang har utskottet till behandling förehäft två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Manner-skantz m. fl.* (I: 451) och den andra inom andra kammaren av herr *von*

Seth m. fl. (II: 568), i vilka hemställts, att riksdagen måtte avslå dels förslaget att bemyndiga Kungl. Maj:t att godkänna den föreliggande överenskommelsen om statsförvärv av Stockholm—Nynäs järnvägsaktiebolag, dels ock Kungl. Maj:ts förslag att under statens affärsverksfonder för budgetåret 1957/58 till förvärv av aktierna i Stockholm—Nynäs järnvägsaktiebolag anvisa ett investeringsanslag av 7 000 000 kr.

Beträffande de skäl motionärerna anfört till stöd för sina yrkanden torde få hänvisas till motionen I: 451.

Utskottet. I föreliggande proposition redovisas en under förbehåll av statsmakternas godkännande träffad överenskommelse om förvärv av aktiemajoriteten i Stockholm—Nynäs järnvägsaktiebolag, som självt eller genom ett dotterbolag äger den till SNJ hörande järnvägs-, bil- och båtrörelsen. Det normala överskottet av järnvägsrörelsen har uppskattats till i runt tal 300 000 kr. per år, vilket vid en kapitalisering efter en räntesats av 4 %, som tidigare använts i dylika sammanhang, skulle ge ett värde av 7,6 milj. kr. Från detta belopp ha dragits nettoskulder, ca 1 milj. kr., och eftersatt förnyelse, ca 1,5 milj. kr. Järnvägens affärsvärde skulle således uppgå till 5,1 milj. kr., vartill kommer värdet av bilrörelsen och tillgångarna däri, sammanlagt 0,9 milj. kr. Det totala värdet skulle alltså bli 6 milj. kr. Säljaren har emellertid begärt en köpeskillning av 7 milj. kr. Med beaktande av en förväntad trafikökning på banan i samband med exploatering av det område järnvägen betjänar och av innebörden av 1939 års principbeslut har järnvägsstyrelsen ansett sig kunna godtaga säljarens villkor.

I särskilda avtal, vilkas giltighet är beroende av att huvudavtalet godkännes, har överenskommelse träffats om förvärv för staten av fyra båtar och två diesellok för 250 000 resp. 825 000 kr. Kostnaderna härför föreslås skola bestridas av järnvägsbolagets resp. av statens järnvägars investeringsmedel. Den nu aktuella medelsanvisningen skulle därför uppgå till 7 milj. kr. Riksgäldsfullmäktige, vilka hörts i ärendet, samt departementschefen tillstyrka järnvägsstyrelsens förslag.

Utskottet har för sin del funnit det föreslagna förvärvet av järnvägen överensstämma med de riktlinjer som uppdragits i det av 1939 års riksdag fattade principbeslutet om åtgärder för enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet. Med hänsyn härtill ävensom till övriga i ärendet framförda synpunkter anser sig utskottet böra tillstyrka, att föreliggande avtal godkännes och att det av Kungl. Maj:t äskade beloppet till täckande av köpeskillningen för aktierna anvisas. Härav följer att utskottet inte kan biträda yrkandena i motionerna I: 451 och II: 568.

Utskottet hemställer sålunda,

att riksdagen må, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag å motionerna I: 451 och II: 568,

I. bemyndiga Kungl. Maj:t att godkänna av järnvägsstyrelsen träffad överenskommelse om förvärv för svenska statens räkning av aktiemajoriteten i Stockholm—Nynäs järnvägsaktiebolag;

II. till *Förvärv av aktierna i Stockholm—Nynäs järnvägsaktiebolag* för budgetåret 1957/58 under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, anvisa ett investeringsanslag av 7 000 000 kr.

2:o) **Ökad rörelsekredit för statens järnvägar.** I sin skrivelse den 15 februari 1957 erinrar järnvägsstyrelsen inledningsvis om att frågan om den rörliga kreditens storlek senast behandlades vid 1953 års riksdag, varvid maximigränsen för den rörliga krediten höjdes från 50 till 100 milj. kr. Från och med den senare delen av år 1956 har emellertid rörelsemedlen visat sig alltmer knappa. Detta beror, framhåller styrelsen, bl. a. på att marginalen mellan inkomster och utgifter — i vilka senare inräknas avskrivningsmedel, som tagas i anspråk för investering — under det senaste året blivit allt mindre samt på att omslutningen blivit större. Härigenom ha möjligheterna att temporärt för rörelsen disponera överskottsmedel före inleveransen till statsverket bortfallit. Det har därför blivit nödvändigt att under praktiskt taget hela andra halvåret 1956 och i större omfattning än 1955 anlita den rörliga krediten och att även förskottsvis lyfta av riksdagen anvisade investeringsanslag. Vid det ur likviditetssynpunkt mest kritiska månadsskiftet, nämligen november 1956, blev det sålunda nödvändigt, fastän den rörliga krediten utnyttjades till sitt maximibelopp, att anlita investeringsmedel till ett belopp av 49,2 milj. kr. Styrelsen framhåller vidare, att behovet av rörelsemedel visar avsevärda säsongvariationer inte bara under olika månader utan även under olika delar av månaden, som vid löneutbetalningar m. m. Rörelsemedelsbehovet påverkas också av att de belopp som LKAB m. fl. bolag jämlikt 1927 års malmavtal erlægga till statens järnvägar — belopp av storleksordningen 60—75 milj. kr. — gäldas i efterskott en gång om året.

Styrelsen anser därför en förstärkning av rörelsemedlen nödvändig och hemställer, att den rörliga krediten från den 1 juni 1957 höjes med 50 milj. kr.

Riksräkenskapsverket har i avgivet yttrande tillstyrkt järnvägsstyrelsens hemställan (s. 17).

Departementschefen anser en höjning av den rörliga krediten oundgänglig. Redan under innevarande budgetår synes en höjning med 30 milj. kr. nödvändig. En ytterligare höjning till 150 milj. kr. kommer enligt departe-

tementschefen sannolikt att erfordras under hösten 1957 men torde under gynnsamma förhållanden kunna undvikas. Han förordar med hänsyn härtill, att riksdagens bemyndigande inhämtas att höja krediten till 150 milj. kr., varefter det skall ankomma på Kungl. Maj:t att förordna i vad mån järnvägsstyrelsen må taga krediten i anspråk.

Utskottet har inte funnit anledning till erinran mot Kungl. Maj:ts förslag och hemställer därför,

att riksdagen må bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att för beredande av ytterligare rörelsekapital åt statens järnvägar, efter Kungl. Maj:ts bestämmande, tillhandahålla en från 100 000 000 till 150 000 000 kr. ökad rörlig kredit.

Stockholm den 14 maj 1957

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND

Närvarande: se under utlåtandet nr 116.

Reservation

vid *punkten 1* (Förvärv av aktiemajoriteten i Stockholm—Nynäs järnvägsaktiebolag) av herrar *Domö*, *Skoglund* i Doverstorp, *Gerhard Nilsson* i Gävle och *Heckscher*, vilka ansett, att utskottet bort tillstyrka bifall till motionerna I: 451 och II: 568 och att därför

dels det stycke i utskottets yttrande på s. 7, som börjar med »Utskottet har» och slutar med »och II: 568», bort ha följande lydelse:

»Utskottet har visserligen funnit det föreslagna förvärvet av järnvägen överensstämma med de riktlinjer som uppdragits i det av 1939 års riksdag fattade principbeslutet om åtgärder för enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet. Emellertid finner utskottet, att frågan om förstatligandet av järnvägen särskilt i nuvarande samhällsekonomiska läge bör ställas på framtiden.»

dels ock utskottets hemställan bort ha följande lydelse:

»att riksdagen må, med bifall till motionerna I: 451 och II: 568,

I. avslå förslaget att bemyndiga Kungl. Maj:t att godkänna av järnvägsstyrelsen träffad överenskommelse om förvärv för svenska statens räkning av aktiemajoriteten i Stockholm—Nynäs järnvägsaktiebolag;

II. avslå Kungl. Maj:ts förslag att till *Förvärv av aktierna i Stockholm—Nynäs järnvägsaktiebolag* för budgetåret 1957/58 under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, anvisa ett investeringsanslag av 7 000 000 kr.»