

Nr 174.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående förvärv av aktier i Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolag; given Stockholms slott den 3 mars 1938.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Albert Forslund.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 3 mars 1938.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena SANDLER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, LEVINSON, ENGBERG, NILSSON, QUENSEL, FORSLUND.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Forslund:

I skrivelse den 6 december 1937 har järnvägsstyrelsen underställt Kungl. Maj:ts prövning ett vid skrivelsen i avskrift fogat, av styrelsen under förut-sättning av Kungl. Maj:ts godkännande ingånget avtal om förvärv av aktie-majoriteten i Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolag. Avtalet torde jämte tillhörande skrivelse med tolkning av visst stadgande få såsom bilaga

fogas till dagens statsrådsprotokoll. Järnvägsstyrelsen har därjämte hemställt, att för bestridande av köpeskillingen för aktieposten ävensom för övriga aktier i bolaget, som sedermera kunna komma att inköpas, måtte få disponeras erforderliga medel ur statens järnvägars pensionsfond.

Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolag äger följande bansträckor, nämligen Ramlösa—Hässleholm (73.6 kilometer), Bjuv—Billesholm (5.3 kilometer), Klippan—Röstånga (18.2 kilometer) och Röstånga—Eslöv (21.1 kilometer), vilka samtliga äro normalspåriga. Koncessioner å i förenämnda järnvägar ingående delar meddelades under åren 1872—1898, och jämlikt medgivande av Kungl. Maj:t den 15 april 1921 hava järnvägarna Klippan—Röstånga och Röstånga—Eslöv sammanslagits till en järnväg, benämnd Klippan—Eslöv. Av bolaget innehavda statslån, som ursprungligen beviljats Klippan—Röstånga järnvägsaktiebolag, slutbetalades den 1 oktober 1934.

Innan jag ingår på styrelsens framställning, torde jag få erinra om följande:

I skrivelse den 19 mars 1931 hemställde järnvägsstyrelsen hos Kungl. Maj:t om sådan ändring i gällande bestämmelser angående förvaltningen av statens järnvägars pensions- och förnyelsefonder, att medel från dessa fonder finge, i den utsträckning Kungl. Maj:t för varje fall efter förslag av styrelsen kunde komma att bestämma, placeras i vissa järnvägsaktiebolag ävensom i företag för landsvägstransport. Sedan riksräkenskapsverket häröver avgivit utlåtande och därvid hemställt, att en allmän utredning rörande användningen och placeringen av affärsverkens förnyelsefonder m. m. måtte komma till stånd, anbefallde Kungl. Maj:t genom beslut den 30 juni 1934 riksräkenskapsverket att i samråd med, bland andra, järnvägsstyrelsen verkställa utredning dels rörande användningen och placeringen av de under kommunikationsdepartementet lydande affärsdrivande verkens förnyelsefonder och därmed sammanhängande spörsmål, dels och rörande sättet för kapitalanvisning till nämnda affärsverks fonder ävensom att till Kungl. Maj:t inkomma med de förslag, vartill utredningen kunde föranleda. Förenämnda utredning kan, enligt vad jag inhämtat, beräknas bliva slutförd inom den närmaste tiden. Järnvägsstyrelsen har vidare i skrivelse den 3 april 1937 — under förmålan, bland annat, att frågan om placering av statens järnvägars fondmedel numera aktualiserats genom att styrelsen under hand mottagit förfrågningar angående statens järnvägars intresse att förvärva aktieposter i vissa enskilda järnvägsaktiebolag — gjort förnyad framställning i ämnet. I skrivelsen har järnvägsstyrelsen sålunda hemställt, att Kungl. Maj:t måtte förordna om sådan ändring i gällande bestämmelser rörande förvaltningen av statens järnvägars pensionsfond — eventuellt också övriga av styrelsen förvaltade fonder — att därifrån härrörande såsom kassaförlag disponerade medel måtte, i den utsträckning Kungl. Maj:t för varje fall efter förslag av styrelsen kunde komma att bestämma, få användas för förvärf av aktier i järnvägsaktiebolag. Över denna framställning har riksräkenskapsverket avgivit utlåtande den 4 maj 1937, varefter fullmäktige i riksgäldskontoret avgivit yttrande den 23 september 1937.

I sin nu förevarande skrivelse har *järnvägsstyrelsen* till en början erinrat om vad styrelsen anförde i sin förutnämnda skrivelse den 3 april 1937:

Med den ifrågasatta medelsplaceringen — vilken reellt sett vore avsedd att vara en statens järnvägars och icke en vederbörande pensionsfonds affär och sålunda icke komme att äventyra fondens avkastning — åsyftades närmast

att erhålla möjlighet att för lägsta kostnad och under så enkla former, som överhuvudtaget vore tänkbara vid ett statens verk, förvärva delaktighet i andra järnvägsföretag i syfte att förbereda deras inkorporering med effekt efter hand av en större enhetlighet och bättre rationaliseringsmöjlighet inom järnvägsväsendet samt därmed även att sätta det av styrelsen förvaltade kommunikationsverket i stånd att på bästa möjliga sätt fylla sina uppgifter i samhällets tjänst. Vid en mångfald tidigare undersökningar angående möjligheterna att för statens räkning till från affärssynpunkt rimligt pris förvärva enskilda järnvägar hade otvetydigt framgått, att målet i fråga icke kunde nås på den väg, vilken förutsetts i flertalet järnvägskoncessioner. En tillämpning av dessas inlösningsbestämmelser ledde tvärtom nära nog genomgående till lösenbelopp, vida överstigande affärsvärdena. I åtskilliga koncessioner saknades för övrigt helt bestämmelser om statsinlösen.

I en del av dessa fall skulle ett successivt aktieköp under någorlunda fria former säkerligen kunna leda om också icke till målet så dock ett gott stycke på väg. Styrelsen kunde icke heller finna något vägande skäl, varför icke styrelsen såsom ledare av affärsverket statens järnvägar i berörda hänseende skulle kunna få iakttaga samma grad av affärsmässighet, som skulle anses självfallen, om fråga vore om ett järnvägsaktiebolag. Ägarna av en enskild järnvägs aktier kunde ju icke rimligen anses berättigade till högre ersättning vid järnvägens statsförvärv än det belopp, för vilket de vore beredda att avyttra aktierna till enskild person eller bolag.

Styrelsen meddelar härefter, att ett av de fall, som aktualiserade frågan om placering av statens järnvägars fondmedel och som föranledde styrelsens förutnämnda framställning den 3 april 1937, avsåg ett någon tid före avlåtagandet av framställningen till styrelsen under hand gjort erbjudande att förvärva flertalet aktier i Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolag.

Enligt detta anbud hade, anför styrelsen, vissa större aktieägare i nämnda järnvägsaktiebolag — tillsammans representerande över 47,000 av de till sammanlagt 54,000 uppgående aktierna i bolaget — genom befullmäktigat ombud erbjudit järnvägsstyrelsen att för statens räkning övertaga deras aktier i företaget. De förhandlingar, vilka i anledning av denna hänvändelse förts mellan styrelsen och nämnda ombud, vore nu slutförda, och enighet hade nåtts i prisfrågan sålunda, att säljarna förklarat sig villiga till en uppgörelse, baserad på en ersättning av 80 kronor per aktie — parivärde 100 kronor — vilket pris järnvägsstyrelsen efter verkställd undersökning angående bolagets affärsställning för sin del ansett skäligt.

Mellan styrelsen och säljarnas befullmäktigade ombud hade, fortsätter styrelsen, i enlighet härmed upprättats en överenskommelse — för styrelsens del träffad under förbehåll av Kungl. Maj:ts godkännande — enligt vilken till staten för ett pris av 80 kronor per aktie och på de villkor i övrigt, som funnes angivna i överenskommelsen, skulle överlätas 47,034 aktier i järnvägsbolaget. I anslutning härtill anför styrelsen:

Enligt den officiella järnvägsstatistiken uppgick under år 1936 den genomsnittliga trafikrörelsen å bolagets järnvägar till 175,600 personkilometer och 147,600 godstonkilometer per kilometer banlängd. Med dessa siffror står denna enskilda järnvägsförvaltning vida högre än flertalet sådana förvaltningar i vårt land, och dess positiva insats i folkhushållningen är alltså uppenbarligen av den storleksordning, att åtminstone huvudlinjens bevarande och

hållande i nivå med den allmänna tekniska utvecklingen framstår såsom en angelägenhet av allmänintresse, liggande utom diskussion.

Då vidare sagda huvudlinje utgör en viktig förbindelselänk mellan västkustbanan och södra stambanan, synes det klart, att linjen i fråga kan fylla sina trafikuppgifter väsentligt bättre i samförvaltning med statens järnvägar än på något annat sätt och att det följaktligen — oberoende av utsikterna att ett allmänt förstatligande av de nuvarande enskilda järnvägarna kan komma till stånd — måste anses rationellt, att staten söker förvärva delaktighet i förevarande järnvägsförvaltning, därest så kan ske på villkor, som från affärssynpunkt kunna anses godtagbara. I detta sammanhang måste jämväl beaktas, att den för järnvägens huvudlinje på sin tid meddelade koncessionen icke innehåller några bestämmelser i fråga om rätt till inlösen, och att staten på denna väg alltså saknar möjlighet till ett förvärv. Under angivna förhållanden föreligger enligt järnvägsstyrelsens mening här ett typiskt fall, då den av styrelsen tänkta utvägen att med anlåtande av fondmedel bereda staten möjlighet till delägareskap i ett enskilt järnvägsföretag lättast och även billigast för till målet.

Vad angår skäligheten av det överenskomna priset på aktierna må i första hand hänvisas till den av bolagets styrelse framlagda, vid styrelsens skrivelse fogade förvaltningsberättelsen för år 1936. Till ytterligare belysning av den affärsmässiga sidan av frågan meddelas här följande sammanställning utvisande affärsresultaten för åren 1931—1936:

	1931	1932	1933	1934	1935	1936
	Tusental kronor					
<i>Inkomster av järnvägsrörelsen:</i>						
Persontrafik	968	882	837	862	882	925
Godstrafik	1,678	1,456	1,354	1,557	1,613	1,679
Övriga inkomster (posttransporter m. m.)	115	112	121	131	126	140
Summa	2,761	2,450	2,312	2,550	2,621	2,744
<i>Utgifter för järnvägsrörelsen</i>	2,298	2,011	1,783	2,022	2,021	2,013
<i>Driftöverskott</i>	463	439	529	528	600	731
<i>Vinst- och förlusträkning:</i>						
<i>Inkomster.</i>						
Från föregående år balanserad vinst	97	135	200	59	74	86
Driftöverskott:						
av järnvägsrörelsen	463	439	529	528	600	731
" övriga rörelsegrenar	10	13	5	9	8	6
Övriga inkomster	26	45	34	25	19	18
Summa	596	632	768	621	701	841
<i>Utgifter.</i>						
Avsättning till förnyelsefond	168	165	166	167	170	174
Räntor	265	255	239	224	240	203
Skatter m. m.	28	12	4	6	9	11
Vinst:						
balanserad från föregående år	97	135	200	59	74	86
för året	38	65	159	165	208	367
Summa	596	632	768	621	701	841

Såsom framgår av anförda uppgifter, har bolagets rörelse under samtliga här ifrågavarande år lämnat överskott, som till storleken icke blott täcka utan även med större eller mindre belopp överstiga summan av räntorna å bolagets låneskulder och de författningsenliga avsättningarna till förnyelsefond. Bolaget har med andra ord för samtliga dessa år kunnat redovisa större eller mindre nettovinst.

Utdelningen till aktieägarna utgjorde 5 procent för åren 1925—1928, 4 procent för år 1929 samt 2 procent för år 1930. För åren 1931—1934 förekom ingen utdelning, utan de då uppkomna nettovinsterna användes till företagets konsolidering. På grund härav och med den förbättrade avkastningen å rörelsen kunde aktieutdelningarna ånyo upptagas från och med år 1935 och utgjorde för detta år 2 och för år 1936 3 procent. Då för utdelningar om 2 respektive 3 procent togos i anspråk 108,000 respektive 162,000 kronor, medan 1935 och 1936 års nettovinster belöpte sig till 208,000 respektive 367,000 kronor, torde den av bolaget förda utdelningspolitiken kunna betecknas som försiktig. Berörda års nettovinster ha i övrigt, i den mån de icke förts i ny räkning, disponerats för avskrivning av vissa skulder, varigenom alltså företagets affärsställning kunnat ej oväsentligt stärkas. Såsom ytterligare stöd för bedömandet av affärsmässigheten i den nu villkorligt träffade överenskommelsen har nedan angivits förhållandet mellan de under senare år uppnådda affärsresultaten och det kapital, 4,320,000 kronor, som aktierna, förvärvade till ett pris av 80 kronor per styck, representera. Härvid har med stöd av bestämmelserna i § 3 i överenskommelsen antagits, att samtliga aktier komma att förvärfvas till det nu avtalade priset. Vad angår affärsresultaten har ansetts böra bortses från den inkomst på grund av omlagd samtrafiksväg, som tillfallit järnvägen under ifrågavarande tidsperiod, men som icke är att påräkna för framtiden. Vidare har, oavsett att de faktiskt redovisade ränteutgifterna till följd av högre ränteläge tidigare varit större, vid denna jämförelse räknats med samma årliga ränteutgifter som under år 1936 eller alltså med ett belopp av i runt tal 200,000 kronor samt med utgifter för avsättning till förnyelsefond av 175,000 kronor per år. Kalkylen skulle då te sig sålunda:

	1931	1932	1933	1934	1935	1936
	T u s e n t a l k r o n o r					
<i>Inkomster.</i>						
Driftöverskott:						
av järnvägsrörelsen	463	439	529	528	600	731
» övriga rörelsegrenar	10	13	5	9	8	6
Övriga inkomster	—	14	5	3	—	2
Summa	473	466	539	540	608	739
<i>Utgifter.</i>						
Avsättning till förnyelsefond	175	175	175	175	175	175
Räntor	200	200	200	200	200	200
Skatter m. m.	28	12	4	6	9	11
Summa	403	387	379	381	384	386
<i>Nettovinst</i>	70	79	160	159	224	353
Utgörande i förhållande till 4,320,000 kronor procent	1.6	1.8	3.7	3.7	5.2	8.2

Avkastningen å de till 80 kronor per styck förvärvade aktierna skulle sålunda, anför styrelsen härefter, under antagande av ränteförhållanden, motsvarande de nu rådande, för en tidsperiod med ungefär samma trafikomfattning och prisförhållanden som perioden 1931—1936 hava varierat mellan lägst 1.6 procent och högst 8.2 procent. Vid bedömning av dessa siffror anser styrelsen böra beaktas, att de första åren i angivna tidsperiod varit för järnvägarna — liksom för affärsföretag i allmänhet — synnerligen ogynnsamma, att därefter inträtt en gradvis och fortgående förbättring i konjunkturläget och att slutet av perioden å andra sidan präglats av gynnsammare förhållanden än som kunde anses normala, även om de alltjämt ägde bestånd. I detta sammanhang borde framhållas, att hittills för innevarande år tillgängliga uppgifter gäve vid handen, att år 1937 torde komma att uppvisa ett ännu bättre affärsresultat än år 1936. Den genomsnittliga avkastningen å ett mot 80 kronor per aktie svarande kapitalbelopp skulle, under förutsättning av låneräntor i nivå med de gällande, för en sexårsperiod av i övrigt ungefär samma karaktär som den senaste — alltså inrymmande såväl dåliga som mera normala samt goda år — hava utgjort cirka 4 procent.

Styrelsen uttalar härefter, att styrelsen med stöd av, bland annat, angivna siffror samt de upplysningar i övrigt angående bolagets ekonomiska förhållanden, som styrelsen inhämtat, funne den träffade uppgörelsen ur statens järnvägars affärssynpunkt väl försvarlig ävensom förenlig med de krav, som skäligen kunde uppställas i fråga om disposition av pensionsfondsmedel.

Beträffande den enligt § 7 av den träffade överenskommelsen säljarna förbehållna rätten att uppbära viss utdelning för år 1937, även om överlåtelse av aktierna ägde rum före 1938 års ordinarie bolagsstämma, vilken ägde fatta beslut om sådan utdelning, har järnvägsstyrelsen anført:

Detta förbehåll finner styrelsen rimligt, då ju en sådan eventuell utdelning helt avser tid, under vilken aktierna innehafts av säljarna. Å andra sidan har styrelsen, till förebyggande av att utdelningen eljest skulle kunna bestämmas till ett alltför högt belopp, ansett sig böra kräva och även ernått, att berörda utdelning begränsas till vad som i framtiden kan förväntas normalt erhållet under goda år, även om årsresultatet för 1937 i och för sig skulle kunna motivera en högre utdelning. I enlighet härmed har sagda utdelning bestämts till högst 4 procent. Såvitt nu kan bedömas torde nämnda dividend icke kräva ett ianspråktagande för ändamålet av hela den under år 1937 intjänade nettovinsten, vilken alltså liksom motsvarande nettovinsten för de föregående åren i ej oväsentlig utsträckning torde kunna disponeras för en fortsatt ekonomisk konsolidering av företaget.

Under erinran om att det nu ifrågasatta aktieförvärvet i första hand avsåge att under enklast möjliga former bereda staten delaktighet i järnvägsföretaget, framhåller styrelsen, att aktieförvärv av här förevarande art emellertid ytterst syftade till att förbereda respektive järnvägars inlemmande i statsbanenätet. Vad beträffar nu ifrågasatt järnvägar anser styrelsen tidpunkten för sådana vidare åtgärder ännu ej vara inne. Styrelsen anför i anslutning härtill:

För det första leder avtalet icke omedelbart till förvärv av samtliga aktier, och det rationella måste alltså vara att tills vidare avvakta verkningarna av § 3 i avtalet angående förvärv av ytterligare aktier. Att beakta är vidare den omständigheten, att det för närvarande genom av Kungl. Maj:t tillkallade sakkunniga (1936 års järnvägskommitté) pågår utredning rörande ett allmänt förstatligande av eller alternativt en viss fusionsbildning gruppvis mellan de enskilda järnvägarna. Även om det läser finnas föga sannolikhet för det senare alternativets praktiska möjligheter till ett realiserande, och även om det som här gäller en bana, för vilken inlemmandet i statsbanenätet synes erbjuda den enda tillfredsställande lösningen av fusionsfrågan, synes under förhandenvarande förhållanden detta inlemmande icke böra företagas mera omedelbart som en isolerad åtgärd. Några särskilda skäl som skulle så påkalla torde icke kunna åberopas. Beaktas må nämligen, att fråga nu är om en järnväg med goda möjligheter att fortfarande drivas såsom ett fristående företag till skillnad mot de järnvägar — Östra centralbanan samt Sala—Gysinge—Gävle och Uppsala—Enköpings järnvägar — vilka staten under år 1937 övertagit. Beträffande sistnämnda järnvägar hava införlivandena närmast haft karaktär av tvångsåtgärder, betingade av den omständigheten, att ett uppskov med åtgärden med all sannolikhet skulle för staten som fordringsägare och vårdare av landets kommunikationsväsen hava medfört än större uppoffringar än de under alla förhållanden ofrånkomliga.

En viss avvaktan beträffande den förutsatta inkorporeringsåtgärden medför också den fördelen, att densamma, då den framdeles vidtages, bör kunna genomföras smidigare. Erfarenheterna från tidigare liknande fall ge nämligen vid handen, att åtskilliga i samband med en järnvägs inkorporering uppkomna svårigheter — bland annat i avseende å personaldispositionerna — lättare skulle kunnat övervinnas, om statens järnvägar någon tid därförut ägt bestämmande inflytande över den enskilda järnvägens förvaltning och ledning.

Järnvägsstyrelsen uttalar härefter, att, därest staten på sätt nu avses förvärvar huvudparten av aktierna i Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolag och därmed blir nära nog ensam ägare av järnvägen, frågan om ett fullständigt införlivande av densamma med statens järnvägar förr eller senare emellertid måste komma att aktualiseras. Styrelsen anser det därför vara av intresse att redan i frågans nuvarande läge bilda sig en uppfattning om de ekonomiska verkningarna av en sådan åtgärd. Styrelsen anför rörande denna fråga:

Vad då först inkomsterna angår skulle härvid uppkomma viss kalkylatorisk inkomstminskning, huvudsakligen på grund av dels att järnvägens nuvarande taxor äro högre än statens järnvägars motsvarande taxor och dels att de i godssamtrafik mellan statens järnvägar och järnvägen nu utgående övergångsavgifterna bortfalla. Verkställd utredning ger vid handen, att berörda kalkylatoriska inkomstminskning torde kunna uppskattas för persontrafikens del till 176,000 kronor och för godstrafikens del till 165,000 kronor eller alltså tillsammans inemot 350,000 kronor. Detta belopp är ett mått på den vinst, som trafikanterna kunna tillgodoräkna sig genom att järnvägen fullständigt införlivas i statens järnvägar. Företagsekonomiskt sett torde inkomstminskningen emellertid icke komma att röra sig om på långt när så stort belopp, då man — här som alltid — torde hava anledning förvänta, att de lägre avgifter och antagligen även mera rationella driftsordningar, som följa av förstatligandet, skola hava ett så gynnsamt inflytande på trafik-

omfattningen, att en väsentlig del av den kalkylatoriska inkomstminskningen kompenseras.

Vad därefter angår utgiftssidan är att framhålla, att en inkorporering beräknats medföra inemot 200,000 kronor lägre driftsutgifter. Huvudparten av minskningen beror — här som alltid i dylika fall — på att en sådan åtgärd gör det möjligt att nedrusta banans nuvarande förvaltningsorganisation.

Med beaktande av att ovannämnda inkomstminskning i viss mån kompenseras av trafikstegring och att därjämte utgiftsminskning är att motse, torde järnvägens fullständiga införlivande med statens järnvägar sålunda icke medföra någon resultatförsämring. Snarare lär väl motsatsen vara fallet, enär man ock har att räkna med efterhand ökade rationaliseringseffekter av känd gynnsam verkan på den allmänna samhällseliga transporthushållningen. Erfarenheten ger nämligen vid handen, att rationaliseringseffekten alltid plägar i det längre förloppet av en enhetlig drift kunna göras större än som vid förhandsundersökningar kan vara möjligt och lämpligt att fastslå och införa i kalkylerna.

Under åberopande av vad styrelsen anfört hemställer styrelsen, att Kungl. Maj:t måtte dels godkänna den nu träffade överenskommelsen, dels ock bemyndiga styrelsen att för likvidering av såväl de i överenskommelsen angivna 47,034 aktierna som även övriga aktier i bolaget, i den mån dessa sedermera hembjudas, av medel tillhörande statens järnvägars pensionsfond disponera ett belopp av högst 4,320,000 kronor.

Bolagets balansräkning per den 31 december 1936 — den senaste tillgängliga — har följande utseende:

Balansräkning den 31 december 1936.

Tillgångar.

	Kronor
Anläggningar för järnvägsrörelsen	12,399,961: 18
Fastigheter	127,609: 94
Värdehandlingar	30,384: 82
Reverser: Skåne—Smålands järnvägsaktiebolag 14,070: —	
Köpeskillingsrevers	11,000: —
Aktier: Skåne—Smålands järnvägsaktiebolag.	
50 st. à 100: —	bokf. 525: —
A.B. Tyringe vattenverk.	
2 st. à 100: —	» 200: —
Hälsingborgs resebyrå A.B.	
850 st. à 100: —	» 82,900: —
Andelar: Mörarps elektricitetsverk.	
40 andelar à 10: —	» 400: —
Tyringe elektricitetsverk.	
10 andelar à 15: —	» 150: —
Rörelsemedel	109,245: —
Reserverade tillgångar	685,544: 72
	17,350: —
	<hr/> Summa kronor 13,370,095: 66

Skulder.

	Kronor
Reverslån	4,221,326: 87
Svävande skulder	493,667: 42
Aktiekapitalet	5,400,000: —
Reservfonden	700,000: —
Dispositionsfonden	700,000: —
H. H. J. 50-års jubileumsfond	50,000: —
Förnyelsefonden	1,351,792: 16
Till bolagsstämmans förfogande:	
Kvarstående från föregående år	85,784: 80
Årets vinst	367,524: 41
	453,309: 21
	Summa kronor 13,370,095: 66

Såsom säkerhet för bolagets lån hava lämnats inteckningar å 4,770,000 kronor i järnvägsfastigheterna och 100,000 kronor i fastigheten kvarteret John Ericsson nr 3 i Hälsingborg.

I utlåtande den 5 januari 1938 har *riksräkenskapsverket*, beträffande det nu till prövning föreliggande förslaget om inköp av aktier i Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolag anført, att ämbetsverket, som förutsätter, att det nu ifrågavarande inköpet kommer att avslutas före den 1 juli 1938, tillstyrker, att ifrågavarande aktier inköpas på sätt järnvägsstyrelsen föreslagit. Riksräkenskapsverket anser sig därjämte böra såsom sin mening uttala, att järnvägen i fråga — sedan aktiemajoriteten förvärvats av järnvägsstyrelsen — icke bör drivas i aktiebolagets form längre än så av särskilda skäl är ofrånkomligt.

Beträffande den föreliggande principfrågan om placering av statens järnvägars pensionsfondsmedel i järnvägsaktiebolag har riksräkenskapsverket hänvisat till sitt förberörda utlåtande den 4 maj 1937 rörande järnvägsstyrelsens framställning den 3 april samma år, vari ämbetsverket till en början erinrat om innehållet i gällande bestämmelser om placering av kommunikationsverkens pensionsfonder:

I 2 § kungörelsen den 24 juli 1920 (nr 579) med föreskrifter rörande tillämpning av lagen angående rätt till tjänstepension för ordinarie tjänstemän vid postverket, telegrafverket, statens järnvägar och statens vattenfallsverk, sådan nämnda paragraf lyder enligt kungörelsen 1924: 447, stadgas, att pensionsfonds tillgångar, i den mån de äro eller bliva disponibla, ingå såsom förlagsmedel för vederbörande verk. Anses disponibla medel icke för nämnda ändamål erforderliga, må verket överlämna medlen till riksgäldskontoret såsom deposition mot ränta, bestämd på sätt i samma paragraf närmare anges, åliggande dock verket i varje fall att svara för att fonden må komma i åtnjutande av minst den ränteinkomst, som skulle hava tillkommit fonden, därest densamma ingått såsom förlagsmedel för vederbörande verk. Vad sålunda stadgats skulle dock icke medföra rubbning i dåvarande placering av pensionsfond tillhöriga medel, därest densamma befundes nöjaktig och icke särskilda förhållanden krävde frigörande av bundet kapital. Enligt 3 § samma kungörelse skall verket å sådana pensionsfonds tillgångar, vilka

ingå såsom förlagsmedel för vederbörande verk, gottgöra fonden ränta efter 4 procent för år räknat. Å pensionsfonds övriga tillgångar skall fonden gottskrivas den erhållna nettoavkastningen.

Beträffande järnvägsstyrelsens framställning anförde riksräkenskapsverket bland annat:

Järnvägsstyrelsens nu framlagda förslag åsyftar en sådan ändring i gällande bestämmelser rörande förvaltningen av statens järnvägars pensionsfond, att från fonden härrörande, såsom kassaförlag disponerade medel skulle få användas för förvärv av aktier i järnvägsaktiebolag. Enligt förslaget skulle emellertid de för aktieköp använda pensionsfondsmedlen fortfarande anses disponerade såsom kassaförlag och pensionsfonden följaktligen av statens järnvägar tillförsäkras en avkastning motsvarande ränta efter 4 procent för år. Detta förhållande skulle i bokföringen markeras sålunda, att för pensionsfondsmedel inköpta aktier skulle upptagas under särskild rubrik bland statens järnvägars rörliga tillgångar och ej såsom tillhörande pensionsfondens värdeportfölj.

Såsom riksräkenskapsverket närmare utvecklat i sitt utlåtande den 15 september 1932 angående användningen och placeringen av affärsverkens förnyelsefonder m. m., skulle en medelsplacering sådan som den av järnvägsstyrelsen nu föreslagna i verkligheten hänföra sig icke till pensionsfondens tillgångar utan till statens järnvägars likvida tillgångar i allmänhet, i vilka ingå utom pensionsfondens såsom rörelsekapital utnyttjade medel bland annat även förnyelsefondsmedel. Vid sådant förhållande är frågan om pensionsfondsmedlens placering att återföra på frågan om placeringen av de disponibla likvida tillgångarna i allmänhet.

Riksräkenskapsverket, som i sitt förenämnda utlåtande den 15 september 1932 framlagt förslag rörande formerna för å ena sidan anvisningen av kapitaltillskott till statens affärsverksfonder och å andra sidan användningen av fondernas likvida tillgångar för nyanläggningar, vill erinra därom, att i samband med förnyelsefondsavsättning uppkomna likvida tillgångar enligt redan tillämpad praxis fått disponeras för investeringsändamål vid statens vattenfallsverk. Något budgettekniskt hinder att tillämpa motsvarande förfaringsätt med avseende å de likvida tillgångar, som uppkommit i samband med avsättningen till statens järnvägars pensionsfond, lär icke föreligga. Riksräkenskapsverket förutsätter härvid, att investeringen avser ändamål, vilka normalt bort finansieras med lånemedel.

I anslutning härtill anförde riksräkenskapsverket, att enligt verkets uppfattning under sistangivna förutsättning finansieringen av de nu ifrågasatta inköpen av aktier i järnvägsaktiebolag kunde ske genom att för ändamålet antingen särskilda anslag anvisades å riksstaten eller likvida tillgångar, som statens järnvägar redan disponerade, ställdes till förfogande. Vare sig den ena eller den andra av angivna finansieringsmetoder tillämpades, erfordrades emellertid, att medelsanvisningen underställdes riksdagens prövning.

Föreningen enskilda järnvägars förvaltningstjänstemän har i en den 21 februari 1938 dagtecknad skrift, i anslutning till innehållet av § 5 i föreliggande förslag till överenskommelse, anført, att bestämmelserna i nämnda paragraf syntes oklara och ej lämnade tillräcklig trygghet för personalen, särskilt som i avtalet ej klart utsades, huruvida och i så fall på vilka villkor eventuellt förefintliga rättigheter till företagande av uppsägningar av per-

sonal finge av den nya bolagsledningen utnyttjas. Skriften utmynnar i en hemställan, att vid behandling av frågor om förvärv av aktier i järnvägsaktiebolag sådana åtgärder måtte vidtagas, att personalens berättigade intressen i erforderlig omfattning betryggades.

Järnvägsstyrelsens nu framlagda förslag innebär, att staten skulle av den till 54,000 aktier å ett nominellt belopp av 100 kronor uppgående aktiestocken i Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolag förvärva 47,034 aktier efter en kurs av 80 kronor och intill utgången av år 1940 förbinda sig att inlösa återstående aktier efter samma pris, i den mån desamma hembjudas till staten för inköp. Med det ifrågasatta förvärvet avses att bereda staten delaktighet i ifrågavarande järnvägsföretag, vars järnvägars framtida införlivande med statsbanenätet måste anses utgöra ett ur olika synpunkter angeläget samhällsintresse. Det torde böra erinras om att bolagets huvudlinje utgör en viktig förbindelselänk mellan västkustbanan och södra stambanan. Vidare synes böra framhållas, att ifrågavarande järnvägsföretag i motsats till dem, som under senare år övertagits av staten, torde äga ekonomiska förutsättningar att liksom hittills under överskådlig tid framåt kunna drivas såsom ett fullt självständigt företag.

Av den lämnade redogörelsen framgår att trafikrörelsen å Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolags linjer per kilometer banlängd är i vad avser både person- och godsbefordran vida högre än å flertalet andra enskilda järnvägslinjer i landet. Järnvägsrörelsen får också anses hava särskilt under de senaste åren lämnat ett i stort sett tillfredsställande ekonomiskt resultat. Visserligen har under åren 1931—1936 utdelning å aktiekapitalet förekommit endast för de två senare åren, men rörelsen lämnade även för övriga angivna år överskott, som användes till bolagets konsolidering. I förhållande till den under åren 1935 och 1936 intjänade vinsten, respektive 208,000 och 367,000 kronor, får den för dessa år utdelade vinsten, respektive 2 och 3 procent å aktiekapitalet, anses låg. Icke utdelad vinst har, i den mån den icke förts i ny räkning, använts för vissa avskrivningar. Enligt järnvägsstyrelsens beräkningar skulle nettovinsterna under åren 1931—1936 hava å ett kapitalbelopp av 4,320,000 kronor — motsvarande det belopp, som skulle erfordras för ett förvärv av bolagets samtliga aktier efter den föreslagna kursen av 80 kronor — utgjort 1.6, 1.8, 3.7, 3.7, 5.2 respektive 8.2 procent. Medelavkastningen per år skulle alltså hava uppgått till omkring 4 procent å nämnda kapitalbelopp, vilket med hänsyn till nu rådande låga ränteläge torde få anses tillfredsställande. Det torde i detta sammanhang böra framhållas, att affärsresultatet för år 1937, för vilket år siffror ännu ej äro tillgängliga, väntas hava blivit gynnsammare än för år 1936. Vid en drift i statens järnvägars regi torde man därjämte på grund av de rationaliseringsåtgärder, som vid statens övertagande av en järnväg i allmänhet kunna vidtagas, förvänta, att driftresultatet kommer att utvecklas i gynnsam riktning.

Enligt vad jag erfarit hava stadsfullmäktige i Hälsingborg numera för sin del godkänt ifrågavarande försäljning.

Med hänsyn till nu anförda förhållanden och till vad järnvägsstyrelsen i

Departements-
chefen.

övrigt anfört synes mig det ifrågasatta aktieförvärvet för staten vara såväl ekonomiskt som ur andra synpunkter fördelaktigt. Då de i det för godkännande underställda avtalet upptagna villkoren icke givit mig anledning till erinran, anser jag mig alltså böra biträda järnvägsstyrelsens framställning om förvärv på föreslagna villkor av aktierna i nu ifrågavarande bolag.

Vad beträffar den av förvaltningstjänstemännens förening gjorda framställningen synes någon särskild åtgärd i detta sammanhang icke erforderlig. För min del utgår jag från att all skälig hänsyn till personalens intressen skall tagas, på sätt även skett vid införlivandet under senare år av enskilda järnvägar med statsbaneföretaget. Så länge järnvägen förvaltas under bolagsform, få givetvis förvaltnings- och personalfrågor behandlas i samma ordning som vanligen tillämpas vid enskilda företag.

För aktieförvärvet skulle, därest jämväl de aktier medräknas, som i nu förevarande sammanhang icke hembjudits till staten men som förutsättas skola sedermera inköpas av staten till samma kurs som majoritetsposten, eller 80 kronor, erfordras ett sammanlagt belopp av 4,320,000 kronor. Järnvägsstyrelsen har föreslagit, att för beloppets gäldande skulle få disponeras medel, tillhörande statens järnvägars pensionsfond. Såsom riksräkenskapsverket uttalat lärer en dylik medelsanvisning i verkligheten hänföra sig icke till pensionsfondens tillgångar utan till statens järnvägars likvida tillgångar i allmänhet, i vilka ingå utöver pensionsfondens såsom rörelsekapital utnyttjade medel bland annat även förnyelsefondsmedel. Beträffande statens vattenfallsverk hava vid flera tidigare tillfällen, enligt medgivande av statsmakterna, för bestridande av utgifter, vilka normalt bort finansieras med lånemedel, disponerats till vattenfallsstyrelsens förfogande stående likvida medel, som uppkommit genom avsättningar till statens vattenfallsverks förnyelsefond. I anslutning till sålunda tidigare tillämpad praxis har jag ansett mig böra på så sätt biträda järnvägsstyrelsens förslag, att jag tillstyrker, att för gäldande av köpeskillingen för ifrågavarande aktieförvärv må disponeras till järnvägsstyrelsens förfogande stående likvida medel.

Järnvägsstyrelsen har upptagit frågan, huruvida efter ett förvärv av aktierna i järnvägsbolaget omedelbara åtgärder borde vidtagas i syfte att införliva bolagets järnvägar med statens järnvägar. Ehuru jag hyser den uppfattningen, att av staten förvärvade enskilda järnvägar av sådan betydelse, att ett nedläggande av driften icke är aktuellt, böra införlivas med statsbanenätet med hänsyn till de på grund därav i allmänhet uppstående allmänna samhällsekonomiska fördelarna, anser jag emellertid, på av järnvägsstyrelsen anförda skäl, frågan om dylikt införlivande tills vidare böra anstå i avvaktan på den utredning om ett förstatligande av det enskilda järnvägsnätet, som kan förväntas komma att i sinom tid avlämnas av 1936 års järnvägskommitté.

Under åberopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva,

att för inköp av aktierna i Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolag må disponeras ett belopp av högst 4,320,000 kronor av till järnvägsstyrelsens förfogande stående likvida medel.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

Fredric Hawerman.

Bilaga.

Överenskommelse

mellan Svenska Staten genom Kungl. Järnvägsstyrelsen, å ena, samt undertecknad R. Blomquist, nedan kallad säljaren, på grund av bifogade fullmakter, å andra sidan, angående förvärf för Svenska Staten av aktiemajoriteten i Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolag.

§ 1.

Säljaren överlåter till Svenska Staten genom Kungl. Järnvägsstyrelsen, nedan angivna aktieposter i Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolag, nämligen:

Ägare	Antal aktier
Hälsingborgs stad	6,354
Hälsingborg—Råå—Ramlösa järnvägs A/B i likv.	4,279
Familjen Romares stiftelse	400
Arvid Nilssons donationsfond	40
B. M. Anderssons donation till pauvres honteux	35
Skåne—Smålands Järnvägsaktiebolag	1,200
Hälsingborg—Landskrona—Eslövs Järnvägs A/B	3,386
Aktiebolaget P. Olsson & C:o	18,234
Höganäs—Billesholms Aktiebolag	4,339
Aktiebolaget Ancora	4,130
Bankfirman C. G. Cervin	2,250
Disponent H. Dunker	1,577
Fru Ch. Tornerhjelm	750
Godsägare R. Tornerhjelm	60
	Summa 47,034

på följande villkor:

- a) priset per aktie utgör åttio (80) kronor.
- b) försäljningen avser aktierna med tillhörande kuponger fr. o. m. nr 65 för år 1938.
- c) försäljningen sker under förutsättning

att Kungl. Maj:t godkänner denna överenskommelse

samt att stadsfullmäktige i Hälsingborg godkänner försäljningen av Hälsingborgs stad, Hälsingborg—Råå—Ramlösa Järnvägsaktiebolag i likv., Familjen Romares stiftelse, Arvid Nilssons donationsfond, B. M. Anderssons donation till pauvres honteux, Skåne—Smålands Järnvägsaktiebolag och Hälsingborg—Landskrona—Eslövs Järnvägsaktiebolag tillhöriga aktieposter i Hälsingborg—Hässleholms Järnvägsaktiebolag.

Över samtliga dessa aktieposter disponerar Hälsingborgs stad på sätt framgår av bifogade skrivelse av den 15 november 1937 med tillhörande fullmakter.

§ 2.

Så snart de i föregående § omnämnda godkännandena föreligga, upprättas erforderliga avräkningsnotor. Lagstadgad stämpel skall därvid gäldas av köparen och säljaren med hälften vardera.

Avräkningsnotorna skola likvideras senast tre (3) dagar efter deras utställningsdatum, varvid samtidigt aktierna i transporterat skick, med tillhörande utdelningskuponger fr. o. m. nr 65 överlämnas till köparen.

§ 3.

Köparen förbinder sig intill utgången av år 1940 att på anfordran jämväl inlösa övriga aktier i Hälsingborg—Hässleholms Järnvägsaktiebolag till enahanda pris och villkor, som sägs här ovan i § 1, mom. a) och b).

§ 4.

Så snart denna överenskommelse godkänts av Kungl. Maj:t och Stadsfullmäktige i Hälsingborg, utlyses bolagsstämma. Det förutsättes att den nuvarande bolagsledningen intill dess ej disponerar Bolagets tillgångar eller ikläder Bolaget förpliktelser för andra ändamål än sådana, som avse det normala uppehållandet av driften å Bolagets järnvägar, därest ej Kungl. Järnvägsstyrelsen lämnar sitt medgivande till andra åtgärder.

Till samtliga under denna tid utlysta styrelsesammanträden eller sammanträden med styrelsens arbetsutskott kallas den eller de representanter, Kungl. Järnvägsstyrelsen utser.

§ 5.

Köparen och säljaren äro ense därom, att denna överenskommelse icke skall föranleda ändring i nuvarande personals löne- och övriga anställningsvillkor.

Därest bolagets järnvägar framdeles införlivas i statens järnvägar skall köparen — i den mån så kan vara möjligt med hänsyn till Kungl. Maj:ts och Riksdagens beslut — tillse att den då övertagna personalen icke kommer att lida minskning i de löneförmåner, som enligt då gällande bestämmelser och avtal skulle tillkommit den vid fortsatt anställning i bolagets tjänst.

§ 6.

Köparen förbinder sig att respektera av Bolaget redan fattade beslut i fråga om särskilda pensioner och understöd och skall detta åtagande jämväl gälla för det fall, att Bolagets järnvägar i en framtid event. införlivas med Statens järnvägar.

§ 7.

Sedan lagenliga avskrivningar verkstälts i 1937 års bokslut och därest vinsten av sagda års rörelse så medger, äga nuvarande aktieägare uppbära fyra (4) procent utdelning eller 4 kronor per kupong nr 64 för år 1937, och förbinder sig köparen, om aktierna förvärvats före 1938 års ordinarie bolagsstämma, att under nämnda förutsättning å sagda stämma rösta för sådan utdelning.

§ 8.

Denna överenskommelse är för säljaren bindande intill utgången av juni månad 1938.

Därest likvid erlägges senare än den 1 april 1938, skall ränta å köpeskillingen, beräknad efter tre (3) procent per år, av köparen erläggas från och med nyss angivna tidpunkt till dess full betalning sker.

Stockholm den 22 november 1937.

Kungl. Järnvägsstyrelsen

Axel Granholm.

Erik Malmkvist.

Ragnar Blomquist.

enligt fullmakter.

/ Sven Nordmark.

Till Direktören Ragnar Blomquist, Stockholm.

Till klagörande av vad som avsetts med innehållet i första stycket av § 5 i överenskommelsen denna dag mellan Järnvägsstyrelsen och Eder rörande förvärv av aktiemajoriteten i Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolag, får jag anhålla om Eder bekräftelse av att avsikten varit, att nämnda bestämmelse icke skall lägga några hinder i vägen för Järnvägsstyrelsen att även under den tid som nämnda järnväg drives i bolagsform verkställa transport av personal hos järnvägen till Statens järnvägar under förutsättning att härigenom personalen icke kommer i sämre löne- eller anställningsvillkor än den samma hade hos järnvägsbolaget.

Stockholm den 22 november 1937.

Axel Granholm.

Bekräftas:

Ragnar Blomquist.
