

Nr 105.

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

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående förvärv av aktier i Nässjö—Oskarshamn nya järnvägsaktiebolag m. m.

(4:e avd.)

I propositionen nr 178 har Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 2 mars 1945, föreslagit riksdagen att *dels* besluta, att aktierna i Nässjö—Oskarshamns nya järnvägsaktiebolag ävensom Eksjö—Österbymo och Vetlanda järnvägar må på avtalade villkor förvärfas av staten, *dels* bemyndiga Kungl. Maj:t att vidtaga erforderliga åtgärder för Nässjö—Oskarshamns nya järnvägsaktiebolags trädande i likvidation, *dels* föreskriva, att Nässjö—Oskarshamns, Eksjö—Österbymo och Vetlanda järnvägar skola från och med den 1 januari 1946 införlivas med statens järnvägar, *dels ock* till Förvärv av aktier i Nässjö—Oskarshamns nya järnvägsaktiebolag å kapitalbudgeten under Statens affärsverksfonder, Statens järnvägar, för budgetåret 1945/46 anvisa ett investeringsanslag av 8 400 000 kronor.

Med skrivelse den 28 februari 1945 har *järnvägsstyrelsen* underställt Kungl. Maj:ts prövning tre vid skrivelsen i avskrift fogade, av styrelsen under förbehåll av Kungl. Maj:ts godkännande ingångna avtal.

Det första avtalet, vilket för sin giltighet förutsätter Kungl. Maj:ts godkännande före den 15 juni 1945, har slutits med ägarna till aktiemajoriteten i Nässjö—Oskarshamns nya järnvägsaktiebolag, i det följande kallat NOJ, och avser förvärv för kronans räkning av säljarna tillhöriga aktier i järnvägsbolaget.

De båda övriga avtalen avse förvärv för statens järnvägars räkning av de aktiebolaget Vetlanda järnvägar (VJ) och Eksjö—Österbymo järnvägsaktiebolag (EÖJ) tillhöriga järnvägarna. Järnvägsstyrelsens motkontrahenter äro i de båda sistnämnda avtalen icke endast VJ och EÖJ utan även NOJ i dess egenskap av långgivare till de båda andra bolagen. De rörande VJ och EÖJ ingångna avtalen hava träffats under förbehåll av Kungl. Maj:ts samt respektive bolagsstämmors godkännande.

NOJ äger den normalspåriga banan Nässjö—Oskarshamn. VJ:s järnvägar utgöras av de smalspåriga bandelarna Vetlanda—Sävsjö och Vetlanda—Målilla. EÖJ äger den likaledes smalspåriga banan Eksjö—Österbymo. De tre bolagen bedriva utom järnvägsrörelse biltrafik. VJ:s och EÖJ:s järnvägar samförvaltas i viss utsträckning med Nässjö—Oskarshamns järnväg.

Ifrågavarande järnvägar hava följande banlängder.

	km.
Nässjö—Oskarshamn	148,4
Eksjö—Österbymo	34,6
Vetlanda—Sävsjö	29,8
Vetlanda—Målilla	50,6
<hr/>	
Sammanlagt	263,4 km.

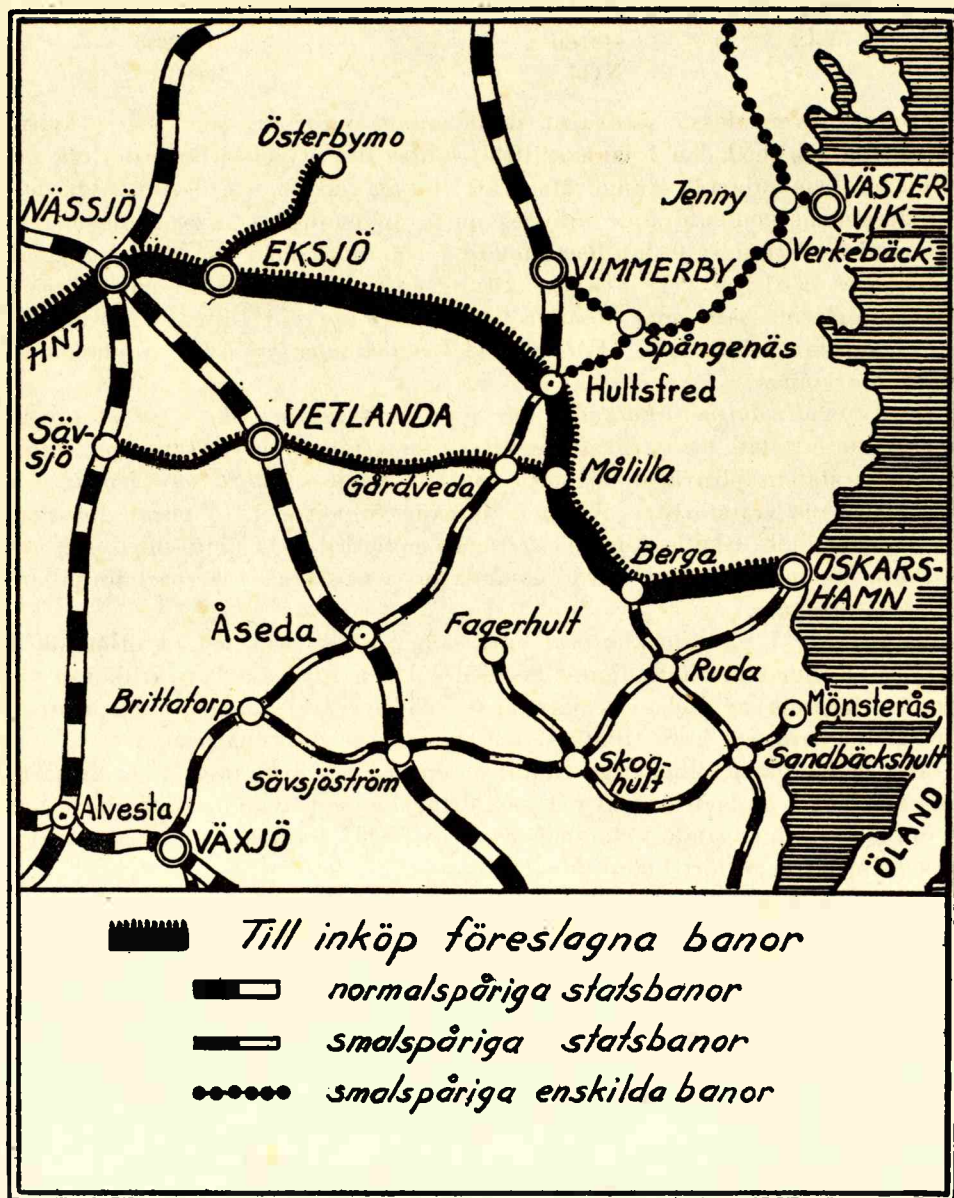
Järnvägarnas rullande materiel utgjordes vid utgången av år 1944 av:

	NOJ.	EÖJ.	VJ.
Ånglok, tender	8	—	—
» , tank	6	2	5
Lokomotorer	2	—	—
Rälsbussar.....	—	—	3
Personvagnar	16	2	3
Därav 4-axliga	7	—	3
Person- och postvagnar, kombinerade	—	—	2
Post- och resgodsvagnar.....	13	2	6
Godsvagnar, slutna.....	120	5	24
» , öppna.....	314	35	148

NOJ, EÖJ och VJ bedriva även biltrafik i viss utsträckning.

NOJ:s aktiekapital utgör 4 200 000 kronor. Överenskommelsen avser i första hand aktier till ett nominellt belopp av 2 723 700 kronor. Priset för aktierna, vilkas nominella värde är 100 kronor, har bestämts till 210 kronor per aktie, varav 200 kronor skola utgå i 3-procentiga statsobligationer med tio-årig löptid och 10 kronor gäldas kontant. Enligt överenskommelsen är staten emellertid skyldig att på lika villkor inlösa jämväl övriga aktier i bolaget. Hela aktieförvärvet kommer sålunda att draga en kostnad av 8 820 000 kronor. Det kontant utgående beloppet motsvarar utdelning för år 1944 och första halvåret 1945. Järnvägsstyrelsen har i sin skrivelse föreslagit, att kontantdelen eller 420 000 kronor, skulle bestridas med utdelning från bolaget, medan återstoden, 8 400 000 kronor enligt gällande budgetordning borde anvisas å riksstaten såsom investeringsanslag. Styrelsen har vidare framhållit önskvärdheten av att NOJ:s införlivning med statens järnvägar ej uppskötas längre än oundgängligen nödvändigt. Då den helt övervägande delen av bolagets aktier beräknades hava kommit i statens ägo före utgången av år 1945, ville styrelsen föreslå att uppskovet begränsades till ett halvt år, innebärande att NOJ skulle träda i likvidation den 1 januari 1946.

Järnvägsstyrelsen har även föreslagit att åtgärder i samband med förvärv av NOJ vidtoges för statsövertagande jämväl av EÖJ och VJ, vilka delvis vore samförvaltade med NOJ. Enligt avtalen skulle dessa järnvägars samtliga tillgångar, direkt eller indirekt över NOJ, tillfalla staten.



Enligt preliminära balansräkningar per den 31 december 1944 uppginge låneskulderna för de ifrågavarande järnvägarna till följande belopp:

	Kronor.
EÖJ:s skuld till staten	241 602
» » » NOJ	66 716
VJ:s » » staten	583 253
» » » NOJ	419 218

För att även dessa järnvägar skulle kunna införlivas med statens järnvägar från och med den 1 januari 1946, syntes det styrelsen erforderligt, att riksdagen bemyndigade Kungl. Maj:t att vidtaga härför erforderliga åtgärder. För desammas genomförande krävdes ingen anvisning av investeringsmedel. Däremot erfordrades beslut beträffande förfarandet med de båda bolagens resterande skulder till staten. Styrelsen ville i detta hänseende föreslå samma förfaringssätt, som kommit till användning vid tidigare förvärv av järnvägar utan affärsvärde. För VJ:s del beräknades viss del av statslånet kunna återvinnas.

Järnvägsfullmäktigen Falkman har i en i styrelsens skrivelse återgiven reservation uttalat, att järnvägsstyrelsens hemställan, i vad anginge införlivandet i statens järnvägar, ej borde omfatta Eksjö—Österbymo järnväg och att avtalet om statsförvärv av sagda järnväg följaktligen ej borde förordas till godkännande. Skulle förvärvet ifråga emellertid av någon anledning anses böra komma till stånd, borde nämnda bana nedläggas, så snart förhållandena det medgäve.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava den 2 mars 1945 avgivit utlåtande i ärendet. Fullmäktige hava funnit de med VJ och EÖJ avtalade villkoren för statsövertagande av bolagens järnvägar och övriga tillgångar från statens sida godtagbara och hava tillstyrkt statsförvärv av dessa järnvägar.

Ikke heller hava fullmäktige funnit anledning till erinran mot de av järnvägsstyrelsen i budgettekniskt och bokföringsmässigt avseende föreslagna åtgärderna för införlivande i statsbanenätet av NOJ. I fråga om avtalsvillkoren hava fullmäktige anfört bland annat följande.

Såsom fullmäktige framhållit i det yttrande fullmäktige den 24 februari 1945 avgivit till Kungl. Maj:t angående statsförvärv av Halmstad—Nässjö järnväg, har räntan å tioåriga statslån genom den nyligen inträffade räntesänkningen nu gått ned icke obetydligt under 3 %. För dagen utgör räntan å sådana lån omkring 2,8 %. Vid försäljning av obligationer av nämnt slag betinga dessa därför för närvarande en köpkurs av omkring 101½ %.

På grund härav skulle det för staten vara fördelaktigare, om likviden finge i sin helhet ske i penningar till det i överenskommelsen angivna beloppet. Fullmäktige vilja därför ifrågasätta, om ej förhandlingar med säljarna borde upptagas på denna punkt.

Departementschefen har anfört bland annat följande.

Den avtalade formen för förvärv av Nässjö—Oskarshamns järnväg är densamma, som tillämpades vid 1944 års statsinköp av Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar. Ett direkt köp av järnvägsegendomen, vilket eljest varit den vanliga förvärvsformen, har i detta fall befunnits omöjligt att genom-

föra på frivillig väg till ett pris, som ansetts godtagbart. I och för sig torde emellertid den valda överlåtelseformen icke medföra några större nackdelar för kronan. Då ägarna till aktiemajoriteten förbundit sig att vid ordinarie bolagsstämma år 1945 rösta för bolagets trädande i likvidation, behöver ej heller uppskovet med järnvägens formella inlemmande i statsbanenätet avse mer än ett halvt år.

Om man frånräknar ett belopp av 1 400 000 kronor, som bolaget disponerar i form av för rörelsen icke erforderliga rörliga tillgångar utöver svävande skulder, nedbringas den del av köpesumman för samtliga aktier, som bör förräntas med överskott från järnvägs- och bilrörelsen, till (8 820 000 — 420 000 — 1 400 000) 7 000 000 kronor. Med ett enligt sedvanlig normalkalkyl beräknat nettoöverskott av 264 000 kronor erhålles en förräntning av 3,8 %. Denna förräntning torde kunna anses tillfredsställande.

Vid förräntningsberäkningarna har i enlighet med tillämpad praxis hänsyn icke tagits till den förbättring av driftresultaten för statens järnvägar såsom helhet betraktade, vilken efter Oskarshamnsbanans förstatligande står att vinna genom rationaliseringar och förenklingar i olika avseenden. Vinsterna härav torde i detta fall bli relativt betydande. Sålunda kan en avsevärd effektivisering av transporttjänsten erhållas genom omläggning av vissa transportvägar, vilka enligt gällande samtrafiksordning leda över smalspåriga banor och nödvändigöra omlastning, i vissa fall flera gånger. Rationalisering av växlingsarbetet beräknas kunna uppnås. Ett stort antal föreningsstationer förlora denna sin karaktär. Oskarshamnsjärnvägens rörelse är baserad helt på ångdrift, och en framtida övergång i viss utsträckning till annan driftform kan möjliggöra minskad driftkostnad och ökad trafik. En del förvaltningskostnader bortfalla genom trafikledningens infogande i redan befintligt distrikts- och sektionssystem vid statens järnvägar.

På grund av vad här anförts finner jag mig böra tillstyrka, att det upprättade avtalet angående förvärv av aktiemajoriteten i Nässjö—Oskarshamns nya järnvägsaktiebolag godkännes. Med anledning av vad riksgäldsfullmäktige yttrat rörande formerna för köpeskillingsens erläggande har jag under hand trätt i förbindelse med representant för säljarna 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. Jag förutsätter, att vid framtida förhandlingar i motsvarande frågor nödigt beaktande skänkes utvecklingen på obligationsmarknaden, så att olägenheter av det slag riksgäldsfullmäktige påtalat undvikas.

För aktieförvärvet samt för att möjliggöra inlösen av de aktier, som icke genom avtalet direkt överlätits, torde för budgetåret 1945/46 böra anvisas ett investeringsanslag av 8 400 000 kronor.

Vid bedömandet av de rationaliseringsvinster, som enligt vad nyss anförts äro att påräkna genom statsförvärv av Nässjö—Oskarshamns järnväg, har jag utgått från att, i enlighet med principuttalande i ärendet av 1939 års lagtima riksdag och på sätt järnvägsstyrelsen föreslagit, jämväl de med nämnda järnväg i viss omfattning samförvaltade smalspåriga banorna Vetlanda—Sävsjö, Vetlanda—Målilla och Eksjö—Österbymo skola övertagas av staten. Sistnämnda järnvägar hava betydande skulder, till alldeles övervägande del till staten och till Oskarshamnsjärnvägen. Någon ersättning för överlåtelsen till staten av de smalspåriga järnvägarna har icke ifrågasatts, och medelsanvisning för detta ändamål erfordras alltså icke. Jag tillstyrker, att jämväl de båda av järnvägsstyrelsen träffade avtalen om förvärv av smalspårsbanorna

godkännas. Med detta tillstyrkande har jag självfallet icke tagit någon ställning till frågan, huruvida de smalspåriga järnvägarna böra helt eller delvis nedläggas med hänsyn till det svaga driftresultatet. Detta spörsmål torde böra göras till föremål för förnyad prövning, sedan nuvarande onormala förhållanden på transportväsendets område upphört.

Då de förvärvade smalspåriga järnvägarna sakna affärsvärde, synes det mig lämpligt, att statslånen på liknande sätt, som skett i tidigare motsvarande fall, avlyftas från fonden för låneunderstöd medelst avskrivning, i den mån täckning ej kan beredas genom de tillgångar, som övertagas. Motorvagnslånen böra emellertid överföras till statens järnvägars fond. I övrigt betingar statsförvärvet av smalspårsbanorna icke några särskilda anordningar, då enligt de träffade villkorliga avtalen järnvägsbolagens egendom genom köp överföres på staten.

För Nässjö—Oskarshamns järnvägs införlivande med statsbanenätet erfordras däremot ett något omständligare förfarande. Under en tid måste järnvägen drivas i bolagsform. För att denna tid skall bli så kort som möjligt torde beslut om bolagets likvidation böra meddelas redan i samband med aktieförvärvet. Järnvägen skulle då kunna införlivas med statsbanenätet med ingången av år 1946, vilken tidpunkt torde böra väljas även för införlivandet av de smalspåriga järnvägarna. Då järnvägsstyrelsen genom förvärvet av aktiemajoriteten i Oskarshamnsbolaget erhåller bestämmande inflytande över samtliga järnvägsföretagen, kan emellertid redan dessförinnan viss samförvaltning etableras.

Vid avveckling av bolagsdriften beträffande Oskarshamnsbolaget torde i allt väsentligt kunna följas samma förfarande, som tillämpades vid införlivandet år 1940 med statens järnvägar av de s. k. statliga järnvägsbolagens järnvägar och som i propositionen 1945: 130 förordats beträffande Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar. Sålunda bör vid likvidationens början avtal träffas om överlåtande av bolagets alla tillgångar och skulder till staten. Då bolaget icke har några låneskulder, erfordras härför icke något kapitaltillskott. Bolagets rörliga tillgångar och svävande skulder böra i samband med förvärvet bokföras å ett särskilt inköpskonto. Det å detta konto uppkommande saldot bör regleras över värdeminskningsskonto.

Jag har icke något att erinra emot att de statsskatter, som följa med avvecklingen av bolagets verksamhet, bestridas med statens järnvägars driftmedel.

Den hos ifrågavarande tre järnvägar vid införlivandet anställda personalen torde i samma utsträckning som vid tidigare järnvägsförstatliganden komma att övergå i statens järnvägars tjänst. Mot de avtalade villkoren härför har jag icke funnit anledning till erinran.

Utskottet.

Enligt gjorda avkastningsberäkningar, vid vilka följts samma principer som de vid förhandlingarna om Halmstad—Nässjö järnvägar tillämpade, skulle man på den angivna köpeskillingen, 8 820 000 kronor, kunna räkna med en förräntning av 3,8 %. Bananläggningen uppges vara i väl underhållet skick. Det finansiella resultatet anses kunna förbättras genom införande av motorvagnstrafik och andra rationaliseringsåtgärder. Då härtill läggas indirekta vinster av olika slag, vilka i detta fall beräknas kunna bli ovanligt stora på grund av möjligheterna till förenklad förvaltning vid de många hittillsvarande övergångsstationerna till statsbanorna, bör det preliminärt ingångna köpeavtalet kunna anses för statens del godtagligt.

Samtidigt skulle — utan att någon köpeskillning utbetalas — förvärvas de

med Nässjö—Oskarshamns järnväg samförvaltade smalspåriga banorna Vetlanda—Sävsjö, Vetlanda—Målilla och Eksjö—Österbymo. Frågan huruvida dessa senare tre banor böra med hänsyn till det svaga driftresultatet nedläggas har departementschefen ansett böra göras till föremål för förnyad prövning, sedan nuvarande onormala förhållanden på transportväsendets område upphört. I anledning härav föranlätets utskottet erinra, att i den mån framdeles en dylik undersökning befinnes böra ske, hänsyn självfallet ej endast bör tagas till de direkta resultaten av bandriften, sådana dessa kunna rent siffermässigt framräknas. I betraktande måste också tagas ifrågavarande med stora lokala uppostringar åstadkomna samfärdselleders betydelse för bygdens framtida ekonomiska utveckling och befolkningens fortsatta försörjning.

Med åberopande av vad utskottet sålunda anfört får utskottet tillstyrka propositionen. Utskottet hemställer,

att riksdagen må

a) besluta, att aktierna i Nässjö—Oskarshamns nya järnvägsaktiebolag ävensom Eksjö—Österbymo och Vetlanda järnvägar må på avtalade villkor förvärvas av staten,

b) bemyndiga Kungl. Maj:t att vidtaga erforderliga åtgärder för Nässjö—Oskarshamns nya järnvägsaktiebolags trädande i likvidation,

c) föreskriva, att Nässjö—Oskarshamns, Eksjö—Österbymo och Vetlanda järnvägar skola från och med den 1 januari 1946 införlivas med statens järnvägar,

d) till *Förvärv av aktier i Nässjö—Oskarshamns nya järnvägsaktiebolag* för budgetåret 1945/46 under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, anvisa ett investeringsanslag av 8 400 000 kronor.

Stockholm den 27 april 1945.

På statsutskottets vägnar:

J. B. JOHANSSON.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit

från första kammaren: herrar *Johan Bernhard Johansson, Lindström, Gränebo, Sven Larsson, Bernhard Nilsson, Bäckström, Karl Andersson, Mannerskant, Heidings, Gustaf Karlsson, Gustaf Iwar Anderson och Näsström*; samt

från andra kammaren: herrar *Eriksson i Stockholm, Danielsson, Pettersson i Dahl, Stazäng, Viklund, Holmström, Lindholm, fru Alvé, herrar Åkerström, Hoppe, Pettersson i Degerfors och Johansson i Mysinge*.
