

Nr 259.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående anslag till teckning av aktier i Aktiebolaget Svenska godscentraler; given Stockholms slott den 8 maj 1948.

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

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

G U S T A F A D O L F.

Torsten Nilsson.

Propositionens huvudsakliga innehåll.

I propositionen föreslås, att aktiekapitalet i Aktiebolaget Svenska godscentraler — vilket till hälften äges av staten och enskilda järnvägar — skall ökas med 2 500 000 kronor, varav statens järnvägar skola teckna 1 250 000 kronor.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 8 maj 1948.

Närvarande:

Statsministern **ERLANDER**, ministern för utrikes ärendena **UNDÉN**, statsråden **WIGFORSS**, **MÖLLER**, **SKÖLD**, **GJÖRES**, **DANIELSON**, **VOUGT**, **ZETTERBERG**, **NILSSON**, **STRÄNG**, **ERICSSON**, **MOSSBERG**, **WEIJNE**.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anmäler chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Nilsson, fråga angående anslag till teckning av aktier i Aktiebolaget Svenska godscentraler samt anför därvid följande.

Inledning.

Vid ett flertal under 1930-talet företagna utredningar rörande transportväsendet har frågan om en samordning mellan järnvägarna, biltrafiken och sjöfarten uppmärksammats. En dylik samordning ansågs därvid nödvändig för att vinna en god allmän transporthushållning. Såsom ett led i dessa strävanden övertogo statens järnvägar och vissa enskilda järnvägar år 1942 hälften av aktierna i Aktiebolaget Svenska godscentraler, Aktiebolaget Landtransport och Aktiebolaget Nordisk biltjänst. Den ursprungliga ägaren av bolagen, Stockholms Rederiaktiebolag Svea, behöll den andra hälften av aktierna.

Värdet för statens järnvägars vidkommande av transaktionen ansågs i huvudsak bestå däri, att på olika orter kontakt åstadkommes mellan järnvägsförvaltning och bilorganisation och indirekt även mellan järnvägs- och sjöfartsintressen. Detta förhållande antogs kunna medverka till en önskvärd förbättring av landets transporthushållning.

Då ifrågavarande transportföretag på detta sätt övergingo till att bli av Rederiaktiebolaget Svea och järnvägarna gemensamt och till lika delar ägda företag, träffades mellan intressenterna ett särskilt avtal, som bl. a. innehöll bestämmelser om sättet för utseende av företagets ledning och allmänna riktlinjer för den fortsatta verksamheten. Enligt detta avtal handhaves den gemensamma administrationen av Aktiebolaget Svenska godscentraler (i fortsättningen benämnt ASG). Finansiellt äro företagen sidoordnade.

De första åren efter det järnvägarna vunnit delägarskap i dessa närmast för landsvägstransporter grundade företag hämmades dessas verksamhet och utveckling av rådande, genom kriget och avspärningen föranledda förhållanden — bl. a. knappheten på gummi och drivmedel och de på grund därav införda restriktionerna. Med tanke på de gynnsammare förhållanden, som kunde väntas inträda i och med krigets slut ansåg sig bolagens gemensamma ledning emellertid böra planera för att, sedan mera normala förhållanden

inträtt, kunna utvidga verksamheten och bedriva densamma på ett mera rationellt sätt.

Som ett led i denna planering vände sig bolagsledningen år 1945 till aktieägarna med hemställan att dessa måtte i förhållande till sina aktieinnehav såsom lån mot förlagsbevis tillhandahålla för ändamålet erforderliga medel.

Dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet ansåg skäl föreligga, att staten i samma mån som de enskilda aktieägarna medverkade vid anskaffandet av det kapitaltillskott, som erfordrades för att bolagen skulle kunna genom rationaliseringar och utvidgningar förbereda den transportverksamhet, som beräknades ankomma på dem, då trafiken åter uppnådde eller överskred förkrigstidens nivå. Det lämpligaste tillvägagångssättet för statens medverkan vid kapitalanskaffningen ansågs emellertid vara, att järnvägsstyrelsen erhöll bemyndigande att å kronans vägnar åtaga sig borgensansvar för lån till ASG och därmed samförvaltade bolag intill ett belopp av 2 000 000 kronor. Hinder borde dock icke möta för de enskilda intressenterna att, om de så önskade, i stället för att ikläda sig borgen för lån till de gemensamt ägda företagen, själva utlåna medel till dessa i den mån icke högre ränta krävdes än som mot statens borgen kunde erhållas i den allmänna marknaden.

I övrigt förutsattes, att borgensåtagandets omfattning för varje delägare skulle vara proportionellt mot vederbörandes aktieinnehav samt att Kungl. Maj:t skulle äga utse en revisor i det eller de bolag, som upptagit lån mot borgen av järnvägsstyrelsen.

Sedan proposition av detta innehåll bifallits av riksdagen år 1945 (riksdagens skrivelse nr 325), har järnvägsstyrelsen under 1946 och 1947 utfärdat borgensförbindelser för lån till ASG och därmed samförvaltade bolag intill ett högsta belopp av 2 000 000 kronor. De aktieägande enskilda järnvägarna lämnade i sin tur en gemensam underborgen till styrelsen för sin delaktighet i borgensåtagandet.

Framställning om ytterligare aktieteckning.

I skrivelse den 27 november 1947 har järnvägsstyrelsen nu meddelat, att styrelsen för ASG hänvänt sig till sina huvudintressenter — järnvägsstyrelsen och Rederiaktiebolaget Svea — med hemställan, att aktiekapitalet i ASG måtte ökas genom nyteckning.

Bolagsstyrelsen har därvid framhållit, att den av ASG och de därmed samordnade företagen bedrivna rörelsen under de senare åren avsevärt ökat i omfattning. Ökningen är huvudsakligen en följd av det förvärv av Aktiebolaget Transportkompaniets verksamhet, som ägde rum den 1 juli 1946, men rörelsen har även i övrigt ej oväsentligt utvecklats.

För belysande av sin framställning har bolagsstyrelsen företett balansräkningar för åren 1945, 1946 och 1947 av följande innehåll.

Balansräkningar för Aktiebolaget Svenska godscentraler.

<i>Tillgångar.</i>	31/12 1945	31/12 1946	31/12 1947
Fastigheter	386 000	1 330 000	1 775 800
Inventarier	120 000	381 000	512 000
Kassa	395 000	1 022 000	1 998 700
Närstående företag	—	657 000	811 100
Diverse debitorer	800 000	2 429 000	3 186 600
Goodwill	—	1 150 000	1 100 000
Övervärde å aktier	28 000	28 000	29 000
Summa tillgångar	1 729 000	6 997 000	9 413 200
<i>Skulder.</i>			
Aktiekapital	500 000	500 000	500 000
Reservfond	7 000	9 000	29 300
Lån	430 000	4 075 000	4 720 000
Diverse kreditorer	790 000	2 281 000	4 069 100
Vinstmedel	2 000	132 000	94 800
Summa skulder	1 729 000	6 997 000	9 413 200

Sammandrag av balansräkningar för Aktiebolaget Svenska godscentraler,
Aktiebolaget Landtransport och Aktiebolaget Nordisk biltjänst.

<i>Tillgångar.</i>	31/12 1945	31/12 1946	31/12 1947
Fastigheter	768 000	1 699 000	2 206 700
Inventarier	563 000	996 000	1 124 200
Kassa	452 000	1 124 000	2 099 700
Diverse debitorer	1 207 000	2 861 000	3 671 600
Varulager	37 000	64 000	190 900
Goodwill	—	1 150 000	1 100 000
Övervärde å aktier	295 000	352 000	353 100
Balanserad förlust	75 000	36 000	15 500
Summa tillgångar	3 397 000	8 282 000	10 761 700
<i>Skulder.</i>			
Aktiekapitalet	1 275 000	1 275 000	1 275 000
Reservfond	14 000	33 000	56 700
Lån	990 000	4 275 000	4 927 700
Diverse kreditorer	1 093 000	2 552 000	4 392 200
Vinstmedel	25 000	147 000	110 100
Summa skulder	3 397 000	8 282 000	10 761 700

Bolagens låneskulder till utomstående ha för åren 1945 och 1946 utgjort resp. 870 000 och 4 155 000 kronor samt var vid 1947 års slut 4 860 000 kronor.

Till belysande av omsättningsökningen inom resp. bolag meddelas följande uppgifter rörande omsättningen under 1945—1947.

		1945	1946	1947
		1 000-tal kronor		
ASG	första halvåret	3 184	5 601	12 737
	andra »	4 459	12 185	13 091
	Summa	7 643	17 786	25 828
Aktiebolaget	Landtransport	2 419	2 383	2 611
»	Nordisk biltjänst.....	875	925	1 405
Totalsumma		10 937	21 094	29 844

Då det av rörelsens ökning föranledda kapitalbehovet hittills tillgodosetts endast genom ökning av förlagslånen, föreligger enligt bolagsstyrelsens förmenande starka skäl för att man genom aktieteckning åstadkommer en mera rimlig proportion mellan eget och främmande kapital i rörelsen.

I detta sammanhang erinras även om den säregna beskaffenheten av ASG:s verksamhet, i det att redan företagna eller planerade investeringar i byggnader o. d. till övervägande del avse magasinsbyggnader å statens järnvägar tillhörig mark, d. v. s. å ofri grund, vilka av denna anledning icke kunna bli föremål för bankmässig belåning, ehuru de häremot svarande investeringarna uppenbarligen äro lika säkra som om byggnad skett å egen mark. Detta förhållande innebär, framhålles det, att bolaget på ett helt annat sätt än som eljest skulle vara fallet blir beroende av eget kapital resp. finansieringsbidrag eller medverkan i form av borgen från intressenternas sida.

I anslutning till det anförda hemställer bolagsstyrelsen, att huvuddelägarna måtte taga under övervägande att medverka till en ökning av aktiekapitalet i ASG med 2 500 000 kronor till 3 000 000 kronor, varvid järnvägsstyrelsen och Rederiaktiebolaget Svea skulle vardera till pari teckna aktier till ett belopp av 1 250 000 kronor.

De genom aktiekapitalets ökning influtna medlen avser bolaget att i första hand använda till inlösen eller nedbringande av vissa skulder, vilka nu kräva relativt hög ränta. Härför erfordras ett belopp av högst 640 000 kronor. Den på grund av rörelsens ökade omfattning erforderliga ökningen av rörelsekapitalet läser, framhåller bolagsstyrelsen vidare, kunna maximeras till 360 000 kronor. Till nedbetalning å de krediter, som lämnats av, resp. tillkommit under medverkan av, huvudintressenterna, skulle sålunda återstå ett belopp av 1 500 000 kronor.

Stockholms Rederiaktiebolag Svea har den 29 april 1948 förklarat sig vilja biträda bolagsstyrelsens förslag och utfäst sig att teckna aktier till halva det belopp varmed aktiekapitalet i ASG kommer att ökas.

Med anledning av bolagsstyrelsens framställning anför *järnvägsstyrelsen* följande.

Då frågan om tillhandahållande av förlagskapital åt ASG år 1945 var föremål för prövning bedömdes behovet av kapitaltillskott främst ur synpunkten att bolaget ansågs böra beredas möjlighet att genom rationaliseringar och

utvidgningar efter återinträdet av mera normala förhållanden på transportmarknaden bedriva sin verksamhet på ett fullt ändamålsenligt sätt. Den vid detta tillfälle ifrågasatta kapitalinsatsen var med andra ord huvudsakligen avsedd att disponeras för uppförande av nya magasinbyggnader och andra inom den dåvarande organisationens ram erforderliga anläggningar. Däremot räknade varken bolaget eller dess förlagsgivare vid denna tidpunkt med att ASG:s verksamhetsområde och bolagets behov av kapital skulle komma att öka så snabbt och kraftigt, som senare visade sig bliva fallet i och med att ASG den 1 juli 1946 övertog den av Aktiebolaget Transportkompaniet dittills bedrivna inrikes samlastningsrörelsen med tillhörande fastigheter och inventarier. Detta förvärv, varom avtal träffades i april 1946 och som enligt styrelsens mening i och för sig måste anses välbetänkt, eftersom därigenom den tidigare rådande dubbelorganisationen i fråga om den inrikes samlastningsverksamheten blev eliminerad, medförde i ett slag en fördubbling av ASG:s samlastningsrörelse och därmed ett högst avsevärt ökat behov av likvida medel för rörelsens bedrivande, ävensom en ej oväsentlig ökning av bolagets skuldbörda. Köpeskillingen för den sålunda förvärvade egendomen belöpte sig till 2 350 000 kronor, varav 500 000 kronor erlades kontant och 1 850 000 kronor gäldades i form av en skuldförbindelse, för vilken Rederiaktiebolaget Svea och trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle gemensamt iklädde sig borgen och som skall infrias inom en tid av tio år. Å ifrågavarande skuldförbindelse skall alltså amorteras minst 185 000 kronor per år.

Bolagsstyrelsens nu gjorda framställning anser järnvägsstyrelsen närmast vara föranledd av nämnda affärstransaktion, som bundit likvida medel och ökat bolagets skuldbörda i en år 1945 ej förutsedd omfattning. Järnvägsstyrelsen finner det därför motiverat att bolaget tillföres visst ytterligare kapital.

Järnvägsstyrelsen framhåller vidare, att av det till nyteckning föreslagna beloppet om 2 500 000 kronor äro endast 360 000 kronor avsedda som förstärkning av bolagets rörelsekapital, medan återstoden eller 2 140 000 kronor är avsedd att användas till ändring av proportionen mellan eget och främmande kapital i rörelsen.

Styrelsen finner, att den rådande proportionen mellan eget och främmande kapital icke kan betraktas som väl avvägd och att den föreslagna åtgärden därför måste anses motiverad.

Av det i bolaget sysselsatta kapitalet utgjorde sålunda vid 1947 års slut aktiekapitalet endast 5 % medan låneskuldena uppgick till 50 %. Genom nyteckningen och genom att de erhållna medlen disponerades på sätt förut angivits skulle aktiekapitalets andel komma att ökas till 31 % och låneskuldena att nedbringas till 26 %.

Beträffande bolagsstyrelsens förslag, att endast huvuddelägarna i ASG, järnvägsstyrelsen och Rederiaktiebolaget Svea, skulle verkställa nyteckningen, framhåller järnvägsstyrelsen, att genom redan verkställda eller pågående förstatliganden av enskilda järnvägar torde statens järnvägars andel i de till järnvägsintressenter överlåtna aktierna i ASG fr. o. m. den 1 juli 1948 komma att uppgå till 84 %. Då det vidare endast är en tidsfråga, när även övriga av enskilda järnvägar ännu innehavda aktier på samma sätt komma att övergå i statens järnvägars ägo, finner järnvägsstyrelsen sig icke ha anledning framställa någon erinran mot bolagsstyrelsens förslag, att de aktieägande enskilda järnvägarna icke skola deltaga i nyteckningen.

Järnvägsstyrelsen hemställer därför om Kungl. Maj:ts bemyndigande att nyteckna aktier i ASG till ett belopp av 1 250 000 kronor. Ehuru av detta belopp omkring 750 000 kronor komma att användas för nedbringande av de lån för vilka järnvägsstyrelsen iklätt sig borgen och det verkliga nyengagementet således omfattar endast 500 000 kronor, blir det nödvändigt, att hela det mot aktieteckningen svarande beloppet anvisas å riksstaten.

Departementschefen.

Vid den tid då statens och de enskilda järnvägarna inträdde såsom hälften-delägare i ASG-koncernen voro förhållandena i olika avseenden andra än nu. Jag torde här få erinra om att 1939 års principbeslut om det svenska järnvägsnätets enhetliggörande då ännu endast till en del blivit realiserat, medan det samma nu får anses vara i huvudsak fullbordat. I samband med statsförvärven av enskilda järnvägar har även biltrafik i betydande omfattning överförts till statsbaneföretaget. De största av dessa biltrafikföretag äro Svenska lastbilaktiebolaget, som förvärvades samtidigt med Västeråsbanorna, samt GDG biltrafik aktiebolag. Järnvägarnas biltrafik, som under tiden efter 1942 tillvuxit avsevärt, utökas alltjämt, bl. a. ha statsmakterna förra året och i år beslutat anvisa medel för utvidgning av Svenska lastbilaktiebolagets verksamhet. Samtidigt har även, såsom framgår av den föreliggande framställningen, ASG-koncernens rörelse kraftigt ökat.

Järnvägarnas inträde i ASG-koncernen ägde från början rum såsom ett led i de allmänna strävandena att åstadkomma en samordning av olika trafikmedel. En sådan samordning kan emellertid uppnås på olika vägar och hur man därvid förfar är för statens järnvägar av betydelse i olika avseenden, t. ex. i fråga om kundservicen, trafikvärvningen, organisationen av statens järnvägars biltrafik m. m. Med hänsyn till de förändringar i läget som, enligt vad jag förut antytt, numera inträtt, kan anledning uppkomma att upptaga frågan om det framtida förhållandet till ASG till förnyat övervägande.

I detta läge måste jag ställa mig i viss mån tveksam inför ett förslag om ökning av ASG:s aktiekapital, i den mån syftet härmed är att väsentligt vidga statens järnvägars engagement i företaget. Av järnvägsstyrelsens föreliggande framställning framgår emellertid, att den nu föreslagna kapitalökningen å 2 500 000 kronor — varav hälften skulle belöpa på statens järnvägar och hälften på Stockholms Rederiaktiebolag Svea — är motiverad väsentligen av att proportionen mellan aktiekapital och lån nu är otillfredsställande och att aktiekapitalet därför behöver ökas i förhållande till låneskulder. Järnvägsstyrelsen räknar med att det av 1945 års riksdag lämnade bemyndigandet för Kungl. Maj:t att medgiva järnvägsstyrelsen rätt att åtaga sig borgensansvar för lån till ASG och därmed samförvaltade bolag intill ett belopp av 2 000 000 kronor efter kapitalökning ej skall behöva tagas i anspråk intill högre belopp

än 1 250 000 kronor, varför statens järnvägars nyengagement alltså skulle begränsas till 500 000 kronor.

Med hänsyn till de skäl styrelsen anfört till stöd för sitt förslag och då frågan om statens järnvägars ställning till ASG framdeles torde få bli föremål för ett förnyat ställningstagande från statsmakternas sida, anser jag mig böra biträda den nu föreslagna kapitalökningen.

Jag hemställer alltså, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till *Teckning av aktier i Aktiebolaget Svenska godscentraler* å kapitalbudgeten under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, för budgetåret 1948/49 anvisa ett investeringsanslag av 1 250 000 kronor.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställen 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:

Sven G. Karlson.