

Nr 91.*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående statsförvärv av Östergötlands smalspåriga järnvägar m. m.*

(4:e avd.)

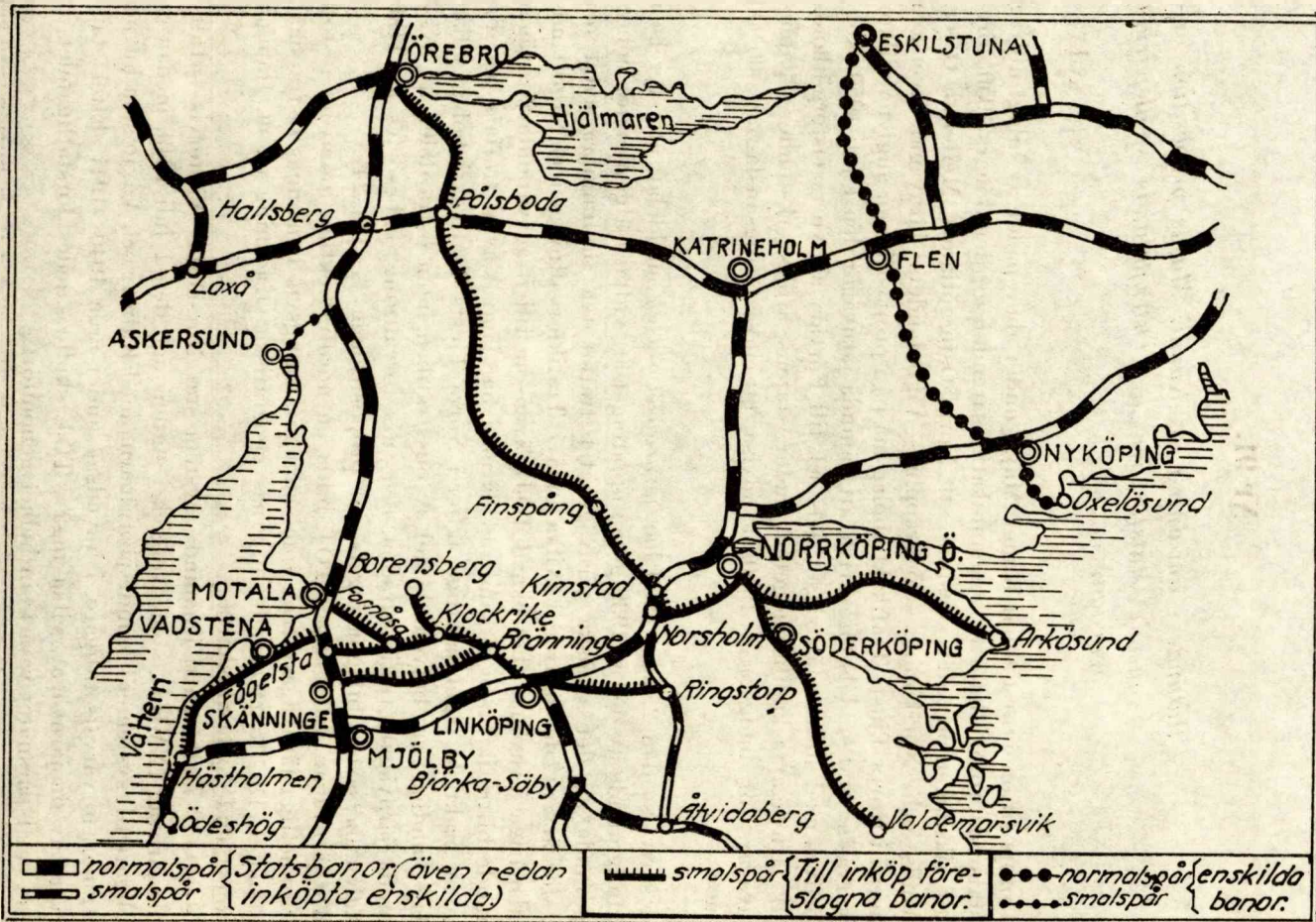
I propositionen nr 156 har Kungl. Maj:t, under återopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 3 mars 1950, föreslagit riksdagen att dels besluta att Norra Östergötlands, Mellersta Östergötlands och Norrköping—Söderköping—Vikbolandets järnvägar ävensom aktierna i Norra Tjusts Trafikaktiebolag må på i propositionen angivna villkor förvärfvas av staten, dels föreskriva, att nämnda järnvägar den 1 juli 1950 skola införlivas med statens järnvägar, dels ock till Förvärv av Norra Östergötlands m. fl. järnvägar å kapitalbudgeten under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, för budgetåret 1950/51 anvisa ett investeringsanslag av 500 000 kronor.

I skrivelse den 2 mars 1950 har *järnvägsstyrelsen* meddelat, att styrelsen till fullgörande av det år 1939 givna uppdraget att vidtaga åtgärder för enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet träffat två preliminära avtal om statsförvärv av de järnvägar, vilka ingå i Trafikförvaltningen Östergötlands smalspåriga järnvägar (betecknad TÖJ), ävensom till ifrågavarande järnvägar hörande biltrafik m. m. I samband därmed har jämväl avtal träffats om förvärv av praktiskt taget samtliga aktier i Norra Tjusts Trafikaktiebolag, vilket bolag handhar en betydande del av busstrafiken inom östra delen av nys-nämnda järnvägars trafikområden, och vars förvaltning ombesörjes av TÖJ. Avtalen ha såsom bilagor fogats vid propositionen (s. 11—24).

De järnvägar, vilka ingå i TÖJ, bilda en nordlig sektion inom det i stort sett enhetliga järnvägssystem, som sammanfattningsvis benämnes Östra smalspårnätet. De ifrågavarande linjernas geografiska sträckning m. m. framgår av omstående översiktskarta.

Som ett mellanparti i nämnda system står Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnväg (NVHJ), som övergick i statens ägo den 1 juli 1949, medan de sydligare till systemet hörande järnvägarna med Kalmar och Växjö som huvudstationer, förvärvats tidigare, i huvudsak under åren 1940—1941. Efter statsförvärv av de järnvägar, vilka ingå i TÖJ, skulle således förstatligandet av Östra smalspårnätet vara i sin helhet genomfört.

Järnvägsstyrelsen uttalar i sin förenämnda skrivelse till en början, att vid verkställda utredningar och förda förhandlingar samma riktlinjer följts som



vid tidigare statsförvärv. Även till sitt innehåll överensstämma föreliggande två järnvägsavtal med flertalet tidigare sådana. Från formell synpunkt däremot uppvisar det ena av dessa avtal viss säregenhet, i det att två bolag, Norra Östergötlands järnvägsaktiebolag (NÖJ) och Mellersta Östergötlands järnvägar aktiebolag (MÖJ), stå som undertecknare å säljaresidan, men vederlag utgår endast å NÖJ. Detta förhållande sammanhänger med, att NÖJ i den utsträckning, som tidigare gällande aktiebolagslag medgav, innehar aktiestocken i MÖJ. Norrköping—Söderköping—Vikbolandets järnvägsaktiebolag (VB) är däremot från ägaresynpunkt helt självständigt men äger ett stort antal aktier i NÖJ. Anförda beteckningar begagnas jämväl för resp. järnvägar.

Det tredje avtalet, gällande förvärv av aktier i ett biltrafikföretag, är i stort sett likalydande med tidigare träffade och av statsmakterna godkända överenskommelser rörande aktieförvärv.

De ifrågakvarande järnvägarnas sammanlagda banlängd uppgår till 401 km.

Den rullande materielen utgjordes vid 1948 års slut av

	NÖJ	MÖJ	VB
Änglok	15	5	7
Lokomotorer	1	6	
Elektromotorvagnar		5	
Motorvagnar		1	2
Rälsbussar	7	7	7
Rälsbussläpvagnar	9	5	8
Personvagnar	14	20	17
Postvagnar	1	2	
Person- och postvagnar			1
Person- och resgodsvagnar	1	2	1
Resgodsvagnar	3	6	5
Godsvagnar, slutna	100	84	70
» , öppna	351	290	160
Överföringsvagnar	18		

Förevarande järnvägs- och biltrafikaktiebolag bedriva en betydande billinjetrafik. Härom lämnar järnvägsstyrelsen följande uppgifter.

	NÖJ MÖJ	VB	Norra Tjusts Trafikaktie- bolag
Linjelängd, koncessionerad, km	374	208	335
» , trafikerad »	225	90	300

Fordonspark:

Bussar	16	2	19
Lastbilar	8	18	—
Släpvagnar	5	10	9
Skåpbil	—	—	1

Enligt järnvägsstyrelsen stode det klart, att såsom del av statsbanenätet med dess lägre taxa samt bättre förmåner för personal och pensionärer förevarande järnvägar komme att — vid en framtida statistisk uppdelning av inkomster och utgifter bandelsvis — framträda som *förluststräckor*. Såsom torde kunna slutas redan från sammanställningen av trafiksiffror, vore dock denna prognos intet för TÖJ säreget, i det att flertalet av de redan övertagna smalspåriga järnvägarna torde komma att uppvisa en fullt ut lika ogynnsam proportion mellan inkomster och utgifter.

Aktiekapitalet i Norra Tjusts Trafikaktiebolag utgör 93 150 kronor fördelat på 1 863 aktier om 50 kronor. Av dessa aktier erhöll staten 100 vid förvärv av Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägar, medan 759 medfölja vid förvärvet av VB. Återstå sålunda att särskilt förvärva 1 004, varav 1 003 omfattas av förevarande avtal.

Det avtalade priset per aktie utgör 380 kronor, vilket ger ett värde på hela aktiestocken av 707 940 kronor. Dragas härifrån 158 000 kronor kontanta tillgångar, erhålles ett belopp av ca 550 000 kronor såsom totalkostnad för förvärvet. Bolagets reallgångar äro värderade till 443 000 kronor. Såsom immateriellt affärsvärde (goodwill) få följaktligen upptagas 107 000 kronor. Beräknas att 18 000 kronor erfordras för förräntning efter 4 % av reallgångarna, återstår av det beräknade nettoöverskottet ett belopp av 20 000 kronor för amortering av nämnda goodwill. Amorteringstiden blir alltså omkring 6 år, vilket får anses tillfredsställande.

I fråga om beräkningen av *anslagsbehovet* anför styrelsen att, enär de ifrågakvarande trafikföretagen icke belastas av några egentliga lån, man endast har att räkna med de avtalade köpesummorna, utgörande för

	Kronor
NÖJ	1 319 400
VB	1 028 400
Aktier i Norra Tjusts Trafikaktiebolag	191 520
	<u>Summa 2 539 320</u>

Vad beträffar de relativt små kontantbelopp, som järnvägsbolagen skola äga att behålla eller å tillträdesdagen av styrelsen utbekomma, föreslås samma förfaringsätt, som kommit till användning vid alla tidigare liknande fall, nämligen att desamma skola föras å det särskilda utjämningskonto, benämnt »Inköpskonto för enligt 1939 års riksdagsbeslut förvärvade enskilda järnvägar», vilket sedan 1940 finnes upplagt i statens järnvägars räkenskaper. Självfallet synes så böra ske med förevarande järnvägars — ävensom biltrafikföretagets vid dettas blivande likvidation — av styrelsen övertagna rörliga tillgångar och svävande skulder.

Då de i köpet ingående likvida medlen väntas komma att med betydande belopp överstiga skulderna, behöva anslag icke äskas för täckning av den nyss angivna totalsumman, utan har anslagsäskandet beräknats kunna begränsas till 500 000 kronor.

De utgifter, som kunna föränledas av vid förvärven övertagna avtal m. m., förutsättas av järnvägsstyrelsen få — i den mån de ej böra direkt påföras driften eller statens järnvägars förråd — belasta förenämnda inköpskonto.

Avtalsbestämmelserna i övrigt bl. a. rörande övertagande av personal äro utformade helt i anslutning till innehållet i de avtal om statsförvärv av enskilda järnvägar, vilka under de senaste åren varit föremål för statsmakternas prövning.

Departementschefen har i huvudsak anfört följande.

Av den av järnvägsstyrelsen lämnade ekonomiska redogörelsen framgår, att de till statsförvärv föreslagna järnvägarna inom statsbanenätet komma att framstå såsom förluststräckor, även om införlivandet med statens järnvägar ger möjlighet till vissa rationaliseringsvinster. Den av trafikförvaltningen bedrivna biltrafikrörelsen har i regel givit ett tillfredsställande resultat. För trafikanterna kommer förvärvet av järnvägarna, liksom i allmänhet varit fallet beträffande de tidigare statsförvärven av enskilda järnvägar, att medföra påtagliga fördelar genom sänkta biljettpriser och fraktagifter.

De i avtalen angivna ekonomiska villkoren finner jag vara för statsverket godtagbara. De avtalade köpesummorna uppgå tillsammans till 2 539 320 kronor. Då företagen icke belastas av några egentliga lån och de i köpen ingående likvida medlen betydligt överstiga skulderna, beräknas anslagsäskandet för förvärvens genomförande kunna begränsas till 500 000 kronor. Jag tillstyrker att sistnämnda belopp anvisas.

För personalens övertagande erfordras en ökning av antalet tjänster i lönegraden Ca 24 och högre lönegrader. Jag har för avsikt att anmäla detta spörsmål i samband med övriga frågor angående förändring av löneställning och antal beträffande vissa befattningar vid kommunikationsverken.

Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att framdeles meddela beslut beträffande de förvärvade järnvägarnas överförande till visst distrikt.

Utskottet. Såsom av den lämnade redogörelsen framgår, utgör det nu föreslagna statsförvärvet av Östergötlands smalspåriga järnvägar ett led i de åtgärder för enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet, varom principbeslut fattats vid 1939 års riksdag. De förevarande avtalen ansluta sig också i allt väsentligt till de överenskommelser av motsvarande innehåll som tidigare träffats för fullföljande av detta principprogram. I likhet med flertalet av de redan förstatligade smalspåriga järnvägarna torde de nu aktuella järnvägsföretagen komma att uppvisa en otillfredsställande räntabilitet, delvis såsom en följd av de förbättringar ur trafikanternas synpunkt som statsförvärvet kan väntas medföra. Den i anslutning till järnvägsrörelsen bedrivna billinjetrafiken, som jämväl innefattas i överenskommelsen, bedömes däremot lämna ett mera gynnsamt ekonomiskt resultat. Med hänsyn till de i köpet ingående likvida medlen erfordras för förvärvet en kapitalinvestering av allenast 500 000 kronor.

Kungl. Maj:ts förslag har icke givit utskottet anledning till erinran. Utskottet hemställer alltså,

att riksdagen må

a) besluta att Norra Östergötlands, Mellersta Östergötlands och Norrköping—Söderköping—Vikbolandets järnvägar ävensom

aktierna i Norra Tjusts Trafikaktiebolag må på avtalade villkor förvärvas av staten,

b) föreskriva, att nämnda järnvägar den 1 juli 1950 skola in-förlivas med statens järnvägar,

c) till *Förvärv av Norra Östergötlands m. fl. järnvägar* under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, för budgetåret 1950/51 anvisa ett investeringsanslag av 500 000 kronor.

Stockholm den 25 april 1950.

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit

från första kammaren: herrar Rickard Lindström, Sven Larsson, Gränebo, Mannerskantz, Ohlon, Gustaf Karlsson, Iwar Anderson, Heiding, fröken Andersson, herrar Berling, Sundelin, Leander, Hesselbom, Erik Gustaf Andersson och Andréé; samt

från andra kammaren: herrar Skoglund i Doverstorp, Ward, Bergström, Boman i Kieryd, Mårtensson i Uddevalla, Lindholm, Rubbestad, Ståhl, Bergstrand, Åkerström, Pettersson i Dahl, Kollberg, Petterson i Degerfors, Persson i Vinberg och Birke.
