

Nr 373.

Av herr **Andersson** i Dunker m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 105, angående statsförvärv av Norra Södermanlands järnväg.

I proposition nr 105 till innevarande års riksdag har Kungl. Maj:t hemställt, att staten måtte på angivna villkor övertaga och med statsbanenätet införliva Norra Södermanlands järnväg. Enär den ifrågasatta åtgärden i mycket hög grad berör en annan enskild bana — Mellersta Södermanlands järnväg — och då, därest sagda förslag vinner riksdagens bifall, ifrågasvarande, endast 23 kilometer långa bandel kommer att bli belägen mellan (och sålunda förena) tvenne statsbanelinjer, synes grundad anledning föreligga att upptaga spörsmålet om förvärv till staten av jämväl ifrågasvarande järnväg.

Anledningen till statens övertagande av enskilda järnvägar har i de flesta fall varit den, att respektive järnvägar befunnit sig i en sådan ekonomisk situation, att uppehållandet av fortsatt drift äventyrats. I andra fall — exempelvis vid det år 1930 verkställda inköpet av Hässleholm—Markaryds järnväg — har syftet varit att förvärva en för statsbanenätet lämplig förbindelseled. I fråga om Norra Södermanlands järnväg är, såsom i kungl. propositionen angives, det förra alternativet för handen. Beträffande Mellersta Södermanlands järnväg är visserligen icke den ekonomiska ställningen nu sådan, att av denna anledning fråga om järnvägens övertagande av staten kan sägas vara aktuell, men dels på grund av det ändrade förhållande, som i detta avseende kan befaras inträda, därest den transitotrafik, som var en av förutsättningarna för banans tillblivelse och som den alltsedan tillkomsten år 1907 haft att besörja, kommer att avledas, och dels med hänsyn till sitt läge som förbindelseled mellan tvenne statsbanelinjer, kunna *båda* de hittills bestämmande motiven till förstatligande anses föreligga för denna järnväg.

Mellersta Södermanlands järnväg erhöll koncession den 1 juli 1904 och öppnades för allmän trafik den 28 oktober 1907. I statslån har järnvägen åren 1905—1908 erhållit 532,500 kronor, med en annuitet av 26,625 kronor. Alla tills dato förfallna ränte- och amorteringsbelopp hava likviderats, och sammanlagt har under de gångna åren till staten inbetalts 658,927 kronor. Järnvägsbolagets ekonomiska ställning vid 1930 års ingång framgår av följande:

Tillgångar:

| | | |
|---|--------|---------------------|
| Kassa, banktillgodohavande och statsobligationer | kronor | 154,711: 37 |
| Fraktfordringar | » | 164: 74 |
| Materialier | » | 7,716: 08 |
| Inventarier | » | 22,656: 69 |
| Järnvägsanläggningen | » | 1,018,519: 34 |
| Rullande materiel | » | 225,792: 78 |
| | | kronor 1,429,561: — |

Skulder:

| | | | |
|--|-----|-------------|---------------------|
| I trafikavräkning med Sveriges statsbanor | kr. | 5,001: 40 | |
| Statslån inklusive upplupna, ej förfallna räntor | » | 504,590: 66 | |
| Outtagna vinstmedel | » | 1,480: — | kronor 511,072: 06 |
| Aktiekapitalet | kr. | 725,800: — | |
| Avskrivnings- och förnyelsefonden | » | 100,000: — | |
| Reservfonden (10 procent å aktiekapitalet) | » | 72,580: — | » 898,380: — |
| Å Vinst- och förlustkonto kvarstående | » | 20,108: 94 | |
| | | | kronor 1,429,561: — |

Tillkomsten av järnvägen krävde stora uppoffringar från orten, synnerligast för Malmköpings köping och de angränsande kommunerna Dunker och Lilla Malma. På grund av att kungl. Södermanlands regemente då var förlagt i Malmköping ställdes betydande krav på järnvägsanläggningen, och banan fick även en förhållandevis solid utrustning i skilda avseenden. Den förutsättning i fråga om trafikinkomster, som regementsförläggningen innefattade, undanrycktes i och med regementets förflyttning till Strängnäs, även om banan allt fortfarande har en viss strategisk betydelse. Genom det ifrågasatta införlivandet av Norra Södermanlands järnväg med statsbanenätet äventyras jämväl den andra av de mera betydande faktorer, varpå banans räntabilitetskalkyler grundades, nämligen transitotrafiken. Såväl de av kommunerna och ortens befolkning gjorda uppoffringarna, som järnvägsförvaltningens bemödanden att fullgöra företagets förpliktelser mot staten och ortens näringsliv, hotas sålunda att bli tillspillogivna.

Genom tillkomsten av Mellersta Södermanlands järnväg förkortades avståndet mellan stationerna i Norra Södermanland och de söder om Skebokvarn belägna stationerna högst avsevärt såsom framgår av följande avståndsuppgifter:

| Stationsrelationer | över Stålboga | över Södertälje Södra |
|-----------------------------------|---------------|-----------------------|
| Nykvarn—Skebokvarn | 63 kilometer | 84 kilometer |
| Mariefred—Skebokvarn | 49 » | 106 » |
| Åkers Styckebruk—Skebokvarn | 40 » | 107 » |
| Strängnäs—Skebokvarn | 55 » | 122 » |

Följden härav blev också, att för stationerna å linjerna Nykvarn—Eskilstuna Södra, Strängnäs—Åkers Styckebruk och Mariefred—Läggesta å ena sidan och stationer, belägna söder om en linje Gnesta—Strömtorp å den andra, godssamtrafiksvägen fastställdes över Mellersta Södermanlands järnväg.

Ur nationalekonomisk synpunkt måste det även förefalla fullt naturligt, att godstransporterna ske kortaste vägen, då förefintligt normalspårigt järnvägsnät möjliggör detta. Efter Norra Södermanlands järnvägs införlivande med statsbanenätet förefaller alltså ett statsförvärv av Mellersta Södermanlands järnväg vara en ur skilda synpunkter väl motiverad åtgärd.

På grund av vad sålunda anförts tillåta vi oss hemställa,

att riksdagen ville i samband med beslutet om det av Kungl. Maj:t föreslagna övertagandet av Norra Södermanlands järnväg besluta, att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning om och på vilka villkor ett statsförvärv av Mellersta Södermanlands järnväg må komma till stånd.

Stockholm den 7 mars 1931.

Harald Andersson
i Dunker.

Karl Andersson,
Katrineholm.

Gustaf Olsson
i Ramsta.
