

Nr 105.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående statsförvärv av Norra Södermanlands järnväg; given Stockholms slott den 20 februari 1931.

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:

GUSTAF ADOLF.

Ake Holmbäck.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 20 februari 1931.

Närvarande:

Statsministern EKMAN, ministern för utrikes ärendena friherre RAMEL, statsråden GÄRDE, HAMRIN, STADENER, GYLLENSWÄRD, LARSSON, HOLMBÄCK, HANSÉN, RUNDQVIST.

T. f. chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Holmbäck anför:

I skrivelse den 29 september 1930 har Norra Södermanlands järnvägsaktiebolag framställt förslag om statens övertagande av bolagets järnväg.

Beträffande denna järnväg må här erinras om följande.

Den 22 maj 1891 beviljade Kungl. Maj:t koncession å järnväg av 1.435 meters spårvidd från Nyby bruk över Eskilstuna till Södertälje station å statens järnvägar med bibanor till Åkers styckebruk, Strängnäs, Mariefred och Igelstaviken vid Östersjön. Sedan denna koncession jämlikt Kungl. Maj:ts medgivande överlätits å Norra Södermanlands järnvägsaktiebolag, beviljade Kungl. Maj:t den 26 maj 1899 bolaget rättighet att utvidga nämnda järnväg med anläggning av ett järnvägsspår från Nyby bruk till Mälarens strand (MälARBADEN). Vidare fastställde Kungl. Maj:t den 24 november 1916 sådan ändring i den för järn-

vägen gällande plan, att dess ändpunkt i Södertälje skulle vara Nässets station (Södertälje södra) å statens järnvägar från och med den dag, då samma station öppnades för trafik. I samband därmed godkände Kungl. Maj:t en mellan järnvägsstyrelsen och Norra Södermanlands järnvägsaktiebolag den 20 och 23 december 1915 upprättad överenskommelse angående anslutning av bolagets järnväg till statens järnvägar vid nämnda station, under förklaring tillika, att det belopp, som bolaget enligt samma överenskommelse hade att erlægga såsom bidrag till den gemensamma stationsanläggningen vid Näset, skulle utgöra 169,450 kronor.

Till anläggande av järnvägen Nyby bruk—Södertälje med bibanor, för vilken anläggning kostnaden enligt fastställd beräkning upptagits till 3,600,000 kronor, beviljade Kungl. Maj:t den 6 november 1891 förenämnda bolag ett lån å 1,800,000 kronor, att utgå av de medel, som 1891 års riksdag ställt till Kungl. Maj:ts förfogande till låneunderstöd för enskilda järnvägsanläggningar.

För tillgodonjutande av detta lån stadgades, bland andra, följande villkor:

Annuiteten för lånets återbetalande beräknades till fem procent å ursprungliga försträckningsbeloppet, av vilken annuitet först skulle gottgöras ränta efter fyra och en halv procent å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgöra avbetalning därå. Anstånd med räntans erläggande medgavs för tre år från lyftningsdagen, dock icke utöver ett år från den dag, den 1 oktober 1895, då järnvägen enligt den meddelade koncessionen senast skulle vara färdig och öppnad för trafik; och skulle beloppet av den ränta, med vars erläggande anstånd sålunda medgivits, inbetalas till staten, sedan genom de stadgade annuitetslikviderna all övrig ränta, med vilken anstånd icke beviljats, blivit gulden och kapitalet gottgjort, så att efter nämnda tids förlopp med annuitetens erläggande skulle fortfara så länge, till dess även beloppet av den ränta, med vars erläggande anstånd medgivits, blivit till staten inbetalt. Kapitalavbetalningen skulle vidtaga den 1 oktober 1898 och i samband därmed gottgörelse ske av dessförrinnan upplupen obetald ränta, för så vitt uppskov med densammas erläggande icke beviljats, och skulle annuiteten sedermera erläggas samma dag varje år, till dess försträckningen och all därå upplupen ränta blivit till fullo gulden. Därest till betalning förfallet belopp icke blivit i föreskriven ordning erlagt, skulle bolaget därå gälda sex procent årlig ränta, intill dess samma belopp bleve behörigen inbetalt. Järnvägsanläggningen med alla därtill hörande byggnader och materiel ävensom all bolagets övriga egendom skulle utgöra säkerhet för den av staten lämnade försträckningen, och skulle staten till säkerhet för sin fordrans utbekommande erhålla inteckning i järnvägen med förmånsrätt framför varje annan fordran.

Nämnda lån utbetalades i sin helhet till bolaget under åren 1892—1896 mot avlämnande av föreskriven säkerhet, vilken innehaves av riksgäldskontoret.

Sedermera medgav 1897 års riksdag (skrivelse nr 56), att den ränta, som enligt gällande föreskrifter bör till riksgäldskontoret erläggas å uteblivna inbetalningsbelopp för lån till understödjande av enskilda järnvägsanläggningar, från och med år 1898 skall å alla dylika lån beräknas efter fem procent om året.

Med bifall till av Kungl. Maj:t i proposition nr 157 framställt förslag medgav 1917 års riksdag (skrivelse nr 191), att de den 31 december 1917 förfallna annuitets- och räntebeloppen, 1,065,515 kronor 2 öre, å förenämnda den 6 november 1891 beviljade statslån finge, räknat från och med år 1918, kapitaliseras

såsom särskilt lån till bolaget. Såsom villkor härför föreskrevs, att till säkerhet för det nya lånet skulle lämnas in-teckning i bolagets järnväg med för-månsrätt näst efter den in-teckning i samma järnväg, som låge som säkerhet för bolagets statslån av år 1891, att annuiteten skulle beräknas till 53,000 kro-nor, av vilken annuitet först skulle gottgöras ränta efter fyra och en halv pro-cent å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgöra avbetalning därå, att nämnda annuitet skulle till riksgäldskontoret inbetalas första gången den 31 december 1918 och sedermera samma dag varje år, intill dess lånet blivit till fullt betalt, att emellertid bolaget vore berättigat att när som helst, om det så önskade, öka amorteringen å lånet eller helt och hållet inbetala detsamma samt att, därest till betalning förfallet belopp icke i föreskriven ordning erlades, bolaget skulle därå gälda fem procent årlig ränta, intill dess samma belopp bleve behörigen inbetalt.

Sedan bolagets skuldförhållande till staten sålunda reglerats, uppgick sta-tens fordran hos bolaget vid ingången av år 1918 till följande belopp:

1891 års lån:

Kapital	kronor 1,517,657: 16	
Ränta	» 16,883: 94	
Anstånds-ränta	» 184,022: 50	kronor 1,718,563: 60
1917 års lån:	» 1,065,515: 02	
		Summa kronor 2,784,078: 62

I skrivelse den 29 september 1930 har nu *Norra Södermanlands järnvägs-aktiebolag*, såsom inledningsvis nämnts, framställt förslag om statens förvär-vande av bolagets järnväg. Efter en redogörelse för utvecklingen av bolagets skuldförhållande till staten anför bolaget bland annat följande:

De förhoppningar järnvägsbolagets styrelse hyst år 1917 om bolagets för-måga att för framtiden kunna fullgöra annuiteterna å såväl 1891 års som 1917 års statslån hade beklagligt nog icke infriats. Redan vid 1925 års slut hade sålunda skulderna till staten utgjort tillhoppa 2,826,205 kronor 22 öre.

På grund av de uteblivna inbetalningarna av förfallna annuiteter hade full-mäktige i riksgäldskontoret låtit genom särskilda utredningsmän verkställa granskning av bolagets förvaltning. Den av utredningsmännen avgivna, den 23 februari 1926 dagtecknade redogörelsen hade föranlett fullmäktige i riksgälds-kontoret att i skrivelse till bolaget den 19 mars 1926 uttala sin förväntan, att vissa angivna besparingsåtgärder komme att snarast möjligt genomföras samt att de å järnvägsdriften uppkommande driftöverskotten hädanefter icke annat än efter fullmäktiges underrättande användes till utvidgningar och förbättringar å järnvägen utan i stället komme att till riksgäldskontoret inbetalas till minskande av bolagets skuld till staten. Bolaget hade ställt sig till efterrättelse de sålunda av riksgäldskontoret lämnade direktiven. Den allmänna konjunkturförsämring, som gjorde sig gällande för så gott som samtliga järnvägar, hade emellertid för bolagets del haft till följd, att förfallna annuiteter å statslånen icke kunnat betalas under de senaste åren. För bolaget bleve förhållandena ytterligare för-svårade därigenom, att järnvägen icke varit i stånd att göra erforderliga av-skrifningar eller avsättningar till förnyelsefond, icke ens för rullande materiel och räls. Den av Kungl. Maj:tt fastställda taxenedsättningen i godssamtrafik komme sannolikt att än mer öka svårigheterna.

I fortsättningen meddelar bolaget, att under trycket av det svåra läget styrelsen hos fullmäktige i riksgäldskontoret gjort anmälan om ställningen. Sedan fullmäktige utsett riksgäldssekreteraren J. Hägglund och byråchefen i järnvägsstyrelsen S. Norrman att verkställa utredning i ämnet, hade bolagsstyrelsen trätt i förhandling med dessa angående lämpligaste sättet att ordna bolagets skuldförhållande till staten.

I anslutning till den av utredningsmännen framlagda utredningen, till vilken jag återkommer i det följande, yttrar bolaget till slut:

Bolagets styrelse hade funnit, att den såväl ur statens som trafikområdets synpunkt lyckligaste lösningen ur svårigheterna skulle vara, att Norra Södermanlands järnväg bleve införlivad med statens järnvägar. Styrelsen hade vid utlyst extra bolagsstämma väckt förslag, att bolagets tillgångar måtte överlämnas till staten mot det att staten jämväl övertog bolagets skulder. För aktierna i bolaget skulle således någon direkt ersättning icke lämnas. Som villkor för nämnda avträdande hade endast uppställts krav på järnvägens fullständiga införlivande med statens järnvägar och tillämpning av för dessa gällande taxor och föreskrifter samt att järnvägspersonalens och pensionärernas intressen skulle på vid dylika överlåtelser vanligt sätt säkerställas.

Denna styrelsens framställning hade, såsom av bifogat protokollsutdrag framginge, enhälligt bifallits av extra bolagsstämma den 29 september 1930, vid vilken varit representerade 16,704 av bolagets 18,039 aktier. Det kunde således anses visst, att den extra bolagsstämmans beslut komme att med föreskriven kvalificerad majoritet konfirmeras även av ordinarie bolagsstämma, därest bolagets anbud bleve av Kungl. Maj:t och riksdagen antaget.

I anslutning till det anförda har Norra Södermanlands järnvägsaktiebolag till staten hembjudit bolagets järnväg och övriga tillgångar på villkor, *dels* att staten samtidigt övertager bolagets skulder och förbindelser, *dels* att bolagets järnväg omedelbart efter avträdandet införlivas med statens järnvägar och att vid dessa gällande taxor och föreskrifter utan inskränkning komma till tillämpning, *dels ock* att beträffande järnvägsbolagets personal och pensionärer likartade bestämmelser skola tillämpas som vid statens övertagande av andra enskilda järnvägar, senast Hässleholm—Markaryd—Veinge järnvägar.

Detta anbud äger giltighet till och med utgången av juni månad 1931.

Såsom framgår av bolagets framställning, hava under senare år två undersökningar av bolagets ekonomiska ställning och förutsättningar verkställt. Båda undersökningarna hava verkställt av riksgäldssekreteraren J. Hägglund och byråchefen S. Norrman på uppdrag av fullmäktige i riksgäldskontoret. Beträffande den utredning, som avslutades i februari 1926, torde jag få hänvisa till den redogörelse för densamma, som intagits i riksdagens år 1926 församlade revisorers berättelse om granskningen av riksgäldskontorets tillstånd och förvaltning för tiden 1 juli 1925—30 juni 1926 m. m. (sid. 103—112).

Resultatet av den senast verkställda utredningen hava *utredningsmännen* framlagt i en den 31 oktober 1930 dagtecknad promemoria, varav här torde få återgivas följande:

Affärsresultaten vid järnvägen hade under senare år utfallit på följande sätt:

Å r	Inkomster	Driftkostnader	Driftöverskott	Räntor	Avsättningar till förnyelsefond	Vinst eller förlust
1924.....	1,491,774	1,372,757	119,017	121,256	—	— 2,239
1925.....	1,286,023	1,262,866	23,157	129,704	—	— 106,547
1926.....	1,261,102	1,202,023	59,079	130,920	—	— 71,841
1927.....	1,258,636	1,103,953	154,683	134,511	—	+ 20,172
1928.....	1,250,872	994,301	256,571	141,046	—	+ 115,525
1929.....	1,271,932	979,492	292,440	136,405	47,000	+ 109,035

Sammanställningen gäve vid handen, att järnvägens affärsresultat sedan år 1924 undergått en mycket väsentlig förbättring.

Trafikens omfattning visade följande utveckling:

År	Personkilometer	Tonkilometer
	per bankilometer	
1901—1905	44,800	27,800
1906—1910	71,100	41,500
1911—1915	82,100	44,300
1916—1920	109,700	56,000
1921—1925	91,000	29,800
1926	78,600	35,300
1927	76,100	39,700
1928	80,300	35,900
1929	82,000	39,000

Järnvägen hade att kämpa med en stark konkurrens såväl från omnibussar och lastbilar som från sjöfarten på Stockholm. Konkurrensen med landsvägs- trafikens försvarades därav, att Strängnäs, Mariefred och Torshälla icke låge vid huvudbanan utan vid sidobanor, varigenom landsvägsförbindelserna bleve kortare och i många fall bekvämare än dem järnvägen kunde erbjuda. Mellan Stockholm och samtliga de fem städer, som låge vid Norra Södermanlands järnväg, upprätthölls reguljär ångbåtstrafik. Konkurrensen med sjöfarten måste under sådana förhållanden vara synnerligen stark. Den försvarades ock därav, att järnvägstrafiken på Stockholm ledde över två järnvägar, vilket medförde viss taxefördyring och viss svårighet att med önskvärd smidighet anpassa avgifterna efter konkurrensens fordringar. Beträffande persontrafiken mellan Stockholm och Norra Södermanlands järnvägs ändstation Eskilstuna lede järnvägen slutligen av viss konkurrens från andra järnvägars sida, nämligen dels vägen över Flen och dels vägen över Tillberga. Trots berörda konkurrens och den starka skärpning, som denna under senare tid undergått, hade det dock visat sig möjligt att i stort sett hävda trafiken och till och med framkalla någon ökning. För vinnande av detta syfte hade det emellertid varit nödvändigt att vidtaga såväl allmänna som, huvudsakligen, särskilda taxesänkningar, i vissa fall i samförstånd med statens järnvägar.

Slutresultatet beträffande järnvägens inkomstsida hade blivit, att *inkomsterna*, som förut sjunkit, sedan ett flertal år förblivit i stort sett oförändrade. Under år 1930, då sjöfarten kunnat obehindrad fortgå även under vintermånaderna och då skogsavverkningen på grund av snöbrist varit starkt reducerad, hade emellertid en stark inkomstminskning uppträtt, vilken dock syntes vara av tillfällig natur.

Driftkostnaderna vid järnvägen visade en fortgående nedgång. En jämförelse mellan olika slag av utgifter under åren 1925 och 1929 gäve följande resultat:

	Driftkostnader		Ökning eller minskning 1925—1929
	år		
	1925	1929	
	(1,000 kronor)		
Administrativa avdelningen	55	78	+ 23
Banavdelningen	277	195	— 82
Trafikavdelningen	493	355	— 138
Maskinavdelningen	454	351	— 103
Summa	1,279	979	— 300

Administrativa avdelningen visade kostnadsökning, vilken emellertid helt vore att hänföra till ökade kostnader för personalens pensionering. I övrigt vore kostnaderna starkt minskade, till viss del beroende på nedgång i löner och materialpris m. m. men till ungefär halva sin storlek att hänföra till vidtagna besparingsåtgärder.

I fråga om de ekonomiska förutsättningarna för fortsatt drift, därest järnvägen bibehålles som enskild bana, hava utredningsmännen anfört bland annat:

Resultaten under åren 1927—1929 vore relativt tillfredsställande. Därest man även för framtiden kunde räkna med en gynnsam utveckling, funnes förutsättningar för att bolaget inom kort skulle kunna återupptaga fullgörandet av annuiteterna å statslånet.

En stark försämring av bolagets vinstresultat vore emellertid att förutse. Man syntes vara nödgad att för den närmare framtiden räkna såväl med lägre inkomster som med högre utgifter än under åren 1928 och 1929. Anledningarna härtill vore vad järnvägens *inkomster* anginge i huvudsak, att biltrafikens utveckling inom järnvägens trafikområde vore långt ifrån avslutad, att sjöfarten, som tidigare plägat vara inställd under 3¹/₂ å 4 månader av året, under hela år 1930 fortgått obehindrat samt att i sjöfarten på Eskilstuna avsåges att upparbeta resandetrafiken genom att angöra Sundbyholms brygga och anordna omnibusstrafik därifrån till Eskilstuna. Under anförda förhållanden vore det, om nuvarande trafik skulle kunna hävdas, nödvändigt att gå till vissa ytterligare taxesänkningar. Andra nedsättningar, ur järnvägsekonomisk synpunkt ofta mindre nödvändiga, bleve en följd av införandet den 1 januari 1931 av ny samtrafikstaxa. Även för järnvägens posttransporter erhöles lägre ersättning än för enligt den nya taxa, som av Kungl. Maj:t fastställdes att gälla från den 1 maj 1930. Enligt verkställda detaljerade beräkningar komme med hänsyn till anförda förhållanden järnvägens inkomster att nedgå från 1,278,000 kronor år 1929 till omkring 1,190,000 kronor i medeltal för åren 1931—1934, varvid dock räknats med viss årlig trafikökning.

Även beträffande *utgifterna* hade motsvarande beräkningar verkställts. Vid järnvägen utgående löner hade härvid beräknats enligt gällande löneavtal och med inräkning av sommaren 1930 utgående dyrtidstillägg. Järnvägens utgifter för personalens pensionering komme att starkt stegras år för år. Viss ökning av kostnaderna för banans underhåll (höglyft och ballastning) ävensom för underhållet av den rullande materielen hade måst förutses. Det hade även räknats med en mindre prisförhöjning av lokens materialförbrukning såsom sannolik. Slutligen hade såsom utgift upptagits en avsättning till förnyelsefond, vilken beräknats enligt för statens järnvägar stadgade grunder och härvid upptagits till 80,000 kronor.

Jämlikt på nu anförda grunder verkställda beräkningar skulle utgifterna (driftkostnader och avsättning till förnyelsefond) komma att stiga från 1,026,000 kronor under år 1929 till 1,144,000 kronor i medeltal för åren 1931—1934.

Man erhöles därvid följande sammanställning av järnvägens under senare år uppnådda och för närmast kommande år beräkningsbara driftsresultat.

	År 1928	År 1929	Beräknade medeltal för åren 1931—1934
	K r o n o r		
Inkomster	1,251,000	1,272,000	1,190,000
Driftkostnader, inklusive avsättning till förnyelsefond	994,000	1,026,000	1,144,000
Överskott till förräntning m. m.	257,000	246,000	46,000

Beräkningen vore givetvis approximativ. Den vore emellertid i samråd med bolagets ledning verkställd så noggrant som möjligt och syntes i varje fall ådagalägga, att man med all sannolikhet hade att räkna med en betydande försämring av järnvägens driftsresultat.

Det bekymmersamma i detta förhållande ökades starkt därav, att järnvägen i tekniskt hänseende icke motsvarade numera uppträdande behov. Betydande kapital behövde nedläggas i järnvägen, för att denna skulle kunna väl fylla sin uppgift som det alltjämt viktigaste kommunikationsmedlet för norra Södermanlands målarkustområde.

Utredningsmännen lämna därefter en redogörelse för, på vad sätt bolaget disponerat över de medel, som under senare år stått till förfogande. Bolaget hade, sedan dess ställning år 1917 sanerats, under åren 1918—1924 investerat i företaget omkring 265,500 kronor nytt kapital. Medel härtill hade i huvudsak åstadkommits genom upplåning, varvid styrelsens medlemmar iklätt sig borgen för ett lån å löpande räkning, som viss tid stigit till omkring 300,000 kronor.

För bedömning av de förändringar i bolagets affärsställning, som inträtt efter år 1924, framlägga utredningsmännen följande jämförelse mellan huvudposterna i bolagets balansräkningar för åren 1924 och 1929:

	31 december 1924	31 december 1929	Ökning eller minskning 1924—1929
<i>Tillgångar.</i>			
Järnvägsanläggningen med rullande materiel, inventarier och förråd	5,778,937	5,168,589	— 610,348
Banker och kassabehållning	25,894	128,235	+ 102,341
Aktier och obligationer	—	14,704	+ 14,704
Diverse fordringar	—	23,818	+ 23,818
Balanserad förlust	65,373	—	— 65,373
Summa	5,870,204	5,335,346	— 534,858

Skulder.

<i>Egentliga skulder:</i>			
Statslån	2,711,684	3,338,494	+ 626,810
Bankkulder	199,049	—	— 199,049
Fraktskulder m. m.	149,918	184,853	+ 34,935
Summa egentliga skulder	3,060,651	3,523,347	+ 462,696

<i>Eget kapital:</i>			
Aktiekapital	1,803,900	1,803,900	—
Bötesmedel	5,653	7,126	+ 1,473
Fond för underhåll och reparation av bana och rullande materiel	1,000,000	—	— 1,000,000
Balanserade vinstmedel	—	973	+ 973
Summa eget kapital	2,809,553	1,811,999	— 997,554
Summa skulder	5,870,204	5,335,346	— 534,858

Av en av utredningsmännen gjord sammanställning inhämtas, att bolaget under åren 1925—1929 för andra ändamål än driftkostnaders täckande förfogat över sammanlagt 840,154 kronor. I detta belopp ingå innehållna räntemedel å statslånen, 626,810 kronor, som använts i huvudsak för dels investering i företaget, dels avsättning till personalens pensionsfond och dels inbetalning av lån, för vilket styrelsens ledamöter iklätt sig borgen. Därför har för avskrivning tagits i anspråk ett belopp av 900,000 kronor från fond för underhåll m. m.

I fortsättningen anföras utredningsmännen i huvudsak:

Någon anledning att ingå på närmare prövning av berörda medelsanvändning syntes icke föreligga. Visserligen hade lån hos enskild bank blivit inbetalt, men häremot syntes erinran ej böra göras, då säkerheten utgjorts av styrelseledamöternas personliga borgen. I övrigt hade bolaget under ifrågavarande tid ställt sig till efter rättelse riksgäldsfullmäktiges i skrivelse den 19 mars 1926 uttalade förväntan, »att de å järnvägsdriften uppkommande driftöverskotten hädanefter icke annat än efter fullmäktiges underrättande användas till utvidgningar och förbättringar å järnvägen».

I berörda kapitalinvestering inginge följande huvudposter:

Broförestärkning i Eskilstuna	kronor	64,483
Andel i kostnad för ombyggnad av station i Eskilstuna	»	84,120
Avbetalning å inköpta motorvagnar	»	164,000
Verkstadsbyggnad	»	30,000

Det visade sig sålunda, att bolaget, ehuru det såväl för senaste tid som ock under ett föregående skede redovisat driftöverskott, som icke blott täckt räntekostnaderna utan härutöver i allmänhet lämnat vinst, dock icke kunnat fullgöra annuiteterna å statslånet. Huvudanledningen till detta skenbart anmärkningsvärda förhållande vore, att man tidigare icke som utgift upptagit någon avsättning till förnyelsefond eller annan häremot svarande kostnadspost. Hade sådan utgift bokförts i enlighet med vad numera genom lag är föreskrivet, skulle annuiteternas uteblivande åtminstone delvis framstått såsom mera berättigat.

Därefter ingå utredningsmännen på frågan om bolagets kapitalbehov under de närmaste åren och yttra härom bland annat:

Bolaget hade ålagts att som säkerhet för omhändertagda samtrafikmedel genom periodiska inbetalningar deponera ett belopp av 175,000 kronor. Vid 1929 års slut vore härav endast cirka 15,000 kronor avsatta för ändamålet, vadan återstode 160,000 kronor. Ifrågavarande deposition skulle tills vidare äga rum med 2,000 kronor per månad eller 24,000 kronor per år. Av inköpssumman för vissa anskaffade motorvagnar vore vidare vid 1929 års utgång ett belopp av cirka 64,000 kronor ännu ej likviderat.

Utöver förenämnda kapitalbehov till ett belopp av 224,000 kronor, som föreläge på grund av redan träffade avgöranden, förefunnes stort behov av kapital för förbättringar av banan med rullande materiel. Angelägnast vore härvid, att banans överbyggnad så förstärktes, att tåg hastigheten kunde ökas. Av alla föreliggande kapitalbehov droge ock detta den ojämförligt största kostnaden. På uppdrag av bolagets styrelse hade överingenjören, överste H. J. Fogelmarck verkställt en teknisk utredning, av vilken framginge, att med de beräkningsnormer, som numera tillämpades, spåret redan vid nu medgiven hastighet av 50 kilometer per timme vore överansträngt och att vid banan använda lok med ett axeltryck av 10.4 ton egentligen ej skulle få framföras med större hastighet än 42 kilometer i timmen. Redan detta förhållande motiverade således ett rälsutbyte, så att banan kunde befaras av lok, svarande ungefär mot de vid statsbanorna använda Sa-loken med en dragkraft av 7 ton och

14 tons största axeltryck samt en största tillåten hastighet av 70 kilometer i timmen. Arbetet tänktes utfört så, att själva rälsutbytet för en kostnad av 800,000 kronor verkställdes på 4 år, varefter vissa kompletterande arbeten skulle utföras under följande 5 år med en beräknad kostnad av 260,000 kronor.

Järnvägens verkställande direktör och trafikchef hade vidare framhållit önskvärdheten och behovet av förnyelse av lokparken, införande av Kunze-Knorrbrömsystemet samt om- eller tillbyggnad av Eskilstuna södra station.

Beträffande den första punkten hade överste Fogelmarek anfört, att det visserligen vore önskligt, att ny rullande materiel i viss omfattning kunde anskaffas, men att han funne det dock för närvarande knappast motiverat att lägga ner större belopp på anskaffande av ny rullande materiel, då enligt en av förste byråingenjör C. O. G. Wallander verkställd besiktning den nuvarande materielen dock vore i oklanderligt skick och för några år framåt tillfylllestgörande. Beträffande den andra punkten hade järnvägens trafikchef framhållit, att de genomgående personvagnarna Stockholm—Eskilstuna vore försedda med Kunze-Knorrbröms, att personvagnarna i övrigt å Norra Södermanlands järnväg vore försedda med vakuumbroms liksom också järnvägens lokomotiv samt att erfarenheten visat det olämpliga i att använda två bromssystem. Å lok och personvagnar borde sålunda enligt trafikchefens mening Kunze-Knorrbrömsystemet införas, vilket beräknades draga en kostnad för endast loken av omkring 50,000 kronor. Å godstågen å järnvägen användes ännu handbromsning. Då emellertid å banan framförda godsvagnar till större delen tillhörde statens järnvägar och sådana vagnar i alltjämt ökad utsträckning försåges med Kunze-Knorrbröms, varvid handbroms borttoges, bleve det nödvändigt att även vid Norra Södermanlands järnväg övergå till genomgående bromsning av godstågen. Kostnadsberäkningar i sistnämnda avseende vore ej utförda. Frågan angående om- eller tillbyggnad av Eskilstuna södra station hade icke varit föremål för närmare utredning.

Det syntes av vad sålunda anförts vara tydligt att, sedan närmast föreliggande mycket stora kapitalbehov blivit fyllt, nya kapitalbehov komme att föreligga till sådan storlek, att de näppeligen ens efter genomförande av förberörda 9-årsplan för nya arbeten kunde finansieras endast genom att taga i anspråk årliga avsättningar till förnyelsefond.

Såsom huvudresultat av utredningen angiva utredningsmännen,

att man, därest avsättning till förnyelsefond årligen göres med 80,000 kronor, skulle i medeltal för åren 1931—1934 kunna påräkna ett årligt överskott att disponeras för kapitalets förräntning av omkring 46,000 kronor,

att emellertid för de närmaste åren efter år 1929 vissa redan beslutade åtgärder kräva anskaffning av medel till ett belopp av 224,000 kronor,

att starkt behov föreligger av rälsutbyte och i samband därmed av överbyggnadens förstärkning, vilket behov för att kunna tillgodoses kräver en första medelanskaffning av 800,000 och en andra av 260,000 kronor att fördelas på 4 respektive 5 år, samt

att, sedan berörda arbeten utförts, tiden torde vara inne för förnyelse av den rullande materielen och vissa andra kapitalförbrukande åtgärder.

Därefter ingå utredningsmännen på frågan om en *reglering* av statens fordran hos bolaget *eller statsförvärv* av järnvägen. Härom anföres följande:

Av anförda utredningsresultat torde få anses framgå, att en avsättning till förnyelsefond enligt normala grunder, eller med omkring 80,000 kronor per år, under lång tid framåt icke på långt när skulle tillföra järnvägen de medel, som erfordras för att banan skall kunna sättas i ett mot behovet fullt svarande

skick. Det synes därför mycket osannolikt, att bolaget under minst ett decennium framåt skall kunna fullgöra ens någon del av annuiteterna å statslånet, såvida fullmäktige i riksgäldskontoret finna sig böra medgiva, att förut nämnda rälsutbyte och i samband därmed stående förstärkningsarbeten skola få företagas. Man har då att taga ställning till frågan, huruvida berörda arbeten äro av den natur, att tillstånd till deras utförande skäligen bör lämnas, eller om icke krav bör uppställas, att bolaget begränsar sina kostnader för banans förbättrande till belopp, som kunna finansieras genom normal avsättning till förnyelsefond, här beräknad till 80,000 kronor.

Järnvägens rälér äro enligt lämnad uppgift icke så förslitna, att de av denna orsak behöva allmänt utbytas. De största nyss uppgivna kapitalbehoven äro därför icke nödvändiga ur underhållssynpunkt utan motiveras i huvudsak av att tåghastigheten å banan behöver ökas, för att järnvägen vid numera rådande konkurrensförhållanden skall kunna fylla sin uppgift. Bolaget torde därför kunna nödortföttigt arbeta och bestå, därest det blott tillförsäkras en avsättning till förnyelsefond av omkring 80,000 kronor att utgå före fullgörande av annuiteterna å statslånet. Skulle fullmäktige vilja träffa avgörande i dylik riktning, så synes sannolikt, att annuiteter å statslånen skola tills vidare kunna fullgöras med belopp av i genomsnitt omkring 50,000 kronor.

Detta belopp överensstämmer med det, som bolaget ställt i utsikt i dess skrivelse till fullmäktige av den 18 november 1929. Bolaget har anført: »Med en annuitet på statslånen av 50,000 kronor torde det med nuvarande driftkostnader, inklusive avsättning till nödvändig förnyelsefond (bland annat för rälsutbyte; nuvarande räls, vägande 21.5 kilogram per meter, har legat sedan järnvägen öppnades år 1895) vara möjligt för bolaget att upprätta och hålla en taxa, som ger sådana trafikinkomster, att utgifter och inkomster balansera». Härvid har dock bolaget räknat på möjligheten att av förnyelsefondsmedel till normal storlek kunna verkställa även rälsutbytet. I sistberörda hänseende synes bolaget emellertid enligt numera förebragt närmare siffermässig utredning hava överskattat sina ekonomiska resurser. Ett rälsutbyte med åtföljande förbättring av järnvägens tekniska standard synes enligt denna ej möjlig vidtaga utan att annuiteterna i deras helhet äventyras för lång tid framåt.

Särskilt med hänsyn till de konsekvenser, som vid ett flertal andra järnvägar skulle kunna följa, därest fullmäktige medgäve, att bolaget berättigas igångsätta förut berörda omfattande förbättringsarbeten, vilket ej kan ske, utan att annuiteterna å statslånet äventyras, anse vi oss icke kunna tillstyrka sådant medgivande, med mindre säkerhet ställes för fullgörande av annuiteter till ett belopp av minst 50,000 kronor.

Emellertid lärer sådan säkerhet, enligt vad av bolagets styrelse meddelats, ej kunna anskaffas. Vid sådant förhållande saknas enligt vår uppfattning för närvarande erforderliga förutsättningar för en reglering av bolagets skuldförhållande till staten.

Det oaktat torde det vara lämpligt att i korthet redogöra för det förslag till dylik reglering, som från verkställande direktörens sida avgivits i juni månad år 1930. Bolagets skuld till staten uppgick per den 30 juni 1930 till ett belopp av tillhoppa 3,408,756 kronor, varav sammanlagt 993,375 kronor förfallna belopp. Enligt berörda förslag skulle denna skuld nedskrivas till ett belopp, svarande mot järnvägens s. k. realisationsvärde, minskat med det kapitaliserade värdet av bolagets förpliktelser gent emot sina nuvarande pensionärer. För att möjliggöra erforderligt rälsutbyte skulle bolaget vidare berättigas att under viss kortare tid förfoga över vissa inteckningar med förmånsrätt före statslånet.

Järnvägens realisationsvärde har enligt särskild utredning beräknats till 1,461,200 kronor. Någon utredning angående det kapitaliserade värdet av ut-

gående pensioner föreligger icke och har ej heller ansetts nödigt åvägabrinda. För år 1930 utbetalades emellertid dylika pensioner till ett belopp av 33,741 kronor, varför det värde, till vilket statslånet önskas nedskrivet, i varje fall torde överstiga en miljon kronor.

Enär en reglering av statslånet enligt de ifrågasatta grunderna icke skulle medföra någon som helst fördel för staten, hava vi icke ansett nödigt att ingå på en närmare prövning av detsamma.

Då således av oss verkställda utredningar och förda förhandlingar angående statslånets reglering icke kunnat leda till något antagligt förslag, har den tanken framkommit, att bolagets tillgångar skulle avträdas till staten, mot det att staten övertog bolagets skulder och förpliktade sig att införliva järnvägen som led i statens järnvägar. Förslaget har sedermera framlagts för en extra bolagsstämma, som enhälligt biträtt detsamma.

Utredningsmännen hava slutligen uttalat, att den närmare prövningen av förslaget om statens övertagande av järnvägsanläggningen fölle utanför det åt dem lämnade uppdraget. Byråchefen Norrman har emellertid framhållit, att åtskilliga, närmare angivna omständigheter syntes tala för en lösning i sistnämnda riktning.

Över bolagets framställning och den nu i huvudsakliga delar återgivna utredningen hava utlåtanden avgivits den 14 november 1930 av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt den 3 december 1930 av järnvägsstyrelsen. Därefter hava fullmäktige i riksgäldskontoret inkommit med ett den 9 januari 1931 dagtecknat yttrande, i anledning varav järnvägsstyrelsen den 21 i samma månad avgivit förnyat utlåtande. Vidare har riksräkenskapsverket den 27 januari 1931 avgivit infordrat utlåtande i ärendet, varefter fullmäktige i riksgäldskontoret den 5 februari 1931 ånyo yttrat sig.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i anslutning till utredningsmännens yttrande framhållit, att ett avstående från det kostsamma rälsutbytet endast skulle medföra ett uppskov med kapitalutlägg för sådant ändamål, enär med hänsyn till det ovanligt lätta och nu överansträngda spåret ett sådant utbyte i allt fall framdeles icke syntes kunna undgås. Styrelsen har vidare yttrat:

För utvecklingen av trafikområdets näringsliv bör det vara av största nytta, att trafikförhållandena vid järnvägen äro så goda som möjligt, däri jämväl innefattat låga befodringsavgifter. Förhållandena i dessa avseenden torde hastigt bliva förbättrade genom järnvägens överförande till statsbanorna, under det att förhoppningar därpå icke torde kunna hysas i motsatt fall. Då härjämte järnvägens läge i förhållande till västra stambanan och Stockholm samt trafikområdets och Stockholms förbättrade sammanbinding med varandra torde göra järnvägens införlivande med statsbanorna lämpligt, måste väg- och vattenbyggnadsstyrelsen betrakta Norra Södermanlands järnvägs övergång till statsbanorna såsom en önskvärd lösning av förevarande järnvägsfråga.

Järnvägsstyrelsen har i sitt utlåtande den 3 december 1930 till en början gjort följande allmänna uttalande i frågan:

Av handlingarna framgår, att den ekonomiska grundvalen för bolagets rörelse alltifrån början varit svag, beroende dels på att trafikomfattningen varit väl liten för en järnväg av förevarande art, dels därpå att bolaget började

sin verksamhet med väsentligt för lågt startkapital. Följden härav var, att bolaget vid slutet av år 1917 resterade för ett belopp av mer än 1,000,000 kronor.

Av utredningen inhämtas vidare, att 1917 års reglering av statslånet icke medfört någon bestående sanering av affärsställningen utan blott en tillfällig lättnad, beroende på att, sedan de tidigare krigsårens högtrafik försvunnit, banans inkomstförhållanden blivit väsentligt ogynnsammare, än vad man år 1917 ansåg sig kunna räkna med; den fastställda annuiteten har med andra ord visat sig alltför stor i förhållande till bolagets ekonomiska bärkraft. Beträffande de framtida utsikterna kunna givetvis alltid olika meningar göra sig gällande. Av i utredningen meddelade uppgifter torde emellertid få anses framgå såsom obestridligt, att en ytterligare försämring under de närmaste åren icke kan undgås. Ifråga om orsakerna härtill hänvisas till vad utredningsmännen själva anfört, vilket icke befunnits föranleda någon erinran från järnvägsstyrelsens sida.

De i utredningen angivna beräkningsbara inkomsterna och utgifterna för åren 1931—1934 i genomsnitt, nämligen inkomster 1,190,000 kronor, driftkostnader, inklusive avsättning till förnyelsefond, 1,144,000 kronor och överskott till förräntning 46,000 kronor, hava också syntes styrelsen kunna användas såsom utgångspunkt vid bedömande av frågan om banans affärsvärde. Det kalkylerade överskottet motsvarar tydligen ett kapital av omkring en miljon kronor, vilket alltså kan anses vara nämnda affärsvärde för en enskild ägare.

Bolagets anbud är emellertid avgivet under förutsättning att banan efter avträdande till staten skall omedelbart införlivas med statens järnvägar. Att ett sådant införlivande skulle medföra en betydande försämring av det redan förut svaga resultatet är uppenbart. Enligt en under år 1930 verkställd överslagskalkyl skulle en övergång från banans under år 1929 tillämpade taxa till den nya statsbanetaxan hava för år 1930 medfört en kalkylatorisk inkomstminskning med 274,000 kronor eller från 1,278,000 till 1,004,000 kronor.

Vissa beräkningar föreligga jämväl rörande förändringarna å utgiftssidan. Det vill synas, som skulle höjningar och sänkningar ungefärligen taga ut varandra, åtminstone för de år beräkningen närmast avser. I varje fall måste uppträdande saldo bliva så litet, jämfört med ändringarna å inkomstsidan, att man i detta sammanhang kan bortse från detsamma och följaktligen räkna med oförändrade utgifter. Motställes alltså nyss angivna inkomst 1,004,000 kronor och förestående utgiftssumma 1,144,000 kronor, erhålles som resultat ett underskott av 140,000 kronor; detta räknat efter 1929 års rörelse. Med nuvarande trafikomfattning skulle resultatet tydligen bli ännu ogynnsammare.

I förevarande fall kan man givetvis icke räkna den funna kalkylatoriska inkomstminskningen såsom faktisk, alldenstund en övergång till statsbanetaxan skulle medföra en vittgående förskjutning till banans fördel av konkurrensläget mellan olika transportmedel ävensom en avsevärd förbättring för trafikområdets näringsliv. Läget kan alltså tänkas redan från början bli mindre ogynnsamt än vad sistnämnda siffra angiver. Då emellertid ökad trafik jämväl medför ökade utgifter, måste man säkerligen för en lång följd av år räkna med ett i förhållande till rörelsens omfattning tämligen avsevärt utgiftssaldo.

Vid bedömande av banans förräntningsmöjligheter måste man givetvis taga hänsyn jämväl till det skick, vari anläggningarna befinna sig. Att detta i mångt och mycket är otillfredsställande framgår otvetydigt av förenämnda utredning. I väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utlåtande framhålles, att i en nära framtid betydande kapital måste nedläggas i järnvägen, för att denna skall kunna fylla sin uppgift. Den av utredningsmännen framlagda planen över de förnyelsearbeten, vilkas utförande icke anses kunna uppskjutas utan allvarliga olägenheter — planen är grundad på en ingående av särskild sak-

kunnig verkställd teknisk utredning — slutar å ett belopp av 1,060,000 kronor. Även vissa andra förbättringsarbeten framhållas som särdeles önskvärda men icke lika trängande som de i planen upptagna.

Av utredningsresultaten framgår, att den normala avsättningen till förnyelsefond, vilken beräknats till 80,000 kronor årligen, under en lång följd av år icke bliver på långt när tillräcklig för att lämna de medel, som erfordras för att banan skall kunna sättas i ett mot behovet svarande skick. Efter ett eventuellt statsförvärv bliva alltså inom kort nya betydande kapitalinsatser nödvändiga, vilka insatser givetvis i första hand kräva förräntning.

Finge järnvägsstyrelsens ståndpunktstagande, yttrar styrelsen vidare, dikteras allenast av omsorgen om statens järnvägars ekonomi, skulle följaktligen ett klart avstyrkande vara det naturliga och givna. Då styrelsen nu i allt fall, ehuru med tvekan, beslutat sig för ett villkorligt tillstyrkande, hade skäl av helt annan art varit bestämmande. Här liksom vid samtliga under de senare åren företagna utvidgningar av statsbanenätet vore det verkets karaktär av allmänföretag, som kommit till uttryck; utvidgningarna hade avsett den icke räntabla delen av statens järnvägars nät. Styrelsen fortsätter:

Att Norra Södermanlands järnväg i statens hand får karaktären av kultur-bana torde vara uppenbart. Själva framställningens form kan sägas framhäva denna egenskap; vad man åsyftar är en reglering av skuldförhållandena till staten. I meromnämnda utredning framhålls, att trafikområdet trots förefintligheten av tät bebyggelse och ej obetydlig industri dock är alltför svagt, för att banan under nuvarande konkurrensförhållanden skall kunna vara ett lönande företag. Å andra sidan är trafikområdet så starkt utvecklat, att ett nedläggande av trafiken icke kan ifrågasättas, utan man måste av omsorg för näringslivets vidare utveckling sträva att åstadkomma ej alltför ogynnsamma trafik- och taxeförhållanden, en uppgift, vartill bolagets ekonomiska resurser icke förslå. Kombinationen svag inkomstgivning men stor betydelse för trafikområdet torde kunna sägas vara karakteristisk för kulturbanor i allmänhet.

Vid förevarande frågas bedömande har man att taga hänsyn till ännu en omständighet; Norra Södermanlands järnväg är — alldeles fränsett de ekonomiska svårigheterna — ett alltför litet företag för att kunna uppfylla nutida krav å fullt rationell drift. Det statens intresse för det splittrade svenska järnvägsnätets enhetliggörande, vilket föranlett vissa initiativ, syftande mot fusionsbildning inom det i enskild ägo varande järnvägsnätet, kan tydligen i detta liksom i flera andra fall blott taga sig uttryck i statsförvärv. En fusion enbart med Mellersta Södermanlands järnväg skulle givetvis vara av mycket ringa betydelse, och till trafikbolagets Grängesberg—Oxelösund järnvägar står ju banan närmast i konkurrensförhållande, under det att samtliga tågförbindelser å densamma kunna sägas syfta mot anknytning till statsbanelinjen Södertälje—Stockholm.

Beträffande villkoren för ett statsförvärv av ifrågavarande järnväg yttrar järnvägsstyrelsen slutligen:

Då statsinköp av Norra Södermanlands järnväg alltså kan anses berättigat, vare sig frågan betraktas ur kulturbanesynpunkt eller ur fusionssynpunkt, vill järnvägsstyrelsen, trots berörda betänkligheter av ekonomisk art, i princip tillstyrka, att detsamma må komma till stånd. De av bolaget uppställda villkoren innebära praktiskt taget endast, att staten skall följa den praxis ifråga om övertagandet, som under de senare åren utbildat sig. Desamma föranleda intet annat yrkande från styrelsens sida än att staten före ett inköp bör av Eskilstuna

stad kräva frikallelse från vid aktieteckningen i järnvägsbolaget gjorda förbehåll beträffande stationsförhållandena i Eskilstuna. Det synes nämligen styrelsen tivelaktigt, huruvida under nuvarande transportförhållanden tre stationer kunna vara motiverade i en ej större stad än Eskilstuna; efter biltrafikens tillkomst spela ju avstånden ej alls samma roll som tidigare.

Då det vidare visat sig, att driften å linjen Eskilstuna—Mälarbaden, som densamma nu är ordnad, förorsakar bolaget mycket betydande förluster, förutsätter järnvägsstyrelsen vidare, att styrelsen vid övertagandet erhåller fria händer att företaga en sådan rationalisering av driften, att förlusterna å linjen begränsas till vad som är oundvikligt, även om därvid skulle krävas ett nedläggande av trafiken å den 4 kilometer långa sträckan mellan Nybybruk och Mälarbaden.

Då bolaget icke har några nämnvärda skulder annat än till staten, förutsätter statsförvärvet icke beviljandet av några nya anslagsmedel. Däremot måste i riksbokföringen viss reglering ske mellan berörda fonder sålunda, att ett belopp, motsvarande den beräknade köpeskillingen, överföres från allmänna järnvägslånefonden till statens järnvägars fond. Enligt meddelande under hand skulle summan ifråga uppgå till 1,601,869 kronor 44 öre. Beloppet föranleder ingen erinran från järnvägsstyrelsens sida. Däremot måste styrelsen, då det såsom förut visats gäller en i statens hand uppenbart oräntabel bandel, med bestämdhet påyrka ett sådant ordnande av finansieringen, att ingen del av kapitalet blir i statens järnvägars räkenskaper upptagen såsom lånemedel att förräntas med trafikinkomster. Detta yrkande är av principiell innebörd. Av det beslut av 1929 års riksdag, vilket medförde en sanering av statens järnvägars affärsställning och en reglering av statsverkets ränteanspråk, måste nämligen enligt styrelsens uppfattning som konsekvens följa, att vid framtida beslut om utvidgning av statsbanenätet, vare sig genom byggande av nya järnvägar eller förvärv av i enskild ägo varande sådana, det förräntningspliktiga kapitalet ökas endast med så stort belopp, som kan beräknas motsvaras av genom utvidgningen förorsakad förbättring i driftsresultatet.

Järnvägsstyrelsen tillstyrker alltså bifall till bolagets framställning under förutsättning, att staten frikallas från av Eskilstuna stad vid aktieteckningen gjorda förbehåll ifråga om stationsförhållandena i staden, att styrelsen — på sätt i utlåtandet närmare utvecklats — vid övertagandet erhåller fria händer att ordna driften å linjen Eskilstuna—Mälarbaden samt att sådana bestämmelser träffas rörande finansieringen, att ingen del av det i statens järnvägars räkenskaper införda nya kapitalet må föras under rubriken lånemedel att förräntas med trafikinkomster.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava i sitt yttrande den 9 januari 1931 — efter erinran att annuiteterna å statslånen utgjorde 90,000 respektive 53,000 kronor och att det alltså ålåg bolaget att årligen till riksgäldskontoret inbetala tillsammans 143,000 kronor — anfört huvudsakligen följande:

Under åren 1918—1930 har bolaget å sin skuld för statslånen inbetalat sammanlagt 881,186 kronor 8 öre eller i medeltal för varje år 67,784 kronor. Skulden för lånen har i följd härav år efter år ökats med debiterade, oguldna räntor och utgjorde vid 1930 års slut 3,479,720 kronor 35 öre. Följande sammanställning utvisar fördelningen av detta belopp på förfallen och icke förfallen skuld:

1891 års statslån:

	Förfallen skuld.	Icke förfallen skuld.
Kapital	kronor 226,670: 25	kronor 1,145,193: 90
Ränta	» 403,329: 75	» 12,740: 28
Överränta	» 102,287: 50	- —
Anståndsrenta	—	» 184,022: 50
	<u>Summa kronor 732,287: 50</u>	<u>kronor 1,341,956: 68</u>

Hela skulden för lånet utgjorde kronor 2,074,244: 18

1917 års statslån:

	Förfallen skuld.	Icke förfallen skuld.
Kapital	kronor 52,756: 30	kronor 978,826: 17
Ränta	» 318,243: 70	» —
Överränta	» 55,650: —	» —
	<u>Summa kronor 426,650: —</u>	<u>kronor 978,826: 17</u>

Hela skulden för lånet utgjorde kronor 1,405,476: 17

Såsom framgår av vad nu meddelats, har Norra Södermanlands järnvägsaktiebolag endast ofullständigt kunnat fullgöra betalningsskyldigheten för sina statslån och häftar till följd därav i en mycket betydande förfallen skuld till staten. Då det syntes vara uteslutet, att bolaget skulle bliva i stånd att vid sidan av fullgörandet av annuiteterna å statslånen inbetala jämväl det förfallna skuldbeloppet, verkställdes efter fullmäktiges uppdrag en undersökning av bolagets ekonomiska förhållanden i avsikt bland annat att få utrett, huruvida förutsättningar funnes för en från statsmakternas sida godtagbar reglering av bolagets skuldförhållande till staten. Utredningen får emellertid anses hava givit vid handen, att dylika förutsättningar ej föreligga, varjämte av densamma framgått, att det kapital, som synes nödigt att nedlägga i järnvägen för att försätta densamma i ett mera konkurrenskraftigt skick än för närvarande, är så betydande, att det torde vara uteslutet för bolaget att kunna uppbringa det samma. Vid sådant förhållande har bolaget ingått med sin förevarande framställning om järnvägens övertagande av staten och införlivande med statsbanorna.

Såsom såväl bolaget som järnvägsstyrelsen framhållit, tala goda skäl för en sådan lösning av frågan om Norra Södermanlands järnvägs framtid, och fullmäktige skulle för sin del vara villiga att förorda förslaget genomförande, under förutsättning att den av ett eventuellt statsinköp föranledda regleringen mellan allmänna järnvägslånefonden och statens järnvägars fond kunde ske på ett ur fullmäktiges synpunkt tillfredsställande sätt. Det av järnvägsstyrelsen såsom villkor för dess tillstyrkande av statsförvärvet uppställda kravet, att ingen del av det i ifrågavarande järnväg nedlagda statskapitalet i statens järnvägars räkenskaper skall upptagas såsom lånemedel, att förräntas med trafikinkomster, anse fullmäktige för sin del ej böra godtagas. Då fråga uppstår om förvärvande för statens räkning av enskild med statslån understödd järnväg, utan att tvång därtill föreligger, synes det fullmäktige, att man ej kan bortse från det eventuella affärsvärde, en sådan järnväg såsom enskilt företag kan äga. Enligt fullmäktiges mening torde man i princip böra hålla på att ett belopp, motsvarande berörda affärsvärde, efter statsförvärvet bör förräntas av statens järnvägar, såvida ej omständigheterna i något särskilt fall skulle tala för en nedsättning av detta räntekrav. Att staten utan tvingande skäl skulle förvärva en enskild järnväg, som ej saknar allt affärsvärde, och införliva den med statens järnvägar utan att åtminstone någon del av det i järnvägen ned-

lagda statskapitalet skulle behöva förräntas, måste fullmäktige från sin synpunkt finna betänkligt och lätt kunna leda till mindre önskvärda utvidgningar av statens järnvägsnät.

Av den verkställda utredningen rörande Norra Södermanlands järnvägsaktiebolag framgår såsom sannolikt, att bolaget, därest dess järnväg bibehålles och underhålles i ungefär nuvarande skick, tills vidare skulle bliva i stånd att å statslånen inbetala i genomsnitt omkring 50,000 kronor årligen. Järnvägen får sålunda i dess nuvarande ägares hand anses äga ett affärsvärde av omkring en miljon kronor, vilket belopp med tillämpning av förberörda princip borde efter ett eventuellt förstatligande förräntas av statens järnvägar. Med hänsyn till de stora och dyrbara ombyggnadsarbeten å banan, som torde bliva oundgängligen nödvändiga efter dess förstatligande, anse fullmäktige emellertid skäl föreligga att begränsa förräntningskravet till en halv å tre fjärdedels miljon kronor. Från allmänna järnvägslänefonden till statens järnvägars fond torde böra överföras ett belopp, motsvarande statens kvarvarande kapitalfordran för det ursprungliga statslånet å 1,800,000 kronor, vilken fordran vid 1930 års utgång utgjorde 1,601,869 kronor 44 öre. Skillnaden mellan sistnämnda belopp och det belopp, som uppfördes bland statens järnvägars lånemedelskapital, skulle påföras statens järnvägars icke räntepliktiga kapital. Den del slutligen av statens fordran, som överstege nyssberörda kapitalfordran, skulle utan vidare kunna avskrivas.

Fullmäktige vilja erinra om att, då 1930 års riksdag beslöt att Markaryd—Veinge och Hässleholm—Markaryds järnvägar skulle förvärvas av staten, föreskrevs, att den förra järnvägen skulle i statens järnvägars räkenskaper uppföras med en summa, motsvarande statslånets kapitalbelopp, 561,000 kronor, samt att därav ett belopp av 325,000 kronor, motsvarande vad Hässleholm—Markaryds järnvägsaktiebolag erbjudit sig att erlägga för inköp av Markaryd—Veinge järnväg och varå alltså full förräntning skulle kunna påräknas, skulle bokföras såsom lånemedel. Mot denna föreskrift hade järnvägsstyrelsen ej haft något att erinra, ehuru styrelsen i annat sammanhang uttalat, att det vore möjligt, att den inkomstminskning, som uppkomme genom den med en införlivning med statens järnvägar av Hässleholm—Markaryds och Markaryd—Veinge järnvägar förbunda taxesänkningen kunde komma att något överväga de besparingar, som uppkomme, och de järnvägsekonomiska fördelar i övrigt, som vunnes vid en sammanslagning.

Därest de av fullmäktige antydda synpunkterna skulle föranleda till, att något förstatligande av Norra Södermanlands järnväg nu ej kommer till stånd, torde järnvägen, yttra fullmäktige slutligen, komma att tills vidare förbliva i huvudsakligen samma skick som för närvarande, då nödiga medel för dess ombyggnad ej lära kunna anskaffas, och fullmäktige komma då givetvis att taga under närmare övervägande, huru stort belopp bolaget må berättigas att förfoga över för förnyelseändamål och vilka åtgärder i övrigt, som kunna erfordras för bevakande av statens rätt hos järnvägsbolaget.

Enligt en vid riksgäldsfullmäktiges yttrande fogad specifikation fördelade sig statens kvarvarande kapitalfordran för Norra Södermanlands järnvägsaktiebolags ursprungliga statslån å 1,800,000 kronor, som enligt vad förut nämnts den 31 december 1930 utgjorde 1,601,869 kronor 44 öre, på följande sätt:

1891 års statslån:

förfallen kapitalsskuld	kronor	226,670: 25
icke förfallen kapitalsskuld	»	1,145,193: 90

1917 års statslån:

från 1891 års statslån överfört kapitalbelopp	kronor	263,937: 84
varå avbetalats	»	33,932: 55
		<u>230,005: 29</u>
	Summa kronor	1,601,869: 44

I utlåtandet den 21 januari 1931, avgivet med anledning av vad fullmäktige i riksgäldskontoret anfört, uppehåller sig *järnvägsstyrelsen* vid den av fullmäktige i princip hävdade uppfattningen, att vid statsförvärv av enskild järnväg ett belopp, motsvarande det affärsvärde, som järnvägen såsom enskilt företag kunde anses äga, borde, när tvång till förstatligande ej föreläge, förräntas av statens järnvägar, dock att undantag från regeln skulle kunna medgivas, när omständigheterna i något särskilt fall talade för en nedsättning av detta räntekrav. I anslutning till riksgäldsfullmäktiges yttrande anför styrelsen följande:

I sin motivering av förenämnda huvudprincip hava fullmäktige bortsett från det i styrelsens tidigare yttrande framhävda förhållandet, att Norra Södermanlands järnvägs avkastning främst på grund av den starka taxesänkning, som automatiskt inträder vid ett förstatligande, får efter ett sådant beräknas bliva så försvagad, att direkt förlust uppkommer. En statsinlösen av enskilda järnvägar i större skala skulle, om fullmäktiges princip beträffande förräntningskravet för statens järnvägar följdes, leda till att det för statens järnvägar bleve försvårat att med bibehållande av tidigare taxenivå förränta sitt bokförda lånekapital. Järnvägsstyrelsen har med sitt yrkande velat förebygga, att ett prejudicerande steg bleve taget i en riktning, som sålunda kan hava sina vådor.

Vid införlivande av enskild järnväg med statsbanenätet synes det styrelsen i princip, att såsom statens järnvägars lånekapital icke bör uppföras högre belopp, än som ungefärligen kan beräknas svara mot ifrågavarande järnvägs avkastning vid tillämpning av vanlig statsbanetaxa och statens löneförhållanden. Medför förstatligandet, såsom beträffande Norra Södermanlands järnväg är fallet, en stark taxesänkning med därav följande stor nedgång i inkomsterna, kan det icke anses riktigt, att statens järnvägar skola förränta det kapital, som kan förräntas, om den enskilda banans högre taxa och lägre löner tillämpas. I principfrågan kan styrelsen således icke biträda fullmäktiges uppfattning.

Styrelsen vill emellertid erkänna, att det belopp, om vars bokföring antingen som lånekapital eller som annat kapital nu närmast är fråga, särskilt efter den reduktion som fullmäktige velat medgiva, icke är av den storleksordning, att det taget för sig kan öva något nämnvärt inflytande på statens järnvägars förräntningsmöjligheter. Såsom styrelsen i sitt tidigare yttrande anfört, kan man också räkna med, att en övergång till statsbanetaxan skall medföra en vittgående förskjutning till banans fördel av konkurrensläget mellan olika transportmedel (järnvägen, bilar och sjöfart) ävensom, och man bör måhända i detta fall säga framförallt, en avsevärd förbättring för det berörda trafikområdets näringsliv. Tydligt är vidare, att järnvägens avsedda förstärkning och den bättre tidtabell, som i följd härav kan införas, kommer att kraftigt verka i samma riktning. Om också järnvägen under en första trafikperiod i statens hand måste beräknas komma att lämna underskott, så kan det därför måhända ej vara helt uteslutet,

att järnvägens affärsresultat kan efter hand komma att så förbättras, att underskottet bortfaller och förbytes i någon mindre vinst.

Med utgångspunkt från ett sådant antagande och med syfte att finna en brygga mellan motsättningarna, sådana de i detta speciella fall uppträda, skulle järnvägsstyrelsen, med försvar i sin övertygelse, att ett förstatligande av berörda bana är ur allmännyttans synpunkt önskvärd, kunna biträda fullmäktiges förslag att vid Norra Södermanlands järnvägs övertagande uppföra 500,000 kronor såsom statens järnvägars lånekapital, med förbehåll allenast att berörda belopp tills vidare i statens järnvägars räkenskaper uppföres såsom annat kapital och i räkenskaperna överföres till lånekapital, först sedan fulla tio räkenskapsår förlutit, sedan statens järnvägar övertagit och fått på avsett sätt utrusta banan till bättre kapacitet. Styrelsen får erinra, att ett dylikt till tiden begränsat frikallande från förräntningskravet står i god överensstämmelse med vissa uppgörelser, som med statsmakternas bifall träffats mellan fullmäktige och enskilda järnvägar, vilka under en tid behöva anlita alla överskottsmedel för genomförande av behövliga moderniseringsarbeten.

Vid övertagandet av Norra Södermanlands järnväg skulle enligt detta alternativ från allmänna järnvägslånefonden till statens järnvägars fond enligt riksgäldskontorets förslag överföras ett belopp av 1,601,869 kronor 44 öre, varav i statens järnvägars räkenskaper skulle uppföras 500,000 kronor å kontot för låne-medel och 1,101,869 kronor 44 öre å kontot för annat kapital, dock att förstnämnda belopp skulle tills vidare föras å konto för annat kapital och överflyttas till konto för lånekapital, först sedan Norra Södermanlands järnväg varit under fulla 12 år införlivad med statens järnvägar, varvid styrelsen beräknar att få under loppet av räkenskapsåren 1932 och 1933 utföra de förstärkningsarbeten å banan, varom talas såväl i de av riksgäldskontoret utsedda sakkunnigas promemoria av den 31 oktober 1930 som i styrelsens föregående yttrande av den 3 december 1930.

Riksräkenskapsverket har i sitt utlåtande först upptagit frågan, huruvida ett statsförvärf av järnvägsanläggningen bör ske, samt yttrar härom:

I likhet med de av 1929 och 1930 års riksdagar beslutade förvärven av Limesforsen—Särna järnväg samt Markaryd—Veinge och Hässleholm—Markaryds järnvägar har nu föreliggande förslag om överförande i statens ägo av Norra Södermanlands järnväg föranletts av bristande förmåga hos järnvägsföretagets ägare, Norra Södermanlands järnvägsaktiebolag, att fullgöra förräntning och avbetalning av bolagets skuld till statsverket.

Järnvägsbolagets skuld till statsverket uppgick vid 1930 års slut till 3,479,720 kronor 35 öre. Av detta belopp hänförde sig 1,601,869 kronor 44 öre till den bolaget beviljade ursprungliga kapitalförsträckningen, medan 1,877,850 kronor 91 öre utgjordes av upplupna, icke erlagda räntor.

Järnvägens affärsvärde såsom enskilt företag har av såväl järnvägsstyrelsen som riksgäldfullmäktige uppskattats till omkring 1,000,000 kronor. Vid ett godtagande av denna uppskattning skulle alltså av statsverkets förut angivna, i riksgäldskontorets räkenskaper redovisade fordran hos Norra Södermanlands järnvägsaktiebolag ett belopp av omkring 2,500,000 kronor vara att anse såsom förlorat.

Ett förvärf av järnvägsanläggningen för statens räkning och järnvägens införlivande med statens järnvägar på de av järnvägsstyrelsen och riksgäldfullmäktige godkända villkoren skulle enligt järnvägsstyrelsens beräkningar medföra, att järnvägens drift åtminstone under en följd av år skulle åsamka statens järnvägar direkt förlust. Med hänsyn härtill och då därjämte vid ett förstatligande av järnvägen betydande kapitalutlägg erfordras för att bringa järnvägen i fullgott skick, är det uppenbart, att järnvägen i statens järnvägars

hand äger ett väsentligt lägre affärsvärde än för järnvägens nuvarande ägare. Ett förstatligande av järnvägen skulle följaktligen ytterligare stegra den till omkring 2,500,000 kronor beräknade förlust, som statsverket enligt vad nyss angivits måste anses hava redan nu lidit.

Riksräkenskapsverket har uttalat, att ämbetsverket under sålunda angivna förhållanden funnit sig icke kunna förorda föreliggande förslag till statsförvärv av Norra Södermanlands järnväg.

Riksräkenskapsverket har emellertid — därest av skäl, som av järnvägsstyrelsen angivits i dess utlåtande den 3 december 1930, ett förstatligande av Norra Södermanlands järnväg likväl skulle anses önskvärt och statsinköp i överensstämmelse härmed komma till stånd — ansett sig böra beröra spörsmålet om den härvid erforderliga regleringen mellan allmänna järnvägslånefonden och statens järnvägars fond. I detta avseende anför riksräkenskapsverket följande:

Frågan rörande det värde, till vilket en av riksgäldskontoret övertagen enskild järnväg vid överflyttandet till statsbanorna skall redovisas i statens järnvägars räkenskaper, är avhängig av lösningen av den allmänna frågan rörande värdesättningen vid överlåtelse av mark eller annat kapital från en statens myndighet till en annan. I sistnämnda fråga får riksräkenskapsverket tillfälle att yttra sig i anledning av särskilda remisser rörande formerna för kapitalöverlåtelser mellan å ena sidan ett statens affärsverk och å andra sidan ett annat statens affärsverk eller annan statens myndighet. Redan i detta sammanhang vill riksräkenskapsverket emellertid uttala, att överlåtelsevärdet enligt ämbetsverkets uppfattning i intet fall bör fastställas till högre belopp än som motsvarar det högsta affärsvärde, som vid kapitalföremålets utnyttjande i statens eller enskild ägares hand kan ernås. Understiger angivna affärsvärde det värde, vartill kapitalföremålet är bokfört i den överlåtande myndighetens räkenskaper, bör i enlighet härmed skillnadsbeloppet vid överlåtelsen redovisas såsom kapitalförlust hos sistnämnda myndighet.

I enlighet med denna uppfattning torde vid nu ifrågasatt överflyttning av statskapital från riksgäldskontoret till statens järnvägar de i statens järnvägars fond redovisade kapitaltillgångarna ej böra uppskrivas med högre belopp än som motsvarar den berörda järnvägens affärsvärde såsom enskilt företag eller högst 1,000,000 kronor.

Beträffande den bokföringsmässiga redovisningen av järnvägsanläggningen, därest den ifrågasatta överlåtelsen genomföres, yttrar riksräkenskapsverket:

Vad angår frågan, huru stor del av det totala bokförda värdet för den till statens järnvägar överflyttade järnvägen bör upptagas såsom lånemedelskapital, hävda riksgäldsfullmäktige, att vid förstatligande — utan att tvång därtill föreligger — av enskild med statslån understödd järnväg i statens järnvägars räkenskaper för järnvägen bör såsom lånemedelskapital redovisas ett belopp lika med det affärsvärde, järnvägen såsom enskilt företag kan äga. Riksgäldsfullmäktige motivera denna sin uppfattning med att ett belopp, motsvarande berörda affärsvärde, efter statsförvärvet rätteligen bör av statens järnvägar förräntas, såvida ej omständigheterna i något särskilt fall skulle tala för en nedsättning av detta räntekrav.

Riksräkenskapsverket vill betona, att förestående av riksgäldsfullmäktige angivna motivering icke är uttömmande, enär förräntningskravet — på sätt fullmäktige i skrivelse till chefen för finansdepartementet den 18 december 1930 angående nedskrivning av statens vattenfallsverks lånemedelskapital med eftertryck framhållit — icke får anses vara definitivt uppgivet för det i affärs-

verken investerade skattemedelskapitalet. Riksdagen har nämligen, såsom riksgäldsfullmäktige i samma skrivelse erinrat, aldrig förklarar, att affärsverkens skattemedelskapital ej bör förräntas, utan endast uppställt såsom fordran, att i första hand lånemedelskapitalet bör vara räntabelt.

Under sådana förhållanden synes skäl icke föreligga att vid överförandet till statsbanorna av enskild järnväg i statens järnvägars räkenskaper såsom lånemedelskapital upptaga större belopp än som kan med tämlig visshet beräknas bliva förräntat. I enlighet härmed och med tagen hänsyn till föreliggande omständigheter finner riksräkenskapsverket sig på denna punkt böra förorda järnvägsstyrelsens ursprungliga, i utlåntandet den 3 december 1930 framställda yrkande, enligt vilket järnvägens bokförda värde till ingen del skulle bliva i statens järnvägars räkenskaper redovisat såsom härrörande av lånemedel.

Järnvägsstyrelsens alternativa förslag i utlåntandet den 21 januari 1931 — att i räkenskaperna till vidare uppföra hela det bokförda värdet såsom annat kapital än lånemedelskapital men efter vissa år överföra 500,000 kronor till kontot för lånemedelskapital — finner sig riksräkenskapsverket med hänsyn till de budgettekniska komplikationer, som en sådan anordning skulle medföra, icke kunna tillstyrka.

Riksräkenskapsverket förbiser icke, att den av ämbetsverket sålunda hävdade uppfattningen rörande den bokföringsmässiga redovisningen av till statens järnvägar överförda enskilda järnvägar står i strid med den ställning, som 1929 och 1930 års riksdagar intagit i samband med vid dessa riksdagar beslutade, inledningsvis omnämnda statsförvärv av enskilda järnvägar. Riksräkenskapsverket — som vidhåller sin tidigare uttalade uppfattning, att vid övertagande av enskild järnväg statens järnvägars kapitaltillgångar icke böra uppskrivas utöver vad som kan anses utgöra det verkliga värdet — kan emellertid icke underlåta att ånyo påpeka de olägenheter, som äro förenade med det vid nämnda statsförvärv tillämpade förfarandet, i det att statens järnvägars räkenskaper bliva missvisande beträffande de värden, som genom förvärven tillföras statens järnvägar.

I detta sammanhang har riksräkenskapsverket slutligen ifrågasatt, huruvida icke tidpunkten nu vore inne att jämväl beträffande allmänna järnvägslånefonden och bibanelånefonden verkställa den täckning av lånemedelsförluster med anlåtande av fonden för statsskuldens amortering, som ifråga om övriga utlåningsfonder redan ägt rum.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava i sitt förnyade yttrande anfört följande:

Då, såsom fullmäktige uttalade i yttrande den 9 januari 1931, goda skäl tala för ifrågavarande järnvägs övertagande av staten, anse sig fullmäktige ej böra motsätta sig, att frågan om förräntning av en del av det i järnvägen nedlagda statskapitalet löses på sätt järnvägsstyrelsen ifrågasatt i sitt yttrande den 21 nämnda månad d. v. s. att förräntningsskyldighet ej skulle inträda förrän järnvägen under tolv år varit införlivad med statens järnvägar.

Fullmäktige vidhålla sitt av järnvägsstyrelsen biträdda uttalande, att vid ett statsförvärv från allmänna järnvägslånefonden till statens järnvägars fond bör överföras ett belopp, motsvarande statens kvarvarande kapitalfordran för det ursprungliga statslånet, vid 1930 års slut uppgående till 1,601,869 kronor 44 öre.

Av nyssberörda belopp skulle enligt järnvägsstyrelsens förslag 500,000 kronor i statens järnvägars räkenskaper uppföras å kontot för lånemedel och 1,101,869 kronor 44 öre å kontot för annat kapital, dock att förstnämnda belopp

tills vidare skulle föras å konto för annat kapital och överflyttas till konto för lånekapital först sedan Norra Södermanlands järnväg under fulla tolv år varit införlivad med statens järnvägar. Riksräkenskapsverket har med hänsyn till de budgettekniska komplikationer, som en sådan anordning skulle medföra, förklarat sig ej kunna tillstyrka densamma. Fullmäktige kunna emellertid ej finna, att den förordade anordningen skulle behöva medföra några egentliga svårigheter av nämnda art. Den del av statens lånefordran hos järnvägsbolaget, som överstiger 1,601,869 kronor 44 öre, bör utan vidare avskrivas. Av sistnämnda belopp böra 1,101,869 kronor 44 öre jämväl avskrivas men riksgäldskontoret beredas täckning därför ur fonden för statsskuldens amortering och beträffande berörda 500,000 kronor i riksgäldskontorets böcker antecknas, att beloppet överförts till statens järnvägars kapital, dock med förräntningsskyldighet först efter vissa år. Någon avskrivning och ersättning av berörda 500,000 kronor skulle således ej ifrågakomma.

Fullmäktige vilja understryka, att — såsom järnvägsstyrelsen framhållit — det av styrelsen ifrågasatta, till tiden begränsade frikallandet från förräntningskravet står i god överensstämmelse med flera uppgörelser, som efter medgivande av riksdagen träffats med statslåneunderstödda järnvägsbolag angående reglering av bolagens skuldförhållande till staten.

Med anledning av vad riksräkenskapsverket yttrat beträffande täckning av lånemedelsförluster för allmänna järnvägslånefonden och bibanelånefonden hava fullmäktige slutligen erinrat om ett uttalande av fullmäktige i skrivelse den 28 november 1929 till Kungl. Maj:t angående nedskrivning av statens utlåningsfonders icke räntabla lånekapital. Fullmäktige anförde i nämnda skrivelse, att, då betydande belopp av ifrågavarande fonders lånekapital framdeles, i likhet med vad dittills ägt rum, torde komma att avskrivas i samband med reglering av vissa järnvägsbolags skuldförhållanden till staten och därvid täckas genom fonden för statsskuldens amortering, anledning syntes saknas att då föreslå någon allmän nedskrivning av det oräntabla lånekapitalet i dessa fonder. I förevarande yttrande uttala fullmäktige, att något skäl ej synes föreligga att nu intaga någon annan ståndpunkt i denna fråga.

Norra Södermanlands järnväg, vars införlivande med statsbanenätet nu ifrågasättes, har en längd å linjen mellan Nyby bruk och Södertälje södra station av 90 kilometer. Härtill komma bibanor från nämnda linje till Strängnäs, respektive Mariefred (15, respektive 3 kilometer) samt linjedelen Nyby bruk—Mälarbaden (4 kilometer) ävensom spårförbindelser till Eskilstuna norra station och Igelstaviken (Södertälje uthamn). Järnvägens spårvidd och normalsektion äro lika med statens järnvägars.

Järnvägsanläggningen påbörjades år 1891, och år 1895 öppnades järnvägen för allmän trafik. Under den avsevärda tid, banan sålunda ägt bestånd, har den visat sig vara av stor betydelse för därav berörda trakter med deras åtminstone delvis avlägsna belägenhet i förhållande till andra järnvägsförbindelser. Utan tvivel har järnvägen verksamt bidragit att främja ifrågavarande trakters näringsliv. Trafikomfattningen har likväl icke varit tillräcklig för att möjliggöra ett tillfredsställande ekonomiskt resultat av driften. På grund härav och till följd av startkapitalets knapphet har den ekonomiska grundvalen för bola-

Departements-
chefen.

gets rörelse redan från början varit svag, vilket medfört svårigheter för bolaget att fullgöra sina förpliktelser på grund av erhållna statslån.

Redan år 1917 vidtogs, såsom i den föregående redogörelsen omnämnts, en reglering av bolagets skuldförhållande till staten. Denna reglering medförde dock endast en tillfällig lättnad i företagets svårigheter, och bolaget har även efter regleringens genomförande endast i mycket begränsad omfattning kunnat fullgöra sina förpliktelser på grund av statslånen. Utsikterna till ändring härutinnan måste, enligt vad den förebragta utredningen giver vid handen, anses vara mycket små. Utredningen synes nämligen ådagalägga att, trots de allra senaste årens relativt gynnsamma resultat, en ytterligare försämring i bolagets ekonomiska läge inom en nära framtid kan väntas inträda dels till följd av genomförda taxesänkningar och dels på grund av betydande utgifter för nödvändiga åtgärder, som redan beslutats eller ansetts böra inom kort komma till utförande.

Med hänsyn till nu angivna förhållanden har bolaget ansett sig böra hembjuda bolagets järnväg och övriga tillgångar till staten på villkor att staten övertager bolagets skulder och förbindelser samt införlivar järnvägen med statens järnvägar ävensom beträffande bolagets personal och pensionärer tillämpar i liknande fall vanliga grunder. Åtgärder för statsförvärv av järnvägen hava tillstyrkts såväl av järnvägsstyrelsen som av övriga i ärendet hörda myndigheter med undantag av riksräkenskapsverket.

Järnvägsstyrelsen har grundat sitt ståndpunktstagande därpå, att å ena sidan järnvägens trafikområde trots förefintligheten av tät bebyggelse och ej obetydlig industri är alltför svagt för att banan under nuvarande förhållanden skall kunna såsom fristående företag bestå och fullgöra sina ekonomiska förpliktelser men att å andra sidan skäligen hänsyn till ortens näringsliv och behov av tillfredsställande trafikförhållanden synes utesluta ett nedläggande av banan. Därjämte har beaktats, att en för järnvägens bestånd önskvärd fusion icke synes möjlig att genomföra annorledes än genom statsförvärv. Då de sålunda antydda omständigheterna synas mig innebära vägande skäl för statsförvärv av järnvägen, har jag — trots att driftresultatet under de närmaste åren, bland annat med hänsyn till oundgängliga kostnader för förnyelsearbeten, även efter banans införlivande med statens järnvägar får beräknas bliva mindre tillfredsställande — funnit mig böra tillstyrka, att åtgärder vidtagas för ett sådant förvärvs genomförande på villkor, som av bolaget föreslagits, dock under viss förutsättning, vartill jag i det följande återkommer. Uppenbarligen skulle järnvägens uppgående i statsbanenätet med därav följande gynnsammare taxor och förbättrade trafikförhållanden i övrigt för ortens befolkning och näringsliv medföra betydelsefulla fördelar. Det torde också kunna förväntas att, sedan erforderliga förstärkningsarbeten å banan blivit verkställda — för vilkas genomförande dock, såsom järnvägsstyrelsen anført, kräves investering av nytt statskapital — det ekonomiska utbytet av järnvägens drift skall efter hand förbättras.

Såsom nyss nämnts innebär det föreliggande förslaget, att staten vid förvärv av banan skulle övertaga även järnvägsbolagets skulder och förbindelser. Med hänsyn härtill må beträffande bolagets nuvarande ställning lämnas föl-

jande uppgifter. Av en i det föregående meddelad sammanställning beträffande läget vid utgången av år 1929 framgår, att bolagets egentliga skulder utöver förpliktelser på grund av statslånen vid nämnda tidpunkt utgjorde 184,853 kronor (fraktskulder m. m.). Motsvarande summa utgjorde enligt införskaffade uppgifter den 17 februari 1931 85,500 kronor, vilken siffra emellertid — då avräkning för januari månads samtrafik ännu ej hunnit avslutas — är endast approximativt beräknad. Bolagets banktillgodohavanden uppgingo sistnämnda dag till 145,130 kronor. Hos järnvägsstyrelsen äro såsom säkerhet för samtrafikmedel deponerade obligationer till belopp av 45,000 kronor. Nu meddelade uppgifter visa sålunda, att bolagets kontanta tillgodohavanden för närvarande avsevärt överstiga den tillfälliga skulden. Anledning synes icke föreligga att antaga, att bolagets ställning skall undergå nämnvärd förändring under tiden intill ett avgörande i förevarande fråga. I detta sammanhang må omnämnas, att från bolagets sida avgivits en den 17 februari 1931 dagteknad förklaring, enligt vilken bolaget förbundit sig att icke disponera sina tillgångar eller ikläda sig förpliktelser för andra ändamål än det normala uppehållet av driften å bolagets järnväg.

I fråga om den reglering mellan allmänna järnvägslånefonden och statens järnvägars fond, som vid ett statsförvärf av banan bör äga rum, har jag ansett mig böra tillstyrka det av järnvägsstyrelsen framlagda och av fullmäktige i riksgäldskontoret biträdda förslaget. Detta förslag, som överensstämmer med statsmakternas under de senaste åren fattade beslut i liknande fall, innebär att från järnvägslånefonden skulle till statens järnvägars fond överföras ett belopp av 1,601,869 kronor 44 öre, motsvarande statens den 1 januari 1931 kvarstående kapitalfordran för bolagets lån. Vidkommande bokföringen i statens järnvägars räkenskaper av nämnda belopp, synas med hänsyn till omständigheterna skäl föreligga för bifall till det förslag, varom järnvägsstyrelsen och riksgäldsfullmäktige numera enat sig och som går ut på att endast 500,000 kronor skulle upptagas såsom lånekapital. Likaledes ansluter jag mig till järnvägsstyrelsens av riksgäldsfullmäktige biträdda mening, att nyssnämnda belopp 500,000 kronor bör upptagas under kontot för lånekapital först sedan 10 år förflutit efter det förbättringsarbeten å banan verkställt. Enligt de av järnvägsstyrelsen gjorda beräkningarna skulle detta innebära, att beloppets upptagande såsom lånekapital skulle äga rum först 12 år efter det att järnvägen övertagits av staten.

I överensstämmelse med vad jag nu tillstyrkt skulle alltså i samband med statens övertagande av järnvägen från allmänna järnvägslånefonden till statens järnvägars fond överföras ett belopp av 1,601,869 kronor 44 öre. Detta belopp skulle tills vidare i sin helhet redovisas såsom annat kapital än lånekapital, men efter 12 års förlopp skulle därav en summa av 500,000 kronor överföras till kontot för lånekapital, medan återstoden eller 1,101,869 kronor 44 öre fortfarande skulle redovisas såsom annat kapital. Täckning för sistnämnda belopp skulle beredas riksgäldskontoret ur fonden för statsskuldens amortering. Vad av statens fordran hos bolaget överstiger 1,601,869 kronor 44 öre skulle omedelbart avskrivas.

Enligt min uppfattning torde det förfaringssätt, som sålunda tillstyrkts beträffande redovisningen av det till statens järnvägars fond överförda beloppet, icke behöva medföra budgettekniska olägenheter av den art, att de böra stå hindrande i vägen för förslaget genomförande.

På sätt av den föregående redogörelsen framgår, har järnvägsstyrelsen såsom förutsättning för statsförvärv av Norra Södermanlands järnväg uppställt krav på, att staten skulle frikallas från av Eskilstuna stad vid aktieteckning i järnvägsbolaget gjorda förbehåll beträffande stationsförhållandena i Eskilstuna. Med anledning härav har bolaget hos stadsfullmäktige gjort framställning om eftergivande från stadens sida av nyssnämnda förbehåll under förutsättning, dels att Eskilstuna stad beredes tillfälle att yttra sig, då fråga är om väsentlig förändring av nuvarande stationsförhållanden inom staden, dels att för stadens industrier med egna järnvägsspår komma att tillämpas trafikeringsbestämmelser, likartade med dem som gälla för statens järnvägars bispårstrafikanter å andra orter. Enligt vad jag inhämtat, hava stadsfullmäktige genom beslut den 12 februari 1931 förklarat sig i princip icke hava något att erinra mot bifall till bolagets framställning. I anslutning härtill och då ett slopande av Eskilstuna norra station skulle nödvändiggöra ändring av en mellan staden och bolaget träffad överenskommelse angående bevakning m. m. vid korsningar i samma plan mellan järnväg och gata, hava fullmäktige samtidigt bemyndigat drätselkammaren att träffa överenskommelse angående stationsförhållandena och vad därmed sammanhänger. Då jag biträder den uppfattning, som legat till grund för järnvägsstyrelsens förslag på ifrågavarande punkt, anser jag, att såsom förutsättning för statens övertagande av järnvägen bör upprätthållas krav på att möjlighet beredes staten att på ett ur statens järnvägars synpunkt tillfredsställande sätt ordna nu berörda förhållanden. Vidare torde, såsom järnvägsstyrelsen också förutsatt, statens järnvägar böra hava fria händer att efter banans övertagande beträffande trafiken å linjen Eskilstuna—Mälarbaden vidtaga de åtgärder, som prövas lämpliga för ernående av bästa möjliga ekonomiska resultat. Enligt vad jag inhämtat, föreligga icke från bolagets sida ingångna förpliktelser av sådan art, att de ligga hindrande i vägen härför.

I fråga om järnvägsbolagets personal och pensionärer torde, såsom från bolagets sida förutsatts, vid ett statsförvärv av järnvägen böra tillämpas samma grunder, som kommit till användning vid statens övertagande av andra enskilda järnvägar och senast vid övertagande av Markaryd—Veinge samt Hässleholm—Markaryds järnvägar. Omnämnas må, att enligt inhämtade upplysningar för närvarande antalet befattningshavare utgör 176 samt pensionärer 21.

Att nu bestämma tidpunkten för statens övertagande av järnvägen erbjuder vissa svårigheter och torde ej heller vara nödvändigt. Förslagsvis torde man emellertid kunna utgå från att det bör ske den 1 juli 1931.

Slutligen vill jag — efter att på denna punkt hava samrått med chefen för finansdepartementet — framhålla, att anledning icke synes föreligga att i detta sammanhang upptaga frågan om en generell nedskrivning av oräntabelt lånekapital i statens järnvägslånefonder.

På grund av det anförda får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva,

att Norra Södermanlands järnväg må av staten förvärvas i enlighet med av mig här förut förordade grunder.

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

Ur protokollet:

Fredric Hawerman.