

## Nr 131.

Ankom till riksdagens kansli den 8 maj 1931 kl. 1/4 e. m.

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition  
angående statsförvärv av Norra Södermanlands  
järnväg jämte i ärendet väckta motioner.*

(4:e avd.)

Uti en till riksdagen avlåten, den 20 februari 1931 dagtecknad proposition, nr 105, som hänvisats till statsutskottets förberedande handläggning, har Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen medgiva, att Norra Södermanlands järnväg må av staten förvärvas i enlighet med av departementschefen i statsrådsprotokollet förordade grunder.

Beträffande utredningen får utskottet hänvisa till statsrådsprotokollet.

I detta sammanhang har utskottet förehåft två inom andra kammaren väckta motioner, nämligen

*dels* nr 372, av herr *C. A. Anderson* i Storegården, som föreslagit, att riksdagen måtte besluta, att tjänstemän, som från Norra Södermanlands järnväg övergå i statens järnvägars tjänst, icke må erhålla högre sammanlagda löneförhöjningar än vad högsta löneklassen i den lönegrad, i vilken de placeras, tillerkänner dem;

*dels ock* nr 373, av herr *C. O. H. Andersson* i Dunker m. fl., som hemställt, 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.

I fråga om de skäl, motionärerna åberopat till stöd för sina framställningar, får utskottet hänvisa till vad motionerna därutinnan innehålla.

Norra Södermanlands järnväg (Nyby bruk—Eskilstuna—Södertälje) 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.

Till anläggande av järnvägen Nyby bruk—Södertälje med bibanor, för vilken anläggning kostnaden enligt fastställd beräkning upptagits till 3,600,000 kro-

nor, beviljade Kungl. Maj:t den 6 november 1891 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.

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 och på vissa angivna villkor kapitaliseras såsom särskilt lån till bolaget.

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

Rörande bolagets ekonomiska ställning och förutsättningar hava på föranstaltande av fullmäktige i riksgäldskontoret verkställts vissa utredningar, varav inhämtas bland annat 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.

I fråga om de ekonomiska förutsättningarna för fortsatt drift, därest järnvägen bibehålles som enskild bana, har lämnats 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

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 bedömande av de förändringar i bolagets affärsställning, som inträtt efter år 1924, framlägges 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> K r o n o r			
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
<i>Skulder.</i>			
<i>Egentliga skulder:</i>			
Statslån . . . . .	2,711,684	3,338,494	+ 626,810
Bankskulder . . . . .	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

Över bolagets framställning och den sålunda 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 på anförda skäl tillstyrkt järnvägens övergång till statsbanorna.

*Järnvägsstyrelsen* tillstyrker i sitt utlåtande den 3 december 1930 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 åläge 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 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 järnvägsblånefonden 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 lånededel, 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 nedlagda 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 järnväglånefonden 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 erlægga för inköp av Markaryd—Veinge järnväg och vara 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, yttre 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.

I utlåtandet den 21 januari 1931, avgivet med anledning av vad fullmäktige i riksgäldskontoret anført, förklarar sig *järnvägsstyrelsen* icke kunna biträda 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. Styrelsen yttrar vidare bland annat följande:

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 anført, kan man ock 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 förflutit, 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 anfört, att ämbetsverket funnit sig icke kunna förorda föreliggande förslag till statsförvärv av Norra Södermanlands järnväg. Till stöd härför har ämbetsverket framhållit, att ett förvärv av järnvägsanläggningen för statens räkning och järnvägens införlivande med statens järnvägar på de av järnvägsstyrelsen och riksgäldsfullmäktige 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, vore det uppenbart, att järnvägen i statens järnvägars hand ägde 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 måste anses ha redan nu lidit.

Riksräkenskapsverket har emellertid — därest av skäl, som av järnvägs-

styrelsen 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 och därutinnan yttrat, att vid nu ifrågasvarande överflyttning av statskapital från riksgäldskontoret till statens järnvägar de i statens järnvägars fond redovisade kapitaltillgångarna ej borde 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, anser riksräkenskapsverket 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 utlåtandet den 3 december 1930 framställda yrkande, enligt vilket järnvägens bokförda värde till ingen del skulle bliva i statens järnvägars räkenskaper redovisat såsom härörande av lånemedel. Järnvägsstyrelsens alternativa förslag i utlåtandet den 21 januari 1931 — att i räkenskaperna tillvidare 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.

*Fullmäktige i riksgäldskontoret* hava i förnyat yttrande anfört bland annat följande:

Fullmäktige vidhålla sitt av järnvägsstyrelsen biträdda uttalande, att vid ett statsförvärf 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.

*Departementschefen* har yttrat bland annat:

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 bolagets 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 företagens 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 skälig 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 bli 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 anfört, 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 följande 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 dagtecknad 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 järnväglånefonden och statens järnvägars fond, som vid ett statsförvärv 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 statsmakernas under de senaste åren fattade beslut i liknande fall, innebär att från järnväglånefonden 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 verkställts. 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 järnväglånefonden 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 förslagets 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 framställ-

ning 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 järnvägslänefonder.

*Utskottets  
yttrande.*

Utskottet får tillstyrka Kungl. Maj:ts förevarande förslag om statsinlösen av Norra Södermanlands järnväg efter de grunder, som i propositionen angivas.

I anslutning till den av herr Anderson i Storegården i ämnet väckta motionen anser sig emellertid utskottet böra uttala, att med statens järnvägars allmänna skyldighet att övertaga banans nuvarande personal ej bör få följa någon rätt för ifrågavarande befattningshavare till avlöningsförmåner, som överstiga vad som efter statliga avlöningsnormer kan anses skäligt.

Vidkommande därefter den väckta motionen om statsförvärv jämväl av Mellersta Södermanlands järnväg får utskottet anföra följande. Nämnda 23 km. långa, i nord-sydlig riktning löpande bana sammanknyter den nu av Kungl. Maj:t till statinlösen föreslagna järnvägslinjen Södertälje—Eskilstuna och statsbanelinjen Södertälje—Katrineholm. Mellersta Södermanlands järnvägsaktiebolag har emellertid i en den 28 april 1931 dagtecknad ansökning hos Kungl. Maj:t anhållit om en utredning av liknande beskaffenhet som i motionerna begäres. Då det alltså kan förväntas, att ifrågavarande inlösningsfrågor

prövas utan någon särskild framställning i ämnet från riksdagen, får utskottet avstyrka motionerna.

Under återopande av vad utskottet sålunda anfört får utskottet hemställa,

a) att riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande proposition, må medgiva, att Norra Södermanlands järnväg må av staten förvärvas i enlighet med de i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 20 februari 1931 av departementschefen förordade grunder;

b) att den av herr Anderson i Storegården i ämnet väckta motionen II: 372 må anses besvarad med vad utskottet ovan anfört;

c) att den av herr Andersson i Dunker m. fl. i ämnet väckta motionen II: 373 ej må av riksdagen bifallas.

Stockholm den 8 maj 1931.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Närvarande: se under utlåtandet nr 130.

### Reservation

av herr *Törnkvist* i Karlskrona.