

Nr 127.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående statsförvärv av Mellersta Södermanlands järnväg; given Stockholms slott den 26 februari 1932.

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.

Ola Jeppsson.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 26 februari 1932.

N ä r v a r a n d e:

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

Departementschefen, statsrådet Jeppsson, anför:

Mellersta Södermanlands järnvägsaktiebolag har hos Kungl. Maj:t hemställt om avlåtande av proposition till 1932 års riksdag om övertagande av bolagets järnväg mellan Stålboga station å statsbanelinjen Södertälje södra—Eskilstuna samt Skebokvarns station å västra stambanan.

Beträffande denna järnväg må omnämnas följande.

Den 4 juli 1902 beviljade Kungl. Maj:t koncession å järnväg av 1.435 meters spårvidd från Stålboga station å dåvarande Norra Södermanlands järnväg över Malmköping till Flen å västra stambanan, vilken sträckning sedermera, efter det Kungl. Maj:t genom resolution den 1 juli 1904 därtill lämnat medgivande, ändrades så, att anslutning till västra stambanan i stället erhöles vid Skebokvarn. Med avseende å järnvägens sträckning över området för Södermanlands regementes dåvarande mötesplats å Malma hed lämnades i koncessionen särskilda föreskrifter — bland annat beträffande järnvägens tekniska utförande, spår och lastkaj m. m. — varutinnan emellertid beträffande vägövergångars utförande viss lindring senare beviljades. Genom beslut den 26 april 1905 medgav Kungl. Maj:t överlåtelse å nyssnämnda bolag av koncessionen å ifrågavarande järnvägsanläggning. Järnvägen öppnades för allmän trafik den 28 oktober 1907.

Till anläggande av järnvägen Stålboga—Skebokvarn, för vilken anläggning kostnaden enligt fastställd beräkning upptagits till 1,065,000 kronor, beviljade Kungl. Maj:t den 2 september 1904 ett statslån av 532,500 kronor att utgå ur allmänna järnvägslånefonden. Till säkerhet för lånet skulle lämnas in-teckning med bästa förmånsrätt i järnvägen.

För tillgodonjutande av lånet 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 augusti 1907, 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 augusti 1910 och i samband därmed gottgörelse ske av dessförinnan 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 fulla gulden. Därest till betalning förfallet belopp icke blivit i föreskriven ordning erlagt, skulle bolaget därå gälda fem procent årlig ränta, intill dess samma belopp bleve behörigen inbetalt.

Lånet utbetalades i sin helhet åren 1905 och 1908 mot avlämnande av förenämnda säkerhet, vilken innehaves av riksgäldskontoret.

I en till Kungl. Maj:t ingiven skrift den 28 april 1931 anförde *Mellersta Södermanlands järnvägsaktiebolag* — efter att inledningsvis hava erinrat om den till riksdagen samma år avlätna propositionen angående statsförvärv av Norra Södermanlands järnväg — bland annat:

Mellersta delen av Södermanland var länge i avsaknad av järnvägskommunikationer. I över 40 år pågingo underhandlingar inom de berörda kommunerna.

Flera efter ingående undersökningar tid efter annan upprättade förslag ledde ej till resultat på grund av svårigheten att uppbringa de erforderliga penningmedlen. Med tillkomsten år 1907 av Mellersta Södermanlands järnväg förverkligades dock slutligen den för näringslivet inom det förenämnda området så betydelsefulla, länge eftersträvade kommunikationsleden.

Förutom tillgodoseendet av ortens trafikbehov hade den i det normalspåriga järnvägsnätet införlivade nya banan även en annan mycket betydelsefull uppgift att fylla, nämligen förmedlandet av trafiken mellan norra Södermanland och Sydsverige. Avståndet järnvägsledes mellan stationerna vid Norra Södermanlands järnväg och söder om Skebokvarn belägna stationer förkortades sålunda högst avsevärt. I följd härav fastställdes även att godssamtrafiksvägen för, å ena sidan, stationerna vid linjerna Nykvarn—Eskilstuna södra, Strängnäs—Åkers Styckebruk och Mariefred—Läggesta samt, å den andra, stationer belägna söder om en linje Gnesta—Strömtorp skulle leda över Mellersta Södermanlands järnväg.

Järnvägens tillblivelse krävde mycket stora ansträngningar och ekonomiska offer, synnerligast för Malmköpings köping och de angränsande kommunerna Dunker och Lilla Malma. På grund av myndigheternas högt ställda anspråk — särskilt med hänsyn till att Södermanlands regemente var förlagt i Malmköping samt järnvägens betydelse ur strategisk synpunkt — fick banan en förhållandevis solid utrustning i skilda hänseenden. Kostnaderna blevo också betydligt högre än de först beräknade, trots då rådande, relativt billiga arbetslöner och materialpriser, och uppgingo, inklusive rullande materiel, vid 1907 års slut till 1,227,131 kronor 23 öre. Åtskilliga förhållandevis kostsamma kompletteringar beträffande såväl banan, husbyggnaderna och anläggningarna i övrigt som rullande materiel hava därefter under årens lopp utförts. Bolagets skulder, exklusive aktiekapitalet, uppgingo vid nyssnämnda tidpunkt till 685,885 kronor 30 öre, häri inberäknat statslånet 532,500 kronor. Till följd av tyngande räntor och kostnaderna för berörda kompletteringsarbeten ökades skulderna, så att de år 1917 (utöver aktiekapitalet) utgjorde 828,811 kronor 11 öre. Sistnämnda år gjordes första avbetalningen å statskulden och under följande åren avbördades successivt de ackumulerade annuiteterna, så att bolaget år 1920 kom å jour med den föreskrivna årsinbetalningen. Annuiteten, som utgör 26,625 kronor, har därefter i vederbörlig ordning varje år guldits.

Bolaget meddelade härefter följande

Balansräkning den 31 december 1930.

Tillgångar:	Kronor.	
Kassa		43: 96
Innestående i Södermanlands enskilda bank	13,735:	63
» » Villåttinge härads sparbank	124,910:	33
» » hos Sveriges statsbanor enligt trafikavräkning		353: 27
Fordran hos stationerna för frakter		41: 99
Materialier	3,671:	—
Inventarier	22,656:	69
Järnvägsanläggningen	1,018 519:	34
Rullande materiel	226,702:	40
	Summa kronor	1,410,634: 61
	Kronor.	Kronor.
Statslån, inklusive oguldna, ej förfallna räntor	498,049:	88
Outtagna vinstmedel	808: —	498,857: 88
Aktiekapitalets konto		725,800: —

	Kronor.	Kronor.
Avskrivnings- och förnyelsefonden	100,000:—	
Reservfonden	72,580:—	
Å vinst- och förlusträkning kvarstående	13,396: 73	185.976: 73
		<hr/>
	Summa kronor	1,410.634: 61

I anslutning härtill framhöll bolaget, att med iakttagande av största sparsamhet i förvaltningen och genom rationalisering av driften bolagets ekonomi sanerats. Samtliga till och med år 1930 förfallna annuiteter å statslånet hade inbetalts. Avsättning till reservfonden hade skett i sådan utsträckning, att fonden för det dåvarande uppginge till 10 procent å aktiekapitalet. Till avskrivnings- och förnyelsefond hade avsatts 100,000 kronor. Härutöver kvarstode vid årsskiftet 1930/1931 å vinst- och förlusträkning 13,396 kronor 73 öre.

Vidare yttrade bolaget i sin skrift:

Om sålunda järnvägens ekonomiska ställning för närvarande kan sägas vara god, inger dock framtiden allvarliga bekymmer för densamma bevarande. Utöver de brydsamma trafikförhållanden, i vilka järnvägarna i allmänhet — och de små i synnerhet — blivit försatta genom den alltmera vidgade automobilkonkurrensen, tillkommer nu för Mellersta Södermanlands järnvägs vidkommande ett för dess trafikinkomster och driftsekonomi ytterst allvarligt spörsmål — frågan om de konsekvenser, ett förståtligande av Norra Södermanlands järnväg kan komma att medföra. Den transitotrafik från och till Norra Södermanlands järnväg, som Mellersta Södermanlands järnväg alltifrån sin tillblivelse uppehållit och som utgjorde en mycket betydelsefull faktor vid den koncessionsansökningen föregående trafikberäkningen, torde efter Norra Södermanlands järnvägs införlivande med statsbanenätet bliva äventyrad.

Genom förståtligandet av nyssnämnda järnväg kommer bolagets bana att bliva belägen mellan tvenne statsbanelinjer. Ett statsförvärv av bolagets endast 23 km. långa järnvägslinje skulle förena statens järnvägsnät inom Södermanland. För godstransporterna mellan sträckan Eskilstuna—Nykvarn med bilinjer, å ena sidan, och stationer söder om Gnesta, å den andra, som efter förståtligandet av Norra Södermanlands järnväg eljest torde komma att dirigeras över Södertälje Södra, bleve härigenom avståndet högst avsevärt reducerat. Ur såväl nationalekonomisk synpunkt som med hänsyn till de förhållanden och förutsättningar, varunder Mellersta Södermanlands järnväg tillkommit, förefaller en dylik lösning av det föreliggande problemet hava fog för sig. Det år 1930 genomförda statsförvärvet av Markaryd—Veinge och Hässleholm—Markaryds järnvägar synes i viss mån vara analogt med förevarande fall.

Bolagets framställning utmynnade i hemställan om undersökning, huruvida och på vilka villkor statsförvärv av bolagets järnväg kunde äga rum samt om framläggande av förslag till 1932 års riksdag i nämnda hänseende, därest undersökningen därtill föranledde.

På föranstaltande av fullmäktige i riksgäldskontoret har sedermera undersökning av bolagets ekonomiska ställning ägt rum. I anslutning till denna undersökning hava överläggningar förts med bolaget, och därvid har framkommit förslag till statsförvärv av ifrågavarande järnväg. I enlighet med detta förslag, vilket antagits vid extra stämma med delägarna i bolaget, har bolaget i skrivelse den 31 december 1931 hemställt, att bolagets järnväg måtte, så snart ske kunde, övertagas av staten på följande villkor:

1. Staten övertager bolagets samtliga tillgångar och skulder mot det att aktieägarna av bolagets likvida medel tillerkännas gottgörelse med 10 procent av aktiekapitalet eller sammanlagt 72,580 kronor.

2. Järnvägen införlivas med statens järnvägar, och för dessa gällande taxor och föreskrifter träda i samband därmed i tillämpning.

3. Järnvägens personal och pensionstagare övertagas av statens järnvägar på för dylika överlåtelser hittills tillämpade villkor, respektive — i den mån så kan finnas lämpligt med hänsyn till ålder och tjänsteförhållanden — tillerkännes skäligt pension.

Järnvägsstyrelsen har den 18 januari 1932 avgivit infordrat utlåtande i ärendet.

Beträffande frågan, huruvida järnvägen lämpligen bör övertagas av staten, anför järnvägsstyrelsen:

Bolaget har i sin första framställning anfört, att framtiden inger allvarliga bekymmer i fråga om bevarandet av bolagets tidigare goda ekonomiska ställning. Enligt järnvägsstyrelsens uppfattning är järnvägsbolagets ställning redan nu undergrävd, i det att inflytande trafikinkomster efter vidtagna taxereduktioner och sedan trafiken nedgått genom avledning till andra transportvägar, numera icke ens täcka driftkostnaderna och långt mindre lämna medel för avsättning till förnyelsefond och förräntning av lånemedel. I statsdrift skulle emellertid vid oförändrad trafikmängd läget bliva ytterligare försämrat. Om järnvägen förvandlas till statsbana, komma nämligen nu utgående övergångs- och banavgifter att bortfalla, varvid, även om driftkostnaderna tänkas oförändrade, visst driftunderskott kommer att uppstå. Ur ekonomisk synpunkt är järnvägens förvandling till statsbana därför icke önskvärd. Funnes förutsättningar för att bolaget skulle kunna bestå och trafikera järnvägen såsom enklid sådan, skulle styrelsen önska avböja dess förstatligande.

Av verkställda undersökningar framgår emellertid, att sådana förutsättningar icke finnas. Bolaget får med visshet väntas komma att inom ett fåtal år för täckande av driftförluster och inbetalning av räntor förbruka de disponibla medel, varöver det nu förfogar, och att därefter nödgas träda i likvidation. Vid följande konkursauktion har därefter riksgäldskontoret att för bevakande av statens fordran inropa järnvägen, varefter skulle följa järnvägens överlämnande för trafikering till statens järnvägar.

Inför en sålunda med till visshet gränsande sannolikhet förestående utveckling har styrelsen ansett sig böra till prövning upptaga frågan, huruvida järnvägens fortsatta trafikering ur allmänekonomisk synpunkt sett kan anses motiverad. Som transitoled skulle järnvägen möjligen kunna undvaras, men för det egna trafikområdet synes den däremot vara oundgänglig. Malmköpings köping, som är stadd i framåtgående, skulle, om järnvägstrafiken upphörde, sätas tillbaka; för omnibustrafik upplåtbar väg finnes icke från Malmköping längs järnvägen mot Strängnäs; och slutligen föreligger i Malmköping och vid andra trafikplatser utmed banan ett behov av godstransporter för därvarande industriers, jordbruks och skogsbruks räkning, vars tillgodoseende medelst lastautomobiler till längre bort belägen station vid annan järnväg skulle medföra betydande kostnadsfördyring.

Då styrelsen sålunda kommit till den uppfattningen, att Mellersta Södermanlands järnväg under alla förhållanden inom en relativt kort tid kommer att till statens järnvägar överlämnas för trafikering, kan styrelsen nu begränsa sitt uttalande till att gälla, huruvida järnvägens förvandling till statsbana lämpligen bör genomföras nu eller först om några år. Vid prövning av denna fråga får beaktas att, sedan Norra Södermanlands järnväg övertagits av staten,

Mellersta Södermanlands järnväg ur järnvägsgeografisk synpunkt hör intimt samman med statsbanenätet. Därest järnvägen införlivas med detta, torde tågplanerna i vissa hänseenden kunna förbättras och lämpligare, trafiken stimulerande taxeförhållanden införas. Av nämnda skäl vill styrelsen icke göra erinran mot bolagets hemställan, att en undersökning verkställs, huruvida och på vilka villkor statsförvärv av Mellersta Södermanlands järnväg må äga rum, och att frågan eventuellt underställes 1932 års riksdag.

En förutsättning för att styrelsen skall kunna tillstyrka järnvägens införlivande med statsbanenätet måste givetvis i första hand vara, att järnvägen erhålles på sådana villkor, att statens järnvägars efter numera vedertagna normer förräntningspliktiga lånekapital ej ökas.

I anslutning till de av bolaget i dess skrivelse den 31 december 1931 föreslagna, här förut återgivna villkoren för införlivande av bolagets järnväg med statsbanorna anför järnvägsstyrelsen vidare:

Villkoret om ersättning till aktieägarna vid avträdande av bolagets järnväg kan enligt styrelsens uppfattning icke anses vara ur rent affärsmässig synpunkt motiverat. I betraktande av från bolagsstyrelsens sida anförda motiv och härvid särskilt, *dels* att större aktieteckning än vad eljest skulle varit behövligen erforderats för mötande av ur militära synpunkter framförda krav beträffande järnvägsbyggnaden, och *dels* att medel till ifrågasatt ersättning åt aktieägarna finnas samlade och åstadkommits genom att eljest möjliga utdelningar till aktieägarna på sin tid icke beslutats, finner styrelsen likväl, att vissa billighetsskäl tala för att berörda ersättning må kunna utgå. De två andra från bolagets sida anförda villkoren giva icke anledning till erinran från järnvägsstyrelsens sida. Förtidspensionering av tidigare personal torde i enstaka fall kunna tänkas förmånligare än övertagande, varför en bestämmelse, som enligt bolagsstyrelsens formulering öppnar möjlighet härtill, synes lämplig. Beträffande redan pensionerad personal och personals efterlevande torde emellertid böra i villkoren intagas en bestämmelse, att staten icke ikläder sig andra förbindelser än dem, som bolaget redan åtagit sig.

I och med bolagsstämmans berörda hemställan synes sålunda en plattform vara lagd för de ytterligare uppgörelser, som kunna vara erforderliga, innan eventuell proposition i frågan kan av Kungl. Maj:t avgivas.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava i yttrande den 21 januari 1932 anfört följande:

Genom verkställda inbetalningar hade statens kapitalfordran den 30 juni 1931 nedgått till 442,552 kronor 41 öre, vartill kom s. k. anståndsrenta till belopp av 47,254 kronor 93 öre. Bolaget häftade nämnda dag ej i förfallen skuld för statslånet. Den annuitet, 26,625 kronor, som förföll den 1 augusti 1931, har emellertid ej erlagts, utan anhöll bolaget i skrivelse till riksgäldskontoret om anstånd tills vidare med dess inbetalande. Denna anhållan motiverades med, att 1930 års inkomster endast till omkring halva beloppet täckt bolagets räntekostnader, att 1931 års dittills kända driftresultat utvisade förlust, att bolagets bankräkning intill visst belopp spärrats såsom garanti för uppbörden av samtrafiksmedel samt att bolaget till Kungl. Maj:t ingivit framställning om utredning, huruvida och på vilka villkor bolagets järnväg skulle kunna övertagas av staten. Vid en med anledning därav genom riksgäldskontorets försorg verkställd undersökning av bolagets ekonomiska ställning, vari deltog även en representant för järnvägsstyrelsen, framkom det i bolagets senare framställning återgivna förslaget till statsförvärv av bolagets järnväg.

I likhet med järnvägsstyrelsen finna fullmäktige sannolikt, att bolagets ekonomiska ställning, som ännu är tämligen god, successivt kommer att försämrans och inom få år nödvändiggöra bolagets trädande i likvidation eller konkurs. I detta fall blir riksgäldskontoret nödsakat att för bevakande av sin intecknade fordran å exekutiv auktion inropa järnvägen, vars betydelse för de trakter, densamma genomlöper, synes vara så stor, att dess fortsatta drift om möjligt bör säkerställas. Vid sådant förhållande och då järnvägen, såsom järnvägsstyrelsen påpekat, ur järnvägsgeografisk synpunkt hör intimt samman med statsbanenätet efter statens inköp av Norra Södermanlands järnväg, synes intet vara att erinra mot att frågan om statens övertagande av Mellersta Södermanlands järnväg upptages till avgörande redan nu.

Järnvägsstyrelsen har uttalat, att en förutsättning för att styrelsen skall kunna tillstyrka järnvägens införlivande med statsbanenätet i första hand måste vara, att järnvägen erhålles på sådana villkor, att statens järnvägars, efter numera vedertagna normer, förräntningspliktiga kapital ej ökas. Under erinran om att i samband med statens övertagande av Norra Södermanlands järnväg föreskrevs, att viss del av det i järnvägen nedlagda statskapitalet efter ett antal år skulle påföras statens järnvägars räntepliktiga kapital, hålla fullmäktige före, att en liknande anordning ej skulle sakna fog i fråga om Mellersta Södermanlands järnväg. Något bestämt yrkande därom anse sig fullmäktige emellertid ej böra framställa. Det synes dock kunna ifrågasättas, att spørgsmålet om eventuell framtida förräntning av någon del av statskapitalet i järnvägen tills vidare hålles öppet och upptages till avgörande framdeles, då det ekonomiska resultatet av järnvägens införlivande med statens järnvägar kan överblickas.

Vad härefter beträffar det av järnvägsbolaget framlagda förslaget till villkor för statens övertagande av dess järnväg finna fullmäktige i likhet med järnvägsstyrelsen billighetsskäl tala för, att aktieägarna erhålla den föreslagna ersättningen av 10 % å aktiekapitalet i betraktande särskilt av de av järnvägsstyrelsen jämväl omförmälda betydande merkostnader för järnvägens byggande, vilka föranleddes av Södermanlands regementets dåvarande förläggning i Malmköping och för vilka järnvägsbolaget vid regementets förflyttning ej erhållit någon som helst gottgörelse. Den omständigheten, att bolaget disponerar för berörda ersättning till aktieägarna erforderliga kontanta tillgångar, talar ytterligare för och underlättar genomförandet av en dylik anordning. De kontanta medel, som kunna finnas i behåll sedan likvid till aktieägarna ägt rum och kostnaderna för bolagets likvidation och upplösning bestritts, böra, på sätt skett beträffande Markaryd—Veinge järnvägsaktiebolag, överlämnas till riksgäldskontoret och bokföras såsom avbetalning å riksgäldskontorets fordran för statslånet.

Den ytterligare utredning och uppgörelse, som kan erfordras med anledning av vad järnvägsstyrelsen anfört beträffande järnvägens personal och pensionärer, torde kunna komma till stånd genom styrelsens försorg.

I utlåtande den 3 februari 1932 har *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* för sin del tillstyrkt bifall till det av bolaget framställda förslaget.

I anledning av vad fullmäktige i riksgäldskontoret i sitt yttrande anfört har *järnvägsstyrelsen* den 17 februari 1932 avgivit förnyat utlåtande i ärendet och därvid anfört följande:

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava ifrågasatt att, därest Mellersta Södermanlands järnväg inlöses av staten, spørgsmålet om eventuell framtida förränt-

ning av någon del av statskapitalet i järnvägen tillsvidare hålles öppet och upp-
tages till avgörande framdeles, då det ekonomiska resultatet av järnvägens in-
förlivande med statens järnvägar kan överblickas.

Ur principiell synpunkt har järnvägsstyrelsen ingen erinran mot en sådan
framtida värdering, men styrelsen tillåter sig erinra, att praktiska svårigheter
möta vid dess genomförande, enär efter järnvägens inrangering i statens järn-
vägars bannät, några räkenskaper, utvisande bandelens affärsresultat, icke
komma att föreligga och man alltså framdeles mindre än nu kan, såvida ej syn-
nerligen omständliga utredningar företagas, bedöma det ekonomiska resultatet
av järnvägens införlivande med statens järnvägar. I sitt yttrande den 18 ja-
nuari 1932 har styrelsen uttalat att, om järnvägen förvandlas till statsbana,
nu utgående övergångs- och banavgifter komma att bortfalla, varvid — även om
driftkostnaderna tänkas oförändrade — visst driftunderskott kommer att upp-
stå. Någon anledning förvänta, att trafiken å ifrågasvarande bandel med svag tra-
fik skall undergå sådan ökning, att järnvägen — med minskade inkomster och
på grund av lönenivåns höjning ökade utgifter — i statens regi skall bli vinst-
givande, finnes enligt styrelsens uppfattning icke. Frågan lär icke heller kun-
na i detta fall anses vara av någon större praktisk ekonomisk innebörd, och sty-
relsen vill därför av anförda skäl i övrigt ifrågasätta, huruvida fullmäktiges i
riksgäldskontoret utan yrkande framlagda propos lämpligen bör föranleda åtgärd från Kungl. Maj:ts sida.

Beträffande de villkor, som vid statens övertagande av järnvägen skola gälla
för järnvägens personal och pensionsunderstödsstagare, har av järnvägsbola-
gets styrelse föreslagits viss allmän bestämmelse, vilken av järnvägsstyrelsen i
dess yttrande av den 18 januari med visst förbehåll biträts. Sedan personalför-
hållandena vid järnvägen numera kunnat mera ingående granskas, har det be-
funnits, att den vid järnvägen enligt föreliggande förteckning anställda perso-
nalen lämpligen kan övertagas i statens järnvägars tjänst, med undantag en-
dast beträffande järnvägens trafikchef, vilken bör förtidspensioneras. Styrel-
sen är därför nu i tillfälle att framlägga ett mera bestämt avfattat förslag till
personalförhållandenas ordnande vid statens övertagande av järnvägen. I detta
har jämväl preciserats viss, i styrelsens förra yttrande antydd bestämmelse an-
gående statens järnvägars åtaganden beträffande redan pensionerad personal
med efterlevande. Slutligen har ett förtydligande gjorts angående den blivande
tjänsteställningen för övertagen personal. Ifrågasvarande inlösningsvillkor
bliva härigenom i tillämpliga delar lika med dem, som av järnvägsstyrelsen i
annat yttrande yrkas beträffande personalen vid Härnösand—Sollefteå järn-
väg, därest även denna bana övertages av staten och inkorporeras med statens
järnvägar.

Styrelsen hemställer, att Kungl. Maj:t måtte i stället för av järnvägsbolagets
styrelse i punkt 3 angivna villkor beträffande personalförhållandenas reglering
vid statsinlösen erbjuda följande villkor:

»Beträffande järnvägsbolagets personal och pensionärer skola samma be-
stämmelser tillämpas, som tidigare meddelats vid statens övertagande av Norra
Södermanlands järnväg, varvid dock skall iakttagas:

a. att järnvägens trafikchef A. Larsson omedelbart avgår, varvid det åligger
statens järnvägar att från och med dagen för banans övergång i statens ägo och
intill dess Larsson erhåller pension från enskilda järnvägarnas pensionskassa,
dels till Larsson utbetala förtidspension, till beloppet motsvarande den pension,
som enligt nämnda kassas bestämmelser skall tillkomma honom vid uppnådd
pensionsålder, *dels* till sagda pensionskassa inbetala de avgifter för Larssons

pensionering, som det vid Larssons kvarblivande i tjänst skulle ålegat järnvägen att erlægga;

b. att övertagen personal, som vinner anställning enligt för statens järnvägar gällande anställnings- och lönevillkor, skola hava att åtnöjas med sådana — mot deras löneförhållanden så vitt möjligt svarande — befattningar, som kungl. järnvägsstyrelsen anser lämpligt anförtro dem;

c. att den enligt mom. a till förtidspension från statens järnvägar berättigade befattningshavaren samt tidigare pensionerad personal ävensom pensionsberättigade familjemedlemmar efter ovan nämnda personal icke skola få komma i åtnjutande av andra pensionsförmåner eller understöd, fränsett vad som i mom. a nämnes, än som skulle tillkommit vederbörande, därest banan ej övergått i statens ägo.»

Från bolagets styrelse har ingivits protokollsutdrag, utvisande att styrelsen vid sammanträde den 22 februari 1932, jämlikt vid bolagsstämma tidigare lämnat bemyndigande, för bolagets del godkänt de av järnvägsstyrelsen sålunda föreslagna ändrade villkoren för statsförvärv av bolagets järnväg.

Slutligen har från riksgäldskontoret införskaffats följande sammanställning, utvisande statens fordran hos bolaget per den 1 juli 1932, därest bolaget icke dessförinnan verkställer någon inbetalning:

	Icke förfallen skuld.	Förfallen skuld.	Summa.
	Kronor.	Kronor.	Kronor.
Kapital	435,842: 27	6,710: 14	442,552: 41
Ränta	17,978: 49	19,914: 86	37,893: 35
Överränta	—	1,220: 32	1,220: 32
Anståndsrenta	47,254: 93	—	47,254: 93
Summa kronor	501,075: 69	27,845: 32	528,921: 01

Mellersta Södermanlands järnväg, vilken såsom förut nämnts har en längd av 23 kilometer och förbinder den enligt 1931 års riksdags beslut av staten övertagna Norra Södermanlands järnväg med stambanan vid Skebokvarns station, torde redan från begynnelsen hava avsetts icke blott att tjäna som kommunikationsled för de därav direkt berörda trakterna utan även att förmedla trafiken mellan de norra delarna av Södermanland och söder om nämnda stambanestation belägna orter. Med banans läge och ringa längd är det naturligt, att trafiken å järnvägen till största delen kommit att utgöras av transitotrafik och annan samtrafik.

Av tillgänglig statistik framgår, att inkomsterna av järnvägens drift under senare år varit i sjunkande och för år 1930 visat ett överskott av allenast i runt tal 6,400 kronor; inberäknat andra utgifter än driftkostnader utvisar järnvägsbolagets rörelse för sagda år en förlust av något mer än 6,700 kronor. Under år 1931 har driftresultatet ytterligare försämrats och den under sistnämnda år förfallna annuiteten å statslånet har icke blivit erlagd. Det bekymmersamma läge, i vilket bolaget trots en efter allt att döma försiktig skötsel av företaget sålunda råkat, har blivit än mera hotande genom verkningarna av Norra Södermanlands järnvägs införlivande med statsbanorna. Den transitotrafik från och till stationer vid nämnda järnväg, som förut gått över Mellersta Sö-

Departements-
chefen.

Södermanlands järnväg, har nämligen i och med detta införlivande på grund av gällande bestämmelser angående godssamtrafiken i avsevärd omfattning avlats till statsbanorna. Härigenom har en för järnvägens fortbestånd såsom särskilt företag avgörande förutsättning bortfallit. I detta sammanhang må även, såsom en faktor bland andra, nämnas den trafikminskning, som förflyttningen av Södermanlands regemente från Malma hed till Strängnäs inneburit för järnvägen.

Då ståndpunkt skall tagas till frågan, hur i det uppkomna läget bör förfaras, synas uppenbarligen andra alternativ ej föreligga än statsförvärv av järnvägen eller dess nedläggande inom en nära liggande tid. De hörda myndigheterna hava tillstyrkt det förra alternativet. Vid ett statsförvärv av järnvägen komma nu utgående övergångs- och banavgifter att bortfalla och därmed trafikinkomsterna att ytterligare minskas. Å andra sidan borde emellertid gynnsammare taxeförhållanden och i vissa hänseenden förbättrade tågplaner kunna verka stimulerande på trafiken och därigenom i sin mån förbättrande på driftresultatet; icke desto mindre torde man lika med järnvägsstyrelsen nödgas utgå från att järnvägen såsom del av statsbanorna skall — åtminstone under åtskillig tid framåt — komma att visa driftunderskott. I betraktande av den stora betydelse för orten och dess näringsliv, som ifrågavarande järnvägsförbindelse obestriddligen äger, och med hänsyn till de omständigheter, som enligt vad nyss sagts utesluta möjligheten av att genom rekonstruktionsåtgärder vidmakthålla järnvägen såsom självständigt företag, anser jag mig dock böra biträda den av myndigheterna hävdade meningen, att staten bör övertaga järnvägen.

Beträffande bolagets ställning hänvisar jag till den i det föregående återgivna balansräkningen för den 31 december 1930. Med avseende å ställningen den 31 december 1931 hava endast preliminära uppgifter kunnat erhållas. Dessa uppgifter utvisa, att beloppet av i bank inestående medel undergått viss minskning; de egentliga skulderna avse nästan uteslutande statslånet samt trafikavräkning med statens järnvägar. I detta sammanhang må omnämnas, att från bolagets sida avgivits en den 23 februari 1932 dagtecknad förbindelse, att bolaget icke kommer att disponera sina tillgångar eller ikläda sig nya förpliktelser för andra ändamål än det normala uppehållet av driften å bolagets järnväg.

Det föreliggande förslaget till statsförvärv av banan innebär, att staten skulle övertaga bolagets samtliga tillgångar och skulder mot det att till aktieägarna utbetalades 10 procent av aktiernas nominella belopp eller sammanlagt 72,580 kronor. I betraktande av de betydande kostnader, som bolaget fått vidkännas på grund av i koncessionen meddelade särskilda bestämmelser om sättet för järnvägens anordnande med hänsyn till att den berörde Södermanlands regementes dåvarande förlägningsplats vid Malmköping och för vilka kostnader bolaget vid regementets förflyttning till Strängnäs icke erhöll någon gottgörelse, har jag i likhet med riksgäldsfullmäktige och de hörda myndigheterna funnit billighetsskäl tala för att sådan utbetalning medgives. Bolagets kontanta tillgångar beräknas kunna täcka denna utgift.

Mot villkoret att järnvägen införlivas med statens järnvägar och att för de

sistnämnda gällande taxor och föreskrifter i samband därmed träda i tillämpning torde intet vara att invända.

De av järnvägsstyrelsen beträffande övertagande av järnvägens personal och pensionstagare föreslagna och av bolaget godtagna villkoren — i huvudsak överensstämmande med dem, som fastställdes vid övertagandet av Norra Södermanlands järnväg — hava icke heller givit mig anledning till erinran. Omnämnas må, att enligt inhämtade upplysningar för närvarande antalet befattningshavare utgör 26, varav 3 extra och 6 tillfälliga, samt antalet pensionärer 2.

Den reglering mellan allmänna järnvägslånefonden och statens järnvägars fond, som vid ett statsförvärv av banan bör äga rum, torde få genomföras på sätt som skett i tidigare liknande fall. Från järnvägslånefonden skulle sålunda till statens järnvägars fond överföras ett belopp av 442,552 kronor 41 öre, motsvarande statens kapitalfordran hos bolaget. I fråga om bokföringen i statens järnvägars räkenskaper av nämnda belopp har järnvägsstyrelsen uttalat, att en förutsättning för järnvägens införlivande med statsbanorna måste vara, att statens järnvägars efter numera vedertagna normer förräntningspliktiga kapital ej ökades. Fullmäktige i riksgäldskontoret hava å sin sida funnit det kunna ifrågasättas, att spørsmålet om eventuell framtida förräntning av någon del av det i järnvägen nedlagda statskapitalet tills vidare hålles öppet och upp- toges till avgörande framdeles, då det ekonomiska resultatet av järnvägens införlivande med statens järnvägar kunde överblickas. Då emellertid, såsom järnvägsstyrelsen i sitt senare utlåtande framhållit, bandelens affärsresultat i statens järnvägars hand icke utan omständliga utredningar kan konstateras och då, såvitt nu kan bedömas, järnvägen i fråga icke lärer komma att inom överskådlig tid lämna möjlighet till förräntning av ens någon del av däri nedlagt kapital, har jag för min del ansett mig böra tillstyrka vad järnvägsstyrelsen i nu berörda avseende föreslagit.

I enlighet med vad jag här förordat skulle alltså i samband med statens övertagande av järnvägen från allmänna järnvägslånefonden till statens järnvägars fond överföras nyssnämnda belopp av 442,552 kronor 41 öre, att i sin helhet redovisas såsom annat kapital än lånekapital. Täckning för nämnda belopp torde i sinom tid beredas riksgäldskontoret ur fonden för statsskuldens amortering. De kontanta medel, som kunna återstå, sedan förut nämnda utbetalning till aktieägarna verkställts och kostnaderna för bolagets likvidation bestritts, torde på sätt fullmäktige föreslagit böra överlämnas till riksgäldskontoret och bokföras såsom avbetalning å statens fordran på grund av statslånet. I vad statens fordran därefter överstiger 442,552 kronor 41 öre, skulle den omedelbart avskrivas.

Det torde icke låta sig göra att nu bestämma tidpunkten för statens övertagande av järnvägen utan bestämmandet därom torde få ankomma på Kungl. Maj:t. Förslagsvis torde man emellertid kunna utgå från att övertagandet bör ske den 1 juli 1932.

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

att Mellersta Södermanlands järnväg må av staten förvärfvas 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 av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

F. Wessberg.