

Nr 51.

Ankom till riksdagens kansli den 8 april 1932 kl. 3 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående statsförvärv av Mellersta Södermanlands järnväg.

(4:e avd.)

I en till riksdagen den 26 februari 1932 avlåten, till statsutskottet hänvisad proposition, nr 127, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen medgiva, att Mellersta Södermanlands järnväg må av staten förvärvas i enlighet med de av departementschefen i statsrådsprotokollet förordade grunder.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till åberopade statsrådsprotokollet.

Departementschefen har i ärendet anfört bland annat följande:

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 Södermanlands järnväg, har nämligen i och med detta införlivande på grund av gällande bestämmelser angående godssamtrafiken i avsevärd omfattning avletts 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 förilytningen 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 minska. 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 statsförvärf 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 billighets-skäl tala för att sådan utbetalning medgives. Bolagets kontanta tillgångar beräknas kunna täcka denna utgift.

Till belysning av Mellersta Södermanlands järnvägsaktiebolags ekonomiska ställning vid ingången av år 1932 återgives här en av utskottet införskaffad balansräkning så lydande:

Balansräkning den 31 december 1931.

Tillgångar:

| | | |
|--|---------------|----------------------|
| Kassa | 28: 93 | |
| Innestående i Södermanlands Enskilda Bank .. | 5,619: 06 | |
| » » Villättinge Härads Sparbank | 122,521: 91 | 128,169: 90 |
| Materialier | 5,975: 80 | |
| Inventarier | 22,656: 69 | |
| Fordran hos stationerna för frakter | 74: 10 | |
| Järnvägsanläggningen | 1,018,519: 34 | |
| Rullande materiel | 226,702: 40 | 1,273,928: 33 |
| | | kronor 1,402,098: 23 |

Skulder:

| | | |
|---|-------------|----------------------|
| I trafikavräkning till Sveriges Statsbanor..... | 3,151: 78 | |
| Statslån, inklusive oguldna räntor | 518,890: 75 | |
| Outtagna vinstmedel | 732: — | 522,274: 53 |
| Aktiekapitalet | 725,800: — | |
| Avskrivnings- och förnyelsefonden | 100,000: — | |
| Reservfonden | 54,023: 70 | 879,823: 70 |
| | | kronor 1,402,098: 23 |

Mellersta Södermanlands järnväg förbinder den numera statsinlösta Norra Södermanlands järnväg (Eskilstuna—Södertäljelinjen) med statsbanelinjen Södertälje—Katrineholm. Förutom banans nämnda egenskap av förbindelselinje mellan två statsbanor, bör också vid förevarande inlösningsfrågas bedömande tagas i betraktande vanskligheterna att kunna rationellt driva den 23 kilometer långa järnvägen som en isolerad trafik-enhet. På dessa och övriga i propositionen angivna grunder vill utskottet tillstyrka banans införlivande med statsbanenätet.

Utskottets
yttrande.

Utskottet hemställer alltså,

att riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande proposition, må medgiva, att Mellersta Södermanlands järnväg må av staten förvärvas i enlighet med de av departementschefen i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 26 februari 1932 förordade grunder.

Stockholm den 8 april 1932.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Kvarnzelius*, *Lindblad*, *Bergqvist*, *Nilsson* i Gränebo, *Nilsson* i Malmö, *Svensson* i Kompersmåla, *Rosén*, *Johansson* i Fredrikslund, *Asplund*, *Bergström*, *Petrén* och *Nglander* samt

från andra kammaren: herrar *Anderson* i Råstock, *Jansson* i Falun, *Törnkvist* i Karlskrona, *Olsson* i Blädinge, *Holmgren*, *Olofsson* i Digernäs, *Nilsson* i Örebro, *Lindskog*, *Danielson*, *Järte*, *Norsell* och *Svensson* i Grönvik.