

## Nr 130.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående statsförvärv av aktier i Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag; given Stockholms slott den 16 mars 1951.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF ADOLF.

---

*Torsten Nilsson.*

### **Propositionens huvudsakliga innehåll.**

I propositionen begäres bemyndigande för Kungl. Maj:t att godkänna en överenskommelse om statsförvärv mot en köpeskilling av 1 297 629 kronor 50 öre av aktiemajoriteten i Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag, som självt eller genom dotterbolag äger den till Stockholm—Roslagens järnvägar hörande järnvägs- och bilrörelsen m. m.

Till gäldande av köpeskillingen och för inlösen av återstående stamaktier hemställs, att för nästa budgetår anvisas 1 505 000 kronor.

Slutligen anhålles om medgivande för Kungl. Maj:t att bemyndiga järnvägsstyrelsen att sedan aktieförvärvet ägt rum dels teckna borgen för bolagets lån i vissa fall, dels lämna bolaget de bidrag i form av tillskott respektive lån, som kunna erfordras.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 16 mars 1951.*

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, statsråden SKÖLD, QUENSEL, DANIELSON, VOUGT, ZETTERBERG, NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, MOSSBERG, ANDERSSON, LINGMAN, HAMMARSKJÖLD.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Nilsson.

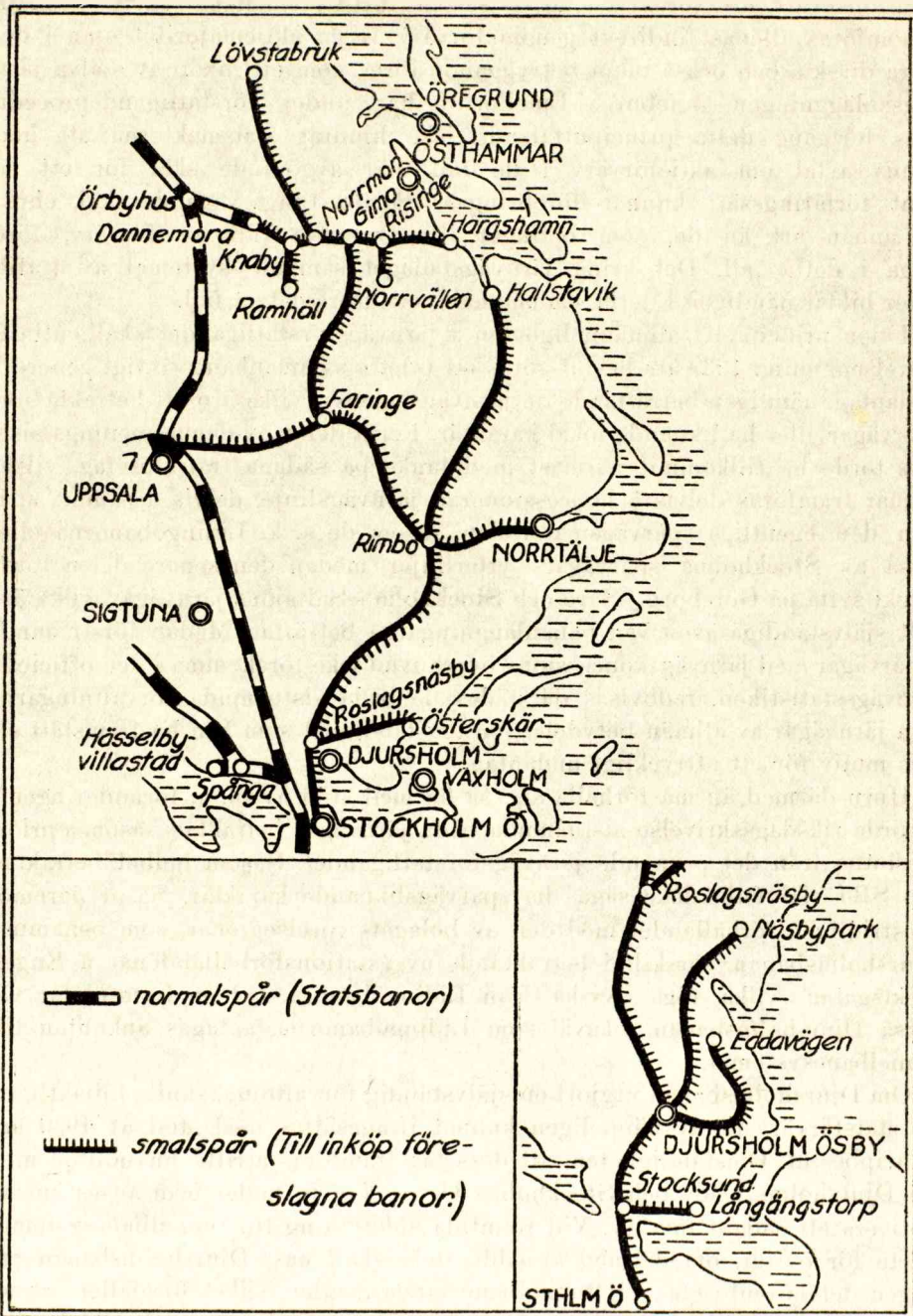
Med skrivelse den 13 mars 1951 har *järnvägsstyrelsen* — till fullgörande av det genom Kungl. Maj:ts beslut den 9 juni 1939 lämnade uppdraget att vidtaga åtgärder för enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet — underställt Kungl. Maj:ts prövning en med representanter för vissa aktieägare i Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag, under förbehåll av Kungl. Maj:ts godkännande, träffad överenskommelse om förvärv för svenska statens räkning av aktiemajoriteten i bolaget. Förvärvet omfattar järnvägsrörelse, bilrörelse och fastighetsförvaltning, varje förvaltningsgren representerad av ett eller flera särskilda bolag. Överenskommelsen har behövt avse endast aktierna i *ett* bolag, Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag, vilket är moderbolag till samt innehavare av alla aktier i de övriga bolagen.

De trafikleder, som järnvägsbolaget driver i östra Uppland, bruka sammanfattningsvis benämnas Stockholm—Roslagens järnvägar (SRJ) och omfatta dels Stockholm—Roslagens järnvägar med, förutom Djursholmsbanan, huvudlinjerna Stockholm—Rimbo, Uppsala—Rimbo—Norrtälje, Roslagsnäsby—Österskär och Rimbo—Hallstavik dels Dannemora—Hargs järnväg med huvudlinjerna Dannemora—Hargshamn och Faringe—Gimo. Spårvidden är 891 mm. Biltrafiken bedrivs av dotterbolagen Stockholms läns omnibus AB (SLO) och Norra Upplands omnibus AB (NUO).

Jag anhåller att få till behandling upptaga sålunda föreliggande fråga om statsförvärv av ifrågavarande aktier. Den träffade överenskommelsen härom torde såsom bilaga (Bil. 1) få fogas till dagens statsrådsprotokoll.

**Järnvägsstyrelsen.**

Järnvägsstyrelsen framhåller i sin framställning, att det överenskomna statsförvärvet avser aktier i ett järnvägsbolag, som är tänkt att tills vidare fortbestå, och sålunda vad formen angår skiljer sig från flertalet av de redan beslutade järnvägsförvärven. I sin skrivelse 1939:318 angående principbeslut i järnvägsförstatligandefrågan framhöll 1939 års riksdag



Stockholm—Roslagens Järnvägar.

som önskvärt, att förvärven ej — såsom dittills emellanåt skett — skulle genomföras allenast indirekt genom förvärv av en aktiemajoritet utan i den mera direkta och också mera betryggande form, som ett inköp av själva järnvägsanläggningen innebure. Emellertid har under förstatligandeprocessens fortgång detta principuttalande icke hindrat statsmakterna att godkänna avtal om aktieförvärv i de fall, där avgörande skäl för ett sådant förfaringssätt kunnat förebringas. Sådana tungt vägande skäl, ehuru av annan art än de, som betingat ifrågavarande tidigare förvärv, föreligga i detta fall. Det kring järnvägsbolaget samlade systemet av trafikleder bildar nämligen i detta sammanhang ett utpräglat särfall.

I den principiella allmänligheten i järnvägsförstatligandet skall, uttalar styrelsen, enligt 1939 års beslut göras ett i detta sammanhang viktigt generellt undantag, nämligen beträffande de järnvägsenheter, vilka äro att betrakta som spårvägar eller ha liknande lokal karaktär. Förra delen av denna menings sista sats torde ha tillkommit närmast med tanke på sådana trafikföretag, vilkas vagnar framföras delvis å koncessionerad järnvägslinje, delvis å samma spår som den egentliga spårvägsmaterielen, såsom de s. k. Lidingöbanorna eller vissa av Stockholms spårvägars ytterlinjer, medan den senare delen torde direkt syfta på Göteborg—Särö och Stockholm—Saltsjöns järnvägar, vilka äro helt självständiga även vad bananläggningarna beträffar. Medan förstnämnda »spårvägar med järnvägskoncession» överhuvud icke förekomma i den officiella järnvägsstatistiken, redovisas därstädes de båda sistnämnda förvaltningarna som järnvägar av allmän betydelse, en omständighet som kan ha framstått såsom motiv för ett uttryckligt undantag.

Huru därmed än må förhålla sig, så ha med stöd av bl. a. formuleringen i berörda riksdagsskrivelse sistnämnda båda järnvägar betraktats såsom a priori uteslutna från det pågående järnvägsförstatligandet. Såsom helhet betraktad kan SRJ självfallet icke sägas ha spårvägsliknande karaktär. Så är däremot obestriddligen förhållandet med den av bolagets rörelsegrenar, som benämnas Djursholmsbanan, särskilt i betraktande av »stationsförhållandena» å Engelbrektskatan, vilka föga avvika från Lidingöbanornas. I en framtid får väl också Djursholmsbanan, likaväl som Lidingöbanorna, antagas anknuten till tunnelbanesystemet.

Om Djursholmsbanan utgjort en självständig förvaltning, skulle följaktligen ett statsförvärv därav näppeligen kunnat ifrågasättas med stöd av 1939 års principbeslut. Omständigheten, att dess tåg framföras å SRJ huvudlinje mellan Djursholms Osby och Stockholms Ostra, kan ju heller icke anses ensam motivera ett sådant förvärv. Vid framtida anknnytning till tunnelbanesystemet måste för övrigt, om därmed avsedd effekt skall nås, Djursholmsbanan antingen delvis ombyggas till tunnelbanestandard eller, vilket förefaller sannolikare, anknytas till en tunnelbanelinje, varvid gemenskapen med SRJ bygdebanelnät kan komma att — helt eller delvis — brytas.

Då det från allmän trafiksynpunkt icke kan anses rationellt vare sig att låta statsförvärvet av SRJ hindra Djursholmsbanans framtida uppgående i

det lokaltrafiksystem för Stockholmsregionen, till vilket banan naturligt hör, eller att först inlemma banan i SJ organisation och taxesystem samt sedermera efter en från samhällelig synpunkt kort tidrymd bryta den så åstadkomna gemenskapen i och för banans uppgående i sagda lokaltrafiksystem, har utvägen diskuterats att vid statsförvärv av SRJ i övrigt låta Djursholmsbanan förbli i enskild ägo. Man skulle sålunda undvika de särskilda vanskligheter, som möta vid avyttring av statsegendom, ävensom olägenheterna med flera systemskiften än nödvändigt.

Emellertid ha SRJ förhandlare icke funnit en sådan lösning godtagbar för nuvarande aktieägare (eller praktiskt genomförbar med hänsyn till lånesäkerheterna) utan hävdad, att om vägen i fråga skulle följas, så borde staten först utlösa dessa aktieägare. Om man förfar sålunda och låter det statsägda bolaget tills vidare fortbestå såsom järnvägsägare, ernås för övrigt fördelen, att man lättare än eljest kan framdeles utskilja icke blott Djursholmsbanan utan jämväl övrig förortstrafik utefter SRJ, i den mån denna vid den pågående, i första hand åt Stor-Stockholms trafikutredning anförtrödda, allmänna utredningen av frågan befinnes böra ingå i nyssnämnda Stockholmsregionens lokaltrafiksystem. Ett sådant inlemmande anses kunna ifrågakomma för exempelvis vad man kan benämna Österskärstrafiken, d. v. s. trafiken från och till stationerna å linjen (Djursholms Osby)—Roslagsnäsby—Österskär.

På nuvarande utredningsstadium kan givetvis ingen säker prognos ställas vare sig beträffande den ena eller den andra järnvägslinjen. Det kan bli önskvärt att komma fram till en regional trafikplan, och i en sådan situation kan det icke vara rimligt att investera statsmedel för genomförande av förändringar, som sedermera kunna försvåra planens realiserande.

En inkomstekonomisk jämförelse mellan statens järnvägars och SRJ taxor måste i huvudsak grundas på nuvarande, sedan 1948 utgående avgifter, helst som de reella verkningarna av föreliggande framställningar om höjningar ställa sig vanskliga att förhandsberäkna.

Vad godstrafiken beträffar, skulle en övergång till statens järnvägars taxa kunna ske utan nämnvärd inkomständring i fråga om egentrafiken, medan det bortfall av övergångs- och banavgifter, som skulle följa med införlivande i statsbanenätet, (på grundval av 1949 års trafiksiffror) beräknats medföra en inkomstminskning av cirka 225 000 kronor årligen (för SRJ och statens järnvägar tillsammans).

Vad persontrafiken angår, har man att skilja mellan å ena sidan Djursholmsbanan, som har en särskild taxa, och å andra sidan övriga linjer. En beräkning på grundval av uppgifter från år 1948 har givit vid handen, att för SRJ samtliga järnvägslinjer en övergång till statens järnvägars taxa skulle medfört en sänkning av den totala persontrafikinkomsten från, i runda tal, 8 170 000 till 5 860 000 eller med 2 310 000 kronor.

För Djursholmsbanan ensam äro motsvarande siffror 2 300 000, 1 250 000 och 1 050 000 kronor, vilket innebär, att den genomsnittliga sänkningen skulle

utgöra drygt 45 %, medan för övriga linjer, där SRJ normaltaxa tillämpas, summorna bli 5 870 000, 4 610 000 och 1 260 000 kronor samt procenttalet drygt 20. Skillnaden i prissättning är delvis motiverad därav, att Djursholmsbanan består av ett flertal grenlinjer, vilkas förefintlighet fördyrar driften, men främst hänförlig till omständigheten, att Djursholmsstrafikanterna genom spåret i Engelbrektsgatan beredes en väsentlig fördel jämfört med SRJ övriga resande genom möjligheten att börja och avsluta sin resa vid Engelbrektsplan. Härmed har enligt en av SRJ verkställd undersökning ernåtts, att av den förstnämnda trafikantgruppen minst 80 % nå sin arbetsplats utan att anlita annat trafikmedel, medan för trafikanterna från övriga linjer, vilkas tåg framföras endast till Östra stationen, motsvarande procenttal utgör 35.

Beträffande båda linjesystemen gäller emellertid i lika mån, att sänkningar i biljettpriserna alls icke kunna motiveras därmed, att driften i statens järnvägars regi skulle ställa sig billigare än den hittillsvarande, eller med hänvisning till förefintligt överskott å SRJ-trafiken tagen som helhet. Det faktiska förhållandet är fastmer, att varje prissänkning i sagda trafik måste — i den mån ej kompensation i nettoinkomst vinnes genom ökning av frekvensen — täckas med överskott från övriga statens järnvägars linjer.

Såsom förstående siffror visa, är det framför allt Djursholmsbanans persontaxa, som i jämförelse med statens järnvägars uppvisar ett betydande prisgap, och detta torde komma att till större delen bestå jämväl efter genomförandet av nu projekterade taxehöjningar, även om SRJ icke kan annat än partiellt utnyttja nu begärda höjningar.

Innan detta gap utfyllts eller åtminstone väsentligt reducerats, vilket sannolikt måste dröja åtskillig tid, synes det näppeligen vara rationellt att i statens järnvägars taxesystem infoga linjer, vilka uppvisa sådana trafiktekniska särigheter som de förevarande och vilkas förståtligande icke kan betraktas som definitivt. Något som helst realskäl kan heller icke åberopas, varför staten skulle subventionera resandetrafiiken å Djursholmsbanan men lämna åt trafikanterna å Lidingö- och Saltsjöbadsbanorna att icke blott betala ett högre biljettpris utan också att i egenskap av statliga skattebetalare indirekt deltaga i täckningen av förlusterna å Djursholmsbanan.

Från en vidare synvinkel betraktat synes det för övrigt knappast vara principiellt riktigt att på statsbanan som helhet slå ut kostnaderna för de betydande investeringar, som bli en följd av Stor-Stockholms säregna trafikförhållanden. Den naturliga konsekvensen av dessa borde i stället bli, att för de SJ-linjer, som tillhöra Stockholmsräjongen — efter mönster från vissa utländska storstäder — infördes en efter linjernas egna kostnadsförhållanden avpassad särskild lokaltaxa. Såsom skäl för en sådan åtgärd kan jämväl åberopas önskemålet, att inom en och samma räjong de olika lokaltrafikmedlens inbördes taxeförhållanden icke må stå i sådan disproportion, att en ur allmänna synpunkter ofördelaktig fördelning av trafiken och på lång sikt också bebyggelsen blir följd.

För övrigt skulle i fall av ett principbeslut om total tillämpning å SRJ nuvarande järnvägslinjer av SJ taxa en bestämmelse om flerårig övergångstid vara ofrånkomlig redan med hänsyn till den förefintliga transportkapaciteten. Det har i ett tidigare fall (Västeråsbanan) konstaterats, att övergången till SJ taxa föranlett en omedelbar ökning av månadsbiljettrafiken med flera 10-tal procent, i en av ifrågavarande förbindelser till det dubbla, en förändring, som givetvis främst var att tillskriva de resandes övergång från andra trafikleder. Om något liknande inträffade här, skulle trafiksvårigheterna icke kunna bemästras, då såväl vagnparken och uppsättningen av dragande fordon som vissa fasta anläggningar skulle komma att visa sig starkt underdimensionerade. Man behöver blott erinra om spåret i Engelbrektskatan och den enkel-spåriga bron vid Stocksund. Även innerstadsförbindelserna spårvägsledes med Östra stationen skulle i ett dylikt fall med all säkerhet komma att visa sig otillräckliga.

Om man sålunda kommit till uppfattningen, att för SRJ även efter övergången i statlig ägo, böra tillämpas taxebestämmelser, som i vissa hänseenden avvika från den allmänna statsbanetaxans, utgör denna omständighet uppenbarligen ett starkt skäl för att giva linjesystemet i fråga viss självständighet även i förvaltningshänseende.

Visserligen behöver med administrativ sammansmältning icke med nödvändighet följa full likformighet i fråga om taxan, detta i all synnerhet om, såsom här är fallet, ett linjesystem uppvisar tekniska och trafiktekniska särigheter. Till jämförelse kan erinras om förhållandet, att efter det omkring tiden för sekelskiftet genomförda s. k. återköpet av de viktigaste schweiziska privatbanorna särbestämmelser i taxehänseende under flera årtionden bestodo för vissa delar av det nybildade nätet; enligt uppgift lär en fullständig avveckling därav ha skett först under 40-talet. Även den särskilda taxan för SJ biltrafik kan åberopas.

Uppenbart är emellertid, att en sådan taxeanordning som den här antydda är enklare att genomföra och framstår såsom naturligare för ett statligt bolags linjer än för en statsbanedel. Härtill kommer, att, såsom redan nämnts, SRJ uppvisar betydande särigheter i fråga om trafikuppgifter samt driftförhållanden. Systemet ligger ju också geografiskt skilt från järnvägsnätet i övrigt. Även fränsett taxesynpunkterna föreligga alltså skäl att låta SRJ bilda egen förvaltning samt att bibehålla bolagsformen. Ett avskiljande i förvaltningshänseende kan för övrigt motiveras jämväl med hänsyn till de särskilda förhållanden, som smalspårnäten generellt uppvisa.

Järnvägsstyrelsen har därför i likhet med förhandlingsdelegerade från båda sidor blivit övertygad därom, att SRJ även som statsägd järnväg bör åtminstone under en följd av år ställas under särskild förvaltning. Statsförvärvets genomförande i form av aktieköp har därför kommit att framstå såsom den naturliga vägen.

Beträffande järnvägarnas *tillkomst* och *utbyggnad* meddelar järnvägsstyrelsen följande uppgifter.

### Stockholm—Roslagens järnvägar.

(Ägare: Stockholm—Rimbo Järnvägsaktiebolag)

	Koncession beviljad år	Öppnad för trafik år	Längd km
Stockholm—Rimbo .....	1882	1885 o. 1895	56,2
Uppsala—Länna .....	1875	1876	20,5
Länna—Norrhälje .....	1882	1884	60,9
Stocksund—Långängstorp .....	1910	1911	1,3
Osby—Djursholm .....	1890	1890	3,3
Djursholm—Eddavägen .....	1899	1901 o. 1912	1,3
Osby—Altorp .....	1899	1910	2,1
Näsby—Åkersberga .....	1897	1901	16,1
Åkersberga—Österskär .....	1907	1906	2,3
Altorp—Lahäll .....	1928	1928	1,6
Lahäll—Näsbypark .....	1928	1937	1,5
Rimbo—Häverösund .....	1891	1898	39,1
Häverösund—Hallstavik .....	1915	1915	2,7
			<hr/> Summa 208,9

### Dannemora—Hargs järnväg.

(Ägare: Dannemora—Hargs Järnvägsaktiebolag)

	Koncession beviljad år	Öppnad för trafik år	Längd km
Dannemora—Hargshamn .....	1875	1878	39,0
Knaby—Ramhäll .....	1875	1878	8,0
Risinge—Norrvällen .....	1913	1915	8,2
Norrmön—Lövstabruk .....	1921	1926	29,5
Faringe—Gimo .....	1915	1919, 1920, 1921	32,4
			<hr/> Summa 117,1

Bakom dessa järnvägslinjer ha från början stått ett flertal bolag, nämligen, förutom de i sammanställningen angivna ännu bestående, Stockholm—Rimbo och Dannemora—Hargs järnvägsaktiebolag, Uppsala—Länna, Länna—Norrhälje, Rimbo—Sunds, Södra Roslags kustbana samt Faringe—Gimo järnvägsaktiebolag.

SRJ bildar alltså en fusion av ett flertal från början självständiga järnvägsföretag.

I fråga om banornas *tekniska standard* har järnvägsstyrelsen i första hand framhållit den omfattande elektrifieringen, vilken medfört att för närvarande 85 % av trafikarbetet faller på linjer med elektrisk drift. Beträffande styrelsens i övrigt lämnade uppgifter av teknisk art torde jag få hänvisa till handlingarna.

För de *fasta anläggningarna* redovisas byggnadskostnader till följande belopp (i avrundade tal): Stockholm—Roslagens järnvägar 23,8 miljoner kronor och Dannemora—Hargs järnväg 9,3 miljoner kronor.



Den rullande materielen utgjordes vid 1949 års slut av:

	Stockholm- Roslagens järnvägar	Dannemora- Hargs järnväg
Anglok .....	14	7
Elektrolok .....	6	—
Elektromotorvagnar .....	26	—
Rälsbussar .....	3	—
Motorvagnar .....	3	1
Lokomotor .....	1	—
Släpvagnar till elektromotorvagnar .....	28	—
Personvagnar och resgodsvagnar .....	92	4
Godsvagnar, slutna .....	117	6
Godsvagnar, öppna .....	434	210
Överföringsvagnar .....	—	8
Bokförd anskaffningskostnad, miljoner kronor .....	11,8	0,9

Trafikrörelsens storlek i jämförelse med av staten hittills övertagna järnvägar av samma spårvidd, 891 mm, framgår av följande sammanställning, i vilken angivits trafiksiffror från senaste mellankrigsåret (1938).

J ä r n v ä g	Trafikerad banlängd km	Personkm pr bankm 1 000-tal	Godstonkm pr bankm	Till- hoppa
<i>Stockholm—Roslagens</i> .....	208,9	311,8	36,5	348,3
<i>Västergötland—Göteborgs</i> .....	260,1	93,4	169,2	262,6
<i>Norra Östergötlands</i> .....	133,1	61,2	87,0	148,2
<i>Kalmar—Torsås</i> .....	40,3	85,1	33,6	118,7
<i>Kalmar—Berga</i> .....	76,6	65,8	45,7	111,5
<i>Dannemora—Hargs</i> .....	117,1	15,1	94,1	109,2
<i>Lidköping—Skövde och Stentorps</i> .....	70,9	77,3	31,6	108,9
<i>Lidköping—Häkantorps</i> .....	27,8	49,3	58,7	108,0
<i>Norrköping—Söderköping—Vikbolandets</i> .	101,1	78,4	29,4	107,8
<i>Uddevalla—Lelången</i> .....	89,0	36,3	65,6	101,9
<i>Kinneulle—Lidköpings</i> .....	29,0	42,8	56,9	99,7
<i>Mellersta Östergötlands (inkl. Väderstad— Skänninge—Bränninge)</i> .....	175,0	64,4	32,7	97,1
<i>Norsholm—Västervik—Hultsfreds</i> .....	232,3	49,7	34,1	83,8
<i>Gotlands</i> .....	116,5	46,5	35,6	82,1
<i>Växjö—Åseda—Hultsfreds</i> .....	115,9	36,3	30,9	67,2
<i>Södra Kinneulle</i> .....	9,1	0,4	55,1	55,5
<i>Hjo—Stenstorps</i> .....	54,5	28,2	25,0	53,2
<i>Trollhättan—Nossebro</i> .....	32,4	20,6	22,6	43,2
<i>Olands</i> .....	150,8	16,1	22,8	38,9
<i>Vetlanda</i> .....	80,4	16,5	19,3	35,8
<i>Mariestad—Moholms</i> .....	17,8	30,6	3,1	33,7
<i>Ostra Smålands</i> .....	79,1	13,7	12,7	26,4
<i>Klintehamn—Roma</i> .....	49,7	9,5	16,4	25,9
<i>Falkenbergs</i> .....	102,0	16,2	8,7	24,9
<i>Slite—Roma</i> .....	33,0	7,9	16,6	24,5
<i>Mönsterås</i> .....	69,3	11,0	8,1	19,1
<i>Ostra Värends</i> .....	42,4	10,5	6,0	16,5
<i>Eksjö—Österbymo</i> .....	34,6	3,1	8,5	11,6
Samtliga enskilda smalspåriga järnvägar ...	3 597,3	61,4	54,9	116,3

Av denna jämförelse framgår, att räknat efter antalet trafikenheter Stockholm—Roslagens järnvägar stå långt framför övriga järnvägar med samma spårvidd, medan Dannemora—Hargs järnväg håller sig nära genomsnittet, samt att denna rangplats för SRJ helt beror på persontrafiken. Tilläggas må, att från 1938 till 1949 antalet personkm stigit med 119 % på SRJ mot 106 % för vårt lands järnvägar i genomsnitt. Räknat efter inkomst är stegringen 164 % för SRJ mot 170 % för genomsnittet. I fråga om progressionen äro sålunda skillnaderna relativt små.

Något statslån finnes för närvarande icke. Som bidrag till byggande av järnvägarna ha följande statslån beviljats:

Uppsala—Länna järnvägsaktiebolag	30 000 kronor	år 1876
Länna—Norrtälje	» 750 000	» » 1882
Stockholm—Rimbo	» 500 000	» » 1883

Därjämte har ur motorvagnslånefonden under åren 1937—1939 beviljats lån om sammanlagt 202 900 kronor, vilka inlösts år 1943.

I anslutning till järnvägstrafiken bedriver SRJ — genom sina dotterbolag Stockholms Läns Omnibus AB (SLO) och Norra Upplands Omnibus AB (NUO) — en mycket omfattande bilinjetrafik för person- och godsbefordran samt jämväl viss beställningstrafik. Därjämte bedriver SRJ viss lastbilsrörelse i egen regi.

Följande sammanställning innehåller uppgifter angående linjelängd, vagnpark, fasta anläggningar samt anläggningsvärden.

	SLO och NUO	SRJ
Väglängd, km .....	930	
Linjelängd, km .....	1 649	
<i>Fordonspark</i>		
Bussar .....	106	
Personbilar .....	19	
Lastbilar .....	17	14
Släpvagnar .....	39	1
Anskaffningskostnad, 1 000 kr. ....	4 463	140
<i>Fasta anläggningar</i>		
Anskaffningskostnad, 1 000 kr. ....	1 889	—

Uppdelningen på bolag är i huvudsak formell, i det att SRJ dels äger hela aktiestocken i dotterbolagen, dels arrenderar de båda bussbolagens anläggningar, materiel och rörelser mot en arrendeavgift motsvarande dotterbolagens kostnader för räntor, avskrivningar och skatter. Denna anordning synes ägnad att befrämja en rationell samverkan mellan skilda trafikmedel ävensom en förvaltning i den samhällliga trafikhushållningens intresse.

Beträffande *motiven för statsförvärvet* har järnvägsstyrelsen till en början uttalat, att den rationaliseringseffekt, vilken är hänförlig till samgåendet mellan anslutande smalspåriga järnvägar, helt eller i huvudsak ernåtts redan i enskild regi. Konsekvensen blir, att möjligheterna att efter förstatligandet åstadkomma

ytterligare rationalisering bli skäligen obetydliga. Med SJ normalspårsnät kan egentlig samdrift icke äga rum. Genomgås de motiv, som i samband med 1939 års riksdagsbeslut anfördes för förstatligandet och av vilka flertalet kunna sammanfattas i satsen, att enhetliggörande innebär effektivisering, visa sig dessa endast i ringa mån bärande i fråga om smalspårsnäten, i allt fall beträffande banorna i Roslagen. SRJ-systemet går ju fram till trafikområdets dominerande centralpunkt och överkorsas icke av någon normalspårslinje. I konsekvens härmed spelar föreningsstationsfrågan en osedvanligt liten roll, och trafikutbytet med normalspårsnätet är skäligen obetydligt jämfört med de totala trafikuppgifterna. SRJ materiel måste också praktiskt taget helt hållas kvar inom nätet, oberoende av vem som är trafikutövare. Ej heller i fråga om verkstadsanläggningarnas utnyttjande synes förstatligandet kunna beräknas medföra någon ändring, detta med hänsyn till bl. a. de säregna driftförhållandena.

Emellertid var man säkerligen redan år 1939 fullt på det klara med, att den i kommittébetänkande och riksdagshandlingar utsatta motiveringen i huvudsak syftade på det splittrade normalspårsnätet och att man följaktligen måste basera medtagandet av de i stort sett färdigfusionerade smalspårsnäten på andra motiv, vilka man dock ej fann lämpligt att framhäva.

Främst står därvid självfallet det sakförhållande, som under de senare åren kan sägas ha blivit universellt, nämligen järnvägsrörelsens successivt avtagande lönsamhet, varmed följt en alltmer utbredd oförmåga för de enskilda järnvägsföretagen att med egna eller lånta medel finansiera erforderliga investeringar. Från denna synpunkt ha flertalet smalspårsnät länge varit mogna för förstatligande. Vid nära nog samtliga smalspårsbanor, som staten hittills övertagit, visar sig nämligen investeringsverksamheten för tiden efter 1930 hava kompenserat endast en — oftast liten — del av den tekniska värdeminskningen. Samma var för övrigt säkerligen fallet under 20-talet, men denna tids mindre välordnade, från järnväg till järnväg i viss mån växlande bokföring lämnar icke en lika klar bild av förhållandet.

Järnvägsstyrelsen har icke funnit lämpligt här angiva siffror för enstaka förvaltningar utan har begränsat sig till att nämna, att för alla vårt lands enskilda smalspåriga järnvägar tillsammansantagna det bokförda nettovärdet minskade från 139 miljoner kronor vid utgången av 1931, det första året med likformig bokföring, till 124 miljoner kronor vid utgången av 1938, det sista hela mellankrigsåret. Som nettovärde har därvid räknats skillnaden mellan byggnadskostnaden, å ena sidan, och förnyelsefondens behållning, utförd eller satt inom linjen, å andra sidan. Den funna minskningen av 15 miljoner kronor har skett under 7 år och giver alltså ett årsmedeltal av 2,1 miljoner kronor, att ställa mot en total årlig avsättning till förnyelsefonderna av i genomsnitt 2,3 miljoner kronor.

Även om jämförelsen icke bör pressas, visa siffrorna i allt fall, att under perioden i fråga endast en ringa del av den automatiska värdeminskningen kompenserats genom anskaffningar och arbeten, vilka bokförts som investeringar. Vid de under 40-talet genomförda statsförvärven av smalspårsbanor

har det också visat sig, att anläggningarna till helt övervägande del härröra från tiden före år 1914.

Att något sådant kunnat ske, utan att järnvägarna blivit funktionsodugliga, beror givetvis av att användningstiden för järnvägarnas anläggningar är lång, varom de tillämpade procenttalen för avskrivningarna bära vittne, samt att in- till 1914 denna användningstid hunnit endast till en mindre del utnyttjas. Emellertid är det klart, att ett sådant 30-årigt uppehåll i fråga om investeringarna inneburit en tillbakagång icke blott relativt utan också absolut. Till jämförelse må nämnas, att under nämnda tid (1932—1938) det bokförda nettovärdet av de *normalspåriga* järnvägarna ökat från 1 598 till 1 751, d. v. s. med 153 miljoner kronor, en utveckling där investeringarna vid SJ dominerat. — Det är givetvis förklarligt, att, sedan utsikterna till vinst försvunnit, de enskilda järnvägarnas långivare ansett, att avskrivningsmedlen bort i största möjliga utsträckning användas till låneamortering, men också uppenbart, att det framdeles, då förnyelsen icke längre kunnat uppskjutas, skulle ha blivit praktiskt taget omöjligt att skaffa ny kredit. — Vid sådant förhållande framstod smalspårsbanornas medtagande i förstatligandet såsom ett ofrånkomligt villkor för desammas bevarande såsom effektiva trafikleder.

SRJ har i sistberörda hänseende intagit en särställning, då denna järnväg efter slutet av förenämnda period 1932—38 uppvisat en expansion, till vilken få motstycken finnas. Sålunda ökades anläggningsvärdet för den färdiga banan från 19,3 enligt 1938 års bokslut till 37,3 miljoner kronor enligt 1949 års, medan förnyelsefonden samtidigt steg från 6,5 till 11,3 miljoner kronor, innebärande en ökning av nettovärdet från 12,8 till 26,0 miljoner kronor. Denna expansion tyder ingalunda på något sådant utsinande av kreditkällorna, som det förut antydda.

Av detta förhållande är man emellertid icke berättigad draga slutsatsen, att SRJ vid fortsatt enskild drift kunde förväntas uppvisa en lika gynnsam utveckling. Fastmer förefaller det sannolikt, att SRJ medtagande i 1939 års förstatligandeplaner för långivarna framstått som »extragaranti», och följaktligen väsentligt underlättat de genomförda stora kreditoperationerna.

Medlen synas genomgående ha använts till rationella samt i och för sig väl räntabla investeringar. Med den förda investeringspolitiken har sålunda följt, icke blott att SRJ uppvisar en väsentligt högre standard än någon tidigare övertagen smalspårig järnväg, utan jämväl att — delvis tack vare den prisutveckling som har ägt rum — bolagets ekonomiska ställning, om också absolut taget vanskelig med hänsyn till nyss berörda allmänna järnvägsekonomiska förhållanden, dock är betydligt starkare än den skulle varit med restriktivitet i fråga om investeringarna.

För att belysa järnvägsbolagets *ekonomiska förhållanden* under åren 1931—1949 har järnvägsstyrelsen lämnat vissa sammanställningar, innefattande drifräkningar, vinst- och förlusträkningar samt balansräkningar. Sammanställningarna torde såsom bilagor (bil. 2—8) få fogas till dagens statsrådsprotokoll.

En sammanfattning av bolagens ställning erhålles ur *koncernbalansen* per den 31 december 1949, som här återgives i något förkortad form.

*Tillgångar.*

## Anläggningstillgångar:

	1000-tal kronor	
Anläggningar för järnvägsrörelsen .....	41 972	
Avgår: förnyelsefonder .....	12 859	29 113
Omnibusbolagens fastigheter, fordon, inventarier m. m. (netto) .....	3 291	
Anläggningar för diverse rörelsegrenar .....	1 143	
Aktier, reverser, diverse fordringar m. m. ....	573	5 007
	<u>Summa anläggningstillgångar</u>	<u>34 120</u>

## Omsättningstillgångar:

Förråd .....	1 640	
Diverse fordringar och kassa .....	776	
	<u>Summa omsättningstillgångar</u>	<u>2 416</u>
	Summa tillgångar	36 536

*Skulder.*

## Främmande kapital:

## Långfristiga skulder:

Obligationslån .....	9 977	
Förlagslån .....	2 460	
Diverse inteckningslån .....	195	
Bankskulder .....	14 842	27 474

## Kortfristiga skulder:

Kontraktsskulder .....	861	
Övriga skulder .....	2 221	3 082
Oguldna skatter .....		8
	<u>Summa främmande kapital</u>	<u>30 564</u>

## Eget kapital:

Moderbolagets aktiekapital .....		3 750
Bundna reserver		
hos moderbolaget .....	630	
hos dotterbolagen .....	173	803
Övriga reserver		
hos moderbolaget .....	165	
hos dotterbolagen .....	168	333
Tillkommer skillnaden mellan dotterbolagens nom. aktiekapital och bokförda värdet av aktier i dotterbolagen .....	1 665	
	825	840
		<u>5 726</u>
Årets vinst (inkl. dotterbolagen) .....		246

Summa eget kapital 5 972

Summa skulder 36 536

Beträffande företagens *affärsvärde* framhåller järnvägsstyrelsen, att liksom i de tidigare fall av statsförvärv, där ett affärsvärde ansetts vara för handen, har för bestämning av detta uppgjorts en s. k. normalkalkyl avsedd att visa det sannolika utfallet av den till statsförvärv ifrågasatta rörelsen, för det fall att denna skulle ha förblivit i enskild ägo. Beträffande de grundantaganden, på vilka normalkalkylen baserats, ävensom de riktlinjer i övrigt, som följts vid dess uppgörande, har redogörelse på sin tid meddelats i järnvägsstyrelsens framställning den 23 februari 1940 angående statsförvärv av Göteborg—Borås och Borås—Alvesta järnvägar, vilket förvärv inledde det år 1939 i princip beslutade allmänna järnvägsförstatligandet. Styrelsen erinrar nu, att beräkningen främst grundats på uppgifter för den som basperiod betraktade årsföljden 1931—38, varvid tiden för denna periods slut framstått såsom primär beräkningstidpunkt.

Den valda baseringen har självfallet blivit föråldrad i och med framkomsten av siffror för efterkrigsåren, vilka måste anses vara bättre ägnade att ligga till grund för en bedömning av framtidsutsikterna.

För SRJ är en sådan aktualisering särskilt starkt påkallad med hänsyn till den omvandling, som där försiggått under 40-talet. Med åren 1946—49 som basperiod samt årsskiftet 1949/50 som primär beräkningstidpunkt har för SRJ-koncernen erhållits följande normalårssiffror.

	Järnvägarna	Biltrafiken
	1 000-tal kronor	
Driftinkomster .....	11 200	4 370
Driftutgifter .....	9 234	3 430
Driftöverskott .....	1 966	940

De sålunda bestämda, såsom normala betraktade driftöverskotten ha inlagts i efterföljande sammanställning av utgifter och inkomster för SRJ järnvägs- och bilrörelse, vilken vad övriga utgifter och inkomster angår närmast hänför sig till förhållandena vid den primära beräkningstidpunkten.

#### Inkomster och utgifter.

##### Inkomster:

	1 000-tal kronor
Driftöverskott av järnvägsrörelsen .....	1 966
Driftöverskott av bilrörelsen .....	940
Övriga inkomster .....	70
Underskott .....	32
	<hr/>
	Tillhoppa 3 008

##### Utgifter:

Räntor å lån .....	1 145
Avsättning till förnyelsefond:	
järnvägsrörelsen .....	1 305
bilrörelsen .....	558
	<hr/>
	Tillhoppa 3 008

Av anförda poster är det, framhåller styrelsen, främst avsättningen till förnyelsefond för järnvägsrörelsen, som förorsakat meningsskiljaktighet. Den angivna siffran är beräknad enligt nuvärdesprincipen, d. v. s. baserad på de vid beräkningstidpunkten gällande priserna, under motivering att man endast på så sätt erhåller medel till investeringar, tillräckligt stora för kompensation av den fortgående tekniska värdeminskningen.

Från säljaresidan har däremot gjorts gällande, att tillämpningen av nuvärdesprincipen visserligen vore i och för sig riktig, men att resultatet icke vore kongruent med kalkylen av driftinkomsterna, då den senare skett på grundval av taxor, vilka förutsatte avskrivningar enbart å de historiska värdena. Med utgående från dessa värden har säljaren framräknat en normalavsättning för järnvägsrörelsen av 877 000 kronor, d. v. s. 428 000 kronor mindre än den nyss angivna. Med sistnämnda belopp skulle följaktligen 1949 års trafikinkomster ha behövt höjas för att kompensera övergången till nuvärdesprincipen, varvid enligt normalkalkylen skulle uppstått ett överskott av (428 000 — 32 000) 396 000 kronor. Med den omslutning av 11 200 000 kronor, som förut angivits, blir detta en höjning av ej fullt 4 % och från säljaresidan hyser man intet tvivel därom, att en höjning av avgiftsnivån, som givit en så stor resterande inkomstökning, utan olägenhet skulle kunnat genomföras, om blott vederbörande statliga myndigheter godkänt en kalkyl med avskrivningar enligt nuvärden.

Om man räknade denna höjning såsom genomförd, bleve under förhållanden, som i övrigt motsvarade de vid normalkalkylen antagna, d. v. s. i stort sett de under 1949 faktiskt rådande, överskottet tillräckligt såväl för förräntning av de nya investeringar, vilka påkallades av andra skäl än trafikens expansion, som till utdelning å aktierna. Vad beträffar utrymmet för taxehöjningar, borde jämväl beaktas möjligheten av trafikskattens avskaffande.

På köparesidan ansåg man icke riktigt att företaga en sådan modifikation, då man därmed komme in på en allför osäker grund. Mot den 1949 bestående regleringen av priserna stod ett lönestopp, och om man förutsatte ändring av kalkylen i ett stycke, komme man oundvikligen in på ändringar i övriga. Beaktades samtliga förevarande förhållanden, förefölle det icke sannolikt, att den från och med 1927 inställda utdelningen å stamaktierna skulle komma att i en närmare framtid återupptagas, åtminstone om bolaget vore inställt mot en egen förvaltning på lång sikt, vid vilken en begränsning av skuldsumman måste stå som huvudriktpunkt.

På köparesidan kom man sålunda, uttalar styrelsen, till slutsatsen, att utsikten att erhålla avkastning å stamaktierna vore särdeles oviss och att följaktligen priset för desamma finge bli beroende på en skälighetsprövning. Såsom resultat av dessa överväganden har man kommit till de aktiepriser om 25 kronor jämte ackumulerad utdelning för varje preferensaktie och 5 kronor 89 öre (6 kronor) för varje stamaktie, som framgå av avtalstexten.

Till följd av under senaste tid inträdda förändringar äro, erinrar styrelsen, även den moderniserade normalkalkylens siffror — vilka visat sig mycket nära överensstämma med 1950 års resultat — nu föräldrade, särskilt vad järnvägs-

rörelsen angår. En av SRJ uppgjord i samband med Svenska järnvägsför-  
eningens framställning om taxereglering meddelad beräkning över årliga in-  
komster och utgifter, slutar på följande summor.

	Milj. kronor
Inkomster .....	12,4
Utgifter .....	<u>10,9</u>
Driftöverskott .....	1,5

Inkomstberäkningen, som innebär höjning gentemot normalkalkylen av 1,2 miljon kronor, förutsätter, dels att förslaget om taxereglering blir av Kungl. Maj:ts godkänt, dels att Kungl. Maj:ts proposition 1951:67 angående trafikskattens upphörande vinner riksdagens bifall. Av utgiftsökningen om cirka 1,7 miljon kronor har ett belopp av 1,2 miljon kronor beräknats hänförligt till det nya avtalet beträffande de vid SRJ anställdas avlöningsförmåner samt 0,2 miljon kronor till höjda bränslepriser.

Järnvägsstyrelsen framhåller, att det nu kalkylerade driftöverskottet ligger ej oväsentligt *under* normalkalkylens, och att det följaktligen för närvarande finnes, för såvitt avsättning till förnyelse skall beräknas efter nupriser, alls intet utrymme för överskott åt aktieägarna.

Av det nu anförda torde enligt styrelsen framgå, att utgiften för förevarande aktieförvärv icke skulle kunna betraktas såsom räntabel investering ens under förutsättningen, att det vore möjligt undvika *alla* konsekvenser av statsövertagandet, en förutsättning som uppenbarligen är orealistisk. Detta oaktat har emellertid järnvägsstyrelsen, efter övervägande i möjlig mån av samtliga omständigheter, som beröra denna uppgörelse, däribland främst innehållet i 1939 års principbeslut, samt verkställd jämförelse med de ersättningar, som lämnats vid hittills skedda förvärv av enskilda järnvägar, kommit till uppfattningen, att de beträffande aktieförvärvet i Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag avtalade ekonomiska villkoren kunna betraktas såsom för statsverket godtagbara. Mot överenskommelsens bestämmelser i övrigt har järnvägsstyrelsen icke funnit anledning till erinran.

Samtidigt har styrelsen uttryckligen framhållit, att detta ställningstagande icke innebär, att styrelsen bortsett från förhållandet, att — oavsett villkoren — statsförvärvet av Stockholm—Roslagens järnvägar kommer att innebära en väsentlig belastning av statens järnvägars affärsresultat. Styrelsen har emellertid betraktat en sådan inverkan som en oundviklig konsekvens av järnvägsförstatligandets allmänlighet.

Såsom förut berörts och i det följande något närmare utvecklas, väntas bolagsformens bibehållande under en relativt lång övergångstid icke kunna leda till att förluster å rörelsen undgås men väl till att desamma reduceras åtminstone temporärt. Vad som anses uppnåeligt är med andra ord, att de med statsförvärvet följande inkomstminskningarna och utgiftsökningarna icke skola sätta in i ett slag.

Några detaljplaner för den framtida anpassningen har styrelsen ännu icke uppgjort. Vad beträffar den närmare framtiden räknar styrelsen emellertid med i huvudsak följande ändringar:



a) att efter den vanliga övergångstiden av sex månader, d. v. s. från och med januari 1952, personalens avlöningsförmåner bringas upp till statens järnvägars nivå;

b) att från och med juli 1951 samma reglering företages i fråga om SRJ pensionärer, som skulle ha blivit en konsekvens, om det nu föreslagna beslutet följts av järnvägsbolagens likvidation och järnvägarnas inlemmande i statsbanenätet.

En verkställd överslagsberäkning har, meddelar styrelsen, givit vid handen, att ändringarna vid a) och b) skulle medföra utgiftsökningar om respektive 0,5 och 1,0 miljon kronor årligen.

Enär, såsom förut påpekats, driftöverskottet i fortsatt enskild regi beräknats till allenast 1,5 miljon kronor, vilket belopp enligt normalkalkylens antaganden icke är tillräckligt för lånens förräntning samt avsättning till förnyelse efter rationella grunder, följer, fortsätter styrelsen, såsom en ofrånkomlig konsekvens, att efter nyssberörda ändringar i ogynnsam riktning förlustresultat av betydande storlek bliva oundvikliga. Enligt normalkalkylen jämförd med nyss anförda siffror skulle — med avskrivning efter nuvärden — förlusten uppgå till cirka 2 miljoner kronor årligen, med hänsyn till pågående prisförhöjningar samt riskerna för övriga ändringar i ogynnsam riktning förefaller emellertid ett belopp av 2,5—3 miljoner kronor sannolikare.

Då det icke kan vara rationellt att under tiden för bolagsformens bibehållande balansera dessa förluster, en anordning som för övrigt framstår såsom möjlig endast för en relativt kort tid i betraktande av bolagets i förhållande till totalomslutningen mycket låga aktiekapital, har styrelsen föreslagit en sådan ordning, att bolaget beredes årligt tillskott från statens järnvägar med så stort belopp, som erfordras för balansering av den samlade driftbudgeten för koncernen, varvid i utgifterna skall inräknas för järnvägsrörelsen författningssenlig och i övrigt sedvanlig avsättning till förnyelsefonderna. Ett sådant arrangemang skiljer sig formellt men icke reellt från de relationer, som skulle ernås, därest koncernens järnvägar och övriga rörelse direkt övertogs av staten men icke inlemdes i statens järnvägar utan förvaltades som en med exempelvis hyresverksamheten jämställd sidoordnad rörelsegren, vars saldo under samlingsrubriken »Övriga inkomster» finge överföras till statens järnvägars drifträkning.

Den träffade överenskommelsen avser, uttalar styrelsen slutligen, i första hand förvärv av aktier till ett nominellt belopp av 2 888 750 kronor. Enligt § 3 i överenskommelsen är staten emellertid skyldig att på i huvudsak lika villkor inlösa jämväl övriga aktier i bolaget, varför medel nu måste avses för inlösen av hela aktiebeståndet, vilket utgör nominellt 3 750 000 kronor och betingar en total köpesumma av 1 504 330 kronor eller avrundat 1 505 000 kronor.

Genom statsförvärvet av aktierna ökas den *reella* säkerheten för bolagets lån. För att en önskvärd väsentlig förbättring av räntevillkoren för dessa skall kunna ernås, torde emellertid krävas, att järnvägsstyrelsen beredes möjlighet att i erforderlig utsträckning teckna borgen därför. Styrelsen hemställer om

ett sådant bemyndigande, vilket synes böra innefatta jämväl rättighet att meddela tillfällig försträckning av investerings- och rörelsemedel. Frågan, huruvida och i vad mån statens järnvägars fond bör tilldelas särskilda anslagsmedel för sagda ändamål, torde lämpligen kunna upptagas till behandling i framställningen angående anslag för budgetåret 1952/53 till nya byggnader och anläggningar m. m. vid statens järnvägar.

Med åberopande av det anförda hemställer styrelsen, att Kungl. Maj:t ville föreslå riksdagen

*dels* besluta att aktierna i Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag må på överenskomna villkor förvärvas av staten,

*dels* till *Förvärv av aktier i Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag* för budgetåret 1951/52 å kapitalbudgeten under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, anvisa ett investeringsanslag av 1 505 000 kronor,

*dels* ock medgiva, att järnvägsstyrelsen bemyndigas att, efter det aktieförvärvet ägt rum, dels teckna borgen å förenämnda bolags lån, i de fall där genom en sådan åtgärd kan ernås en väsentlig förbättring av lånevillkoren, dels lämna samma bolag de bidrag i form av tillskott respektive lån, som kunna finnas erforderliga för balansering av driftbudgeten, varvid i utgifterna skall inräknas författningsenlig avsättning till förnyelsefond, respektive för bestridande av utgifter för investeringar samt förvärv av för verksamheten erforderliga rörliga tillgångar, i den mån driftinkomster samt nämnda avsättningar ej därtill förslå.

#### **Departementschefen.**

Innan jag närmare behandlar den föreliggande överenskommelsen om statsförvärv av Stockholm—Roslagens järnvägar (SRJ), torde jag få erinra om att i propositionen 1939:207 förslag framlagts för 1939 års lagtima riksdag om åtgärder för enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet. Till de enskilda järnvägar, som enligt propositionen borde införlivas med statsbanenätet, höra bland andra Stockholm—Roslagens järnvägar. Vid behandlingen av propositionen i statsutskottet uttalade detta (utlåt. nr 172), att det blivande förstatligandet borde omfatta samtliga rikets järnvägsenheter, såväl normalspåriga som smalspåriga, vilka ej voro att betrakta som spårvägar eller hade liknande lokal karaktär och som överhuvud voro av den allmänna betydelse att de borde fortbestå.

Riksdagen biträdde (skriv. nr 318) utskottets uttalande. Härjämte framhöll riksdagen önskvärdheten av att förvärven ej — såsom dittills emellanåt skett — genomfördes allenast indirekt genom förvärv av en aktiemajoritet utan i den mera direkta och också mera betryggande form, som ett inköp av själva järnvägsanläggningen innebure.

Den överenskommelse, som järnvägsstyrelsen nu, under förbehåll av Kungl. Maj:ts godkännande senast den 25 juni 1951, underställt statsmakterna, avser statsförvärv av samtliga 24 000 preferensaktier och en majoritets-

post om 91 550 stamaktier i Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag, vilket självt eller genom dotterbolag äger den till SRJ hörande järnvägs- och bilrörelsen m. m. Köpeskillingen utgör för preferensaktierna 758 400 kronor och för stamaktieposten 539 229 kronor 50 öre eller tillhopa 1 297 629 kronor 50 öre. Staten förbinder sig även att inlösa övriga stamaktier i järnvägsbolaget.

Av järnvägsstyrelsens utredning i ämnet framgår, att utgiften för ifrågasvarande aktieförvärv icke kan anses utgöra en räntabel investering. Järnvägsstyrelsen har emellertid, efter övervägande av på denna fråga inverkan omständigheter, främst 1939 års principbeslut om enhetliggörande av landets järnvägar, och efter verkställd jämförelse med de ersättningar, som lämnats vid hittills skedda förvärv av enskilda järnvägar, ansett de avtalade ekonomiska villkoren vara för statsverket godtagbara. Mot järnvägsstyrelsens bedömning har jag ej något att erinra.

I det följande berör jag vissa särskilda spörsmål, som sammanhånga med ifrågasvarande förvärv.

Såsom järnvägsstyrelsen framhållit, har viss del av SRJ, nämligen Djursholmsbanan, karaktär av spårväg och bör därför i princip ej omfattas av ett förstatligande. En förutsättning för överenskommelsen är emellertid, att Djursholmsbanan medföljer i köpet. Med hänsyn härtill anser jag mig böra tillstyrka, att denna bana efter statsförvärvet av SRJ tills vidare får samförvaltas med övriga till koncernen hörande banor.

Ej heller har jag något att erinra mot vad styrelsen anfört till förmån för att SRJ med hänsyn till bl. a. föreliggande säregenheter i trafikhänseende erhåller viss självständighet i förvaltningshänseende. Jag finner i likhet med styrelsen särskilda skäl i detta fall föreligga som motivera, att statsförvärvet sker i form av ett aktieköp.

Styrelsen har äskat 1 505 000 kronor till täckande av köpeskillingen för aktierna och till likvid vid inlösen av återstående stamaktier. Jag tillstyrker, att nämnda belopp anvisas å riksstaten för nästa budgetår.

Vad styrelsen anfört till stöd för att uppkommande förluster täckas genom årliga tillskott och nödvändigt kapitalbehov tillgodoses genom lån från statens järnvägar kan jag ansluta mig till, såvitt avser det närmaste budgetåret. Jag utgår från att de investeringar, som under denna tid kunna ifrågakomma, skola bli av ringa omfattning. Frågan huru dessa spörsmål skola lösas på längre sikt får upptagas till prövning i 1952 års statsverksproposition. Det begärda bemyndigandet bör nu begränsas till att avse budgetåret 1951/52.

Slutligen förordar jag, att riksdagen medger att järnvägsstyrelsen lämnas bemyndigande att i erforderlig utsträckning teckna borgen för koncernens nuvarande låneskulder, därest en väsentlig förbättring av villkoren för bolagets lån härigenom kan erhållas.

Under åberopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

*dels* bemyndiga Kungl. Maj:t att godkänna föreliggande överenskommelse,

*dels till Förvärv av aktier i Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag för budgetåret 1951/52 å kapitalbudgeten under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, anvisa ett investeringsanslag av 1 505 000 kronor,*

*dels ock medgiva, att Kungl. Maj:t må bemyndiga järnvägsstyrelsen att, efter det aktieförvärvet ägt rum, dels teckna borgen å förenämnda bolags lån, i de fall där genom en sådan åtgärd kan ernås en väsentlig förbättring av lånevillkoren, dels under budgetåret 1951/52 lämna samma bolag de bidrag i form av tillskott respektive lån, som kunna befinnas erforderliga för balansering av driftbudgeten, varvid i utgifterna skall inräknas författningsenlig avsättning till förnyelsefond, respektive för bestridande av utgifter för investeringar samt förvärv av för verksamheten erforderliga rörliga tillgångar, i den mån driftinkomster samt nämnda avsättningar ej därtill förslå.*

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

*Nils Hård af Segerstad.*

---

### Överenskommelse.

Aktiebolaget Svenska Handelsbanken, nedan kallad banken, disponerar för egen och annans räkning över följande aktier i Stockholm—Rimbo Järnvägsaktiebolag, nämligen *dels* samtliga 24 000 st. preferensaktier å sammanlagt nom. 600 000 kronor, *dels* 91 550 st. stamaktier å sammanlagt nom. 2 288 750 kronor. Preferensaktierna äro förenade med kupong från och med nr 11 och stamaktierna med kupong från och med nr 33.

Stockholm—Rimbo Järnvägsaktiebolag kallas nedan järnvägsbolaget, och järnvägsbolaget jämte fyra dotterbolag, i vilka järnvägsbolaget direkt eller indirekt äger samtliga aktier, benämnas i det följande bolagen.

Mellan Svenska Staten genom Kungl. Järnvägsstyrelsen, nedan kallad styrelsen, å ena, och banken, å andra sidan, har denna dag träffats följande överenskommelse om statens övertagande av ovannämnda aktier i järnvägsbolaget.

#### § 1.

Styrelsen förbinder sig att den 1 juli 1951 köpa och banken att samma dag (tillträdesdagen) tillhandahålla de i ingressen till denna överenskommelse angivna aktierna.

Köpeskillingen skall vara:

för <i>preferensaktierna</i> med kuponger .....	758 400:—
varav 600 000 kronor motsvarar aktiernas kapitalvärde och 158 400 kronor belöper på kuponger för åren 1946—1950, samt för <i>stamaktierna</i> med kuponger kronor 5:89 per aktie eller inalles	539 229:50
	<hr/>
	Kronor 1 297 629:50

Styrelsen skall vara berättigad att betala köpeskillingen med kontant kronor 47 629:50 samt av Riksgäldskontoret utfärdat fordringsbevis å köpeskillingens återstående belopp, 1 250 000 kronor, löpande med 3 % årlig ränta, som den 1 juli årligen lägges till kapitalet, samt förfallande till betalning den 1 juli 1961, ehuru med rätt för innehavaren att på anfordran utfå upplupna till kapitalet lagda räntor.

Köpeskillingen skall betalas och aktierna med kuponger överlämnas vederbörligen transporterade in blanco kl. 10 den 1 juli 1951 på Riksgäldskontoret i Stockholm. Avräkningsnota skall upprättas genom bankens försorg.

#### § 2.

Styrelsen förbinder sig att under tiden den 2 juli 1951—1 juli 1952 på anmodan inlösa övriga stamaktier i järnvägsbolaget till ett pris av sex (6) kronor per aktie, att kontant erläggas. Anmodan skall riktas till styrelsen.

#### § 3.

Banken garanterar, att vederbörande bolagsledningar intill tillträdesdagen icke utan skriftligt medgivande av styrelsen disponera bolagens tillgångar eller ikläda bolagen förpliktelser för andra ändamål än sådana, som avse bolagens normala rörelse.

Banken garanterar vidare, att en av styrelsen utsedd representant kallas till alla styrelsesammanträden i bolagen under tiden fram till tillträdesdagen och på styrelsesammanträdena höres i alla frågor av större vikt.

## § 4.

Styrelsen förbinder sig att i det eller de avtal, som framdeles kunna komma att träffas om att bolagen tillhöriga järnvägar och rörelse i övrigt skola införlivas med statens järnvägar, intaga bestämmelser rörande personalens anställning och lönevillkor, som äro likvärdiga med dem, vilka tillämpats vid hittills, jämlikt statsmakternas beslut vid 1939 års riksdag om enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet, skedda övertaganden av enskilda järnvägar.

I den mån personliga tjänsteavtal föreligga, skola dock bestämmelserna i dem iakttagas.

## § 5.

Styrelsen förbinder sig att respektera av bolagen enligt en till styrelsen överlämnad, innevarande dag dagtecknad förteckning redan fattade beslut om särskilda pensioner och understöd, och skall detta åtagande jämväl gälla, efter det att bolagens järnvägar och rörelsen i övrigt må hava införlivats med statens järnvägar.

## § 6.

Banken garanterar, att frågorna om disposition av vinstmedel, bestämmande av arvoden åt styrelse och revisorer, val av styrelseledamöter jämte suppleanter och val av revisorer jämte suppleanter för dem icke skola avgöras å bolagens ordinarie bolagsstämmor 1951, om dessa hållas före den 30 juni, utan skola bordläggas till fortsatta stämmor nämnda dag och då avgöras i enlighet med de anvisningar, som styrelsen kommer att lämna.

## § 7.

Denna överenskommelse är träffad under förutsättning att den godkännes av Kungl. Maj:t senast den 25 juni 1951. Om sådant godkännande ej lämnats inom angiven tid, skall överenskommelsen ha förfallit utan anspråk från någondera sidan.

Stockholm den 12 mars 1951.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

AKTIEBOLAGET SVENSKA  
HANDELSBANKEN

*Erik Upmark*

*E. Browaldh*

*Erik Malmkvist*

*Stig Ödmark*

Bil. 2.

**Stockholm—Roslagens järnvägar**  
(inkl. Faringe—Gimo järnväg 1931—1934).

**Drifräkningar åren 1931—1939.**

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939
	T u s e n t a l   k r o n o r								
<i>Inkomster.</i>									
Persontrafik .....	2 667	2 636	2 625	2 706	2 716	2 787	2 921	3 063	3 333
Godstrafik .....	1 019	878	776	847	800	748	782	757	907
Övriga inkomster .....	143	144	157	164	160	162	166	170	158
Summa	<b>3 829</b>	<b>3 658</b>	<b>3 558</b>	<b>3 717</b>	<b>3 676</b>	<b>3 697</b>	<b>3 869</b>	<b>3 990</b>	<b>4 398</b>
<i>Utgifter</i> .....	3 204	2 979	2 886	2 885	2 943	2 926	3 064	3 175	3 413
<i>Driftöverskott</i> .....	625	679	672	832	733	771	805	815	985

**Stockholm—Roslagens järnvägar.**

**Drifräkningar åren 1940—1949.**

	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949
	T u s e n t a l   k r o n o r									
<i>Inkomster.</i>										
Persontrafik .....	4 217	4 664	5 499	6 360	6 784	7 035	6 448	6 684	7 990	8 096
Godstrafik .....	1 167	1 528	2 142	2 210	2 774	3 084	2 817	2 176	2 111	1 905
Övriga inkomster .....	166	182	202	226	235	252	246	256	292	295
Summa	<b>5 550</b>	<b>6 374</b>	<b>7 843</b>	<b>8 796</b>	<b>9 793</b>	<b>10 371</b>	<b>9 511</b>	<b>9 116</b>	<b>10 393</b>	<b>10 296</b>
<i>Utgifter</i> .....	4 281	4 936	6 070	6 585	7 249	8 581	8 111	7 891	8 728	8 503
<i>Driftöverskott</i> .....	1 269	1 438	1 773	2 211	2 544	1 790	1 400	1 225	1 665	1 793

Bil. 3.

**Dannemora—Hargs järnväg**  
(inkl. Faringe—Gimo järnväg fr. o. m. 1935).

**Drifräkningar åren 1931—1939.**

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939
	T u s e n t a l   k r o n o r								
<i>Inkomster.</i>									
Persontrafik .....	10	11	9	8	47	50	49	47	52
Godstrafik .....	294	397	326	350	381	552	677	597	757
Övriga inkomster .....	26	25	28	26	28	30	36	30	27
Summa	<b>330</b>	<b>433</b>	<b>363</b>	<b>384</b>	<b>456</b>	<b>632</b>	<b>762</b>	<b>674</b>	<b>836</b>
<i>Utgifter</i> .....	269	261	222	231	318	405	535	459	492
<i>Driftöverskott</i> .....	61	172	141	153	138	227	227	215	344

## Dannemora—Hargs järnväg.

## Drifträkningar åren 1940—1949.

	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949
	Tusental kronor									
<i>Inkomster.</i>										
Persontrafik .....	103	114	150	163	166	166	148	149	182	181
Godstrafik .....	870	982	838	871	832	619	761	451	504	410
Övriga inkomster..	45	37	40	45	42	55	44	46	50	54
Summa	<b>1 018</b>	<b>1 133</b>	<b>1 028</b>	<b>1 079</b>	<b>1 040</b>	<b>840</b>	<b>953</b>	<b>646</b>	<b>736</b>	<b>645</b>
<i>Utgifter</i> .....	564	725	849	813	914	937	890	761	779	865
<i>Driftöverskott</i> .....	454	408	179	266	126	-97	63	-115	-43	-220

Bil. 4.

Stockholms Läns Omnibus AB och Norra Upplands  
Omnibus AB.

	1946	1947	1948	1949
	Tusental kronor			
<i>Inkomster</i> .....	2 888	3 276	4 087	4 369
<i>Utgifter</i> .....	2 442	2 710	3 372	3 386
<i>Driftöverskott</i> .....	446	566	715	983

## Stockholm—Roslagens järnvägar.

## I egen regi

(lastbilsrörelse.)

	1946	1947	1948	1949
	Tusental kronor			
<i>Inkomster</i> .....	218	190	218	224
<i>Utgifter</i> .....	220	169	205	200
<i>Driftöverskott</i> .....	-2	21	13	24



Bil. 5.

**Stockholm—Roslagens järnvägar**  
(inkl. Faringe—Gimo järnväg 1931—1934).

**Vinst- och förlusträkningar åren 1931—1939.**

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939
	Tusental kronor								
<i>Inkomster.</i>									
Från föregående år balanserad vinst .....	—	—	—	—	—	36	88	86	97
Driftöverskott									
av järnvägsrörelsen .....	625	679	672	832	733	771	805	815	985
» fastighetsrörelse m. m. ....	1	13	72	68	68	62	64	72	64
Järnvägsarrenden .....	—	—	—	—	—	—	—	—	136
Räntor och inkomst av värdehandlingar .....	24	24	20	—	—	—	—	—	—
Diverse inkomster .....	87	51	506	—	22	5	72	5	—
Förlust:									
balanserad från föregående år .....	679	929	1 010	944	—	—	—	—	—
för året .....	250	81	—	—	—	—	—	—	—
<b>Summa</b>	<b>1 666</b>	<b>1 777</b>	<b>2 280</b>	<b>1 844</b>	<b>823</b>	<b>874</b>	<b>1 029</b>	<b>978</b>	<b>1 282</b>

**Stockholm—Roslagens järnvägar.**

**Vinst- och förlusträkningar åren 1940—1949.**

	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949
	Tusental kronor									
<i>Inkomster.</i>										
Från föregående år balanserad vinst ..	122	118	208	88	61	64	44	161	166	165
Driftöverskott										
av järnvägsrörelsen	1 269	1 438	1 773	2 211	2 544	1 790	1 400	1 225	1 665	1 793
» fastighetsrörelse m. m. ....	55	60	47	60	76	46	—	—	—	—
Järnvägsarrenden ..	136	150	—	8	—	—	—	—	—	—
Räntor och inkomst av värdehandlingar	36	—	—	—	—	5	4	5	5	37
Diverse inkomster ..	—	24	—	—	—	253	435	326	237	451
Förlust:										
balanserad från föregående år .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
för året .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Summa</b>	<b>1 618</b>	<b>1 790</b>	<b>2 028</b>	<b>2 367</b>	<b>2 681</b>	<b>2 158</b>	<b>1 883</b>	<b>1 717</b>	<b>2 078</b>	<b>2 446</b>

**Stockholm—Roslagens järnvägar**  
(inkl. Faringe—Gimo järnväg 1931—1934).

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939
	T u s e n t a l   k r o n o r								
<i>Utgifter.</i>									
Från föregående år balanserad förlust .....	679	929	1 010	944	—	—	—	—	—
Järnvägsarrenden .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Avsättning till förnyelsefond för järnvägsrörelsen .....	179	182	184	194	145	150	156	161	201
Räntor .....	804	661	554	605	495	484	500	528	584
Skatter .....	2	2	2	4	5	7	7	7	7
Diverse utgifter .....	2	3	464	29	22	25	20	25	188
Vinst:									
balanserad från föregående år .....	—	—	—	—	—	36	88	86	97
för året .....	—	—	66	68	156	172	258	171	205
<b>Summa</b>	<b>1 666</b>	<b>1 777</b>	<b>2 280</b>	<b>1 844</b>	<b>823</b>	<b>874</b>	<b>1 029</b>	<b>978</b>	<b>1 282</b>

**Stockholm—Roslagens järnvägar.**

	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949
	T u s e n t a l   k r o n o r									
<i>Utgifter.</i>										
Från föregående år balanserad förlust .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Järnvägsarrenden ..	—	—	53	—	159	313	82	275	205	382
Avsättning till förnyelsefond för järnvägsrörelsen .....	299	306	445	462	514	521	413	450	809	774
Räntor .....	637	834	612	480	484	498	750	811	870	889
Skatter .....	180	119	119	199	741	—	476	11	14	9
Diverse utgifter .....	234	283	327	843	499	73	1	4	—	—
Vinst:										
balanserad från föregående år .....	122	118	208	88	61	64	44	161	166	165
för året .....	146	130	264	295	223	689	117	5	9	227
<b>Summa</b>	<b>1 618</b>	<b>1 790</b>	<b>2 028</b>	<b>2 367</b>	<b>2 681</b>	<b>2 158</b>	<b>1 883</b>	<b>1 717</b>	<b>2 073</b>	<b>2 446</b>

**Stockholm—Roslagens järnvägar**  
(inkl. Faringe—Gimo järnväg 1931—1934).

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939
	T u s e n t a l   k r o n o r								
Till bolagsstämmans förfogande .....	-929	-1 010	-944	-876	156	208	346	257	302
Disponeras sålunda:									
till egna fonder .....	—	—	—	—	120	120	260	160	180
utdelning å aktier .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
procent .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
övriga dispositioner .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
balans till efterföljande år	-929	-1 010	-944	-876	36	88	86	97	122

## Stockholm—Roslagens järnvägar.

	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949
	T u s e n t a l   k r o n o r									
Till bolagsstämmans förfogande .....	268	248	472	383	284	2 610	161	1 196	175	392
Disponeras sålunda:										
till egna fonder ..	150	40	164	102	—	506	—	280	10	30
utdelning å aktier..	—	—	220	220	220	440	—	—	—	—
procent .....	—	—	5·50	5·50	5·50	5·50	—	—	—	—
övriga dispositioner	—	—	—	—	—	1 620	—	750	—	—
balans till efterföljande år .....	118	208	88	61	64	44	161	166	165	362

Bil. 6.

**Dannemora—Hargs järnväg**  
(inkl. Faringe—Gimo järnväg fr. o. m. 1935).

**Vinst- och förlusträkningar åren 1931—1939.**

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939
	T u s e n t a l   k r o n o r								
<i>Inkomster.</i>									
Från föregående år balanserad vinst .....	—	—	—	—	—	—	—	5	6
Driftöverskott									
av järnvägsrörelsen.....	61	172	141	153	138	227	227	215	344
» övriga rörelsegrenar..	10	15	19	6	9	24	18	17	24
Järnvägsarrenden och inkomst av utarrenderad bana .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Diverse inkomster .....	—	—	—	—	21	—	1	1	5
Förlust:									
balanserad från föregående år .....	291	434	503	494	—	—	—	—	—
för året .....	143	69	—	13	—	—	—	—	—
Summa	<b>505</b>	<b>690</b>	<b>663</b>	<b>666</b>	<b>168</b>	<b>251</b>	<b>246</b>	<b>238</b>	<b>379</b>

**Dannemora—Hargs järnväg.**  
Vinst- och förlusträkningar åren 1940—1949.

	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949
	T u s e n t a l   k r o n o r									
<i>Inkomster.</i>										
Från föregående år balanserad vinst ..	46	19	4	7	22	37	52	53	35	35
Driftöverskott av järnvägsrörelsen	454	408	179	266	126	—	63	—	—	—
» övriga rörelsegrenar .....	24	31	11	20	12	2	10	2	—	—
Järnvägsarrenden och inkomst av utarrenderad bana ..	—	15	15	15	15	15	1	—	—	—
Diverse inkomster ..	—	—	38	—	144	337	85	277	224	398
Förlust:										
balanserad från föregående år .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
för året .....	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—
Summa	<b>524</b>	<b>478</b>	<b>247</b>	<b>308</b>	<b>319</b>	<b>391</b>	<b>211</b>	<b>344</b>	<b>259</b>	<b>433</b>

**Dannemora—Hargs järnväg**  
(inkl. Faringe—Gimo järnväg fr. o. m. 1935).

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939
	T u s e n t a l   k r o n o r								
<i>Utgifter.</i>									
Från föregående år balanserad förlust .....	291	434	503	494	—	—	—	—	—
Driftunderskott av järnvägsrörelsen .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Arrendeavgift .....	—	—	—	—	—	—	—	—	136
Avsättning till förnyelsefond för järnvägsrörelsen .....	—	—	—	—	34	88	89	90	51
Räntor .....	213	224	149	170	133	153	144	138	134
Skatter .....	1	1	1	1	1	1	1	2	2
Diverse utgifter .....	—	31	1	1	—	5	1	1	1
Vinst:									
balanserad från föregående år .....	—	—	—	—	—	—	—	5	6
för året .....	—	—	9	—	—	4	11	2	49
Summa	<b>505</b>	<b>690</b>	<b>663</b>	<b>666</b>	<b>168</b>	<b>251</b>	<b>246</b>	<b>238</b>	<b>379</b>

**Dannemora—Hargs järnväg.**

	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949
	T u s e n t a l   k r o n o r									
<i>Utgifter.</i>										
Från föregående år balanserad förlust	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Driftunderskott av järnvägsrörelsen	—	—	—	—	—	97	—	115	43	220
Arrendeavgift .....	136	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Avsättning till för- nyelsefond för järn- vägsrörelsen .....	92	104	107	149	151	152	87	87	87	89
Räntor .....	179	131	113	109	98	86	54	87	86	87
Skatter .....	37	37	8	2	13	—	10	2	8	2
Diverse utgifter ....	6	167	—	26	20	4	7	—	—	—
Vinst:										
balanserad från före- gående år .....	46	19	4	7	22	37	52	53	35	35
för året .....	28	15	15	15	15	15	1	—	—	—
Summa	<b>524</b>	<b>473</b>	<b>247</b>	<b>308</b>	<b>319</b>	<b>391</b>	<b>211</b>	<b>344</b>	<b>259</b>	<b>433</b>

**Dannemora—Hargs järnväg**

(inkl. Faringe—Gimo järnväg fr. o. m. 1935).

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939
	T u s e n t a l   k r o n o r								
Till bolagsstämmans för- fogande .....	-434	-503	-494	-507	—	4	11	7	55
Disponeras sålunda:									
till egna fonder .....	—	—	—	—	—	4	6	1	9
balans till efterföljande år	-434	-503	-494	-507	—	—	5	6	46

**Dannemora—Hargs järnväg.**

	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949
	T u s e n t a l   k r o n o r									
Till bolagsstämmans förfogande .....	74	34	19	22	37	52	53	41	35	35
Disponeras sålunda:										
till egna fonder ..	55	30	12	—	—	—	—	6	—	—
balans till efterföl- jande år .....	19	4	7	22	37	52	53	35	35	35

**Stockholm—Roslagens järnvägar**  
(inkl. Faringe—Gimo järnväg 1931—1934).

**Balansräkningar åren 1931—1939.**

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939
	T u s e n t a l   k r o n o r								
<i>Tillgångar.</i>									
Järnvägsanläggningen.....	24 560	24 738	24 502	24 811	18 504	18 988	19 346	20 751	22 670
Anläggningar för diverse rörelsegrenar:									
bilrörelsen.....	134	137	128	30	45	47	46	51	53
övriga (fastigheter).....	155	155	469	513	348	348	342	326	331
Värdehandlingar:									
i samhörande företag....	2 841	2 892	2 060	2 132	1 140	959	997	951	999
övriga .....	358	635	502	114	117	131	130	104	85
Rörelsemedel:									
kassa och bank.....	18	29	24	34	10	10	22	22	22
förråd .....	304	306	241	211	254	208	621	454	507
övriga .....	485	442	172	63	70	26	105	110	186
Reserverade tillgångar ....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Förlust:									
balanserad från föregående år .....	679	929	1 010	944	—	—	—	—	—
för året .....	250	81	—	—	—	—	—	—	—
<b>Summa</b>	<b>29 784</b>	<b>30 344</b>	<b>29 108</b>	<b>28 852</b>	<b>20 488</b>	<b>20 717</b>	<b>21 609</b>	<b>22 769</b>	<b>24 853</b>

**Stockholm—Roslagens järnvägar.**

**Balansräkningar åren 1940—1949.**

	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949
	T u s e n t a l   k r o n o r									
<i>Tillgångar.</i>										
Järnvägsanläggningen	23 248	23 761	23 341	24 776	27 457	29 253	32 456	33 758	34 686	37 610
Anläggningar för diverse rörelsegrenar:										
bilrörelsen.....	49	48	48	30	18	14	17	45	36	24
övriga (fastigheter)	331	299	299	323	315	340	330	330	324	324
Värdehandlingar:										
i samhörande företag	1 174	1 466	1 535	1 779	1 882	1 697	1 843	1 890	1 858	1 751
övriga .....	85	296	727	77	58	36	34	31	52	53
Rörelsemedel:										
kassa och bank....	23	23	16	16	24	16	15	15	15	15
förråd .....	511	469	428	633	748	642	848	1 273	1 670	1 319
övriga .....	208	254	357	465	602	533	581	665	562	514
Reserverade tillgångar ....	—	2 199	—	—	—	—	—	—	—	—
Förlust för året .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Balanserad från föregående år.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Summa</b>	<b>25 629</b>	<b>28 815</b>	<b>26 751</b>	<b>28 099</b>	<b>31 104</b>	<b>32 531</b>	<b>36 124</b>	<b>38 007</b>	<b>39 203</b>	<b>41 610</b>

**Stockholm—Roslagens järnvägar**  
(inkl. Faringe—Gimo järnväg 1931—1934).

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939
	Tusental kronor								
<i>Skulder.</i>									
Statslån .....	210	209	208	206	205	204	202	318	200
Obligationslån .....	7 412	7 402	7 391	7 380	7 369	7 280	7 186	7 087	6 984
Övriga lån mot skuldförbindelse									
av samhörande företag ..	527	697	321	986	100	100	100	100	100
andra lån .....	6 629	7 130	7 197	7 629	2 225	2 435	2 671	3 579	5 052
Svävande skulder.....	2 338	3 222	2 264	854	972	760	1 102	1 006	1 168
Aktiekapital:									
stamaktier .....	7 491	7 491	7 491	7 491	1 400	1 400	1 400	1 400	1 400
preferensaktier .....	—	—	—	—	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000
Reservfond .....	561	560	560	560	—	20	40	200	260
Förnyelsefond för järnvägsrörelsen.....	3 104	3 285	3 470	3 632	6 030	6 179	6 331	6 491	6 692
Övriga fonder .....	1 512	348	140	46	31	131	231	331	695
Vinst:									
balanserad från föregående år.....	—	—	—	—	—	36	88	86	97
för året .....	—	—	66	68	156	172	258	171	205
Summa	<b>29 784</b>	<b>30 344</b>	<b>29 108</b>	<b>28 852</b>	<b>20 488</b>	<b>20 717</b>	<b>21 609</b>	<b>22 769</b>	<b>24 853</b>

**Stockholm—Roslagens järnvägar.**

	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949
	Tusental kronor									
<i>Skulder</i>										
Statslån .....	189	178	167	—	—	—	—	—	—	—
Obligationslån .....	6 877	10 699	8 411	8 318	8 221	8 121	10 500	10 376	10 248	10 115
Övriga lån mot skuldförbindelse										
av samhörande företag .....	220	396	288	310	629	607	472	385	420	533
andra lån .....	5 213	3 843	3 204	2 553	2 822	2 778	5 681	9 413	9 662	10 883
Svävande skulder ..	1 589	1 736	2 043	2 695	4 034	5 152	5 557	3 495	3 748	4 039
Aktiekapital:										
stamaktier .....	1 400	1 400	1 400	1 400	1 400	1 400	2 520	2 520	3 150	3 150
preferensaktier .....	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	480	480	600	600
Reservfond .....	340	340	340	340	340	340	340	340	620	630
Förnyelsefond för järnvägsrörelsen ..	6 843	7 134	7 545	7 999	8 487	8 999	9 383	9 802	10 580	11 268
Övriga fonder .....	690	841	881	2 101	2 887	2 381	1 030	1 030	—	—
Vinst:										
balanserad från föregående år .....	122	118	208	88	61	64	44	161	166	165
för året .....	146	130	264	295	223	689	117	5	9	227
Summa	<b>25 629</b>	<b>28 815</b>	<b>26 751</b>	<b>28 099</b>	<b>31 104</b>	<b>32 531</b>	<b>36 124</b>	<b>38 007</b>	<b>39 203</b>	<b>41 610</b>

**Dannemora—Hargs järnväg**  
(inkl. Faringe—Gimo järnväg fr. o. m. 1935).

**Balansräkningar åren 1931—1939.**

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939
	T u s e n t a l   k r o n o r								
<i>Tillgångar.</i>									
Järnvägsanläggningen ....	3 868	3 868	3 868	4 322	4 275	4 275	4 285	4 285	4 285
Anläggningar för diverse rörelsegrenar .....	627	627	627	170	107	102	102	102	104
Värdehandlingar:									
i samhörande företag ....	1	—	—	68	2	—	—	—	—
övriga .....	—	1	1	1	—	—	—	—	—
Rörelsemedel:									
kassa och bank .....	—	—	7	15	25	24	9	1	9
förråd .....	18	9	9	11	2	—	12	—	—
övriga .....	76	261	157	18	65	36	70	35	44
Förlust:									
balanserad från föregående år .....	291	434	503	494	—	—	—	—	—
för året .....	143	69	—	13	—	—	—	—	—
Summa	<b>5 024</b>	<b>5 269</b>	<b>5 172</b>	<b>5 112</b>	<b>4 476</b>	<b>4 437</b>	<b>4 478</b>	<b>4 423</b>	<b>4 442</b>

**Dannemora—Hargs järnväg.**

**Balansräkningar åren 1940—1949.**

	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949
	T u s e n t a l   k r o n o r									
<i>Tillgångar.</i>										
Järnvägsanläggningen	4 282	4 399	4 457	4 432	4 464	4 512	4 538	4 574	4 582	4 645
Anläggningar för diverse rörelsegrenar	100	100	100	100	100	100	112	112	112	112
Värdehandlingar:										
i samhörande företag	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
övriga .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rörelsemedel:										
kassa och bank ....	8	2	2	16	12	2	33	3	2	5
förråd .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
övriga .....	100	55	88	142	55	41	74	70	84	71
Förlust:										
balanserad från föregående år .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
för året .....	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—
Summa	<b>4 490</b>	<b>4 556</b>	<b>4 647</b>	<b>4 690</b>	<b>4 631</b>	<b>4 655</b>	<b>4 757</b>	<b>4 771</b>	<b>4 780</b>	<b>4 833</b>



**Dannemora—Hargs järnväg**  
(inkl. Faringe—Gimo järnväg fr. o. m. 1935).

	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939
	Tusental kronor								
<i>Skulder.</i>									
Reverslån av samhörande företag .. andra län .....	—	—	—	157	110	27	171	132	174
Svävande skulder .....	3 711	3 711	3 711	4 130	3 330	3 300	3 100	3 000	2 860
Aktiekapital .....	493	738	632	5	39	21	18	10	26
Reservfond .....	820	820	820	820	820	820	820	820	820
Förnyelsefond för järnvägs- rörelsen .....	—	—	—	—	177	265	354	444	496
Övriga fonder .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vinst:									
balanserad från föregå- ende år .....	—	—	—	—	—	—	—	5	6
för året .....	—	—	9	—	—	4	11	2	49
<b>Summa</b>	<b>5 024</b>	<b>5 269</b>	<b>5 172</b>	<b>5 112</b>	<b>4 476</b>	<b>4 437</b>	<b>4 478</b>	<b>4 423</b>	<b>4 442</b>

**Dannemora—Hargs järnväg.**

	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949
	Tusental kronor									
<i>Skulder.</i>										
Reverslån av samhörande företag .....	358	633	720	801	630	489	500	423	354	307
andra län .....	2 560	2 260	2 160	1 975	1 900	1 900	1 900	1 900	1 900	1 900
Svävande skulder ..	77	49	30	18	39	38	32	35	38	49
Aktiekapital .....	820	820	820	820	820	820	820	820	820	820
Reservfond .....	20	40	70	82	82	82	82	82	82	82
Förnyelsefond för järnvägsrörelsen ..	581	685	793	937	1 088	1 239	1 326	1 414	1 501	1 590
Övriga fonder .....	—	35	35	35	35	35	44	44	50	50
Vinst:										
balanserad från föregående år ..	46	19	4	7	22	37	52	53	35	35
för året .....	28	15	15	15	15	15	1	—	—	—
<b>Summa</b>	<b>4 490</b>	<b>4 556</b>	<b>4 647</b>	<b>4 690</b>	<b>4 631</b>	<b>4 655</b>	<b>4 757</b>	<b>4 771</b>	<b>4 780</b>	<b>4 833</b>