

Nr 105

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående dels förvärv av aktier i Stockholm—Nynäs järnvägsaktiebolag, dels ock ökning av statens järnvägars rörliga kredit; given Stockholms slott den 8 mars 1957.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande 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

Sven Andersson

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen begäres bemyndigande för Kungl. Maj:t att godkänna en överenskommelse om statsförvärv mot en köpeskilling av i runt tal 6 820 000 kr. av aktiemajoriteten i Stockholm—Nynäs järnvägsaktiebolag, som självt eller genom ett dotterbolag äger den till Stockholm—Nynäs järnväg hörande järnvägs- och bilrörelsen m. m.

Till gäldande av köpeskillingen och för inlösen av återstående aktier hemställs, att för nästa budgetår anvisas 7 milj. kr.

Vidare förordas i propositionen, att den för statens järnvägar medgivna rörliga krediten om f. n. 100 milj. kr. höjes till 150 milj. kr.

Utdrag av protokoll över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 8 mars 1957.

Närvarande:

Ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden ZETTERBERG, NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, ANDERSSON, HEDLUND, PERSSON, LINDELL, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM, NÄSGÅRD, KLING.

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

Med skrivelse den 14 februari 1957 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 generalkonsul Axel Ax:son Johnson och Aktiebolaget Nynäshamns Skeppsmäkleri och Speditionskontor, under förbehåll av Kungl. Maj:ts godkännande, träffad överenskommelse om förvärv för svenska statens räkning av aktiemajoriteten i Stockholm—Nynäs järnvägsaktiebolag. Den av järnvägsbolaget bedrivna rörelsen omfattar förutom järnvägsrörelse även bilrörelse och båttrafik. De sistnämnda förvaltningsgrenarna har representerats av ett särskilt dotterbolag till järnvägsbolaget, Trafikaktiebolaget Stockholm—Nynäs. Överenskommelsen har därför behövt avse endast aktierna i *ett* bolag, Stockholm—Nynäs järnvägsaktiebolag.

Den trafikled, som järnvägsbolaget driver i Södertörn, benämnes Stockholm—Nynäs järnväg (SNJ) och omfattar linjen Älvsjö—Nynäshamn. Banan har normalspårsvidd. Biltrafiken omfattar buss- och lastbilstrafik på vissa vägar i anslutning till järnvägstrafiken samt busstrafik på Muskö. Båttrafiken avser samtrafik mellan fastlandet och Muskö.

I ärendet har inhämtats yttrande av fullmäktige i riksgäldskontoret.

I avbidan på särskild framställning från järnvägsstyrelsen har i årets statsverksproposition (bil. 27 p. 4) uppförts anslag för förvärvet med ett preliminärt beräknat belopp av 7 milj. kr.

I skrivelse den 15 februari 1957 har *järnvägsstyrelsen* under hänvisning till det under senare tid starkt ökade behovet av rörelsemedel hemställt, att den statens järnvägar f. n. medgivna rörliga krediten om 100 milj. kr. måtte höjas till 150 milj. kr. från den 1 juni 1957.

Över denna framställning har riksräkenskapsverket avgivit yttrande.

Jag anhåller nu att få anmäla dessa frågor. Härvid kommer jag att först behandla frågan om förvärv av aktiemajoriteten i Stockholm—Nynäs järnvägsaktiebolag. Den om aktieförvärvet m. m. träffade överenskommelsen torde såsom bilaga (Bil. 1) få fogas till dagens statsrådsprotokoll.

I. Förvärv av aktiemajoriteten i Stockholm—Nynäs järnvägsaktiebolag

Järnvägsstyrelsens framställning

I sin framställning erinrar järnvägsstyrelsen till en början om innehållet i 1939 års riksdags principbeslut rörande enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet och lämnar i anslutning därtill en redogörelse för statsförvärven av enskilda järnvägar efter nämnda tidpunkt. Av denna redogörelse framgår, att under åren 1940—1952 överenskommelser successivt träffats om statsförvärv av enskilda, för allmän trafik upplåtta järnvägar av allmän betydelse med en sammanlagd längd av 7 439 km¹ — varav 4 310 km normalspåriga och 3 129 km¹ smalspåriga. Sammanlagda längden av de enskilda järnvägarna utgjorde vid utgången av år 1939 8 553 resp. 5 034 och 3 519 km.

Efter hittills skedda statsförvärv återstår för närvarande i enskild ägo dylika järnvägar med en sammanlagd längd av 870 km — varav normalspåriga 594 km och smalspåriga 276 km. Bland dessa ingår *dels* Trafik AB Grängesberg—Oxelösunds järnvägar, 301 km, *dels* vissa järnvägar av mera lokal, spårvägsliknande karaktär (exempelvis Stockholm—Saltsjöns och Göteborg—Särö järnvägar) med en sammanlagd längd av 43 km, *dels* slutligen vissa järnvägar (exempelvis Krylbo—Norbergs, Dala—Ockelbo—Norrsundets, Byvalla—Långshyttans och Nordmark—Klarälvens järnvägar) med en sammanlagd längd av 298 km. Beträffande de båda sistnämnda grupperna av järnvägar torde icke något förstatligande böra ifrågakomma; i det första fallet beroende på järnvägarnas lokala, spårvägsliknande karaktär och i det andra fallet på grund av järnvägarnas begränsade betydelse och huvudsakliga karaktär av bruksbanor. Inte heller beträffande Trafik AB Grängesberg—Oxelösunds järnvägar torde ett förstatligande vara aktuellt, då jämlikt beslut vid 1951 års riksdag med detta bolag träffats ett s. k. koordinationsavtal, vilket medfört i viktiga hänseenden samma fördelar som vid ett direkt förstatligande.

Ytterligare två järnvägar av allmän betydelse är ännu i enskild ägo, nämligen Nora Bergslags järnväg och Stockholm—Nynäs järnväg. Järnvägsstyrelsen har jämlikt sitt uppdrag haft kontakt även med ägarna av dessa järnvägar. Med ägarna av Nora Bergslags järnväg fördes förhand-

¹ Inkl. Stockholm—Roslagens järnvägar, som förvärvades år 1951 men ännu drives i bolagsform.

lingar senast under åren 1954—1955. Från styrelsens sida lämnades härvid ett preliminärt — på Kungl. Maj:ts godkännande beroende — anbud, som säljarna dock förkastade. Några nya förhandlingar rörande denna järnväg har därefter icke inletts från någondera sidan.

Under föregående år trädde styrelsen ånyo i förbindelse med den så gott som ende ägaren av Stockholm—Nynäs järnväg (SNJ). Därefter förda förhandlingar resulterade i november 1956 i en mellan parterna träffad överenskommelse angående huvudgrunderna för en sådan försäljning, var-efter en på sedvanligt sätt i detalj utformad överenskommelse jämte vissa av denna beroende avtal utarbetats och den 6 februari 1957 undertecknats av parterna. Överenskommelsen, som för köparens del förutsätter Kungl. Maj:ts godkännande, avser förvärv för statens räkning av aktiemajoriteten i Stockholm—Nynäs järnvägsaktiebolag, men järnvägsstyrelsen har däri förbundit sig att på enahanda villkor även inköpa övriga aktier i bolaget.

Styrelsen lämnar här efter en redogörelse för *järnvägens tillkomst och utveckling*. Härav framgår att ett bolag, Stockholm—Nynäs järnvägsaktiebolag, bildades 1898 i syfte att bygga och driva en järnväg mellan huvudstaden och Nynäshamn. Samma år meddelades koncessioner, den ena för linjen Nynäshamn—Liljeholmen, den andra för sträckan Liljeholmen—Stockholm S. Koncessionerna ändrades sedermera till att gälla en järnväg Nynäshamn—Älvsjö. Denna öppnades för trafik i slutet av år 1901. Stora finansiella svårigheter uppstod ganska snart för bolaget och föranledde bildandet av vissa stödbolag och höjning av bolagets aktiekapital. De ekonomiska svårigheterna övervanns likväl icke definitivt härigenom. För att undvika likvidation blev en ytterligare sanering nödvändig. En rekonstruktion genomfördes därför 1932. Härvid ändrades bolagets aktiekapital till det nuvarande beloppet, 1 988 100 kr., fördelat på 5 223 stam- och 14 658 preferensaktier. Av preferensaktierna är 9 879 berättigade till 5 % utdelning med företrädesrätt från år 1924. Varje sådan aktie är sålunda värd 40 kr. mer än de 4 779 preferensaktier, som utfärdades år 1932 och då lämnades i utbyte mot vissa fordringar eller omstämplades från 1924 till 1932 års emission.

Tack vare den år 1932 företagna rekonstruktionen minskades järnvägsbolagets likviditetssvårigheter högst väsentligt. Den särskilt i början av 1930-talet rådande depressionen medförde emellertid för denna liksom för alla järnvägar nya, ej förutsedda svårigheter, men någon ytterligare sanering blev icke erforderlig.

I och med krigsutbrottet år 1939 förbättrades järnvägskonjunkturen successivt bl. a. på grund av biltrafikens svårigheter, och även SNJ kunde som följd därav redovisa ett år från år mera tillfredsställande resultat.

I början av 1940-talet förvärvades flertalet aktier av generalkonsul

SNJ

järnvägs-, buss- och båtlinjer

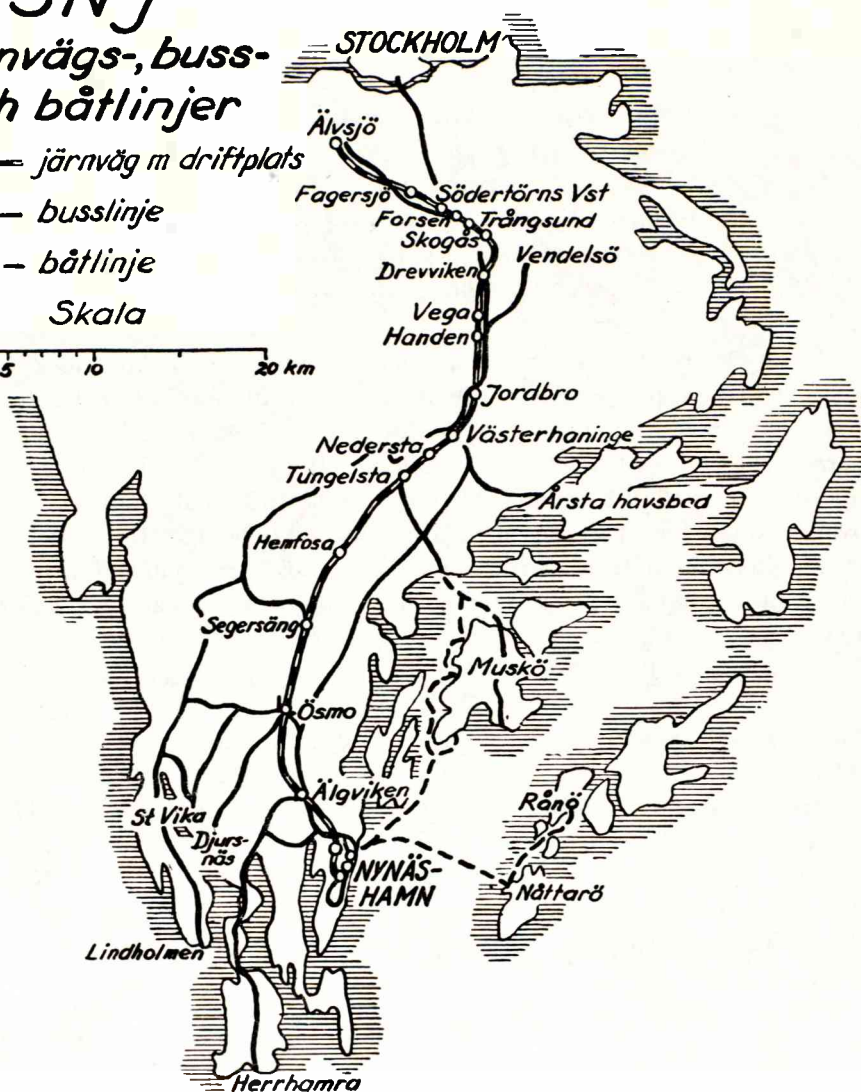
—○— järnväg m driftplats

— busslinje

- - - båtlinje

Skala

0 5 10 20 km



Axel Ax:son Johnson och vissa till dennes koncern hörande företag, som alltjämt innehar desamma och nu alltså står som säljare.

I fråga om järnvägens tekniska standard har järnvägsstyrelsen meddelat vissa uppgifter. Av dessa framgår, att huvudspårets längd är 55,1 km och att sidospår finns med en längd av 10,5 km. I övrigt torde jag beträffande dessa uppgifter få hänvisa till handlingarna.

Den rullande materielen utgör:

Ånglok, med tender	2
tanklok	1
Motorlok	4 ¹
Motorvagnar	8
Personvagnar, boggi	17
» 2-axliga	1
Resgodsvagnar	7
Godsvagnar ² , slutna	1
» , öppna	15

Av en redogörelse för *trafikens omfattning och struktur* framgår, att persontrafiken på järnvägen huvudsakligen utgöres av resande mellan Nynäsbanans stationer och Stockholm. Därefter ekonomiskt viktigast inom persontrafiksektorn är trafiken mellan Gotland och fastlandet. Detta sammanhänger med att redan vid järnvägens tillkomst kontakt knöts och överenskommelse träffades med Ängfartygsaktiebolaget Gotland i syfte att i möjligaste mån leda trafiken med Gotland över Nynäshamn. Trafikens sammansättning belyses i övrigt av följande sammanställning, avseende år 1955.

	Antal resor tusental	Inkomst tkr
Till och från Stockholm	882	1 247
Härav:		
Månads- och veckobiljetter	555	317
tur- och returbiljetter	275	741
övriga biljetter	52	189
Övrig lokaltrafik	243	233
Till och från Gotland	98	491
Övrig samtrafik	43	169
Resgods och cyklar	—	46
Summa	1 266	2 186

Under de senaste 10 åren har resandefrafiken vid Nynäsbanan liksom vid andra järnvägar och av samma orsaker som där gjort sig gällande visat en mindre men tydlig nedgång.

Inkomsten av godstrafik var ända fram till 1950-talet väsentligt lägre än inkomsten av persontrafiken men har successivt stigit och är numera större än sistnämnda inkomstdel. En bidragande orsak härtill är att det år 1928 uppförda, AB Nynäs—Petroleum tillhöriga oljeraffineriet i

¹ Härav 2 förhyrda av AB Nynäs—Petroleum.

² Dessutom trafikeras järnvägen med SJ vagnar och privatägda cisternvagnar.

Nynäshamn, undan för undan utbyggts och medfört ökade transporter. Oljeraffinaderiet är numera den ojämförligt största godsbehaftaren på järnvägen.

Järnvägens totala godstransportmängd belöpte sig under år 1955 till 298 000 ton och den däremot svarande inkomsten till 2 275 000 kr. En specificering av nämnda tal lämnas i följande tabell.

	ton tusental	inkomst tkr
Gods från och till oljeraffinaderiet	196	1 363
Gods » » » Gotland	18	329
I övrigt	84	583
	<u>Summa 298</u>	<u>2 275</u>

I anslutning till järnvägstrafiken bedriver SNJ genom ett dotterbolag, Trafik AB Stockholm—Nynäs, en betydande *billinjetrafik*, framförallt för personbefordran inom järnvägens trafikområde. Linjenätet, som omfattar 280 km väglängd, är vitt utgrenat och utgöres huvudsakligast av tillfartsleder till järnvägen, men även parallellöpande linjer finnes. Av de sistnämnda är linjen Nynäshamn—Stockholm den mest betydelsefulla. Det väl utbyggda linjenätet utgör ett viktigt komplement till järnvägstrafiken.

Bilbolaget bedriver även *båttrafik* mellan fastlandet och Muskö med fyra från AB Nynäshamns Skeppsmäkleri och Speditionskontor — ett företag inom Johnsonkoncernen — förhyrda båtar. Denna båttrafik är att betrakta som tillförselled till busstrafiken på fastlandet. I anslutning till båttrafiken utövas även busstrafik på Muskö.

Fordonsparken består av 26 bussar, 4 lastbilar och 3 godssläpvagnar.

Beträffande *motiven för statsförvärvet* framhåller järnvägsstyrelsen till en början, att uppgifterna om trafiken ger vid handen, att ifrågavarande järnväg och den därtill anslutna rörelsen är av sådan allmän betydelse och har så stor omfattning, att järnvägen och den därtill knutna biltrafiken om möjligt bör samordnas med statens järnvägar. Härför talar ytterligare vissa omständigheter. Järnvägen jämte dess busslinjer betjänar nämligen ett trafikområde, som har ungefär likartad inriktning och struktur som de områden, vilka betjänas av övriga till Stockholm ingående järnvägslinjer. Samtliga dessa järnvägslinjer tillhör numera staten med undantag av Saltsjöbanan, vilken dock intar en särställning. Vidare synes Nynäsbanans trafikområde — fränsett Nynäshamn — ännu vara relativt mindre utnyttjat för bebyggelse och industriella ändamål än många av de intill övriga linjer belägna områdena, ehuru trafikområdet i och för sig torde äga väl så goda förutsättningar för exploatering som övriga områden i Stockholms närhet. I detta sammanhang bör även beaktas att det med Nynäsbanan i SJ ägo blir lättare att ordna eventuell pendeltrafik för förortstågen via Stockholm C, vilken dock kommer att kräva betydande investeringar.

Mot bakgrunden av 1939 års riksdags principbeslut och ovan berörda särskilda omständigheter lär sålunda ingen tvekan råda om att Nynäsbanan jämte den till densamma anslutna busstrafiken bör övertagas av staten, för såvitt ett statsförvärv kan åvägabringas till ett ur statens synpunkt godtagbart pris.

För att belysa järnvägsbolagets *ekonomiska förhållanden* har järnvägsstyrelsen lämnat vissa sammanställningar, innefattande drifräkningar och vinst- och förlusträkningar för åren 1946—1955, såvitt avser järnvägsbolaget, och för åren 1951—1955, såvitt avser dotterbolaget. Dessa sammanställningar torde såsom bilagor (bil. 2—5) få fogas till dagens statsrådsprotokoll.

Järnvägsbolagets och dess dotterbolags (trafikbolagets) ställning vid utgången av år 1955 framgår av följande balansräkningar.

	Järnvägs- bolaget	Trafik- bolaget
	tusental kr.	
<i>Tillgångar.</i>		
Bana och byggnader	6 063	—
Rullande materiel	2 722	556
Inventarier	328	5
Fastigheter	77	131
Ofullbordade anläggningar	97	—
Aktier i trafikbolaget	50	—
Övriga värdehandlingar	13	—
Kassa och bankräkningar	765	—
Förråd	219	—
Diverse fordringar	1 216	—
	Summa	692
<i>Skulder.</i>		
Obligationslån	329	—
Andra lån	1 196	—
Pensionsstiftelse	850	—
Svävande skulder	1 216	587
<i>Aktiekapital:</i>		
Stamaktier	522	} 50
Preferensaktier	1 466	
Reservfond	400	20
Övriga fonder exkl. förnyelsefond	1 095	13
<i>Förnyelsefond:</i>		
för järnvägsrörelsen	3 939	—
för fastigheter	75	—
Vinst för året och balanserad från föregående år	462	22
	Summa	692

Beträffande *formen för och omfattningen av förvärvet* framhåller järnvägsstyrelsen, att tidigare överenskommelser angående statsförvärv av enskilda järnvägar i regel haft formen av inköp av järnvägsanläggningen och vederbörande bolags övriga tillgångar. I enlighet härmed har även de nu förda förhandlingarna från början inriktats på statsförvärv i denna ordning. Allt eftersom förhandlingarna fortskred, visade det sig emellertid att en uppgörelse endast var tänkbar genom förvärv av aktierna i bolaget. Även detta indirekta tillvägagångssätt har tillämpats i ett flertal tidigare fall (exempelvis i vad gäller Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar år 1944, Nässjö—Oskarshamns järnväg år 1945, Bergslagens m. fl. järnvägar år 1947 och Stockholm—Roslagens järnvägar år 1951). Ett förvärv i denna form har i och för sig ej visat sig medföra några svårigheter och olägenheter för det avsedda syftet. Med hänsyn härtill har styrelsen, av liknande skäl som åberopats i dessa fall, ansett sig kunna godtaga en på aktieköp grundad överenskommelse även i fråga om det nu aktuella statsförvärvet. Detta omfattar oberoende av den på säljarens önskan valda formen bolagets samtliga tillgångar med följande undantag.

- a) Järnvägens verkstadsområde jämte därå befintliga byggnader och andra anläggningar samt inventarier, maskiner och reservdelar till dessa.
- b) Ett annat mindre område vid Nynäsgråds järnvägsstation.
- c) Tre i järnvägsfastigheten ingående inom hamnområdet belägna stadsägor jämte därå befintliga järnvägsspår och andra anläggningar. (I stället överlättes emellertid till järnvägen vissa intill Nynäshamns station belägna ungefär lika stora markområden, som för närvarande icke ingår i järnvägsfastigheten.)
- d) En norr om Handens järnvägsstation belägen grusgröp. (Järnvägen förbehålles dock rätt att tillgodogöra sig den mängd för järnvägsdriften tjänligt grus, som enligt gällande föreskrifter där må uttas.)
- e) Två områden vid Södertörns Villastads järnvägsstation.
- f) Vissa kontorsinventarier.

Särskilda avtal är under förutsättning av aktiernas försäljning träffade mellan järnvägsbolaget och vederbörande förvärvare rörande de sålunda undantagna markområdena m. m. Vad som därmed fransäljes järnvägsegendomen torde i och för sig icke nämnvärt minska dennas bruksvärde.

Med köpet av aktierna i järnvägsbolaget blir staten också ägare av bolagets dotterföretag, Trafik AB Stockholm—Nynäs, som driver buss- och lastbilstrafik på vissa vägar i anslutning till järnvägstrafiken samt båttrafik till Muskö och busstrafik på denna ö.

Beträffande företags *affärsvärde* erinrar järnvägsstyrelsen inledningsvis om att statsförvärv av enskilda järnvägar i enlighet med 1939 års riksdagsbeslut hittills har baserats på frivilliga överenskommelser och på en värdering av vederbörande företags sannolika affärsvärde i den enskilde ägarens hand. Köpesumman har med andra ord i princip varit

avsedd att motsvara det framtida värde som säljaren, d. v. s. innehavarna av vederbörande bolags aktier, skulle ha kunnat räkna med, om statsförvärvet icke kommit till stånd. Samma bedömningsgrunder har följts även i nu förevarande fall. Till grund för värderingen torde under sådana förhållanden i första hand böra läggas de hittills redovisade ekonomiska resultaten av verksamheten. En affärsuppgörelse bör emellertid icke grundas enbart på resultaten under gången tid utan fastmer på en framtidsprognos. En sådan prognos måste givevis bli osäker på grund av sitt beroende av många ovissa och svårbedömda faktorer, exempelvis det allmänna konjunkturläget och trafikutvecklingen. Viss divergens i uppfattningar — särskilt i sistnämnda hänseende — har framträtt vid de nu förda förhandlingarna. Denna har dock gradvis kunnat utjämnas, så att enighet till slut nåtts. Priset överstiger visserligen vad järnvägsstyrelsen från början tänkt sig men torde dock få anses vara ur statens synpunkt godtagbart såväl i och för sig som i jämförelse med det pris, som överenskommit i tidigare fall.

Den sålunda överenskomna köpeskillingen utgör 7 milj. kr. och grundar sig på följande normalkalkyl, vilken efter vissa justeringar närmast kan anses motsvara förhållandena under år 1955.

Normalkalkyl.

	Kronor
Driftöverskott av järnvägsrörelsen	610 000
Justeringar:	
1955 års taxehöjning genomfördes först fr. o. m. den 1 juni under det att lönerna samma år höjdes retroaktivt från årets början. På grund därav är driftresultatet ca 120 000 kr. lägre än vid ett synkroniserat taxeo- och löneläge	120 000
Beräknad kostnadsminskning på grund av att i slutet av året motorvagnar och diesellok insattes i rörelsen i st. f. ånglok	ca 100 000
Tillfällig belastning av drifräkningen med i regel icke återkommande utgifter	ca 45 000
	265 000
Summa driftöverskott efter justering	875 000
Härifrån bör avgå:	
Avsättning till förnyelsefond	339 000
På det justerade resultatet — efter avdrag för räntor — belöpande skatter	233 000
	572 000
Summa avdrag	572 000
Beräknad nettovinst	303 000

Denna nettovinst skulle, kapitaliserad efter 4 % — vilket procenttal använts i alla tidigare dylika beräkningar och som säljaren med hänsyn härtill och oberoende av dagens ränteläge bestämt påyrkat — motsvara ett kapitalbelopp av 7,6 milj. kr.

Det på detta sätt framkomna beloppet avser värdet av järnvägen frånsett bolagets nettoskulder — enligt 1955 års balansräkning ca 1 milj. kr. — samt eventuellt förekommande eftersatt förnyelse. Vid företagen besiktning av järnvägen och dess rullande materiel har befunnits dels att rälsen på så gott som hela banan behöver bytas under de närmaste 5 å 10 åren, dels att även en del av järnvägens rullande materiel är överårig och mindre funktionsduglig. På grund av nämnda skulder och övriga konstaterade förhållanden har beloppet 7,6 milj. kr. ansetts bära reduceras med i runt tal 2,5 milj.kr. Å andra sidan bör tillägg göras för värdet av den med järnvägen samhörande biltrafiken jämte vad till denna hör. Dessa tillgångar — vilka icke är lika bundna vid sin nuvarande uppgift som fallet är med järnvägsegendomen — har uppskattats till ett värde av 0,9 milj. kr.

Efter de angivna avdragen och tilläggen skulle slutresultatet bli (7,6 — 2,5 + 0,9 =) 6 milj. kr. Den därefter gjorda uppräknings till 7 milj. kr., vilken varit en förutsättning för att uppgörelse överhuvudtaget skulle kunna komma till stånd, har synts järnvägsstyrelsen försvarlig av följande skäl. Den upprättade normalkalkylen bygger, som nämnts, på 1955 års trafikomfattning. Det synes emellertid mycket sannolikt, att trafiken — efter tillfällig tillbakagång på grund av branden i raffinaderiet i början av år 1956 — i framtiden kommer att stiga ytterligare. Till stöd för ett sådant antagande framhåller styrelsen att oljeraffinaderiet i Nynäshamn, som är ägare till ca 240 oljecisternvagnar, avser att ytterligare öka sin produktion. Vidare planeras flottans örlogsstation bli utflyttad från Stockholm till Muskö, varigenom berörda trafikområde kommer att erhålla ett betydande befolkningstillskott. Slutligen erbjuder trafikområdet även i övrigt goda utvecklingsmöjligheter. Under i övrigt oförändrade förhållanden skulle därför driftresultatet i framtiden kunna väntas bli bättre, enär nuvarande trafik — i synnerhet på godstransportsidan — kan ökas, innan kapacitetsgränsen uppnås.

Med beaktande av dessa omständigheter och av innebörden i 1939 års beslut anser järnvägsstyrelsen för sin del en köpeskilling av 7 milj. kr. godtagbar ur statens synpunkt.

Angivna belopp bör med den här valda formen för förvärvet evalveras till visst pris per aktie. Antalet aktier i järnvägsbolaget utgör 19 881 st. fördelade på följande sätt.

Preferensaktier:

med rätt till utdelning fr. o. m. 1924	9 879
med rätt till utdelning fr. o. m. 1932	4 779
Stamaktier	5 223
	Summa 19 881

Eftersom preferensaktierna enligt bolagsordningen äger företrädesrätt till 5 % utdelning från resp. år torde dessa böra i första hand av köpeskillingen gottgöras 5 % utdelning fr. o. m. 1924 resp. 1932 t. o. m. 1956, d. v. s. under 33 resp. 25 år. Återstoden av beloppet bör därefter lika fördelas på samtliga aktier. Efter denna beräkningsgrund uppgår, med avrundning till jämnt krontal, priset per aktie till följande belopp.

Preferensaktie, 1924 års	kr. 405
Preferensaktie, 1932 års	» 365
Stamaktie	» 240

Det sålunda framkomna priset kan synas högt, då samtliga aktier lyder på ett nominellt belopp av 100 kr. och aktierna — särskilt då stamaktierna — ännu i slutet av 1930-talet ansågs ha ett relativt obetydligt värde. Sedan dess har företaget emellertid fortgående konsoliderats. Någon aktieutdelning har det oaktat icke ägt rum. På grund härav måste aktierna nu anses även innefatta ett visst ackumulerat värde.

Den träffade överenskommelsen avser närmast 9 554 preferensaktier av 1924 års emission och 4 770 preferensaktier av 1932 års emission samt 5 035 stamaktier med en på dessa aktier belöpande köpeskillning av i runt tal 6 820 000 kr. Även övriga aktieägare tillförsäkras emellertid rätt att inom ett år få sina sammanlagt 522 aktier inlösta till samma pris och på samma villkor, som nu avtalats.

Slutligen framhåller styrelsen, att i anslutning till huvudöverenskommelsen och under förutsättning att denna blir av Kungl. Maj:t godkänd särskilda avtal träffats *dels* om försäljning till järnvägsbolaget av fyra AB Nynäshamns Skeppsmäkleri och Speditionskontor tillhöriga fartyg, som används för samtrafiken mellan fastlandet och Muskö och f. n. är uthyrda av Speditionsbolaget till järnvägsbolagets dotterbolag, Trafikaktiebolaget Stockholm—Nynäs, *dels* om försäljning till järnvägsstyrelsen av två AB Nynäs-Petroleum tillhöriga diesellok, vilka förhyrs av järnvägsbolaget och nyttjas i dess drift. De i dessa båda avtal fastställda köpeskillningarna, 250 000 kr. resp. 825 000 kr., är avsedda att bestridas av järnvägsbolagets medel resp. av järnvägsstyrelsens investeringsmedel, varför någon särskild medelsanvisning för dessa ändamål icke erfordras.

Under åberopande av det anförda hemställer styrelsen, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att *dels* bemyndiga Kungl. Maj:t att godkänna

föreliggande överenskommelse, dels ock till Förvärv av aktierna i Stockholm—Nynäs järnvägsaktiebolag för budgetåret 1957/58 å kapitalbudgeten under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, anvisa ett investeringsanslag av 7 000 000 kr.

Yttrande

Fullmäktige i riksgäldskontoret har i yttrande över järnvägsstyrelsens framställning funnit de avtalade villkoren för statsförvärv av aktierna i Stockholm—Nynäs järnvägsaktiebolag från statens synpunkter godtagbara och därför tillstyrkt bifall till framställningen.

Departementschefen

Innan jag närmare behandlar den föreliggande överenskommelsen om statsförvärv av Stockholm—Nynäs järnväg (SNJ), 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, hör bl. a. Stockholm—Nynäs järnväg. Statsutskottet uttalade i sitt utlåtande (nr 172) över propositionen, att det blivande förstatligandet borde omfatta samtliga rikets järnvägsenheter, såväl normalspåriga som smalspåriga, vilka ej vore att betrakta som spårvägar eller hade liknande lokal karaktär och som överhuvud vore av den allmänna betydelse, att de borde fortbestå.

Riksdagen (skr. nr 318) biträdde 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.

Under åren 1940—1952 har överenskommelser successivt träffats om statsförvärv av enskilda, för allmän trafik upplåtna järnvägar av allmän betydelse med en sammanlagd längd av 7 439 km. De normalspåriga järnvägarna utgjorde härav 4 310 km och de smalspåriga 3 129 km. I dessa siffror inkluderas de år 1951 genom inköp av aktiemajoriteten i Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag förvärvade smalspåriga Stockholm—Roslagens järnvägar, vilka ännu drivs i bolagsform.

I enskild ägo finns nu kvar här avsedda järnvägar med en sammanlagd längd av 870 km. Av dessa är 594 km normalspåriga och 276 km smalspåriga. Något statsförvärv torde beträffande huvudparten av dessa järnvägar tills vidare icke böra ifrågakomma. En betydande del eller 341 km av de i enskild ägo befintliga järnvägarna har nämligen mera lokal, spårvägsliknande karaktär eller också mera begränsad betydelse och huvudsaklig karaktär av bruksbanor. Vidare tillhör 301 km järnvägar Trafik AB Grängesberg—Oxelösund, med vilket bolag jämlikt beslut vid 1951 års

riksdag träffats ett tills vidare gällande s. k. koordinationsavtal, varigenom i viktiga hänseenden vunnits samma fördelar som vid ett direkt förstatligande av järnvägarna.

Den överenskommelse, som järnvägsstyrelsen nu, under förbehåll av Kungl. Maj:ts godkännande senast den 30 juni 1957, underställt statsmakterna, avser statsförvärv av 14 324 preferensaktier och 5 035 stamaktier i Stockholm—Nynäs järnvägsaktiebolag, vilket självt eller genom ett dotterbolag äger den till SNJ hörande järnvägs-, bil- och båtrörelsen. Köpeskillingen uppgår till i runt tal 6,82 milj. kr. Staten förbinder sig att jämväl inlösa övriga 522 aktier i järnvägsbolaget. Sammanlagt kommer förvärvet därvid att draga en kostnad av ca 7 milj. kr.

I särskilda avtal, vilkas giltighet är beroende av ett godkännande av huvudavtalet, har överenskommelse träffats om förvärv för staten av fyra båtar och två diesellok för 250 000 resp. 825 000 kr. Kostnaderna härför avses skola bestridas av järnvägsbolagets medel resp. av statens järnvägars investeringsmedel, varför någon medelsanvisning nu icke kräves.

Av järnvägsstyrelsens utredning i ärendet framgår, att järnvägsrörelsen kan beräknas ge ett överskott av ca 300 000 kr. under ett år med normal trafik. Det kapitaliserade värdet härav skulle, om kapitaliseringen sker efter en räntesats av 4 %, vilken tidigare använts i dylika sammanhang, utgöra 7,6 milj. kr. Affärsvärdet av järnvägen skulle då uppgå till detta belopp med avdrag för nettoskulder och eftersatt förnyelse. Vid besiktning av banan har konstaterats, att rälsen på så gott som hela banan behöver bytas ut under de närmaste 5 à 10 åren och att järnvägens rullande material är överårig och mindre funktionsduglig. Med hänsyn till nettoskulderna och de sålunda konstaterade bristerna har en reduktion skett av det beräknade beloppet med 2,5 milj. kr. Härtill kommer värdet av bilrörelsen och de till denna verksamhet hörande tillgångarna. Detta har totalt uppskattats till 0,9 milj. kr. Köpesumman skulle då komma att uppgå till 6 milj. kr. Emellertid har säljaren påfordrat en köpeskillning av 7 milj. kr. Styrelsen har vid sitt bedömande av skäligheten av detta belopp fäst vikt vid att det område, som järnvägen betjänar, under en snar framtid kan förväntas bli exploaterat i en långt större utsträckning än vad hittills varit fallet. En trafikökning på banan torde därför vara att emotse. En trafikökning kan också — i synnerhet vad gäller godstrafiken — medges inom ramen för banans nuvarande kapacitet. Med beaktande härav och av innebörden i 1939 års principbeslut har järnvägsstyrelsen funnit de avtalade ekonomiska villkoren vara för statsverket godtagbara. För egen del finner jag i likhet med fullmäktige i riksgäldskontoret dessa villkor antagbara för staten.

I det följande berör jag vissa särskilda spörsmål, som sammanhänger med ifrågavarande förvärv.

I regel har vid tidigare statsförvärv av enskilda järnvägar överenskommelserna haft formen av inköp av järnvägsanläggningen och vederbörande bolags övriga tillgångar. Indirekta förvärv genom inköp av aktiemajoriteten i ett järnvägsbolag har emellertid vid flera tillfällen förekommit. Under de nu aktuella förhandlingarnas gång har det visat sig att en uppgörelse endast kunnat komma till stånd, därest ett förvärv av aktierna skedde. Med hänsyn härtill har jag icke velat motsätta mig ett statsförvärv av järnvägen i den indirekta form, ett köp av aktiemajoriteten innebär.

I fråga om aktieförvärvets inverkan på anställningsvillkoren för personalen vid järnvägsbolaget och Trafikaktiebolaget Stockholm—Nynäs har i överenskommelsen intagits vissa bestämmelser. Sålunda har befattningshavare och pensionärer tillförsäkrats minst de pensionsförmåner som dessa den 30 juni 1957 intjänat enligt av järnvägsbolaget utfärdade bestämmelser den 1 november 1955. Vidare har köparen förbundit sig att i blivande avtal om införlivning med statens järnvägar av järnvägsbolagets järnväg och rörelse i övrigt intaga bestämmelser rörande personalens anställnings- och lönevillkor, som är 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. Något särskilt beslut av riksdagen rörande personalen erfordras alltså icke i förevarande sammanhang.

Jag förordar sålunda, att föreliggande avtal om statsförvärv av järnvägen samt bolagets bil- och båtrörelse godkännes. Avtalets bestämmelser angående vissa marköverlåtelse m. m. föranleder icke någon erinran från min sida.

Styrelsen har äskat 7 milj. kr. för nästa budgetår till täckande av köpeskillingen för aktierna och till likvid vid inlösen av återstående aktier. Jag tillstyrker, att nämnda belopp anvisas å riksstaten för nästa budgetår.

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 aktierna i Stockholm—Nynäs järnvägsaktiebolag* för budgetåret 1957/58 under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, anvisa ett investeringsanslag av 7 000 000 kr.

2. Ökad rörelsecredit för statens järnvägar

Järnsägsstyrelsens framställning

Järnvägsstyrelsen erinrar i sin skrivelse den 15 februari 1957 om att frågan om den rörliga kreditens storlek senast behandlats vid 1953 års riksdag. Härvid höjdes maximigränsen för styrelsens utnyttjande av den rörliga krediten från 50 till 100 milj. kr. Med utnyttjande av denna höjda kredit har styrelsen ända fram till 1956 utan svårighet kunnat täcka behovet av erforderliga rörelsemedel.

Emellertid har fr. o. m. senare delen av år 1956 rörelsemedlen visat sig alltmer knappa. Detta beror bl. a. på att marginalen mellan inkomster och utgifter — i vilka senare inräknas avskrivningsmedel, som togs i anspråk för investering — under det senaste året blivit allt mindre samt på att omslutningen blivit större. Härigenom har möjligheterna att temporärt för rörelsen disponera överskottsmedel före inleveransen till statsverket bortfallit. Det har därför blivit nödvändigt att under praktiskt taget hela andra halvåret 1956 och i större omfattning än 1955 anlita den rörliga krediten och att även förskottsvis lyfta av riksdagen anvisade investeringsanslag. Vid det ur likviditetssynpunkt mest kritiska månadsskiftet, nämligen november 1956, var ställningen sålunda följande:

	milj. kr.
Nettobehov av rörelsemedel	205,3
Härav har täckts genom:	
såsom rörelsemedel disponerad andel av statskapitalet ...	45,7
i anspråk tagen rörlig kredit	100,0
ej inlevererade överskottsmedel	10,4
i förskott lyftade investeringsanslag	49,2
	205,3

Av dessa uppgifter framgår, att det varit nödvändigt, trots att den rörliga krediten utnyttjats till sitt maximibelopp, att anlita investeringsmedel till ett belopp av 49,2 milj. kr.

Behovet av rörelsemedel uppvisar avsevärda säsongvariationer icke blott under olika månader utan även under olika delar av månaden. Anspråken på likvida medel är i regel störst omkring den 23—28, då medel erfordras för löne- och pensionsutbetalning. Rörelsemedelsbehovet påverkas vidare i hög grad av att den del av statens järnvägars bokförda inkomster, som svarar mot vad LKAB m. fl. bolag har att erlægga till statens järnvägar som fraktökning jämlikt 1927 års malmavtal, gäldas först i efterskott en gång om året. Inbetalningen av dessa medel sker i december för perioden oktober—september. Storleksordningen av dessa fraktökningsbelopp var 1955 61 milj. kr. och 1956 76 milj. kr. Anspråken på likvida medel stiger av denna anledning efter hand under året och blir särskilt i slutet av november mycket accentuerade.

Styrelsen anser därför en förstärkning av statens järnvägars rörelsemedel oundgänglig och hemställer, att statens järnvägars rörliga kredit måtte från den 1 juni 1957 höjas med 50 milj. kr. från nuvarande 100 till 150 milj. kr.

Yttrande

Riksräkenskapsverket har tillstyrkt järnvägsstyrelsens hemställan om ökad rörlig kredit.

Departementschefen

En höjning av statens järnvägars rörliga kredit, som för närvarande är fastställd till 100 milj. kr., är enligt min mening oundgängligen nödvändig för att garantera företagets likviditet. I första hand synes krediten böra höjas med 30 milj. kr. Detta tillskott torde bli erforderligt redan under innevarande budgetår. En ytterligare höjning av krediten till 150 milj. kr. kommer sannolikt att erfordras under hösten 1957, men torde under gynnsamma förhållanden kunna undvikas. Jag förordar med hänsyn härtill, att riksdagens bemyndigande inhämtas att höja krediten till 150 milj. kr., varefter det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att förordna i vad mån järnvägsstyrelsen må taga krediten i anspråk.

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

att bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att för beredande av ytterligare rörelsekapital åt statens järnvägar, efter Kungl. Maj:ts bestämmande, tillhandahålla en från 100 000 000 till 150 000 000 kr. ökad rörlig kredit.

Vad departementschefen sålunda under punkterna 1 och 2, med instämmande av statsrådets övriga ledamöter, hemställt, behagar Hans Maj:t Konungen bifalla samt förordnar att proposition av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

Dagmar Bruno

Överenskommelse

Mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen, nedan kallad köparen, å ena, samt Generalkonsul Axel Ax:son Johnson och Aktiebolaget Nynäshamns Skeppsmäkleri och Speditionskontor, nedan kallade säljaren, å andra sidan, är i dag ingånget följande avtal.

§ 1.

Mot kontant likvid och leverans den 1 juli 1957 (tillträdesdagen) överlåter säljaren till köparen 9 554 st. preferensaktier med utdelningsrätt fr. o. m. år 1924, 4 770 st. preferensaktier med utdelningsrätt fr. o. m. år 1932 samt 5 035 st. stamaktier

i Stockholm—Nynäs Järnvägsaktiebolag på följande villkor:

Priset per aktie utgör:

för preferensaktie med utdelningsrätt fr. o. m. år 1924 jämte kuponger fyrahundrafem (405) kronor,

för preferensaktie med utdelningsrätt fr. o. m. år 1932 jämte kuponger trehundrasextiofem (365) kronor,

för stamaktie jämte kuponger tvåhundrafyrtio (240) kronor.

§ 2.

Köparen förbinder sig att intill den 1 juli 1958 på anfordran jämväl inlösa övriga aktier i järnvägsbolaget till enahanda pris och villkor som omförmälas i § 1 och § 7 i detta avtal.

§ 3.

Säljaren garanterar att ledningen för Stockholm—Nynäs Järnvägsaktiebolag intill tillträdesdagen ej disponerar järnvägsbolagets eller Trafikaktiebolaget Stockholm—Nynäs' tillgångar eller ikläder bolagen förpliktelser för andra ändamål än sådana, som avse bolagens normala rörelse, därest köparen ej lämnar sitt medgivande till andra åtgärder.

Järnvägen med tillhörande buss- och båtrörelse skall intill tillträdesdagen skötas efter normala grunder såsom hittills. Säljaren medger att en representant för köparen får närvara vid styrelsesammanträden i järnvägsbolaget och dithörande bussbolag. Vid avgörande av större frågor, som falla utom den normala skötseln av företagen, skall samråd ske med köparens representant. Större investeringar, nyanställning av personal samt löneförhöjningar utöver gällande avtal och bestämmelser skola godkännas av representanten. Utdelning å järnvägsbolagets aktier får ej beslutas.

Å ordinarie bolagsstämma i juni 1957 skall järnvägsbolagets och dess bussbolags styrelse och revisorer avgå och nyval äga rum enligt köparens bestämmande. Detta skall i tillämpliga delar även gälla beträffande järnvägsbolagets pensionsstiftelse.

§ 4.

Köparen åtager sig att bereda järnvägsbolagets och Trafikaktiebolaget Stockholm—Nynäs' befattningshavare och pensionärer minst de pensionsförmåner som dessa den 30 juni 1957 intjänat enligt av järnvägsbolaget utfärdade »Bestämmelser angående pensioner och pensionstillägg till befattningshavare och pensionärer vid Stockholm—Nynäs Järnvägsaktiebolag» av den 1 november 1955.

§ 5.

Köparen förbinder sig att i blivande avtal om införlivning med statens järnvägar av järnvägsbolagets järnväg och rörelse i övrigt intaga bestämmelser rörande personalens anställnings- 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.

§ 6.

Kontrahenterna äro ense om att Stockholm—Nynäs Järnvägsaktiebolag skall före den 1 juli 1957 av det till säljarens koncern hörande Aktiebolaget Nynäshamns Skeppsmäkleri och Speditionskontor inköpa fartygen m/s »Muskö», m/s »Elfsnabben», m/s »Havsbussen» och m/s »Mysingen» på villkor, som godkännas av kontrahenterna.

§ 7.

Kontrahenterna ha överenskommit att i samband med överlåtelsen av aktiemajoriteten i järnvägsbolaget vissa marköverlåtelser m. m. skola äga rum mellan säljaren tillhöriga bolag och järnvägsbolaget. Särskilda avtal ha upprättats härom, som medföra att järnvägsbolaget äger uppbära ett sammanlagt belopp av tvåhundra nittioniotusen (299 000) kronor. Köparen kompenserar detta belopp genom att höja den säljaren enligt § 1 tillkommande köpeskillingen med femton (15) kronor per aktie.

§ 8.

Genom säljarens försorg skall upprättas avräkningsnota, som på tillträdesdagen skall av köparen likvideras mot överlämnande av de försålda aktierna, försedda med vederbörlig transport in blanco från senast i aktieboken registrerade aktieägare, jämte befintliga kuponger.

§ 9.

Detta avtal gäller för köparens del under förutsättning av Kungl. Maj:ts godkännande. Skulle sådant godkännande icke ha lämnats före den 1 juli 1957, är avtalet förfallet utan anspråk från någondera sidan.

Stockholm den 6 februari 1957.

Kungl. Järnvägsstyrelsen
Erik Upmark
A. Thorsell

Axel Ax:son Johnson
gm Axel Ax:son Johnson Jr
enl. fullmakt 2 november 1956.

Aktiebolaget Nynäshamns
Skeppsmäkleri och Speditionskontor
K. Kärnekull

Stockholm—Nynäs järnväg.

Drifträkningar åren 1946—1955.

	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955
	tusental kronor									
<i>Inkomster</i>										
Persontrafik	1 610	1 635	1 878	1 807	1 761	2 011	2 149	2 131	2 071	2 186
Godstrafik	1 045	1 215	1 504	1 281	1 301	1 739	2 339	2 107	2 038	2 275
Övriga inkomster.....	135	132	153	144	167	224	247	228	235	250
Summa	2 790	2 982	3 535	3 232	3 229	3 974	4 735	4 466	4 344	4 711
<i>Utgifter</i>	2 362	2 561	3 026	2 733	2 780	3 650	3 985	3 704	3 735	4 101
<i>Driftöverskott</i>	428	421	509	499	449	324	750	762	609	610

Stockholm—Nynäs järnvägsaktiebolag.

Vinst- och förlusträkningar åren 1946—1955.

	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955
	tusental kronor									
<i>Inkomster</i>										
Från föregående år balanserad vinst.....	139	242	160	164	179	249	271	319	376	422
Driftöverskott av järnvägsrörelsen	428	421	509	499	449	324	750	762	609	610
Driftöverskott av övriga rörelsegrenar	19	18	—	—	—	—	—	—	—	—
Räntor m. m.	—	—	15	19	20	17	16	24	32	28
Diverse inkomster.....	22	12	5	17	—	26	—	—	—	—
Summa	608	693	689	699	648	616	1 037	1 105	1 017	1 060
<i>Utgifter</i>										
Driftunderskott av övriga rörelsegrenar	—	—	—	—	14	14	14	12	16	14
Avsättning till förnyelsefond för Järnvägsrörelsen	204	223	228	230	234	233	251	256	282	289
Övriga rörelsegrenar	—	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Räntor	99	98	91	81	77	80	77	83	92	98
Skatter	63	50	92	94	64	13	67	69	47	95
Avsättning till pensionstiftelse	—	—	—	—	—	—	300	300	150	100
<i>Vinst:</i>										
Balanserat från föregående år	139	242	160	164	179	249	271	319	376	422
För året	103	78	116	128	78	25	55	64	52	40
Summa	608	693	689	699	648	616	1 037	1 105	1 017	1 060
<i>Vinstdisposition</i>										
Avsättning till egna fonder ...	—	160	112	113	8	3	6	7	6	4
Balanserat till följande år	242	160	164	179	249	271	319	376	422	458

Bil. 4.

Trafik AB Stockholm—Nynäs

Drifträkningar åren 1951—1955

	1951	1952	1953	1954	1955
	tusental kronor				
<i>Inkomster</i>					
Omnibustrafiken	635	696	729	753	781
Lastbilstrafiken	102	97	107	105	105
Båttrafiken	111	131	131	124	148
Summa	848	924	967	982	1 034
<i>Utgifter</i>					
Omnibustrafiken	467	543	579	588	671
Lastbilstrafiken	80	72	81	71	75
Båttrafiken	91	108	110	128	132
Summa	638	723	770	787	878
<i>Överskott</i>					
Omnibustrafiken	168	153	150	165	110
Lastbilstrafiken	22	25	26	34	30
Båttrafiken	20	23	21	— 4	16
Summa	210	201	197	195	156

Bil. 5.

Trafik AB Stockholm—Nynäs

Vinst- och förlusträkningar åren 1951—1955

	1951	1952	1953	1954	1955
	tusental kronor				
<i>Inkomster</i>					
Från föregående år balanserad vinst	24	13	18	20	21
Driftöverskott	210	201	197	195	156
Summa	234	214	215	215	177
<i>Utgifter</i>					
Administration	30	25	—	—	—
Hyra för fartyg	25	25	25	25	25
Avskrivningar m. m.	108	112	126	148	107
Räntor	31	25	24	19	21
Skatter	7	8	20	2	2
Vinst:					
Balanserad från föregående år	24	13	18	20	21
För året	9	6	2	1	1
Summa	234	214	215	215	177
<i>Vinstdisposition:</i>					
Avsättning till skuldregleringsfond	1	1	—	—	—
Avskrivning å fastigheter	19	—	—	—	—
Balans till följande år	13	18	20	21	22