

Nr 54.

Ankom till riksdagens kansli den 16 maj 1924 kl. 11 f. m.

Utlåtande, i anledning av väckt motion angående Mjölby—Hästholmens nya järnvägsaktiebolags statslån.

I en inom andra kammaren av herr *Knutsson* väckt, till bankoutskottet hänvisad motion nr 31 hemställes, »att riksdagen måtte besluta, det vidare anstånd med Mjölby—Hästholmens nya järnvägsaktiebolags inbetalningsskyldighet å sitt statslån icke må lämnas.»

Till stöd för berörda yrkande anför motionären följande:

»Vid genomläsandet av riksdagens revisorers berättelse om granskning av riksgäldskontorets tillstånd och förvaltning framgår, att även under år 1922 anledning till erinringar mot vissa järnvägsbolag i anledning av utebliven inbetalning å deras statslån, bland dem Mjölby—Hästholmens nya järnvägsaktiebolag, förelegat. Nyssnämnda järnväg, vars skuld å lånet, som ursprungligen utgjort 799,600 kronor och vid 1922 års början uppgick till 1,294,507 kronor 93 öre, hade till följd därav vid årets slut ökats till 1,346,640 kronor 88 öre varav 444,655 kronor 66 öre voro till betalning förfallna. Beträffande år 1923 torde förhållandena, efter vad jag vill ha mig bekant, i så måtto vara enahanda, att ej heller under detta året någon som helst inbetalning skett och skuldsumman alltså ytterligare ökats med mellan 50 å 60,000 kronor.

Härom vore måhända i och för sig inte så mycket att säga — alldenstund järnvägsbolaget i detta hänseendet ingalunda är ensamt — därest det nu vore så, att bolaget verkligen beflitade sig om att i besparingshänseende vidtaga alla de åtgärder, som vore ägnade att bidraga till ett bättre ekonomiskt resultat av verksamheten i det stora hela. Så är emellertid ingalunda förhållandet. Tvärtom får den, som dagligen är i tillfälle att följa nämnda järnvägs skötsel och förvaltning, snarare den uppfattningen, att inga som helst åtgärder i den riktningen äro att förvänta.

Visserligen säger bolaget i sin svarsskrivelse av den 30 januari 1923, i anledning av från riksgäldsfullmäktige då erhållen erinran om sin betalningsskyldighet, att, »vid Mjölby—Hästholmens järnväg äro besparingarna för närvarande drivna till gränsen för det möjliga». Men vore så förhållandet, skulle bolaget som en första åtgärd ha sett till att få nedbringade sina förvaltningskostnader. Något som låter sig göra utan ringaste förfång för trafiken, därest bolaget t. ex. endera inginge förbund med annat järnvägsbolag i lånet om gemensam förvaltning eller ock träffade uppgörelse med kungl. järnvägsstyrelsen om banans trafikerande av statens järnvägar. Men i stället envisas bolaget med att för denna 30 km. korta banstump bibehålla egen förvaltning med helt av-

lönad trafikchef, som i sin tur sköter trafiken med anlitaudet av ytterligare en för ändamålet fullt avlönad byråttjänsteman.

En annan utväg därest bolaget ovillkorligen skall hålla sin egen förvaltning vore, att i likhet med vad förhållandet är vid en del andra smärre järnvägar eller, i stället för hållandet av en dyrbar tjänsteman i trafikchefts ställning förordna någon av järnvägens övriga befattningshavare att, jämte egen tjänst, som trafikföreståndare handhava trafiken.

Andra åtgärder i besparingshänseende voro, att i stället för befordrad personal å järnvägens fem stationer, av vilka åtminstone fyra närmast äro att jämföra med statens järnvägars trafikplatser, använda personal av lägre tjänstegrad.

Detta är endast några exempel på verkliga och möjliga besparingsåtgärder, som redan kunnat och bort vara genomförda i avsikt att åtminstone visa den goda viljan till fullgörandet av bolagets förpliktelser mot staten. Synnerligast som bolaget självt, att döma av dess här ovan åberopade svarsskrivelse, synes ha klart för sig, att det kommer att dröja (om ens någonsin inträffa) innan resultatet av bolagets verksamhet kommer att, alla taxenedsättningar till trots, bli tillfredsställande.

Och så är det onekligen. Man kan därför också våga ifrågasätta, om icke åtgärder från bolagets egen sida, därest man haft statens bästa för ögonen, för övrigt redan bort vara vidtagna för hela affärens avveckling. Något steg i den riktningen torde emellertid icke vara att förvänta. Utan bolaget kommer synbarligen att fortsätta och draga ut på tiden, så länge som det över huvud taget är möjligt att hålla driften i gång. Med den påföljd, att statens fordran i järnvägen kommer att ökas undan för undan ända därefter att, när staten en gång till sist ändock måste taga hand om järnvägen, då är dess i järnvägen nedlagda kapital så stort, att det icke är möjligt att på något sätt förränta detsamma. Och så ha vi ännu en statsandel, som kommer att lämna ständiga underskott, och därmed bidra till nedtyngande av statsbanornas i sin helhet driftresultat och räntabilitet.

Detta senare torde för övrigt vara att befara bli fallet med jämväl en del andra enskilda järnvägsbolag, vilka under de senare åren icke fullgjort sina skyldigheter mot staten. Vilket emellertid synes mig vara statens oförgräpliga plikt att tillse så långt som möjligt förhindras. Och detta torde endast kunna ske genom att vägra ytterligare anstånd åt dylika bolag med dess betalnings-skyldighet."

Över berörda motion har utskottet anhallit om yttrande av fullmäktige i riksgäldskontoret, vilka i skrivelse den 21 sistlidna februari anført följande:

Fullmäktige
i riksgäldskontoret.

"Fullmäktige vilja till en början erinra om den undersökning rörande bolagets förvaltning m. m., som utskottet i anledning av 1921 års statsrevisorers uttalande rörande järnvägen ifråga år 1922 lätit genom två sakkunniga personer verkställa. I sin den 20 mars sistnämnda år dagtecknade redogörelse för berörda undersökning framhöllo nämnda personer bl. a., — efter att hava meddelat en översikt av resultatet av järnvägsdriften, sedan det nuvarande järnvägsaktiebolaget år 1914 bildades — att redan det förhållandet, att järnvägsaffären trots trafikens ringa omfattning kunnat hållas flytande under de gångna åren, torde få anses vittna om insikt och sparsamhet vid järnvägens förvaltning, vilket intryck jämväl bekräftats genom de upplysningar, de sakkunniga inhämtat rörande befäls- och personalstyrkan vid järnvägen, avlöningsförhållandena m. m.

Av nyssnämnda översikt framgår, att under åren 1914—1920 å rörelsen uppkommit ett driftöverskott å sammanlagt omkring 221,000 kronor, att under samma år förfallna skuldräntor uppgått till inalles omkring 335,000 kronor; att räkenskaperna utvisat förlust under alla ifrågavarande år — med undantag dock för år 1919; samt att den sammanlagda bokförda förlusten uppgått till omkring 114,000 kronor. Det uppkomna driftöverskottet har, på sätt de sakkunniga meddelat, till största delen använts för finansierande av bolagets inköp av 1,432 aktier i Hjo—Stenstorps järnvägsaktiebolag för ett belopp, som jämte stämpelavgift m. m. uppgått till 257,600 kronor.

Frågan om aktieköpet har jämväl behandlats av utskottet i utlåtande nr 35 vid 1922 års riksdag. Efter en redogörelse för ärendet och under uttalande, att de 632 aktier i sistnämnda järnvägsbolag, som funnes disponibla i bolagets ägo, borde överlämnas till riksgäldskontoret såsom ytterligare säkerhet för bolagets statslån, inskränkte sig utskottet till att för riksdagen omförmäla vad i ärendet förekommit; och lämnades detta av riksdagen utan erinran.

Nyssnämnda aktier hava sedermera av bolaget överlämnats till riksgäldskontoret.

Under åren 1921—1923 hava jämväl mindre driftöverskott uppkommit å järnvägsdriften, nämligen år 1921 omkring 20,800 kronor, år 1922 omkring 15,900 kronor och år 1923, enligt under hand från bolaget lämnad uppgift, omkring 17,000 kronor. Räkenskaperna utvisa en förlust för år 1921 av omkring 18,000 kronor och för år 1922 av omkring 38,000 kronor. Någon inbetalning å statslånet har ej heller under åren 1921—1923 ägt rum. Med hänsyn till bolagets behov av rörelsekapital torde de uppkomna driftöverskotten ej hava medgivit detta. En del av driftöverskotten har använts till inköp av en landsvägsautomobil och dennas apterande för järnvägsdrift. Denna motorvagn har, enligt vad bolagets styrelse meddelat, med gott resultat gått i trafik sedan oktober 1922; och synes det fullmäktige sannolikt, att utan denna motorvagn resultatet av rörelsen åren 1922 och 1923 skulle hava blivit ännu svagare än vad fallet varit.

Därest utskottet för den föreliggande frågans bedömande skulle anse en speciell trafikteknisk utredning erforderlig, torde en sådan lämpligen kunna ske genom kungl. järnvägsstyrelsen.

Motionären har ifrågasatt, att järnvägsbolaget i besparingssyfte antingen borde förena sig med annat järnvägsaktiebolag i länet om gemensam förvaltning eller ock träffa uppgörelse med kungl. järnvägsstyrelsen om banans trafikerande av statens järnvägar. Vad det förstnämnda alternativet beträffar, lär det samma av flera skäl svårligen kunna realiseras, bl. a. av den anledningen, att de två enskilda järnvägar, som ansluta till järnvägen Mjölby—Hästholmen, båda äro smalspåriga. Vidkommande åter det senare alternativet, bör enligt fullmäktiges uppfattning trafikeringen av en bana med så svag trafik som den här ifrågavarande ej utan tvingande skäl ställas under statsförvaltning, även om detta tekniskt låte sig utan svårighet genomföra, då banan är av samma spårvidd som statens järnvägar och har direkt anslutning till dessa.

Jämlikt reglementet för riksgäldskontoret är förvaltningen av allmänna järnväglånefonden och bibanefonden överlämnad till fullmäktige. Ehuru detta självfallet ej innebär något hinder för riksdagen att giva fullmäktige direktiv i särskilda förvaltningsfrågor, vilja fullmäktige dock här ifrågasätta lämpligheten därav. Givet är, att fullmäktige med uppmärksamhet följa de låntagande bolagens verksamhet och så samvetsgrant som möjligt söka att jämlikt bestämmelserna i §§ 22 och 60 i reglementet gent emot dessa bolag tillvarata

statens intressen såsom långgivare. — Vad nu särskilt beträffar det föreliggande fallet, vilja fullmäktige erinra om, att det är ett ganska stort antal järnvägsbolag, som ej kunna behörigen fullgöra sin betalningsskyldighet för erhållna statslån. Att vid sådant förhållande på sätt motionären föreslagit, ingripa mot nu förevarande bolag, lärer ej böra ifrågakomma utan mycket starka skäl. Av vad ovan sagts torde framgå, att enligt fullmäktiges mening tillräcklig anledning ej kan anses föreligga för den av motionären föreslagna åtgärden, vilken utan tvivel kulle medföra, att järnvägsaktiebolaget nödgades träda i konkurs och staten därigenom tvingas övertaga järnvägen.

På grund av vad ovan blivit anfört, få fullmäktige sålunda hemställa, att bankoutskottet behagade föreslå riksdagen, att herr Knutssons förevarande motion ej måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda.”

Då utskottet för den föreliggande frågans bedömning ansett en speciell trafikteknisk utredning erforderlig, har utskottet i vederbörlig ordning anhållit, att järnvägsstyrelsen ville avgiva en dylik utredning, och anmodades styrelsen i samband därmed jämväl yttra sig om dels huruvida järnvägsbolaget borde i besparingssyfte förena sig med annat järnvägsaktiebolag i länet om gemensam förvaltning eller ock vidtaga andra besparingsåtgärder företrädesvis i avseende å personalen, dels ock huruvida ett övertagande från statens sida av järnvägens drift kunde anses fördelaktigt.

Med skrivelse den 28 nästlidna april har järnvägsstyrelsen därefter överlämnat en av chefen för styrelsens första trafikbyrå, byråchefen G. Englund utarbetad promemoria angående järnvägen. I denna promemoria lämnas först den begärda trafiktekniska utredningen och upptagas sedan de av utskottet uppställda frågorna till besvarande.

Byråchefen G. Englunds promemoria. Promemorian är av följande lydelse:

”Till en början må då framhållas, att banan har på grund av sitt läge att utstå en mycket skarp konkurrens såväl med Mellersta Östergötlands som Väderstad—Skänninge—Bränninge järnvägar, med den förra särskilt beträffande persontrafiken och med den senare beträffande godstrafiken. Persontrafikkonkurrensen gör bland annat, att goda tågförbindelser måste upprätthållas mellan Mjölby och Hästholmen i förbindelse med båtarna över Vättern och tågen å Hjo—Stenstorps järnväg. För att därvid ernå förbindelse med S. J. tåg såväl i Mjölby som Stenstorp måste tågen å M. H. J. framföras med en jämförelsevis hög hastighet, 55 km. i timmen. Banan är byggd för en största tåghastighet av 70 km. i timmen.

Konkurrensen beträffande godstrafiken medför bland annat, att ett avsevärt arbete måste nedläggas på att söka kontakt med trafikanterna för att draga trafik till banan. Härav följer, att det från denna synpunkt är önskvärt att såsom föreståndare å stationerna hava jämförelsevis väl kvalificerade tjänstemän.

Förutom konkurrensen med de båda nämnda järnvägsföretagen har M. H. J., som i hela sin sträckning löper parallellt med och på kort avstånd från den urgamla landsvägen från Svealand till Skåne, att utstå konkurrens med landsvägsbilarna.

Å banan gå dagligen 2 persontågpar och varannan söckendag 1 godstågpar, samtliga framförda av ånglokomotiv; därjämte går dagligen 1 motorvagnståg i vardera riktningen, det senare endast medförande resande.

Byråavdelningen.

Å denna avdelning tjänstgör utom trafikchefen ett kontorsbiträde.

Trafikchefen förestår jämväl ban-, maskin- och trafikavdelningarna samt är kamrer, kontrollör och förrådsförvaltare.

Kontorsbiträdet biträder med arbetet å expeditionen och användes dessutom, om behov därav föreligger, såsom vikarie å stationerna vid förfall för stationsföreståndarna. Under sådan kortare frånvaro erfordras ingen ersättare för honom å expeditionen, men för längre tid går det ej, enär dels expeditionsarbetet ej då kan medhinnas av en person, dels trafikchefens nödvändiga inspektion av bana, verkstad och personal blir åsidosatt.

En minskning av personalen å byråavdelningen synes därför ej vara möjlig och ej heller kan denna sägas vara överkvalificerad.

Banavdelningen.

Personalen vid denna avdelning utgöres av en banmästare och fem banvakter.

Banmästaren fullgör ensam hela banbevakningen och leder därjämte allt underhållsarbete.

Banvakterna utföra endast banarbetartjänst. De verkställa allt underhåll av bana och byggnader och medhinna största delen av detta utan att extra arbetskraft behöves anlitas mer än för en del av slipersutbytet samt för banans justering. Vid de tillfällen, då tillfällig arbetskraft användes, tjänstgör en av banvakterna såsom förman för arbetslaget. Åtminstone fyra av banvakterna böra kunna ersättas med banarbetare, varigenom en icke oväsentlig besparing skulle kunna vinnas. Banvaktstjänsterna böra därför i mån av avgång *ej* återbesättas.

Antalet för banunderhållet använd personal synes icke kunna minskas, ehuru en arbetssträcka för varje man på omkring 6 km. kan synas kort. På grund av den jämförelsevis stora tåghastigheten måste emellertid banunderhållet bliva mera omfattande än vad eljest kunde vara nödvändigt. Då emellertid tåghastigheten icke lämpligen kan minskas, torde ej heller någon minskning i antalet behöflig underhållspersonal vara möjlig. Allt synes för övrigt gjort att nedbringa underhållskostnaderna så lågt som möjligt genom t. ex. anskaffande av en ogräsrensningssmaskin och slipersinläggningens utförande på ackord.

Trafikavdelningen.

Mellan ändpunkterna Mjölby och Hästholmen, vilka stationer ägas av S. J. respektive M. Ö. J. finnas fem stationer, Hogstad, Väderstad, Svanhals, Rök och Hedaslätt.

Vid Väderstad, där trafikskötseln ombesörjes även för anslutande smalspåriga Väderstad—Skänninge—Bränninge järnväg, utgöres personalen av 1 stationsföreståndare (2 kl.), 1 kontorsbiträde och 1 stationskarl. Denna jämförelsevis stora personaluppsättning betingas dels därav att stationen är föreningsstation, dels av ett omfattande postarbete, dels slutligen av att kontorsbiträdet användes såsom vikarie å andra stationer.

Vid var och en av järnvägens övriga stationer utgöres personalen uteslutande av en stationsföreståndare av lägsta klass (1 kl.). Posten är överallt förenad

med järnvägstjänsten, varigenom järnvägens verkliga kostnad håller sig låg (mellan 2,000 och 1,700 kronor pr år och station, inberäknat dyrtidstillägg).

Ehuru det, såsom tidigare anförts, med hänsyn till konkurrens med andra banor och bilar, synes vara av ett visst värde att hava jämförelsevis väl kvalificerade föreståndare å stationerna, synes det dock, som om förenkling i några av stationernas skötsel skulle kunna åvägabringas. Stationsföreståndartjänsterna vid Hogstad, Svanhals och Hedslätt torde kunna indragas och dessa platser skötas av kvinnliga platsvakter, varvid själva godsexpedieringen bör omhändervas av Väderstad för Hogstad och Svanhals samt av Rök för Hedslätt utan personalökning å de med trafikpersonal bemannade stationerna.

Tågpersonalen utgöres av en konduktör och en packmästare. Å varje ångtåg tjänstgör endast en man från trafikavdelningen. Konduktörens tjänstgöringstid å tågen uppgår i det närmaste till stadgad maximitid, vad som fattas däri utfylles med putsningsarbete å vagnarna. Packmästarens tjänstgöringstid utfylles med arbete å verkstaden.

Maskinavdelningen.

Denna avdelnings personal utgöres av 3 lokomotivförare, 1 lokomotiveldare, 1 verkstadsarbetare, fullt utbildad, och 2 extra arbetare.

En av lokomotivförarna tjänstgör såsom verkstads- och lokomotivförman, varvid han dock deltagar i allt arbete. Därjämte tjänstgör han såsom förare å motorvagnen vid förfall för ordinarie föraren.

Den andre lokomotivföraren tjänstgör uteslutande å ångtågen och hans tjänstgöringstid är därigenom fullt utnyttjad. Det lokomotiv, som framför de fyra persontågen, är enbemannat, varvid tågbefälhavaren biträder föraren med eldning m. m.

Den tredje lokomotivföraren tjänstgör såsom förare å motorvagnen och å de varannan dag gående godstågen, varjämte det åligger honom att hava tillsyn till motorvagnen och själv utföra erforderlig skötsel av densamma.

Lokomotiveldaren tjänstgör såsom eldare å godstågen samt vikarierar för lokomotivförarna. Tjänstgöringstiden i övrigt utfylles med verkstadsarbete.

Som allt erforderligt reparationsarbete utföres av järnvägen själv (utom hjulsvarvning), erfordras utom verkstadsförmannen och övrig omnämnd personal, som delvis sysselsättes i verkstaden, en utbildad verkstadsarbetare.

De två extra arbetarna användas för allehanda förekommande göromål (målningsarbeten, kolning, lokomotivputsning, vikariat för eldare och för konduktör m. m.).

Med hänsyn till det arbete, som utföres, synes någon övertalig personal icke kunna anses förekomma, varemot lokomotiveldarens och packmästarens arbete i verkstadstjänst möjligen kan betraktas såsom användning av överkvalificerad arbetskraft. Det torde dock härvid icke böra bortses från att intresset för ett underhållsarbete är större, om vederbörande själv har att underhålla den maskin, han sedan skall hava i daglig användning.

Såsom en sammanfattning kan sålunda sägas, att personalens antal synes vara väl avvägt i förhållande till föreliggande arbetsuppgifter, men att överkvalificerad personal användes i viss utsträckning. Genom banvakternas ersättande med banarbetare och vissa stationsföreståndares med kvinnliga platsvakter torde en besparing kunna vinnas av omkring 10,000 kronor om året. Ehuru detta är ett för banan ej obetydligt belopp, har banans styrelse dock ej velat gå till förändringens omedelbara genomförande, enär därtill skulle fordras

uppsägning av ej mindre än 8 ordinarie tjänstemän, av vilka flertalet varit ordinarie vid järnvägen i 14 år. Det är därför avsett att genomföra anordningarna så småningom i mån av avgång, och järnvägens styrelse försöker att så vitt möjligt få personalen placerad inom andra förvärvsgrenar, ehuru detta med nuvarande ringa arbetsmöjligheter givetvis har stora svårigheter. Personalen är visserligen anställd med sex månaders uppsägning, men även under de senare åren med i många fall befintlig överflödig ordinarie personal, lära några uppsägningar av dylik personal vid de enskilda järnvägarna praktiskt taget icke hava förekommit, och det torde komma att möta allt för stora svårigheter att genomföra en dylik åtgärd ensamt vid en sådan mindre bana som Mjölby—Hästholmens järnväg.

Någon besparing vinnes ej heller genom att den nu befintliga extra personalen vid maskinavdelningen uppsäges och ersättes med t. ex. banvakter, då dessa måste i sin tur ersättas med banarbetare. Dessutom äro banvakterna mindre lämpliga för det arbete, som nu utföres av den icke ordinarie maskinpersonalen.

Såsom tidigare nämnts, framföres å banan tre persontågpar (därav två med ånglokomotiv och ett med motorvagn) dagligen samt ett godstågpar varannan söckendag. Under den tid av året, då förbindelsen mellan Hjo och Hästholmen upprätthålles med två turer dagligen i vardera riktningen, torde det icke vara möjligt att indraga något av tågen ifråga. Däremot kan det ifrågasättas, huruvida ej en viss besparing skulle kunna vinnas under övrig tid av året, då endast en förbindelse finnes till och från Hjo, genom att förändra två av persontågen till blandade tåg och indraga godstågen. På grund av konkurrensen med övriga kommunikationsmedel skulle en dylik åtgärd dock kunna vålla större förlust än vad som motsvarar den vunna utgiftsminskningen, då det kan befaras att den förlängda restiden kan medföra att de resande i stället föredraga annan järnväg eller bil. Någon ändring av tidtabellen i nämnd riktning synes därför icke nu böra genomföras.

För att bättre kunna möta konkurrensen om persontrafiken har banan för omkring 1½ år sedan anskaffat en motorvagn (en personomnibus, som försetts med nya hjul), vilken för närvarande, såsom nämnts, dagligen går en gång fram och åter mellan banans ändpunkter. Under tiden 1 juni—31 juli 1924 är det avsett att sön- och helgdagar köra ytterligare en tur med denna vagn, varjämte verkstaden har under uppmontering en släpvagn till densamma, varigenom antalet resande, som kan medföras i ett motorvagnståg, ökas från 25 till 50.

Motorvagnen framföres nu av endast förare, vilken även verkställer biljettvisering.

Vid föreningsstationen Hästholmen betalar M. H. J. för närvarande ett förvaltningsbidrag till Mellersta Östergötlands järnväg på omkring 6,000 kronor om året, vartill kommer ett bidrag på omkring 3,000 kronor för trafikskötseln vid Hästholmens hamn. För denna jämförelsevis obetydliga anslutning synes bidraget vara väl högt beräknat. Det har därför ifrågasatts, att M. H. J. skulle anlägga en egen station i Hästholmen för att därigenom vinna en lägre kostnad, men det har syntts mycket osäkert, huruvida i verkligheten en besparing skulle kunna ernås, enär dels en expeditiönsbyggnad måste uppföras, dels M. H. J. spår till hamnen måste korsas M. Ö. J. och denna bana kan för korsningen uppställa sådana villkor och åstadkomma sådana svårigheter, att M. H. J. istället bleve ekonomiskt lidande på anordningen. Det synes därför klokast att ej vidtaga någon ändring i det bestående.

Såsom ett bevis, åtminstone i viss mån, på att banans utgifter hållas så låga som möjligt är, må blott anföras en jämförelse mellan M. H. J. och Skara—Timmersdala järnväg, vid vilken senare, efter det den kommit i statens ägo, vidtagits avsevärda förenklingar i driften.

	M. H. J.	S. T. J.
Spårvidd, m.	1,453	0,891
Längd, km.	32	26
Antal tåg i medeltal pr dag år 1923 (numera sju tåg pr dag å M. H. J.)	5	2
Antal tågkm. 1923	51,723	23,231
Största tillåtna tåghastighet, km/tim	70	40
Driftkostnader 1923, kr.	146,000	129,000

Möjlighet för järnvägsbolaget att förena sig med annat järnvägsbolag om gemensam förvaltning torde knappast förefinnas dels av den anledningen, att de anslutande enskilda banorna äro smalspåriga, dels därför att dessa banor äro de svåraste konkurrenterna.

Huruvida ett övertagande från statens sida, d. v. s. genom S. J. av järnvägens drift kunde anses vara fördelaktigt, är tvivel underkastat. Några andra förenklingar i driften än dem, bolaget självt har för avsikt att genomföra i den mån, så kan ske, torde icke vara möjliga. Då vidare all personal vid banan har full sysselsättning, måste antingen all personal bibehållas, eller ock arbetet överflyttas till tjänstemän vid S. J. Detta senare torde visserligen kunna vara möjligt beträffande en del arbeten, men den besparing, som härigenom kan vinnas, torde kunna befaras bliva borteliminerad genom att S. J. istället måste använda icke ordinarie personal med större avlöning än motsvarande personal vid M. H. J.”

För egen del har järnvägsstyrelsen anført följande:

Järnvägsstyrelsen.

”Beträffande den av byråchefen Englund lämnade utredningen har styrelsen icke funnit någon erinran att göra och kan styrelsen helt instämma i vad i slutet av promemorian anförts beträffande sammanslagning med andra enskilda järnvägar eller trafikering genom statens järnvägars försorg.

Järnvägsstyrelsen håller även före, att ett samgående med de smalspåriga konkurrentbanorna väl icke kan på allvar ifrågasättas samt att en trafikering genom statens järnvägars försorg icke kan beräknas tilskynda staten några fördelar, som ej kunna uppnås genom andra närmare tillhands liggande åtgärder.

Vad den senare frågans principiella sida angår vill järnvägsstyrelsen understrika vad därom i yttrande av den 21 februari 1924 anförts av fullmäktige i riksgäldskontoret. Styrelsen hyser nämligen i likhet med fullmäktige uppfattningen, att beslut om en enskild järnvägs ställande under statsförvaltning icke bör fattas på så svaga grunder, som de i förevarande fall anförda.”

Utskottet.

Av vad i ärendet förekommit torde framgå, att tillräcklig anledning icke för närvarande kan anses föreligga för ett beslut i överensstämmelse med motionärens förslag. Vid sådant förhållande och under hänvisning till den av järnvägsstyrelsen förebragta utredningen har utskottet funnit sig böra avstyrika bifall till motionen.

Utskottet hemställer,

att förevarande motion II : 31 icke må till någon riksdagens
åtgärd föranleda.

Stockholm den 16 maj 1924.

På bankoutskottets vägnar:

BERNH. ERIKSSON.

Vid detta ärendes slutbehandling hava närvarit:

av *första kammaren*: herrar *Gustafsson, K. J. A., Lindley, Öhngren, Björnsson,*
Enhörning, Vindahl, Berge och Bodin;

av *andra kammaren* herrar *Eriksson* i Grängesberg, *Gustafsson* i Örebro, *Borggren,*
Bäcklund, Lovén, Ryberg, Kloo och *Persson* i Björsbyholm.
