

## Nr 31.

Av herr **Knutsson**, *angående Mjölby—Hästholmens nya järnvägs-  
aktiebolags statslån.*

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 länet 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 avlönad trafikchef, som i sin tur sköter trafiken med anlitaandet av ytterligare en för ändamålet fullt avlönad byråtjänsteman.

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 trafikchefs 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 därhän 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 statsbandel, 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 endst kunna ske genom att vägra ytterligare anstånd åt dylika bolag med dess betalningsskyldighet.

Jag hemställer därför i nu förevarande fall,

att riksdagen måtte besluta, det vidare anstånd med Mjölby—Hästholmens nya järnvägsaktiebolags inbetalningsskyldighet å sitt statslån icke må lämnas.

Stockholm den 17 januari 1924.

*Carl Knutsson.*