

Nr 323.

Av herrar **Berling och Kropp**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående Markaryd—Veinge järnvägsaktiebolags skuldförhållande till staten.

I proposition nr 253 har Kungl. Maj:t föreslagit, att riksdagen måtte besluta, att Markaryd—Veinge och Hässleholm—Markaryds järnvägar skola förvärfvas av staten i enlighet med i propositionen närmare angivna grunder samt för ändamålet ifråga för budgetåret 1930/1931 under utgifter för kapitalökning bevilja ett reservationsanslag av 525,000 kronor att utgå av låne-medel.

I frågan om Markaryd—Veingebanan anför departementschefen, att järnvägen ej någonsin varit i stånd att fullgöra sina betalningsskyldigheter på grund av statslånet. Bolagets skuld har till följd härav ökat alltmera. Den utgör f. n. 988,900 kronor. Olika förslag ha prövats i syfte att bringa järnvägen ifråga in under gynnsammare trafikbetingelser. På villkor att staten nedskreve sin fordran hos bolaget till 325,000 kronor hade stadsfullmäktige i Halmstad förbundit sig att teckna borgen för detta belopp samt därutöver för ett belopp, som svarade mot dels värdet av bolagets förbrukningsartiklar den 1 juli 1930 till bokfört pris, dels ock bolagets förenämnda dag förefintliga kontanta medel och fordringar efter avdrag av andra skulder än statsskulden. Järnvägen skulle då drivas som ett fristående företag. Vidare har föreslagits en sammanslagning med Hässleholm—Markaryds järnväg. Sistnämnda järnvägsföretag har erbjudit sig att den 1 juli innevarande år övertaga Markaryd—Veinge järnväg med tillhörigheter för ett pris av 325,000 kronor, varav 75,000 kronor skulle gäldas kontant till riksgäldskontoret och återstoden, 250,000 kronor, genom övertagande av betalningsskyldigheten för järnvägens till samma belopp nedskrivna statslån. Markaryd—Veinge järnvägs förbrukningsartiklar skulle övertagas till förut omförmält pris. Därjämte utfäste sig Hässleholm—Markaryds järnvägsbolag att vid ett antagande från statens sida av anbudet ifråga medgiva sådan ändring i koncessionernas bestämmelser rörande framtida statsinlösen av järnvägarna, att därest såväl Markaryd—Veinge som Hässleholm—Markaryds järnvägar av staten inlösas, löseskillingen skulle utgå för Markaryd—Veinge järnväg med 325,000 kronor och för Hässleholm—Markaryds järnväg med det vid tiden för inlösen bokförda värdet av järnvägen med rullande materiel och inventarier, i bägge fallen dock med vissa tillägg och avdrag. Det tredje förslaget, som Kungl. Maj:t förordar i sin proposition och föreslår riksdagen till antagande, innebär statens förvärfv av såväl Markaryd—Veinge som Hässleholm—Markaryds järnvägar. Den förra järnvägen skulle

övertagas av riksgäldskontoret, som därefter skulle överlämna järnvägen till järnvägsstyrelsen. Hässleholm—Markaryds järnväg skulle enligt erbjudande från järnvägsbolagets styrelse och innehavarna av aktiemajoriteten i bolaget överlämnas till staten med samtliga tillgångar mot att staten övertog bolagets skulder och förpliktelser, 626,847 kronor, samt därutöver erlade en köpeskilling av 658,920 kronor, motsvarande aktiernas parikurs samt tillägg av utdelning för ett halvt år efter 4 procent.

Statens nedskrivning av sin fordran på Markaryd—Veinge järnväg skulle bli lika, stor oavsett vilket av de nyssnämnda förslagen, som komme till utförande. Vad som i detta sammanhang närmast är att pröva är dels huruvida den begärda och nu förordade köpeskillingen för Hässleholm—Markaryds järnväg kan anses skälig, dels huruvida ett införlivande med statsbanenätet av de ifrågavarande järnvägarna kan väntas bli så fördelaktigt ur driftsynpunkter, att ett statsförvärv av de båda banorna på de föreslagna grunderna kan anses bli ekonomiskt försvarligt för staten. Det bör då först bemärkas, att det knappast torde förekomma att aktierna i järnvägsbolag med lika god förräntningsförmåga som Hässleholm—Markaryds järnväg i den fria marknaden betalas efter parikurs. Här må nämnas några exempel. Blekinge kustbanor, som senaste förvaltningsåret utdelade 5 procent, har sina aktier noterade för dagen i 60 kronor av nominellt 100, Karlskrona—Växiö delar ut 6 procent med ett aktievärde av 90 på nominellt 100 kronor, Halmstad—Nässjö delar ut 7 procent med ett aktievärde under pari, Hälsingborg—Hässleholmjärnvägen utdelar 5 procent medan aktierna noteras i 65 kronor av nominellt 100, för Karlshamn—Vislanda järnvägsbolag äro motsvarande siffror 6, 70 och 100. Flera exempel skulle kunna åberopas, som giva stöd åt den uppfattningen att staten skulle handla synnerligen generöst, om den inlöste aktierna i Hässleholm—Markaryds järnvägsbolag till parikurs. Den relativt stora fondbildning, som den ifrågavarande järnvägen åstadkommit under årens lopp, har av allt att döma varit möjlig tack vare tidigare goda trafikår. Det borde undersökas, om samma goda betingelser för driften fortfarande äro förhanden.

Går man så in på frågan om möjligheterna för staten att med försvarligt ekonomiskt utbyte driva de båda järnvägar, som nu äro ifrågasatta för statsförvärv, är det åtskilligt som talar för att man icke bör ställa förhoppningarna i detta avseende allt för högt. Visserligen har Hässleholm—Markarydsbanan i sina nuvarande enkla driftsformer visat sig bärig, medan Markaryd—Veingejärnvägen aldrig förmått lämna någon som helst ränta på det i banan nedlagda kapitalet. Det talas i propositionen om möjliga besparingar. Det torde dock vara klokt att i detta sammanhang räkna med att järnvägarna i statens händer komma att påkalla en högre standard. Krav komma med säkerhet att resas på en allt mera statsbanemässig utstyrelse av linjerna dels ifråga om tekniska anordningar, dels ifråga om förbindelsernas täthet och snabbhet. Man får också som en följd av ett statsförvärv i sinom tid räkna med ökade personallöner. De besparingar, som järnvägs-sakkunniga beräknat, enligt järnvägsstyrelsens mening något högt, vid en

fusion av nu ifrågasatt slag, uppgå till 102,000 kronor. Mot denna summa stå förutom de utgiftsökningar, som en mera statsbanemässig utstyrsel av de båda järnvägarna kommer att föra med sig och som givetvis icke här kunna beräknas i siffror, kalkylerade inkomstminskningar genom lägre taxor efter den för statens övertagande av järnvägarna ifråga föreslagna tidpunkten av icke mindre än 158,000 kronor. Man får härtill också lägga räntorna på det ökade kapital, som staten genom förvärvet skulle binda i banorna. De sakkunniga medgiva också, att förlust skulle uppstå på driften såframt icke den av de lägre taxorna föranledda inkomstminskningen kan kompenseras genom en livligare trafik. Den trafik, som skulle stimuleras genom de lägre taxorna, är av tvåfaldigt slag: egen trafik (lokaltrafik) och samtrafik. Förhållandet mellan dessa båda trafikgrupper är vid linjen Hässleholm—Markaryd—Veinge särdeles egenartat, i det att till exempel år 1928 den lokala godstrafiken inbragte cirka 12,000 och samtrafiken 365,000 kronor, under det att dessa båda poster vid andra banor i stort sett väga jämnt, vilket man kan utläsa av Allmän järnvägsstatistik år 1928, tabell 7 B. Detta egenartade förhållande har sin förklaring däri, att ifrågavarande linje och särskilt Markaryd—Veinge genomlöper fattiga och glest bebyggda trakter. Ån Lagan, vars vattenfall kunnat giva upphov till en livlig industri, levererar nu kraft för elektrifiering av Skåne och Nordsjälland. Någon nämnvärt ökad lokaltrafik måste nog tyvärr anses osannolik. Vad samtrafiken beträffar, vilken å den järnvägssträcka, som det här är fråga om, så gott som uteslutande utgöres av transitotrafik, är det att märka, att trafik av denna karaktär i största utsträckning redan framföres, såsom t. ex. mellan Kristianstad och västkusten, ovanför Veinge. Någon rätt att efter behag dirigera ny trafik över linjen efter ett eventuellt statsförvärv tillkommer icke statens järnvägar. Trafikfrågor av detta slag regleras efter järnvägarna emellan överenskomna grunder, enligt vilka den billigaste transportvägen får företräde. Att exakt ange vilka stationers trafik, som genom den föreslagna anordningen skulle vinnas, är icke möjligt utan ett ingående utredningsarbete. I huvudsak torde de emellertid inskränka sig till ett mindre antal stationer på linjerna Hässleholm, Vislanda—Hässleholm—Åstorp och Veinge—Åstorp, på vilka trafikens delningspunkt skulle komma att förflyttas i för den nya statsbanelinjen gynnsam riktning i konkurrens med andra banor. Detsamma bleve även förhållandet med linjen Hässleholm—Örtofta, varifrån man emellertid bör bortse, enär S. J. själva i båda fallen finge utöva transporten å egna linjer.

Såsom totalomdöme torde man kunna väga det påståendet, att någon mera betydande trafikökning å den till statsinlösen föreslagna linjen icke kan vara att vänta, och att en del av den lilla ökning som kan påräknas endast kan vinnas i konkurrens med andra statsbanelinjer.

Som ett mera väsentligt skäl för statens förvärv av de båda banorna har anförts möjligheten av att över den nya linjen dirigera tomvagnstransporter för S. J:s räkning. Härvid är att märka, att vagnar, som använts lastade i samtrafik, skola återföras till ägaren, i detta fall S. J., vid samma station

från vilken de utgått, därest icke last kunnat erhållas i samma riktning. Sålunda skall en vagn, som från södra stambanan i Nässjö överlämnats till Halmstad—Nässjö järnväg f. v. b. till Halmstad, av nämnda bana återlämnas i Nässjö. Detsamma gäller för Hässleholm—Hälsingborgs järnväg beträffande vagnar, som exempelvis utgått från Hässleholm. Om överskott finnes på vagnar i nordvästra Skåne och samtidigt brist råder på vagnar i Småland, vore det ur ekonomiska synpunkter orimligt att anlita transportvägen Hälsingborg—Veinge—Hässleholm. För övrigt kan ju icke statsbanorna bereda sig några inkomster på tomtransporter av egna tomvagnar på egna linjer. Det är fråga om ett trafiktekniskt problem mera än någonting annat, ett problem som emellertid tillfredsställande borde kunna lösas genom att avtala om transporter av tomvagnar med lämpliga enskilda banor.

Det förefaller som om de föreliggande omständigheterna icke lockade till de järnvägsförvärv från statens sida, som nu föreslås. Statens förlust på Markaryd—Veinge är under alla förhållanden given. Det vore bättre att taga denna förlust utan att äventyra nya goda pengar på banan ifråga. Den möjliga uppräckningen av banan i ekonomiskt avseende vinnes tydligen i allt väsentligt, om det anbud om banans förvärvande, som avgivits av Hässleholm—Markaryds järnvägsbolag, godtoges. Denna järnvägsledning har ju av de sakkunniga erhållit det vitsordet, att den skött sin järnväg med god ekonomisk omsorg. Vi inse till fullo det önskvärda i att vårt splittrade järnvägsnät enhetliggöres i möjligaste grad och ha ingenting emot att staten genom statsbanorna söker främja en dylik järnvägspolitik. Men i den mån, som staten engagerar sig i en järnvägspolitik av detta slag, bör den inriktas på järnvägar med bättre möjligheter än de frågavarande. Eljest riskerar staten alltför stora värden.

Med hänvisning till det anförda få vi hemställa,

att riksdagen ville avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 253 om statsförvärv av Markaryd—Veinge och Hässleholm—Markaryds järnvägar.

Stockholm den 31 mars 1930.

Edwin Berling.

Martin Kropp.