

Nr 253.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående åtgärder i anledning av Markaryd—Veinge järnvägsaktiebolags skuldförhållande till staten; given Stockholms slott den 14 mars 1930.

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.

Under Hans Maj:ts
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Th. Borell.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 14 mars 1930.

Närvarande:

Statsministern LINDMAN, ministern för utrikes ärendena TRYGGER, statsråden LÜBECK, BESKOW, LUNDAVIK, BORELL, VON STEYERN, MALMBERG, LINDSKOG, BISSMARK, JOHANSSON, DAHL.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Borell:

Jag torde nu få anmäla frågan om reglering av Markaryd—Veinge järnvägsaktiebolags skuldförhållande till staten ävensom i samband härmed uppkomna spörsmål rörande statens förvärvande av Markaryd—Veinge och Hässleholm—Markaryds järnvägar.

Bihang till riksdagens protokoll 1930. 1 saml. 216 häft. (Nr 253.)

1

37 Den 26 november 1886 beviljade Kungl. Maj:t vissa personer koncession å järnväg om 1.435-meters spårvidd från Vittsjö kyrkoby i Kristianstads län till Hässleholms station å södra stambanan. Vidare beviljade Kungl. Maj:t den 9 augusti 1889 vissa personer koncession å järnväg av samma spårvidd från Vittsjö kyrkoby till Markaryds kyrkoby i Kronobergs län. Sedan jämlikt Kungl. Maj:ts särskilda medgivanden koncessionerna å berörda järnvägsanläggningar överlätits å Vittsjö—Hässleholms järnvägsaktiebolag respektive Vittsjö—Markaryds järnvägsaktiebolag, förklarade Kungl. Maj:t den 21 maj 1897, att hela järnvägssträckningen från Hässleholm över Vittsjö till Markaryd skulle vara att anse såsom en särskild järnväg, benämnd Hässleholm—Markaryds järnväg; och har denna järnväg med Kungl. Maj:ts medgivande den 10 december 1897 överlätits å Hässleholm—Markaryds järnvägsaktiebolag.

Den 11 september 1896 beviljade Kungl. Maj:t vissa personer koncession å järnväg av 1.435 meters spårvidd från Markaryds station å förenämnda Vittsjö—Markaryds järnväg till Veinge station å dåvarande Västkustbanan, numera införlivad med statens järnvägar. Därefter fastställde Kungl. Maj:t den 23 april 1897 kostnadsberäkning för järnvägsanläggningen Markaryd—Veinge, slutande å 1,127,000 kronor, samt beviljade för utförande av samma järnvägsanläggning ett lån å 563,000 kronor ur allmänna järnvägslånefonden. För detta lån stadgades bland annat följande villkor:

Annuiteten för låneunderstödet återgåldande beräknades till fem procent å ursprungliga försträckningsbeloppet, av vilken annuitet först skulle gottgöras ränta efter fyra och en halv procent å oguldet kapitalbelopp och återstoden utgöra avbetalning därå. Anstånd med räntans erläggande medgavs för tre år från lyftningsdagen, dock icke utöver ett år från den dag, eller den 1 oktober 1899, då järnvägen senast skulle vara färdig och öpnad för trafik; och skulle beloppet av den ränta, med vars erläggande anstånd sålunda medgivits (anståndsrenta), inbetalas till staten, sedan genom de stadgade annuitetslikviderna all övrig ränta, med vilken anstånd icke beviljats, blivit gulden och kapitalet gottgjort, så att efter nämnda tids förlopp med annuitetens erläggande skulle fortfara så länge, till dess även beloppet av den ränta, med vars erläggande anstånd medgivits, blivit till staten inbetalt. Kapitalavbetalningen skulle vidtaga den 1 oktober 1902 och i sammanhang därmed gottgörelse ske av därförinnan upplupen obetald ränta, för så vitt uppskov med densammas erläggande icke beviljats; och skulle annuiteten sedermera erläggas samma dag varje år, till dess försträckningen och all därå upplupen ränta blivit till fullo gulden. Därest till betalning förfallet belopp icke bleve i föreskriven ordning erlagt, skulle bolaget därå gälda fem procent årlig ränta (övertänta), intill dess samma belopp bleve behörigen inbetalt. Järnvägsanläggningen Markaryd—Veinge med alla därtill hörande byggnader och materiel ävensom all bolagets övriga egendom skulle utgöra säkerhet för den av staten lämnade försträckning och staten skulle till säkerhet för sin fordrans utbekommande erhålla inteckning i järnvägen med förmansrätt framför varje annan fordran.

Sedan koncessionen jämlikt Kungl. Maj:ts medgivande den 11 juni 1897 överlätits å Markaryd—Veinge järnvägsaktiebolag, utbetalte riksgäldskon-

toret under åren 1897, 1898 och 1900 av det beviljade lånet tillhopa 561,000 kronor till nämnda bolag.

Jämväl för anläggning av Hässleholm—Markaryds järnväg har statslån utgått, i det att Kungl. Maj:t den 10 augusti 1888 för utförande av bandelen Vittsjö—Hässleholm beviljade ett lån å 410,000 kronor ur allmänna järnvägslånefonden. För tillgodonjutande av detta lån stadgades villkor, motsvarande förut omförmälda, för statslån för anläggning av Markaryd—Veinge järnväg föreskrivna villkor, dock med andra tider för anstånd med räntans erläggande och kapitalavbetalnings påbörjande samt med en överränta av sex procent. Den 12 oktober 1889 nedsatte Kungl. Maj:t på grund av uppkommen minskning i anläggningskostnaden för järnvägen lånet till 404,000 kronor. Lånet utbetaltes i sin helhet till bolaget under åren 1890—1892.

Sedermera har Kungl. Maj:t efter beslut av 1919 års riksdag (skrivelse nr 20) den 14 mars 1919 medgivit, att av de den 31 december 1918 förfallna annuitets- och räntebelopp, 424,065 kronor 56 öre, å ifrågavarande lån å 404,000 kronor ett belopp av 400,000 kronor finge räknat från och med år 1919 på vissa angivna villkor kapitaliseras såsom särskilt lån till Hässleholm—Markaryds järnvägsaktiebolag.

I skrivelse den 10 mars 1930 hava *fullmäktige i riksgäldskontoret* gjort framställning om reglering av Markaryd—Veinge järnvägsaktiebolags skuldförhållande till staten m. m. Fullmäktige hava därvid lämnat en redogörelse för vad i dessa frågor förekommit. Av denna redogörelse inhämtas följande:

Markaryd—Veinge järnvägsaktiebolag har endast delvis kunnat fullgöra sin betalningsskyldighet för statslånet. Under tiden från lånets utlämnande till och med den 31 december 1929 har bolaget till riksgäldskontoret inbetalat inalles 641,000 kr. Då de ränte- och annuitetsbelopp, vilka under nämnda tid förfallit till betalning, sammanlagt uppgå till 810,645 kronor och då därjämte överränta debiterats å de uteblivna inbetalningsbeloppen, har såväl hela skulden som den förfallna delen därav efter hand ökats. Vid 1929 års slut uppgick skulden till följande belopp:

	Icke förfallen skuld	Förfallen skuld	Summa
Kapital	kr. 409,548.68	kr. 151,451.92	kr. 561,000.—
Ränta	> 4,556.23	> 373,158.96	> 377,715.19
Överränta	> —	> 28,947.—	> 28,947.—
Anståndsrenta	> 45,154.87	> —	> 45,154.87
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	Summa kr. 459,259.78	kr. 553,557.28	kr. 1,012,817.06

I april 1928 ingav bolaget till riksgäldskontoret en anhållan om att fullmäktige ville, i likhet med vad tidigare ägt rum beträffande ett flertal andra enskilda järnvägar, föranstalta om utredning rörande bolagets ekonomiska ställning, i syfte att åtgärder sedermera måtte vidtagas för lämplig nedskrivning av skulden för statslånet. Med anledning härav uppdrogo fullmäktige åt en delegation, bestående av riksgäldssekreteraren J. Hägglund, överingenjören Hj. Fogelmarck, byråchefen G. Englund och numera byråchefen S. Norrman att verkställa undersökning av bolagets ekonomiska ställ-

ning och att i samband därmed utreda möjligheten av bolagets sammanslagning med Hässleholm—Markaryds järnvägsaktiebolag.

Till fullgörande av nämnda uppdrag lät delegationen under år 1928 genom sina ledamöter företaga åtskilliga förberedande undersökningar. Av överingenjören Fogelmarck verkställdes sålunda en utredning angående Markaryd—Veinge järnvägs sakvärde, under förutsättning att trafiken nedlades och järnvägen med dess tillhörigheter försålles, och beräknades därvid realisationsvärdet för järnvägen av Fogelmarck till 248,000 kr. Möjligheterna för ernående av besparingar vid järnvägens drift, om densamma bibehölles såsom särskild ekonomisk enhet, undersöktes av byråchefen Englund, vilken i avgivet yttrande uppskattade dessa besparingar till 19,100 kr. Slutligen uppgjorde byråchefen Norrman en promemoria rörande grunderna för sammanslagning av Markaryd—Veinge och Hässleholm—Markaryds järnvägar och avgav i samband därmed ett preliminärt yttrande rörande det belopp, till vilket statslånet för den förra järnvägen borde nedskrivas och vilket syntes honom skäligen kunna bestämmas till omkring 400,000 kronor.

Sammanträden höllos även mellan delegationen och representanter för de båda järnvägsbolagen, varvid frågan om en eventuell sammanslagning mellan dessa gjordes till föremål för ingående överläggningar. Under förhandlingarna visade sig emellertid, att någon frivillig överenskommelse därom icke kunde åvägabringas.

I december 1928 inkom från Hässleholm—Markaryds järnvägsaktiebolag ett anbud å övertagande av Markaryd—Veinge järnväg med därtill hörande mark, byggnader, rullande materiel och inventarier för ett pris av inalles 200,000 kronor. Härjämte erbjöd bolaget sig att inköpa järnvägens i förråd befintliga förbrukningsartiklar (slipers, stenkol etc.) till bokfört pris eller, om detta överstege dagspriset, till detta senare.

Sedan fullmäktige lämnat Markaryd—Veinge järnvägsaktiebolag tillfälle att yttra sig över detta anbud, meddelade bolaget i skrivelse av den 9 februari 1929 att, då staden Halmstad vore ägare till den största aktieposten i bolaget, bolagsstyrelsen ansett sig böra lämna stadens drätselkammare en fullständig redogörelse för vad i ärendet dittills förekommit för att därigenom bereda drätselkammaren och genom denna eventuellt stadsfullmäktige tillfälle att överväga, huruvida anledning förefunnes för staden att träda emellan för att bevara sina intressen i järnvägen. I anledning härav förklarade bolagsstyrelsen sig ej omedelbart kunna avgiva yttrande över förberörda anbud.

Kort därefter inkom från drätselkammaren i Halmstad en skrivelse, vari hemställdes, att fullmäktige måtte uppskjuta ärendets behandling, för att tillfälle måtte beredas staden att pröva frågan om eventuellt övertagande av järnvägen. Det sålunda begärda anståndet beviljades av fullmäktige. På begäran av järnvägsbolaget förlängdes anståndstiden sedermera till den 26 oktober 1929, inom vilken tid bolaget borde insända eventuellt anbud från staden Halmstad eller enskilda intressenter å järnvägens övertagande. Tillika anmodade fullmäktige Hässleholm—Markaryds järnvägsaktiebolag, vars förut omförmälda köpeanbud icke syntes motsvara järnvägens verkliga värde, att inkomma med nytt anbud.

Inom den sålunda utsatta tiden avgåvos anbud såväl av drätselkammaren i Halmstad som av Hässleholm—Markaryds järnvägsaktiebolag. Drätselkammaren erbjöd därvid borgen av staden Halmstad för ett till 360,000 kronor nedskrivet belopp av Markaryd—Veinge järnvägsaktiebolags skuld till staten, eventuellt med skyldighet att därav kontant inbetala 10,000 kronor. Därvid förutsattes, att räntefot och annuitet för det nedskrivna lånebeloppet skulle förbliva oförändrade och således utgöra 4½ respektive 5 %. Enligt vad i anbudet meddelades vore detsamma emellertid beroende på stadsfullmäktiges godkännande.

Hässleholm—Markaryds järnvägsaktiebolag åter erbjöd sig i skrivelse av den 24 oktober 1929 att inköpa järnvägen med tillhörigheter för ett pris av 325,000 kronor, varav 75,000 kronor skulle gäldas kontant och återstående 250,000 kronor på så sätt, att bolaget övertog betalningsskyldigheten för samma belopp av Markaryd—Veinge järnvägs statslån. Vidare erbjöd sig bolaget att övertaga järnvägens i förråd varande förbrukningsartiklar, såsom slipers, stenkol etc., enligt samma grunder, som angivits i bolagets ursprungliga anbud. Härjämte innehåller anbudet vissa utfästelser beträffande Markaryd—Veinge järnvägs i tjänst varande personal samt dess pensionärer och understödstagare.

För att kunna jämföra de båda anbuden infordrade fullmäktige uppgift från Markaryd—Veinge järnvägsaktiebolag dels å värdet av järnvägens materialförråd, dels ock å bolagets tillgodohavande i bank, kassabehållning och trafikfordringar. Den begärda uppgiften lämnades av bolaget i skrivelse av den 13 november 1929, enligt vilken värdet av ifrågavarande tillgångar efter avdrag av vissa till trafiken och järnvägens underhåll hänförliga skulder angavs utgöra 78,435 kronor 12 öre, varav 14,647 kronor 21 öre utgjorde materialförrådets värde och 63,787 kronor 91 öre värdet av övriga tillgångar.

Staden Halmstads anbud är sålunda grundat på den förutsättningen, att Markaryd—Veinge järnvägsaktiebolag fortfarande skulle äga bestand och förenämnda särskilda tillgångar få kvarbliva i bolagets ägo samt alltså ej komma riksgäldskontoret till godo. Hässleholm—Markaryds järnvägsaktiebolag har däremot erbjudit sig dels att inköpa järnvägen med byggnader, rullande materiel och inventarier för ett pris av 325,000 kronor, dels ock att inlösa materialförrådet till dess bokförda värde eller eventuellt till gällande dagspris; om detta anbud antages och äganderätten till järnvägen jämte förrådet överlåtes till bolaget, komma Markaryd—Veinge järnvägsaktiebolags övriga tillgångar, huvudsakligen bestående av i bank inestående medel, att vid en eventuell likvidation tillfalla riksgäldskontoret, som, om man bortser från trafikskulder och dylikt, är bolagets ende fordringsägare. En jämförelse mellan anbuden utföll sålunda till förmån för det av Hässleholm—Markaryd järnvägsaktiebolag avgivna.

Markaryd—Veinge järnvägsaktiebolag har sedermera med skrivelse av den 23 december 1929 överlämnat nytt av drätselkammaren i Halmstad å stadens vägnar avgivet anbud å järnvägen jämte för dess drift anskaffade förbrukningsartiklar samt bolagets övriga tillgångar, bestående av kontanta medel, banktillgodohavanden och andra fordringar, dock efter avdrag av bolagets skulder med undantag av skulden för statslånet. Anbudet har formen av en av drätselkammaren å stadens vägnar utfärdad borgensförbindelse för 325,000 kronor av statslånet samt därutöver för ett belopp, motsvarande värdet den 1 juli 1930 av nyssberörda särskilda tillgångar. Anbudet är numera, sedan berörda förbindelse godkänts av stadsfullmäktige i Halmstad, bindande. Genom den förändring, stadens tidigare anbud sålunda undergått, har detsamma blivit likvärdigt med det av Hässleholm—Markaryds järnvägsaktiebolag avgivna. I båda anbuden förutsattes, att uppgörelsen med staten skall äga rum senast den 30 juni 1930.

Den av fullmäktige tillsatta *delegationen* har efter att hava tagit del av handlingarna i ärendet avgivit en den 23 december 1929 dagtecknad utredning, ur vilken torde få återgivas följande:

Driftöverskottet vid Markaryd—Veinge järnväg frånsett räntor, vilket överskott i medeltal per år utgjort under åren 1911—1913 34,772 kronor, 1916—1920 48,668 kronor och 1921—1925 25,318 kronor, hade i medeltal per år

under åren 1926—1928 belöpt sig till endast omkring 10,900 kronor, varvid vore att märka, att inga avskrivningar eller däremot svarande avsättningar till förnyelsefond blivit gjorda under en lång följd av år. För upprätthållande av järnvägens realvärde fordrades emellertid årliga sådana till ett beräknat belopp av minst 17,000 kronor. Då sålunda järnvägen under senare år icke ens lämnat mot drift- och oundgängliga förnyelsekostnader svarande inkomster, kunde järnvägen icke anses äga något affärsvärde under de trafik- och driftsförhållanden, som rådde under angivna år.

Markaryd—Veinge och Hässleholm—Markaryds järnvägar med en längd av 34.8 respektive 36.2 kilometer korsades vid Markaryd av Skåne—Smålands järnväg (linjen från Värnamo till Kärreberga å Hälsingborg—Hässleholms järnväg). Mellan de båda järnvägarna, som tillhörde olika bolag, hade i vissa avseenden träffats överenskommelse om samarbete, såsom beträffande gemensam trafikchef, gemensam verkstadsdrift och gemensam nyttjanderätt till Markaryds järnvägsstation. Sistnämnda gemensamhetsförhållande vore reglerat genom en år 1897 träffad överenskommelse, som vore uppsägbar och ej kunde ändras, utan att båda parterna vore ense om ändringen. Då man utgått från att båda banornas trafik vid Markaryd skulle bli av ungefär lika storlek, hade i överenskommelsen stadgats, att Markaryd—Veinge järnväg skulle bestrida hälften av vid föreningsstationen uppkommande nybyggnads-, underhålls- och förvaltningskostnader. I denna överenskommelse vore ock ersättningen för gemensamt begagnad rullande materiel ordnad. Då emellertid Hässleholm—Markaryds järnvägs trafik vid Markaryds station blivit väsentligen större än Markaryd—Veinge järnvägs, hade sistnämnda järnväg belastats med betydligt större kostnader än enligt de beträffande statsbanestationer för dylik gemenskap fastställda allmänna normerna. Vidare hade den träffade överenskommelsen lett till att vardera banan anskaffat rullande materiel, varvid behovet av sådan ökats och väsentligt större kapital måst nedläggas än nödigt varit, ävensom till att lokomotiven ej fördes utom den egna banans område, varav följt relativt betydlig ökning av driftkostnaderna. Att två samförvaltade banor med vardera endast omkring 35 kilometers längd båda hölle egen rullande materiel och icke tillåte användning av egna lokomotiv å den samförvaltade banan måste betecknas som ett långt gående slöseri. Försök att få berörda överenskommelse ersatt med en mera rättvis hade strandat.

Enligt verkställda ingående utredningar och beräkningar skulle årliga besparingar vid Markaryd—Veinge järnväg kunna ernås till omkring 23,000 kronor, om den trafikerades såsom enskild järnväg, och till 41,800 kronor, om den sammansloges med Hässleholm—Markaryds järnväg, därvid dock vissa olägenheter i form av indragning av tåg m. m. drabbade trafikanterna. Utan dylika olägenheter belöpte sig besparingarna till omkring 23,800 kronor, varav den långt större delen utgjorde besparingar, som ej kunde uppås utan sammanslagning.

Undersökningsresultaten gäve enligt delegationens uppfattning oförtydligt vid handen, att det ur ekonomisk synpunkt lämpligaste vore, att berörda var för sig korta banor, vilka tillsammans bildade en föreningslänk mellan tvenne statens stambanor, sammansloges till *en* teknisk och ekonomisk enhet. Endast för det fall att så gjordes kunde man för sträckan Markaryd—Veinge med större sannolikhet beräkna att erhålla sådant driftöverskott, som kunde möjliggöra fullgörande med järnvägens egna medel av annuiteter å till skäligt belopp nedskrivet statslån. En sammanslagning, varigenom järnvägarna i samtrafikshänseende bleve en järnväg, skulle visserligen medföra minskad inkomst per viktenhet i transitotrafik, men å andra sidan skulle denna trafik ökas.

Hässleholm—Markaryds järnvägsaktiebolags balansräkning vid utgången av år 1928, som slutade å 1,723,512 kronor, upptoge bland tillgångarna järnvägsanläggningen med rullande materiel och inventarier till 1,581,298 kronor ävensom rörelsemedel, varibland förråd 48,825 kronor samt banker och kassa 83,465 kronor. Å skuldsidan vore uppförda statslån 626,847 kronor, aktiekapital 323,000 kronor, reservfond 64,600 kronor, dispositionsfond 275,000 kronor, vinstmedel 48,417 kronor samt avskrivningsfond 385,648 kronor. Vid järnvägen hade följts en försiktig finanspolitik. Till avskrivningsfonden hade stora avsättningar gjorts, och de relativt betydliga vinstmedlen hade icke utdelats utan ackumulerats i en dispositionsfond, vilken år 1929 omförts till aktiekapital, varigenom detta fördubblats. Delegationen hade på anförda skäl kommit till den bestämda uppfattningen, att en sammanslagning av de båda ifrågavarande järnvägarna komme att medföra betydande fördelar såväl ur järnvägesekonomisk synpunkt som ock för järnvägarnas trafikanter.

Enligt delegationens mening vore de farhågor, som uttalats för att staden Halmstads intressen, om Markaryd—Veinge järnvägs ledning icke handhades av en särskild styrelse, skulle bliva åsidosatta, ogrundade. Markaryd—Veinge järnvägs geografiska läge i förhållande till nämnda stad vore nämligen sådant, att det måste framstå såsom en tvingande angelägenhet för varje om järnvägens väl ivrande styrelse att söka i möjligaste grad upparbeta trafiken på Halmstad.

Vad beträffade Markaryd—Veinge järnvägsaktiebolags ekonomiska ställning, upptoge vid 1928 års utgång dess balansräkning, vilken slutade å 1,666,536 kronor, å skuldsidan aktiekapitalet 552,600 kronor, statslånet med räntor 988,901 kronor, reservfond 4,560 kronor och en avskrivningsfond (äldre avsättning) 120,475 kronor. Såsom tillgångar vore upptagna järnvägsanläggningen med rullande materiel 1,332,906 kronor, Lavereds mosse 58,986 kronor, rörelsemedel tillhopa 120,950 kronor, varav förråd 43,413 kronor, fordringar 8,676 kronor samt banker och kassa 68,861 kronor ävensom en balanserad förlust å 153,694 kronor. Anmärkningsvärt vore, att bolaget redovisade kontanta större tillgångar än som kunde anses behövlige såsom rörelsemedel. Järnvägen vore väl underhållen. Bortsett från de utgifter, som föranleddes av behovet av inläggning av grövre räls å en sträcka av 20 kilometer, ansåges något kapitalbehov för anläggningen eller rullande materiel ej vara för handen.

Under förutsättning att Markaryd—Veinge järnväg överlättes till Hässleholm—Markaryds järnvägsaktiebolag kunde förstnämnda järnväg anses äga ett affärsvärde av 400,000 kronor, och med hänsyn till sistnämnda bolags goda ekonomiska ställning skulle enligt delegationens mening bolaget kunna fullgöra annuiteterna å den del av statslånet, som efter en blivande skuldreglering skulle återstå att förränta och amortera. Såsom villkor för en skuldreglering borde stadgas, att staten skulle äga rätt att inlösa järnvägen för ett belopp, motsvarande statens nedskrivna fordran, ökat med framtida kapitalinvesteringar men med avdrag för inträffad värdeminskning.

Sedan fullmäktige i riksgäldskontoret fått mottaga ytterligare inlagor i ärendet från järnvägsbolagen, från vissa industriidkare i av Markaryd—Veinge järnväg berörda trakter samt från staden Halmstad, hava fullmäktige för vinnande av så allsidig utredning som möjligt införskaffat yttranden i ärendet från de s. k. järnvägsfusionssakkunniga och järnvägsstyrelsen.

Järnvägsfusionssakkunniga anföra, att de sakkunniga ansett sig bära vidtaga en mera allmän undersökning rörande de järnvägsgrupperingar, som ur

fusionssynpunkt vore värda att i förevarande sammanhang tagas i övervägande, samt att de sakkunniga därav ansett böra beaktas fem olika alternativ. Beträffande de besparingar, som kunde uppstå vid realiserandet av de skilda alternativen, hade de sakkunniga på grund av den korta tid, som stått till deras förfogande, icke kunnat verkställa några mer ingående undersökningar, varför de beräknade besparingsbeloppen med undantag av dem, som avsåge sammanslagning av Markaryd—Veinge och Hässleholm—Markaryds järnvägar, beträffande vilka förenämnda delegation verkställt detaljerade utredningar, borde betraktas såsom approximativa.

De av de sakkunniga vid de olika fusionsalternativen sålunda beräknade besparingarna framgå av följande sammanställning:

Alternativ	Fusion mellan	Approximativa besparingar		
		Genom fusionen Kronor	Genom driftbesparingar i övrigt Kronor	Summa Kronor
I	Markaryd—Veinge och Hässleholm—Markaryds järnvägar	18,000	31,000	49,000
II	Markaryd—Veinge och statens järnvägar	31,000	31,000	62,000
III	Markaryd—Veinge, Hässleholm—Markaryds och statens järnvägar	50,000	52,000	102,000
IV a)	Markaryd—Veinge och Hässleholm—Markaryds järnvägar, å ena, samt Hälsingborg—Hässleholms och Skåne—Smålands järnvägar, å andra sidan	43,000	52,000	95,000
IV b)	Markaryd—Veinge och Hässleholm—Markaryds järnvägar, å ena, samt Östra Skånes och Kristianstad—Hässleholms järnvägar, å andra sidan	23,000	52,000	75,000

Beträffande denna jämförelse anföra de sakkunniga:

De sakkunniga vilja erinra därom, att i Markaryd för närvarande finnas skilda stationer för Skåne—Smålands och för Hässleholm—Veinge-banorna. I fusionsalternativet IV a), där båda stationerna skulle komma att tillhöra samma ägare, skulle genom dessa stationers sammanförande uppstå en årlig driftbesparing, vilken enligt inhämtade upplysningar torde kunna beräknas till 13,000 kronor, givetvis minskad med kostnaden för förrentning av den erforderliga nya anslutningen. I de andra fusionsalternativen skulle ju även efter en fusion förefinnas olika ägare till de två stationerna, och kan således en dylik sammanslagning icke komma till stånd, för så vitt icke en överenskommelse om anordnande av en gemensam föreningsstation träffas mellan dessa ägare. Det borde dock ligga i båda parternas intresse att åstadkomma en sådan överenskommelse, vilken säkerligen skulle även för här omhandlade järnvägsfusioner medföra besparingar, vilka dock icke nu kunna till siffrorna fixeras.

I detta sammanhang anse de sakkunniga sig slutligen böra erinra därom, att nyss angivna belopp endast avse de drifts- och administrationsbesparingar, som genom fusionerna eller i samband med dessa kunna ernås i jämförelse med järnvägsföretagens nuvarande utgifter. Givetvis måste för ett slutligt bedömande av varje fusionsföretag hänsyn även tagas till den ökning av utgifter samt minskning av inkomster, som kunna inträda genom ändrade

personal- och taxeförhållanden. Det ekonomiska resultatet härav är emellertid helt beroende av det sätt, varpå varje särskild fusion genomföres, och på de ändamål, för vilka de genom fusionerna uppkomna besparingarna utnyttjas. Frågan härom låter sig i varje fall, särskilt för de enskilda järnvägsgrupperna, ej i detta sammanhang överblickas. För att i någon mån belysa frågan anse de sakkunniga sig dock böra meddela, att enligt det alternativ, där inkomstminskning och löneökning givetvis komma att bli störst, nämligen om Markaryd—Veinge och Hässleholm—Markaryds järnvägar helt införlivas med statens järnvägar, skulle, enligt verkställd utredning, kunna beräknas en inkomstminskning, i jämförelse med banornas inkomster för år 1928, av cirka 113,000 kronor, vartill kommer, på grund av redan verkställda och förestående taxeändringar, en av fusionen oberoende avgifts-sänkning av cirka 45,000 kronor. Vad personallönerna beträffar, gäller i samma fall, att om för personalen tillämpas samma lönebestämmelser som vid statsbaneförvärvet av Dala—Hälsinglands järnväg, några anmärkningsvärda löneförhöjningar icke skulle inträda förrän efter åtskilliga år. I framtiden skulle däremot inträda en ökning av lönekostnaden, vilken, om beräkningen göres med utgångspunkt från nu gällande löneskalor, år 1944 skulle belöpa sig till cirka 14,000 kronor.

Under angiven förutsättning, d. v. s. att de båda banorna vid fusionen helt införlivas med statens järnvägar i såväl taxe- som personalhänseende, skulle således ett statens förvärv av desamma icke innebära någon ekonomisk vinst. Tvärtom visar utredningen, att förlust skulle uppstå, för så vitt icke motsvarande trafikökning kan påräknas genom den minskning i transportavgifter, som en dylik införlivning skulle medföra.

Om också de i tabellen angivna besparingssiffrorna för olika fusionsalternativ vid en noggrannare undersökning skulle i vissa delar befinnas vara i behov av korrigerering, framgår emellertid av desamma, att en fusion enbart av Markaryd—Veinge och Hässleholm—Markaryds järnvägar skulle medföra den minsta besparingen, under det att större besparingar äro att vinna genom en fusion av de båda nämnda järnvägarna med endera av Hälsingborgs- eller Kristianstadsgrupperna eller med statens järnvägar.

Efter den sålunda gjorda utredningen angående de olika fusionernas ekonomiska betydelse angiva de sakkunniga några av de motiv, som kunna anses tala särskilt för en fusion med statens järnvägar, samt anföra härutinnan:

Förfogandet över denna förbindelselinje mellan två statens järnvägars linjer innebär sålunda en möjlighet till linjens utnyttjande till statens järnvägars fördel, vilken möjlighet emellertid icke låter uttrycka sig i årliga besparingssiffror. Det bör också framhållas, att linjens Veinge—Hässleholm båda ändpunkter tillhöra statens järnvägar och att linjens införlivande med dessa järnvägar ur geografisk synpunkt är mer naturlig och har större betydelse för transitotrafiken över linjen än deras införlivande med någon av förenämnda enskilda järnvägsgrupper. Linjens förvärvande av staten skulle givetvis också i sin mån utgöra ett nytt bevis för statens intresse för det splittrade svenska järnvägsnätets enhetliggörande. Framhållas bör slutligen, att järnvägarnas införlivande med statens järnvägar skulle genom såväl persontrafiks- som godstrafiksavgifternas förbilligande för trafikanterna medföra en fördel, som icke lär komma dem till del vid någon av de övriga fusionerna.

Enligt de sakkunnigas mening skulle den ur fusionssynpunkt minst tillfredsställande kombinationen vara Markaryd—Veinge järnvägs sammanförande allenast med Hässleholm—Markaryds järnväg. En fusion av endast

dessa järnvägar är icke någon lycklig, slutlig lösning av dessa järnvägars framtidsfråga. Tillsammans bilda de en sammanhängande järnvägssträcka av icke mer än 71 kilometer. Tager man i betraktande, att dessa järnvägars trafik är och även kommer att förbliva svag, kan man påstå, att denna järnvägssträcka med största sannolikhet icke kan bli något i ekonomisk mening gott företag, om också utsikter icke saknas, att det skulle kunna förränta och amortera det till ifrågasatt belopp nedsätta statslånet.

Av de olika fusionsalternativen föreligger för närvarande endast förslaget om fusion av Markaryd—Veinge och Hässleholm—Markaryds järnvägar. Med hänvisning till vad förut anförts anse sig de sakkunniga under dessa förhållanden vilja ifrågasätta, huruvida för närvarande något av de föreliggande anbuden bör antagas. Det vore ur fusionssynpunkt säkerligen lyckligt, om ett rådium först kunde beredas för närmare undersökning av de övriga föreliggande möjligheter, som förut berörts. Lättast synes detta kunna ernås genom att riksgäldsfullmäktige nu övertaga den omstridda bandelen Markaryd—Veinge och tillsvidare överlämna den för trafikering åt statens järnvägar. Om banan därvid tillsvidare icke införlivas med statens järnvägar utan liksom Svartälvs järnväg drives såsom ett fristående företag, skulle besparingar till ungefär det belopp, som förut angivits för ett införlivande med statens järnvägar, eller cirka 62,000 kronor, kunna vinnas, medan man icke behöfde räkna med ökade lönekostnader eller minskade fraktinkomster. Någon förlust för staten på banans trafikering skulle således säkerligen icke vara att befara. De sakkunniga utgå härvid från att riksgäldsfullmäktige skulle förvärva banan genom inrop på exekutiv auktion; bland annat vinnes därigenom, att banan löses från den för densamma oförmånliga överenskommelsen angående Markaryds station.

Markaryd—Veinge järnvägs övertagande av staten och överlämnande till förvaltning av järnvägsstyrelsen skulle visserligen innebära, att staten tills vidare finge avstå från den köpeskilling, som erbjudits av Hässleholm—Markaryds järnväg, eller från den av Halmstad erbjudna garantin. De besparingar, som genom ett sådant övertagande ernås, uppväga emellertid till fullo olägenheten härav. I varje fall skulle härigenom vinnas tid för en grundligare undersökning av den större fusionsfråga, som här föreligger. Ett sådant uppskov skulle också vara ägnat att avlägsna de farhågor för en försäljning av järnvägen, som gjort sig gällande hos anhängarna av Markaryd—Veinge järnvägs kvarblivande i Halmstadsintressets hand.

Skulle emellertid ett sådant övertagande av Markaryd—Veinge järnväg, som här av de sakkunniga ifrågasatts, av riksgäldsfullmäktige befinnas vara olämpligt, anse de sakkunniga, att Hässleholm—Markaryds järnvägs fusionsanbud bör antagas. Ett överlämnande av järnvägen till Halmstadskonsortiet skulle sannolikt för framtiden fastläsa den hittillsvarande, i hög grad olämpliga anordningen med två självständiga, endast 35 kilometer långa järnvägar, av vilka den ena, Markaryd—Veinge järnväg, med största sannolikhet alltfjämt kommer att gå med förlust. Varken Markaryd—Veinge eller Hässleholm—Markaryds järnväg lärer under dessa förhållanden kunna åstadkomma de besparingar i förvaltning och drift, som ligga inneslutna i planen till fusion dem emellan.

En sammanslagning av Markaryd—Veinge och Hässleholm—Markaryds järnvägar, ehuru ur fusionssynpunkt ej tillfredsställande, skulle dock under angivna förhållanden vara ett steg i rätt riktning. De sakkunniga vilja dock understryka angelägenheten av att, om denna utväg väljes, försäljningen av Markaryd—Veinge järnväg blir förbunden med rätt för staten till inlösen av banan för köpeskillingens belopp och med definitivt upphörande av kontraktet angående Markaryds station.

Järnvägsstyrelsen anför till en början följande:

Det synes styrelsen vara ett allmänt trafikintresse, att banorna samman-
slås till en enhet, och styrelsen är därför tveksam om lämpligheten att, på
sätt fusionssakkunniga alternativt ifrågasatt, med upphävande av nuvarande
samförvaltning, låt vara som ett första steg och provisorium, överföra Mar-
karyd—Veinge järnväg till staten att tills vidare förvaltas av statens järn-
vägar såsom enskild järnväg.

Mot antagande av från Hässleholm—Markaryds järnväg avgivet köpeanbud
beträffande Markaryd—Veinge järnväg har styrelsen jämväl hyst viss betänk-
samhet. Nämnade anbud får visserligen i betraktande av Markaryd—Veinge
järnvägs svaga ekonomiska resultat anses ur statsfinansiell synpunkt för-
månligt, men det inneslöt tidigare icke någon förbindelse för det köpande
bolaget att avträda Markaryd—Veinge järnväg till staten mot den sänkta
löseskilling, som staten vid reglering av enskilda järnvägars statslån allmänt
plägar fordra, en förbindelse, som styrelsen i förevarande fall får betrakta
som nödvändig. Vidare skulle, även om en sådan förbindelse avgäves, kvar-
stå den allvarsamma olägenheten, att staten, om den framdeles ville förvärva
förbindelseleden Hässleholm—Markaryd—Veinge i dess helhet, kunde bliva
nödgdad att för delen Hässleholm—Markaryd erlägga löseskilling med ett
alltför högt belopp, då enligt vad erfarenheten visat en statsinlösen enligt i
koncessionerna stadgade grunder ställer sig långt ifrån affärsmässig.

Sedan styrelsen under hand erhållit kännedom om att Hässleholm—Marka-
ryds järnväg på av fullmäktige i riksgäldskontoret gjord förfrågan velat
medgiva rätt till statsinlösen av Markaryd—Veinge järnväg enligt viss
lägre inlösenbestämmelse, endast för så vitt staten samtidigt inlöste även
Hässleholm—Markaryds järnväg, har likaledes under hand föranstaltats om
förhandlingar om skälig reglering av inlösningsbestämmelserna även för sist-
nämnda järnväg. Som resultat av dessa samrådsvis förda förhandlingar, som
hållits mellan representanter för Hässleholm—Markaryds järnvägs styrelse
samt riksgäldskontoret och järnvägsstyrelsen, har framgått efterföljande av
bolaget numera ställda förbindelse.

»Därest Hässleholm—Markaryds järnväg kommer att förvärva Markaryd—
Veinge järnväg enligt sitt den 24 oktober 1929 avgivna anbud, medgiver
Hässleholm—Markaryds järnväg, under förutsättning av bolagsstämmans
godkännande, svenska staten rätt att vid anfordran inlösa Markaryd—Veinge
och Hässleholm—Markaryds järnvägar till ett belopp, motsvarande

beträffande *Markaryd—Veinge järnväg* ett belopp av 325.000 kronor, ökat
med vad efter banans övertagande av Hässleholm—Markaryds järnväg bundits
i järnvägens fasta anläggningar med rullande materiel och inventarier,
men minskat med behörigt avdrag på grund av slitning och annan teknisk
värdeminskning, och

beträffande *Hässleholm—Markaryds järnväg* det vid inlösnings bokförda
värdet av järnvägen med rullande materiel och inventarier, ökat med det
belopp av 202,761 kronor, som Hässleholm—Markaryds järnväg erlagt till
statens järnvägar såsom bidrag till viss ombyggnad av Hässleholms station
och anläggning därstädes av elektrisk växel- och signalsäkerhetsanordning,
vilket belopp avförts som driftkostnad, men minskat med behörigt avdrag
på grund av slitning och annan teknisk värdeminskning.

Skulle staten påfordra inlösen av endast Markaryd—Veinge järnväg eller
endast Hässleholm—Markaryds järnväg, skola i respektive koncessioner stad-
gade inlösningsbestämmelser tillämpas.

Hässleholm den 7 mars 1930.

Hässleholm—Markaryds Järnvägsaktiebolag

Carl Stabe.

J. Persson.»

De bestämmelser angående inlösen av Hässleholm—Markaryds järnväg, som genom förbindelsen medgivits, äro väsentligt lindrigare än i koncessionen stadgade bestämmelser. Enligt dessa skall lösesumman antingen beräknas genom kapitalisering efter 5% av på visst sätt beräknad behållning av rörelsen under senaste tio år eller ock bestämmas av gode män, ägande säljaren välja den för honom förmånligaste metoden. Den senare torde få anses som den förmånligaste; till vilket belopp löseskillingen enligt denna skulle komma att uppgå kan dock ej beräknas. Skulle emellertid inlösen nu ske efter det första alternativet, synes löseskillingen för själva banan kunna beräknas till omkring 2,130,000 kronor. Då härtill kommer värdet för bolagets utanför inlösningen liggande tillgångar, vid 1928 års slut upptagna till omkring 140,000 kronor, skulle bolaget efter täckning av skulderna, omkring 630,000 kronor, vid likvidationen kunna till aktieägarna utdela omkring 254 kronor per aktie å nominellt 100 kronor. Vid tillämpning av de nya inlösningsbestämmelserna reduceras löseskillingen till omkring 1,400,000 kronor och likvidationsutdelningen till aktieägarna till omkring 141 kronor per aktie.

Sedan sålunda möjlighet uppnåtts att framdeles vid uppkommande behov kunna inlösa även Hässleholm—Markaryds järnväg till ett pris, som, ehuru liggande väsentligt över affärsvärdet, dock torde kunna anses överkomligt, hava styrelsens betänkligheter mot antagande av Hässleholm—Markaryds järnvägs anbud att inköpa Markaryd—Veinge järnväg så reducerats, att styrelsen anser sig kunna biträda detta, därest en enligt styrelsens mening fullständigare och bättre lösning, vilken i det följande skall närmare avhandlas, ej skulle stå att vinna.

Med anledning av vad järnvägsfusionssakkunniga anfört beträffande en fusion mellan Markaryd—Veinge, Hässleholm—Markaryds och statens järnvägar anför järnvägsstyrelsen följande:

Styrelsen delar till fullo de av fusionssakkunniga anförda synpunkterna. Förbindelseleden Hässleholm—Markaryd har ett sådant läge, att den lämpligen kan vara statsbana. Som sådan skulle den komma att erhålla utökade och nya uppgifter, dels enär med fusionen följer en avsevärd taxesänkning och dels enär järnvägen i statens hand kommer att underlättas och förbilliga transporter av tomvagnar mellan vissa viktiga statsbanesträckor. En fusion med någon av de enskilda järnvägsgrupper, som fusionssakkunniga tänka sig framdeles möjligen uppkomma inom ifrågavarande riksdel, erbjuder icke motsvarande fördelar. En sammanslagning med till Hälsingborg ledande järnvägar anser styrelsen till och med kunna bliva direkt olämplig på grund av vissa förefintliga motsättningar i handelsintressen och med hänsyn till de konstlade omläggningar av handels- och transportvägar, som kunna tänkas följa av en sådan fusion.

Enligt av fusionssakkunniga framlagda, förut anförda ekonomiska beräkningar skulle ett statsförvärf av ifrågavarande järnvägar icke behöva medföra någon nämnvärd försämring av nettoinkomstresultatet, i det att den på grund av taxesänkningen inträdande inkomstminskningen till största delen komme att uppvägas av sådana besparingar, som dels automatiskt uppkomma genom sammanslagningen och dels i övrigt äro möjliga att genomföra. Även om sålunda beräknade besparingar synas väl högt beräknade, torde detta i stort sett uppvägas av de siffermässigt ej kalkylerade fördelar, som ledens förstatligande enligt vad förut anförts kan medföra för statens järnvägar. Styrelsen har därför den uppfattningen, att den taxesänkning av över 110,000 kronor, som enligt beräkning skulle uppkomma genom förstatligande av Hässleholm—Markaryds och Markaryd—Veinge järnvägar, kan vinnas utan någon

i det stora sammanhanget märkbar reducering av statsbanornas inkomst- och affärsresultat, för så vitt nämligen banorna kunna förvärvas till ett mot banornas affärsvärde i enskild regi svarande belopp.

Med hänsyn till anförda förhållanden och då nu i varje fall avgörande skall träffas om Markaryd—Veinge järnvägs blivande ställning i järnvägs-systemet, har det befunnits lämpligt att under hand höra sig för om möjligheterna att till ett efter affärsmässiga grunder beräknat pris för statens räkning förvärva icke blott Markaryd—Veinge järnväg, vilken staten på grund av förfallna län när som helst kan övertaga utan någon ny kostnad, utan även av Hässleholm—Markaryds järnväg, vars ekonomi är god.

Även denna fråga behandlades alltså vid förberörda förhandlingar. Som resultat har härvid framgått följande erbjudande av ett antal personer, representerande styrelsen och en kvalificerad aktiemajoritet i Hässleholm—Markaryds järnväg:

»Undertecknade, som innehava eller enligt fullmakt disponera över tillsammans 5,089 aktier i Hässleholm—Markaryds järnvägsaktiebolag och alltså förfoga över kvalificerad majoritet vid bolagsstämma och som därjämte innesluta majoritet i bolagets styrelse, få härmed göra följande erbjudande.

Därest bolagets styrelse före den 1 juli 1930 erhåller meddelande om att statsmakterna beslutat förvärvande av bolagets egendom på nedan angivna villkor, förbinda vi oss föranstalta, att beslut enligt bolagsordningen snarast möjligt fattas om försäljning till svenska staten av bolagets samtliga tillgångar mot det att köparen övertager bolagets skulder och förpliktelser samt härutöver erlägger en köpeskilling av 658,920 kronor, motsvarande aktiernas parikurs, med tillägg av ett halvt års utdelning, beräknad efter 4 procent.

Skulle proposition i ärendet komma att avgivas till 1930 års riksdag, förplikta vi oss tillse, dels att för år 1929 större utdelning å aktierna än med 4 procent icke beslutes, och dels att i övrigt icke disponeras över bolagets likvida medel för andra ändamål än järnvägsdriftens normala upprätthållande.

Staten övertager företaget, sedan bolagsstämmas beslut om försäljning vunnit laga kraft, och skall omedelbart erlägga löseskillingen.

Beträffande personalen utgå vi från att likartade bestämmelser som vid statens övertagande av andra enskilda järnvägar skola komma till tillämpning, varvid följande formulering föreslås.

Vid järnvägen anställda befattningshavare skola äga rätt att övergå i statens järnvägars tjänst utan minskning av innehavda till dem utgående löneförmåner och utan minskning av den rätt till löneförhöjning efter viss tjänstetid, som enligt vid bolagets järnväg tillämpade grunder skulle hava tillkommit dem, allt dock med förbehåll

- a) att de åtnöja sig med sådana — med deras innehavande plats så vitt möjligt jämförliga — befattningar, som järnvägsstyrelsen anser lämpligt anförtro dem,
- b) att de varda underkastade alla statens järnvägars för personalen nu eller framdeles gällande reglementen och instruktioner samt villkor för antagning, bibehållande av anställning, befordran och entledigande, därvid dock skall gälla att vid beräkning av tjänstetid i och för befordran vid statens järnvägar behörig hänsyn skall tagas till den tid befattningshavare varit anställd vid bolagets järnväg,
- c) att de icke äga rätt att ingå såsom delägare i statens järnvägars pensionsinrättningar, med mindre sådant efter prövning för varje särskilt fall av befattningshavares därom ingivna ansökan kan medgivas, varemot järnvägsstyrelsen från och med 1 juli 1930 skall i avseende å de

bolagets befattningshavare, vilka tillhöra enskilda järnvägars pensionskassa och som icke erhålla särskilt tillstånd att i statens järnvägars pensionskassor ingå, äga samma förpliktelser och rättigheter i förhållande till förstnämnda kassa, som bolaget skulle äga, om järnvägen fortfarande vore bolagets egendom, dock såvitt angår den avlöningsförhöjning, som bemålde befattningshavare må komma att erhålla efter banans övertagande av staten, endast under förutsättning av enskilda järnvägars pensionskassas samtycke. Den personal, som kvarstår i enskilda järnvägars pensionskassa, tillerkännes enahanda förmåner som de, vilka enligt kungl. brevet $\frac{4}{6}$ 1920 tillkomma vissa tjänstemän, förut anställda vid Västkustbanan m. fl. järnvägar, vilka kvarstå i nämnda pensionskassa.

Beträffande sådan personal, som redan pensionerats av bolaget, samt den i tjänst varande personal, som ej är delägare i någon pensionskassa, åligger det statens järnvägar att inträda i de skyldigheter, som bolaget gent emot personalen iklätt sig, respektive att pensionera densamma enligt vid bolaget tidigare tillämpad praxis.»

Det avgivna anbudet torde få anses vara ur affärsmässig synpunkt fullt skäligt. Bolaget har nämligen, sedan behöriga avsättningar till förnyelsefond gjorts, under en lång följd av år haft sådana årliga vinster, att mot vanlig ränta svarande aktieutdelningar kunnat vara fullt försvarliga. I stället för att besluta sådana har man emellertid dels omedelbart som driftkostnad avfört kapitalökningskostnader — under senaste tid endast vid Hässleholms station med 202,761 kronor — och dels avsatt medel till en dispositionsfond, som jämte vinstmedel år 1929 omförts till aktiekapital. Detta utgör efter härvid uppkommen fördubbling 646,000 kronor. Bolagets vinst har — om man till sådan återför nyssnämnda ur bokföringssynpunkt orätt förda belopp av 202,761 kronor — i medeltal för åren 1920—1929 utgjort 29,133 kronor, motsvarande 4.5 procent å det år 1929 fördubblade aktiekapitalet, och för de två senaste åren har vinsten uppgått till eller överstigit 5 procent å nyssnämnda belopp.

Bolagets ekonomiska ställning var jämlikt balansräkningen vid 1928 års utgång mycket god, och ställningen kommer enligt vad meddelats att visa sig än bättre per 1 juli 1930 eller den tidpunkt, då bolagets försäljning till staten närmast ifrågasättes. Tills vidare har man emellertid ej att tillgå senare siffror än per 31 december 1928.

Jämlikt dessa skulle staten få att i löseskilling för bolagets tillgångar erlägga:

Ersättning för aktier i bolaget	kronor	658,920
Övertagande av skulderna (statslånet)	»	626,847
	Summa kronor	1,285,767

Bolagets tillgångar äro redovisade med ett högre belopp, nämligen 1,337,864 kronor. Att märka är härvid, att tillgångarna äro upptagna med låga värden. Järnvägen, som anlagts under åren 1886—1892, har tillkommit under en tid med låga anläggningskostnader. Vederbörliga avskrivningar äro verkställda, och utöver de i bokföringen upptagna avskrivningarna finnas andra, vilka icke framträda, såsom det förut angivna beloppet av 202,761 kronor, vilket avförts som driftkostnad. Det torde sålunda vara tydligt, att tillgångarnas realvärde överstiger den fordrade löseskillingens belopp.

Det anslag, som skulle krävas för ett statsförvärv av Markaryd—Veinge och Hässleholm—Markaryds järnvägar, är relativt obetydligt dels på grund

av förekomsten av statslån och dels enär bolagen äga vissa kontanta medel och andra realiserbara tillgångar, vilka vid banornas förvärvande på grund av den föreslagna formen härför tillfalla staten. En beräkning i berörda avseende, preliminärt byggd på 1928 års siffror, utfaller på följande sätt:

	Hässleholm— Markaryds järnväg kronor	Markaryd— Veinge järnväg kronor	Summa kronor
Löseskilling	1,285,767	988,900	2,274,667
Avgår: statens fordran	626,847	988,900	1,615,747
Återstod att likvidera (brutto)	658,920	—	658,920
[Avgår:			
Tillgodohavanden och kontanter, som vid likvidering tillfalla staten	85,000	77,000	162,000
Förrädsartiklar, som vid likvidering tillfalla staten	49,000	43,000	92,000
Återstod att likvidera (netto)	525,000	— 120,000	405,000

Av denna beräkning, som dock icke upptar vissa smärre poster och som hänför sig till en annan tidpunkt än den, vid vilken banornas förvärvande kan ifrågakomma, framgår, att det i varje fall fordras endast ett relativt obetydligt anslag för statsinlösen av Hässleholm—Markaryds och Markaryd—Veinge tillsammans 71 kilometer långa järnvägar.

För inlösen av Markaryd—Veinge järnväg fordras intet anslag. Staten erhåller tvärt om visst kontantbelopp, om statens lånefordran skall gäldas exekutivt. Det torde därvid vara lämpligt, att riksgäldskontoret, som har att bevaka statens fordran, behåller sagda belopp och efter inropande av Markaryd—Veinge järnväg överlämnar denna med rullande materiel och inventarier men utan övriga tillgångar till statens järnvägar, mot att statens järnvägars fond debiteras det belopp av 325,000 kronor, som Hässleholm—Markaryds järnväg erbjudit sig att erlægga i inlösen för banan. Ifrågavarande belopp bör uppföras som statskapital av lånemedel.

Därest omedelbart statsförvärv av Hässleholm—Markaryds järnväg beslutes, torde ett anslag av 525,000 kronor vara tillfyllest. Då järnvägen är fullt räntabel, bör anslaget givetvis utgå av lånemedel.

I statens järnvägars räkenskaper skulle anläggningsvärdet beträffande Hässleholm—Markaryds järnväg påföras statsbanornas anläggningskonto med ett belopp, motsvarande köpeskillingen i dess helhet, alltså dels ersättningen för aktierna och dels värdet av kvarvarande statslån vid tidpunkten för övertagandet. Å andra sidan skulle statskapitalet av lånemedel gottskrivas med ett belopp, inneslutande ifrågavarande anslag av lånemedel å 525,000 kronor och kvarstående statslån. Skillnaden mellan å anläggningskontot och kapitalkontot bokförda belopp gottskrives förnyelsefonden.

Efter sålunda verkställd prövning av det anbud till omedelbar inlösen av Hässleholm—Markaryds järnväg, som av innehavare av aktiemajoriteten avgivits, anser sig styrelsen kunna uttala, att anbudet är av natur att böra av staten antagas. Göres så och förvärvas samtidigt Markaryd—Veinge järnväg, så erhålles på en gång en slutlig och till synes för alla parter förmånlig lösning av ifrågavarande järnvägsproblem. Särskilt må erinras om dennas förmånlighet för Halmstads stad, som energiskt motsatt sig Markaryd—Veinge järnvägs försäljning till Hässleholm—Markaryds järnväg och varit beredd ikläda sig avsevärda risker till förhindrande av att banan efter sådan försäljning möjligen i en framtid skulle komma i ur stadens synpunkt olämpliga händer. Det är möjligt, att den inkomstminskning, som uppkommer genom den med en införlivning med statens järnvägar förbundna

taxesänkningen, kan komma att något överväga de besparingar, som uppkomma, och de järnvägsekonomiska fördelar i övrigt, som vinnas vid en sammanslagning, men skillnaden kan dock i varje fall icke bliva betydlig i förhållande till taxesänkningens storlek. Styrelsen, som är starkt medveten om hur oekonomisk det svenska järnvägssystemets starka splittring är, vill gärna medverka till att rättelse härutinnan vinnes, där så lämpligen kan ske, och att genom härvid uppkommande allmänekonomiska besparingar möjlighet öppnas till för näringslivet värdefulla taxesänkningar även utanför statens järnvägars nuvarande intressesfär.

Under hänvisning till vad sålunda anförts gör järnvägsstyrelsen det uttalandet, att styrelsen i likhet med järnvägsfusionssakkunniga funne det allmännas intressen bäst tillgodoses, därest såväl Markaryd—Veinge som Hässleholm—Markaryds järnväg införlivades med statens järnvägar, och att det tillfälle härtill, som nu yppat sig, vore av natur att böra utnyttjas.

För egen del anför *fullmäktige i riksgäldskontoret* följande:‡

Sedan den av fullmäktige föranstaltade utredningen i december 1929 blivit slutförd och de slutliga anbuden å övertagande av Markaryd—Veinge järnväg respektive garanti för viss del av banan åvilande skuld till staten inkommit, hade fullmäktige preliminärt beslutat för sin del förorda en sammanslagning av järnvägarna Hässleholm—Markaryd och Markaryd—Veinge genom antagande av Hässleholm—Markaryds järnvägsaktiebolags köpeanbud. Såsom förut nämnts, funno fullmäktige emellertid önskvärt att före ett slutligt ställningstagande i ärendet inhämta fusionssakkunnigas yttrande, varjämte innehållet av detta nödvändiggjorde införskaffande av ett yttrande från järnvägsstyrelsen. Genom vad i berörda två yttranden anförts har ärendet kommit i ett helt annat läge än då fullmäktige fattade sitt nyssnämnda preliminära beslut. Vad de sakkunniga och järnvägsstyrelsen anför i fråga om fördelarna av att införliva ifrågavarande två banor med statens järnvägar är enligt fullmäktiges mening förtjänt av det största beaktande. Med hänsyn till Hässleholm—Markaryds järnvägsaktiebolags goda ekonomiska ställning måste de villkor, varpå innehavarna av aktiemajoriteten i bolaget förklarat sig villiga överläta sin järnväg till staten, anses vara sådana, att de kunna irån statens sida godtagas. Vid frågans bedömande bör beaktas, att bolagets kontanta medel och förråd, vilka vid ett inköp skulle tillfalla staten, representera ett sådant värde, att det verkliga priset för aktierna kommer att betydligt understiga pari. Markaryd—Veinge järnväg kan av staten förvärfvas utan något utlägg; tvärtom kommer vid järnvägsbolagets likvidation staten såsom ende fordringsägare av betydelse att erhålla ett avsevärt kontant belopp i avräkning å sin fordran för statslånet. I betraktande av nu berörda omständigheter torde, såsom järnvägsstyrelsen påvisat, statens nya utlägg för förvärfv av Hässleholm—Markaryds järnväg i själva verket komma att föga överstiga 400,000 kronor. Vid sådant förhållande och på av järnvägsstyrelsen i övrigt anförda skäl vilja fullmäktige tillstyrka antagande av det föreliggande anbudet å ett omedelbart förvärfv av nyssnämnda järnväg. Fullmäktige instämna för sin del i järnvägsstyrelsens uppfattning, att det allmännas intressen bäst tillgodoses, därest såväl Markaryd—Veinge som Hässleholm—Markaryds järnväg införlivas med statens järnvägar, och att det tillfälle därtill, som nu yppat sig, bör utnyttjas.

I och för förvärfvet av Hässleholm—Markaryds järnväg bör å riksstaten för nästkommande budgetår under utgifter för kapitalökning uppföras det av järnvägsstyrelsen beräknade beloppet 525,000 kronor, att utgå av lånemedel.

För inköpet av Markaryd—Veinge järnväg är något anslag ej behöfligt. Erforderliga åtgärder för sistnämnda banas förvärvande komma att av fullmäktige vidtagas, så snart Kungl. Maj:ts och riksdagens beslut i ärendet föreligger. Föreskrift bör meddelas, att sistnämnda järnväg, så snart densamma förvärvats för statens räkning, bör av riksgäldskontoret överlämnas till järnvägsstyrelsen och medgivande lämnas fullmäktige att i sina räkenskaper avskrivna statens fordran på grund av det till Markaryd—Veinge järnvägsaktiebolag utlämnade statslånet, i den mån denna fordran ej täckes av vad som till riksgäldskontoret inflyter vid bolagets likvidation.

Mot järnvägsstyrelsens förslag i fråga om bokföringen i dess räkenskaper av ifrågavarande två järnvägar, sedan de införlivats med statens järnvägar, hava fullmäktige ej något annat att erinra, än att Markaryd—Veinge järnväg synes böra, i överensstämmelse med vad som jämlikt 1929 års riksdags beslut (skrivelse nr 295) skett i fråga om Limesforsen—Särna järnväg, i berörda räkenskaper uppföras med en summa, motsvarande statslånets kapitalbelopp, d. v. s. 561,000 kronor, varav emellertid endast 325,000 kronor, d. v. s. det belopp, som Hässleholm—Markaryds järnvägsaktiebolag erbjudit sig att erlægga för Markaryd—Veinge järnväg, skulle påföras statens järnvägars lånemedelskapital. Enligt vad fullmäktige under hand erfarit, är från järnvägsstyrelsens sida intet att däremot erinra.

Slutligen vilja fullmäktige såsom sin mening uttala att, därest Kungl. Maj:ts och riksdagen ej skulle anse ett statsinköp av Hässleholm—Markaryds järnväg nu böra komma till stånd, frågan om reglering av Markaryd—Veinge järnvägsaktiebolags skuldförhållande till staten bör, såsom även järnvägsstyrelsen alternativt förordnat, ordnas genom antagande av Hässleholm—Markaryds järnvägsaktiebolags köpeanbud å järnvägen Markaryd—Veinge, vilket anbud numera kompletterats genom bolagets förut omförmälda förklaring i fråga om villkoren för framtida statsinlösen av ifrågavarande två järnvägar.

Det belopp, som staten enligt berörda förklaring komme att få betala för Hässleholm—Markaryds järnväg, skulle visserligen bliva lägre än vid tillämpning av bestämmelserna i koncessionerna men dock vida överstiga det begärda priset vid ett omedelbart inköp.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i utlåtande den 12 mars 1930 på de i handlingarna anförda skäl förklarat sig tillstyrka det av fullmäktige i riksgäldskontoret framlagda förslaget till förvärvande för staten av Hässleholm—Markaryds och Markaryd—Veinge järnvägar eller, därest detta förslag ej skulle vinna bifall, förslaget att antaga Hässleholm—Markaryds järnvägsaktiebolags anbud att inköpa Markaryd—Veinge järnväg.

Riksräkenskapsverket har i utlåtande den 13 mars 1930 anfört:

Riksräkenskapsverket åberopar i tillämpliga delar vad ämbetsverket i utlåtande den 29 december 1928 anfört i fråga om åtgärder i anledning av statens övertagande av järnvägen Limesforsen—Särna. I enlighet med i sagda utlåtande hävdade principer borde vid eventuellt statsförvärv av järnvägssträckan Hässleholm—Veinge under rubriken »Utgifter för kapitalökning: Statens järnvägar» uppföras tvenne anslag att utgå av lånemedel, nämligen dels ett anslag motsvarande summan av statens direkta kostnader för inköp av Hässleholm—Markaryds järnvägsaktiebolag (525,000 kronor) och det återstående statslånet till samma bolag (628,487 kronor), dels ett anslag å 325,000 kronor, utgörande det belopp, med vilket Markaryd—Veinge järnvägsaktiebolag skulle redovisas hos statens järnvägar. Samtidigt borde

å budgetens inkomstsida såsom återbetalda lånemedel uppföras 953,487 kronor (325,000 + 628,487 kronor). Med anlåtande av detta förfaringssätt erhålles erforderlig budgetmässig redovisning av statskapitalets överflyttning från riksgäldskontoret till statens järnvägar.

Riksräkenskapsverket förbiser icke, att den av riksgäldsfullmäktige föreslagna anordningen närmare ansluter sig till den ställning, som 1929 års riksdag intog till frågan om den budgettekniska behandlingen av statsförvärvet av järnvägen Limesforsen—Särna. Riksräkenskapsverket — som fortfarande vidhåller sin uppfattning, att vid övertagande av enskild järnväg statens järnvägars kapitaltillgångar icke böra uppskrivas utöver vad som kan anses utgöra det verkliga värdet — kan emellertid ej underlåta att påpeka de olägenheter, som äro förenade med det av riksgäldsfullmäktige framlagda förslaget, i det att riksstaten blir alldeles missvisande beträffande de värden, som genom förvärvet av nu ifrågasvarande bandelar tillföras statens järnvägar.

Departementschefen.

Till följd av det otillfredsställande resultatet av järnvägsdriften har Markaryd—Veinge järnvägsaktiebolag ej någonsin varit i stånd att helt fullgöra sin betalningsskyldighet på grund av statslånet. Då på grund härav bolagets skuld efter hand alltmera ökats, har det befunnits nödvändigt att verkställa en utredning rörande bolagets ekonomiska ställning i syfte att nedbringa bolagets skuld å statslånet till ett belopp, som skulle kunna för framtiden förräntas och amorteras. Under denna utredning har i samband med spörsmålet om reglering av bolagets skuldförhållande till staten uppkommit fråga om att söka åstadkomma en sammanslagning av Markaryd—Veinge järnväg med närbelägna järnvägar. De förslag till ordnande av järnvägens ekonomi och förvaltning för framtiden, som sålunda föreligga till prövning, äro följande:

Ett förslag avser att fortfarande driva Markaryd—Veinge järnväg såsom ett fristående företag. Under denna förutsättning hava stadsfullmäktige i Halmstad, vilken stad innehar största aktieposten i bolaget, förbundet sig att, därest bolagets skuld å statslånet den 1 juli 1930 nedskrivs till 325,000 kronor, teckna borgen såsom för egen skuld för ett belopp av 325,000 kronor samt därutöver för ett belopp, motsvarande dels värdet av bolagets den 1 juli 1930 i förråd befintliga förbrukningsartiklar (sliprar, stenkol m. m.) till bokfört pris eller, om detsamma överstiger dagspriset, till detta pris, dels ock bolagets nämnda dag förefintliga kontanta medel och fordringar efter avdrag av andra skulder än skulden å statslånet. — Vidare har föreslagits en sammanslagning med Hässleholm—Markaryds järnväg. I sådant syfte har Hässleholm—Markaryds järnvägsaktiebolag avgivit ett anbud att den 1 juli 1930 förvärva 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. Därjämte har nämnda bolag erbjudit sig att övertaga järnvägens förråd av förbrukningsartiklar till förut omförmålt pris ävensom gjort vissa utfästelser rörande järnvägens i tjänst varande personal samt dess pensionärer och understödstagare. Slutligen har bolaget medgivit sådan ändring i koncessionernas bestämmelser rörande 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 inlösningen bokförda värdet av järnvägen med rullande materiel och inventarier, i bägge fallen dock med vissa tillägg och avdrag. — Slutligen har jämväl framlagts förslag om införlivande med statens järnvägar. Huvudförslaget innebär statens förvärvande av såväl Markaryd—Veinge som Hässleholm—Markaryds järnvägar. Den förra järnvägen skulle övertagas av riksgäldskontoret, som därefter skulle överlämna järnvägen till järnvägsstyrelsen. Hässleholm—Markaryds järnvägsaktiebolag skulle enligt erbjudande från styrelsen och innehavarna av aktiemajoriteten i järnvägsbolaget till staten försälja bolagets samtliga tillgångar mot att staten övertog bolagets skulder och förpliktelser samt därutöver erlade en köpeskilling av 658,920 kronor, motsvarande aktiernas parikurs (100 kronor) med tillägg av utdelning efter 4 procent för ett halvt år. Beträffande järnvägens personal utgår anbudet från att likartade bestämmelser som vid statens övertagande av andra enskilda järnvägar skulle tillämpas. — Alternativt har föreslagits, att endast Markaryd—Veinge järnväg nu skulle övertagas av staten och av statens järnvägar drivas såsom ett fristående företag. Denna utväg har ifrågasatts av järnvägsfusionssakkunniga i syfte att vinna rådru för en närmare undersökning av andra möjligheter till fusion.

Även om vissa driftkostnadsbesparingar kunna genomföras vid Markaryd—Veinge järnväg, torde järnvägsbolagets fortsatta verksamhet under trycket av den nuvarande tunga skuldbördan, vilken sannolikt skulle ytterligare ökas, följligen snart leda till att dess ekonomiska ställning bleve ohållbar. Det synes därför förtänksamt att i tid vidtaga sådana åtgärder, att järnvägens bestånd för framtiden tryggas på ett ur ekonomiska och andra synpunkter tillfredsställande sätt. Att detta skulle kunna ske genom att bibehålla järnvägen såsom en särskild enhet synes näppeligen antagligt. Liksom åtskilliga andra mindre järnvägar skulle även denna såsom fristående företag få svårt att uthärda den starka konkurrensen med motorfordonstrafiken, och därtill kommer, att med bibehållande av järnvägen i denna form den förut omnämnda, för järnvägen oförmånliga överenskommelsen med Hässleholm—Markaryds järnväg rörande begagnandet av Markaryds station fortfarande skulle äga bestånd. Ur sist angivna synpunkter skulle en sammanslagning på sätt föreslagits med Hässleholm—Markaryds järnväg innebära en förbättring med större möjligheter till driftkostnadsbesparingar och ernående av ett tillfredsställande ekonomiskt resultat. Även om med hänsyn till banornas jämväl tillsammansantagna jämförelsevis obetydliga längd en självständig trafikering av dessa banor måhända icke skulle kunna göras fullt rationell, synes det framlagda förslaget om sammanslagning av järnvägarna i och för sig vara av beskaffenhet att kunna åtninns tills vidare godtagas. Sedan emellertid förslag framkommit om nämnda järnvägars — alternativt endast Markaryd—Veinge järnvägs — uppgående i en ännu större enhet, statens järnvägar, har frågan bragts i ett förändrat läge. Att staten skulle övertaga endast Markaryd—Veinge järnväg lär icke böra

ifrågasättas. Vad åter beträffar bägge järnvägarnas införlivande med statens järnvägar, synas omständigheterna tala för en sådan åtgärd. Visserligen skulle de stora driftkostnadsbesparingar, som beräknas uppkomma genom ett sådant övertagande, måhända något mer än motvägas av en genom taxesänkningar vållad inkomstminskning, men detta torde, på sätt järnvägsstyrelsen även antytt, för statens järnvägar såsom helhet betyda jämförelsevis litet mot de fördelar, som skulle ernås. Så skulle för statens järnvägar, som för södra stambanan, å ena, samt västra stambanan och västkustbanan, å andra sidan, å det långa avståndet mellan linjen Falköping-Ranten—Nässjö samt Malmö icke hava någon förbindelseled mellan nämnda huvudlinjer, en dylik förbindelselinje Veinge—Markaryd—Hässleholm, vilken ur geografisk synpunkt har ett mycket lämpligt läge, bliva synnerligen förmånlig med hänsyn till transitotrafiken och ej minst såsom underlättande och förbilligande transporter av tomvagnar mellan nämnda huvudlinjer. Från mera allmän synpunkt är att beakta den stora fördel för trafikanterna i form av billigare taxor, som vinnes genom barnornas införlivande med statens järnvägar och vilken rimligtvis bör leda till större livaktighet inom trafikområdets näringsliv och så småningom även medföra ökad trafik. Även ur synpunkten av staden Halmstads intressen torde statens övertagande av järnvägarna i fråga vara betydligt förmånligare än en fusion av dessa järnvägar.

I fråga om den ekonomiska innebörden av själva övertagandet av järnvägarna är beträffande Hässleholm—Markaryds järnväg att märka, att ej obetydliga värden i järnvägens kontanta medel och förråd skulle tillföras staten, varigenom det erbjudna priset i själva verket skulle bliva mycket lägre än aktiernas nominella belopp. Markaryd—Veinge järnväg skulle enligt förslaget erhållas utan något utlägg från statens sida, och staten skulle därjämte erhålla ett ej ringa kontant belopp i avräkning å sin fordran för statslån. Härigenom skulle i själva verket statens utgift för övertagande av Hässleholm—Markaryds järnväg komma att begränsas till föga mer än 400,000 kronor. Med hänsyn härtill och då de i anbudet om försäljning av sistnämnda järnväg angivna bestämmelserna rörande personalens övergång i statens järnvägars tjänst överensstämmer med vad i detta hänseende gällde vid statens förvärvande av Dala—Hälsinglands järnväg, torde berörda anbud vara av beskaffenhet att böra godtagas.

Jag anser mig alltså böra förorda, att frågan om Markaryd—Veinge järnvägsaktiebolags skuldförhållande till staten löses så, att staten förvärvar såväl Markaryd—Veinge som Hässleholm—Markaryds järnväg, sistnämnda järnväg i enlighet med det senast avgivna anbudet.

För bestridande av kostnaden för statens förvärvande av Hässleholm—Markaryds järnväg torde, såsom järnvägsstyrelsen och fullmäktige i riksgäldskontoret föreslagit, å riksstaten för budgetåret 1930/1931 under utgifter för kapitalökning och rubriken statens järnvägar böra anvisas ett anslag av 525,000 kronor att utgå av lånemedel. Då medel för täckande av denna utgift icke beräknats i årets statsverksproposition, torde den i förslaget till riksstat för näst-

kommande budgetår under rubriken »E. Lånemedel» uppförda inkomstposten »Övriga lånemedel» böra höjas med motsvarande belopp.

Beträffande Markaryd—Veinge järnväg torde, på sätt fullmäktige i riksgäldskontoret föreslagit, böra föreskrivas att, så snart denna järnväg genom riksgäldskontoret förvärvats för statens räkning, densamma skall överlämnas till järnvägsstyrelsen samt fullmäktige i riksgäldskontoret medgivas att avskrika statens fordran på grund av statslånet för järnvägen, i den mån denna fordran icke täckes av vad till riksgäldskontoret inflyter vid bolagets likvidation.

I fråga om Markaryd—Veinge järnvägs personal synas i princip samma grunder böra tillämpas som senast vid inlösen av Dala—Hälsinglands järnväg.

Vad slutligen angår de bokföringsåtgärder i avseende å statens järnvägars räkenskaper, som erfordras i anledning av det nu förordade statsförvärvet av ifrågavarande järnvägar, torde, i överensstämmelse med riksdagens år 1929 uttalade uppfattning i fråga om statens övertagande av järnvägen Limesforsen—Särna, Markaryd—Veinge järnväg böra i statens järnvägars räkenskaper uppföras med en summa, motsvarande statslånets kapitalbelopp, eller 561,000 kronor. Härav synes ett belopp av 325,000 kronor, motsvarande vad Hässleholm—Markaryds järnvägsaktiebolag erbjudit sig att erlagga för inköp av Markaryd—Veinge järnväg och varå alltså full förräntning skulle kunna påräknas, böra bokföras såsom lånemedel. För Hässleholm—Markaryds järnväg synes hela köpeskillingen böra uppföras i statens järnvägars räkenskaper, och torde därav ett belopp, motsvarande det övertagna statslånet och anslaget å 525,000 kronor, böra bokföras såsom lånemedel samt återstående belopp tillföras statens järnvägars förnyelsefond. Berörda belopp kunna för närvarande ej till sin storlek exakt fastställas, enär de bliva beroende av dels statslånets storlek vid tiden för inlösen av järnvägen och dels av dåvarande värden för bolagets rörliga tillgångar.

På grund av vad sålunda anförts får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

dels besluta, att Markaryd—Veinge och Hässleholm—Markaryds järnvägar skola av staten förvärvas i enlighet med av mig här förut förordade grunder;

dels för statens förvärvande av Hässleholm—Markaryds järnväg för budgetåret 1930/1931 under utgifter för kapitalökning anvisa ett reservationsanslag, att utgå av lånemedel, av kronor 525,000;

dels ock höja den i förslaget till riksstat för budgetåret 1930/1931 under rubriken »E. Lånemedel» upptagna inkomstposten »Övriga lånemedel» med motsvarande belopp.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställen behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnar, att proposition i ämnet av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

F. Wessberg.