

**Nr 195.**

Godkänd av första kammaren den 9 maj 1930.

Godkänd av andra kammaren den 9 maj 1930.

*Riksdagens skrivelse till Konungen på grund av Kungl. Maj:ts proposition angående åtgärder i anledning av Markaryd—Veinge järnvägsaktiebolags skuldförhållande till staten.*

(Statsutskottets utlåtande nr 123.)

Till Konungen.

I en till riksdagen den 14 mars 1930 avlåten proposition, nr 253, har Eders Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen *dels* besluta, att Markaryd—Veinge och Hässleholm—Markaryds järnvägar skola av staten förvärfvas i enlighet med av departementschefen i statsrådsprotokollet 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 525,000 kronor, *dels ock* höja den i förslaget till riksstat för budgetåret 1930/1931 under rubriken »E. Lånemedel» upptagna inkomstposten »Övriga lånemedel» med motsvarande belopp.

Eders Kungl. Maj:ts förevarande proposition har föranletts av Markaryd—Veinge järnvägsaktiebolags ekonomiska obestånd. I samband med att staten i egenskap av huvudfordringsägare nu skulle övertaga ifrågavarande järnväg, föreslås även statsinköp av Hässleholm—Markaryds järnväg.

Vid ärendets bedömande bör uppmärksammas, att staten under alla förhållanden torde bliva nödsakad medverka vid en reglering av denna förstnämnda banas ekonomiska förhållanden. Med hänsyn tagen härtill har riksdagen ansett sig böra bifalla det nu framlagda förslaget. De båda järn-

vägarna, av vilka vardera har en längd av cirka 35 km., utgöra tillsammans en i nordvästlig riktning gående sammanbindningsbana mellan södra stambanan (vid Hässleholm) och Väst kustbanan (vid Veinge). Enligt vad såväl järnvägsfusionssakkunniga som järnvägsstyrelsen påvisat, skulle genom banornas införlivande med statens järnvägar möjliggöras en rationellare och bättre drift samt i övrigt lägre omkostnader. Av särskilt stor betydelse är en sådan sammanslagning för transitotrafiken och tomvagnstransporten över linjen, vartill kommer banornas ökade konkurrenskraft gentemot andra transportmedel vid en tillämpning av statens järnvägars lägre genomgående taxa.

Priset för Hässleholm—Markarydbanan kan visserligen ej sägas vara lågt men lär dock få anses godtagligt med tanke på att banans förvärv ingår som ett led i en allmän sammanslagningsplan samt att nuvarande ägaren frivilligt avhänder sig densamma. En inlösen enligt koncessionsbestämmelserna skulle ställa sig betydligt oförmånligare. Vid frågans bedömande bör, såsom riksgäldsfullmäktige framhållit, även beaktas, att de kontanta medel och förråd, som vid inköpet tillfalla staten, representera ett sådant värde, att det verkliga priset betydligt understiger det betingade paripriset.

Med bifall alltså till Eders Kungl. Maj:ts förevarande proposition har riksdagen *dels* beslutat, att Markaryd—Veinge och Hässleholm—Markaryds järnvägar skola av staten förvärfvas i enlighet med de i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 14 mars 1930 angivna grunder; *dels ock* för statens förvärvande av Hässleholm—Markaryds järnväg för budgetåret 1930/1931 under utgifter för kapitalökning anvisat ett reservationsanslag av 525,000 kronor.

Beträffande Eders Kungl. Maj:ts förslag om beredande av täckning för ifrågavarande anslag samt höjning av inkomstposten »Övriga lånemedel» kommer riksdagen att framdeles under riksdagen anmäla sitt beslut.

Stockholm den 9 maj 1930.

Med undersätlig vördnad.

---