

Nr 123.

Ankom till riksdagens kansli den 28 april 1930 kl. 1 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående åtgärder i anledning av Markaryd—Veinge järnvägsaktiebolags skuldförhållande till staten jämte i ämnet väckta motioner.

(4:e avd.)

I en till riksdagen den 14 mars 1930 avlåten proposition, nr 253, vilken hänvisats till statsutskottets förberedande behandling, har 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 förvärfvande 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.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till åberopade statsrådsprotokollet.

I samband med denna proposition har utskottet till behandling förehaft två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren, nr 323, av herrar *E. Berling* och *M. Kropp* och den andra inom andra kammaren, nr 522, av herr *K. Bergström* i Hälsingborg, i vilka motioner hemställts, att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts förevarande proposition.

I fråga om de skäl, motionärerna anfört till stöd för sin hemställan, får utskottet hänvisa till motionen I: 323.

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 Väst kustbanan, 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.

Sedan koncessionen jämlikt Kungl. Maj:ts medgivande den 11 juni 1897 överlätits å Markaryd—Veinge järnvägsaktiebolag, utbetalte riksgäldskontoret 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. 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 ifrågakvarande 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. 151,451.82	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 neskilda 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 ställning och att i samband därmed utreda möjligheten av bolagets sammanslagning med Hässleholm—Markaryds järnvägsaktiebolag.

Under tiden för delegationens arbete avgåvos emellertid anbud å Markaryd—Veinge järnväg dels av staden Halmstad — ägare till den största aktieposten i bolaget — och dels av Hässleholm—Markaryds järnvägsaktiebolag. Beträffande innebörden av anbudena hänvisas till det följande.

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:

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 ouppsägbar och ej kunde ändras, utan att båda parterna vore ense om ändringen. — —

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, sammanslogos 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 annuiter 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. — —

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 skuld-

reglering 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 böra 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 sammanfattningsvis:

Om också de i tabellen angivna besparingssiffrorna för olika fusionsalternativ vid en noggrannare undersökning skulle i vissa delar befinnas vara i behov av korrigerings, 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 besparingsciffror. 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 naturligt 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 läser 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 förbli 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 nedsatta 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 rådtrum 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. — — —

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 fastlåsa 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 alltså kommer att gå med förlust. Varken Markaryd—Veinge eller Hässleholm—Markaryds järnväg läser 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 Markaryd—Veinge järnväg till staten att tills vidare förvaltas av statens järnvägar såsom enskild järnväg.

Mot antagande av från Hässleholm—Markaryds järnväg avgivet köpeanbud beträffande Markaryd—Veinge järnväg har styrelsen jämväl hyst viss betänksamhet. — — —

Sedan styrelsen under hand erhållit kännedom om att Hässleholm—Markaryds 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 sistnämnda järnväg.

Efter omförmälan att som resultat av dessa samrådsvis förda förhandlingar, som hållits mellan representanter för Hässleholm—Markaryds järnvägs styrelse samt riksgäldskontoret och järnvägsstyrelsen, framgått en av bolaget numera ställd förbindelse i nämnda syfte, vilken förbindelse återgivits i järnvägsstyrelsens skrivelse, har styrelsen yttrat:

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 underlätta 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 riksdal, erbjuder icke motsvarande fördelar. En sammanslagning med till Hälsingborg ledande järnvägar anser styrelsen till och med kunna bli 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 statsförvärv 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 lån 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 föranstälta, 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 erlægga:

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 löseskillings belopp.

Det anslag, som skulle krävas för ett statsförvärf 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 förvärfvande 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
Löseskillning	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 förvärfvande 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. Ifrågasvarande belopp bör uppföras som statskapital av lånemedel.

Därest omedelbart statsförvärf 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 ifrågasvarande 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 av-

givits, anser sig styrelsen kunna uttala, att anbudet är av natur att bära 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 iklåda 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 bli 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 bära 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 anført 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 förklarar sig villiga överlåta sin järnväg till staten, anses vara sådana, att de kunna trån 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 förvärvas 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 förvärv 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 förvärv av nyssnämnda järnväg. Fullmäktige instämma 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.

Slutligen vilja fullmäktige såsom sin mening uttala att, därest Kungl. Maj:t 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 förordat, 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 ifrågakvarande 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 yttrat sig angående de med statsförvärv av järnvägssträckan Hässleholm—Veinge sammanhängande budget- och bokföringsfrågorna.

Departementschefen har för egen del anfört följande:

»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 spørsmålet 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, förbundit 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 be-
 lopp nedskrivna statslån. Därjämte har nämnda bolag erbjudit sig att övertaga järnvägens förråd av förbrukningsartiklar till förut omförmält 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 inlösnings 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 köpeskillning 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 rådruum 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, tämligen 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 ut-
 hårdas 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 tillsammantagna jämförelsevis obetydliga längd en självständig trafikering av dessa banor måhända icke skulle kunna göras fullt rationell, synes det framlagda förslaget om samman-

slagning av järnvägarna i och för sig vara av beskaffenhet att kunna åtminstone tills vidare godtagas. Sedan emellertid förslag framkommit om nämnda järnvägars — alternativt endast Markarydd—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 läser 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 mullmäktige 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 nästkommande budgetår under rubriken »E. Lånemedel» uppförda inkomstposten »Övriga lånemedel» böra höjas med motsvarande belopp.

Beträffande Markaryd—Veing 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 medgivnas att avskrivna 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 statsförväret 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 erlægga för inköp av Markaryd—Veinge järnväg och vara 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.»

*Utskottets
yttrande.*

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 vill utskottet tillstyrka det nu framlagda förslaget. De båda järnvägarna, 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 järnvägsfusionsakkunniga 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 tomvagnstranporten över linjen, vartill kommer banornas ökade konkurrenskraft gentemot andra transportmedel vid en tillämpning av statens järnvägars lägre genomgående taxa.

De sålunda åberopade skälen kunna ej anses vara i motionerna vederlagda. 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 tillstyrkande alltså av Kungl. Maj:ts förevarande proposition och med avstyrkande av de i ämnet väckta motionerna, hemställer utskottet,

att riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande proposition och med avslag å de av herrar Berling och Kropp samt Bergström i Hälsingborg i ämnet väckta motionerna (I: 323 och II: 522), må

a) besluta, att Markaryd—Veinge och Hässleholm—Markaryds järnvägar skola av staten förvärvas i enlighet med de i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 14 mars 1930 angivna grunder;

b) för statens förvärvande av Hässleholm—Markaryds järnväg för budgetåret 1930/1931 under utgifter för kapitalökning anvisa ett reservationsanslag av 525,000 kronor.

Beträffande Kungl. Maj:ts förslag om beredande av täckning för ifrågavarande anslag samt höjning av inkomstposten »Övriga lånemedel» kommer utskottet att framdeles under riksdagen avgiva utlåtande.

Stockholm den 25 april 1930.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *S. H. Kvarnzelius*, *A. C. Lindblad*, *J. L. Widell*, *Olof Olsson*, *O. Bergqvist*, *J. Nilsson* i Malmö, *C. P. V. Nilsson* i Gränebo, *E. J. G. Rosén*, *N. J. M. Svensson* i Kompersmåla, *K. V. Rydén*, *E. A. Lundell* och *C. I. Asplund*;

från andra kammaren: herrar *A. Anderson* i Råstock, *A. Wiklund* i Brattfors, *P. Nilsson* i Bonarp, *S. Bengtsson* i Norup, *L. J. Carlsson-Frosterud*, *P. M. Olsson* i Blådinge, *B. F:son Holmgren*, *J. Olofsson* i Digernäs, *O. Nilsson* i Örebro, *O. Andersson* i Höör, *G. Strindlund* och *K. S. V. Ward*.