

Nr 94.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående statsförvärv av den Mjölby—Hästholmens nya järnvägsaktiebolag tillhöriga järnvägen Mjölby—Hästholmen; given Stockholms slott den 17 februari 1939.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

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

GUSTAF ADOLF.

Gerh. Strindlund.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 17 februari 1939.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena SANDLER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, QUENSEL, FOESLUND, ERIKSSON, STRINDLUND.

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

Sedan riksgäldskontoret med skrivelse den 14 januari 1938 överlämnat utredning rörande Mjölby—Hästholmens järnväg och vederbörliga yttranden

Bihang till riksdagens protokoll 1939. 1 saml. Nr 94—95.

417 39 1

häröver inhämtats, föreligger till prövning frågan om berörda järnvägs framtida ställning. Innan jag ingår på spørsmålet om de åtgärder, som järnvägens nuvarande läge må kunna föranleda, vill jag erinra om följande.

Koncession å ifrågavarande normalspåriga järnväg beviljades av Kungl. Maj:t den 31 december 1907. Sedan koncessionen å järnvägen med Kungl. Maj:ts medgivande överlätits på Mjölby—Hästholmens järnvägsaktiebolag fastställde Kungl. Maj:t den 27 mars 1908 kostnadsberäkning för ifrågavarande järnvägsanläggning att, såvitt kostnaden skulle tagas till grund för sökt statslån, sluta å 1,600,000 kronor samt beviljade för utförande av järnvägsanläggningen ett lån ur allmänna järnvägslånefonden av 800,000 kronor. Av berörda lån hava utbetalats 799,600 kronor.

Järnvägen öppnades för allmän trafik år 1910. Sedan nyssnämnda bolag år 1913 försatts i konkurs, bildades ett nytt bolag, Mjölby—Hästholmens nya järnvägsaktiebolag, för övertagande av järnvägen och betalningsansvaret för statslånet med ränta. Kungl. Maj:t medgav den 18 april 1914, att koncessionen finge överlätas å sistnämnda bolag samt stadgade därvid skyldighet för detta bolag att ställa sig till efter rättelse de i avseende å järnvägen och därför beviljade statslån meddelade föreskrifter.

Å det lämnade statslånet hade järnvägsbolaget vid utgången av år 1926 verkställt endast en inbetalning (år 1913) med 22,890 kronor, och statens fordran hos bolaget uppgick vid nämnda tid till sammanlagt 1,572,486 kronor 74 öre. Sedan bolaget i skrivelse den 8 december 1926 hemställt om statslånets avskrivande och utredning rörande bolagets ställning företagits genom riksgäldskontorets försorg, beslöt 1927 års riksdag med bifall till Kungl. Maj:ts därom framställda förslag medgiva, att av bolagets skuld till staten finge avskrivas ett belopp av 1,192,486 kronor 74 öre. Å bolagets återstående skuld till staten, 380,000 kronor, vilken motsvarade järnvägens realisationsvärde, skulle annuitet erläggas med 5 procent. Sådan annuitet skulle emellertid tills vidare erläggas endast å 100,000 kronor av lånebeloppet med rätt för fullmäktige i riksgäldskontoret att efter fem år, alltså från och med den 1 januari 1932, påfordra annuitets erläggande å ytterligare så stor del av lånebeloppet, som med hänsyn till resultatet av bolagets rörelse syntes framdeles kunna för räntas och amorteras samt att framgent för minst fem år i sänder ytterligare öka annuiteten till dess sådan utginge för hela lånebeloppet. Till säkerhet för statens fordran skulle dels ställas inteckning med bästa förmånsrätt i bolagets järnväg, dels såsom pant nedsättas 1,000 järnvägsbolaget tillhöriga aktier i Hjo—Stenstorps järnvägsaktiebolag.

Jämlikt anförda bestämmelser ålåg det bolaget att av den nedskrivna statskulden genom annuiteter å 5,000 kronor tills vidare förränta och amortera ett belopp av 100,000 kronor. Sådan annuitet erlades för åren 1927—1929 men har på grund av sedermera inträdd försämring i bolagets affärsresultat ej fullgjorts för år 1930 och följande år.

Till ledning för bedömning av skäligheten av järnvägsbolagets underlåtenhet att gälda ränta och erlägga amortering å sin skuld till staten hava *de av riksgäldsfullmäktige utsedda utredningsmännen* för verkställande av den inledningsvis nämnda utredningen sammanställt följande bokförda driftsresultat vid järnvägen under åren 1927—1936, varvid resultaten av bolagets vid slutet av år 1933 upptagna omnibustrafik i enlighet med bolagets bokföring för åren 1933—1935 sammanförts med järnvägsrörelsens driftsresultat:

Å r	Bruttoinkomst	Utgifter utom räntor och avsättning till förnyelsefond	Driftöverskott
1927	138,800	122,700	16,100
1928	133,500	122,800	10,700
1929	119,900	118,000	1,900
1930	112,400	122,700	— 10,300
1931	98,200	95,300	2,900
1932	94,400	87,500	6,900
1933	84,900	78,400	6,500
1934	86,400	79,500	6,900
1935	88,000	81,100	6,900
1936:			
Järnvägstrafik	83,800	79,400	4,400
Automobiltrafik	23,700	21,700	2,000

Utredningsmännen anföra härefter:

Såsom av förestående sammanställning framgår undergingo järnvägens bruttoinkomster under de närmaste åren efter 1927 års skuldreglering en snabb minskning. Årsinkomsten har nedgått från 138,800 år 1927 till 84,900 kronor år 1933 eller med cirka 54,000 kronor. Av detta belopp har större delen för-
anletts av avledning till landsvägstrafik eller av taxesänkningar till förebyg-
gande av sådan, men ett belopp av cirka 16,000 kronor hänför sig till en år
1931 i samband med tillkomsten av nya samtrafiksbestämmelser genomförd
omläggning av transportvägen för gods mellan vissa statsbanestationer i Öster-
götland och i Västergötland från den med tre omlastningar förbundna vägen
över Mjölby—Hästhöjden—Hjo—Stenstorp till egen väg över statens järn-
vägar via Nässjö.

Järnvägens driftkostnader hava, från år 1931 räknat, väsentligt reducerats, varvid skillnaden i driftöverskott för år 1927 och för vart och ett av åren 1932—1936 blivit begränsat till cirka 9,000 å 10,000 kronor. Utgiftsminskningen har i huvudsak vunnits genom iakttagande av stor sparsamhet samt genom införande av tidsenligare och mera ekonomisk dragkraft. Järnvägens ledning har härvid handhaft på ett förtjänstfullt sätt. Den inträdda minskningen i järnvägens avkastning beror sålunda på att tidigare trafik till stor del avletts, i vad transitotrafiken angår till annan väg och i vad trafikområdets trafik angår till landsvägsbefordring, utan att det varit möjligt att i fullt motsvarande mån reducera järnvägens driftkostnader.

Bolagets med åsidosättande av inbetalning till riksgäldskontoret behålla driftöverskott hade emellertid, fortsätta utredningsmännen, till större delen icke reserverats eller använts för järnvägens vidmakthållande, utan i stor utsträckning disponerats för finansiering av den sidoordnade landsvägstrafik, som från och med slutet av år 1933 efter vederbörligen erhållet tillstånd upptagits i syfte att förebygga uppkomsten av en olämplig och förlustbringande konkurrens från främmande företag inom järnvägens till arealen mycket begränsade trafikområde. För år 1936 redovisades i denna landsvägstrafik ett driftöverskott av 1,954 kronor, vilket belopp avsattes till förnyelsefond. Då det bokförda värdet av automobilmateriel vid 1936 års slut uppginge till 30,594

kronor och avsättning till förnyelsefond med hänsyn till omnibusmaterielens korta livslängd borde ske med cirka 15 procent av anskaffningsvärdet, motsvarade nämnda avsättning icke behovet. Någon förräntning å det i automobilrörelsen investerade kapitalet hade icke erhållits.

Utredningsmännen upptaga härefter frågan om förutsättningarna för järnvägens fortbestånd som självständigt företag och framhålla, att för att detta skall kunna anses mera varaktigt tryggt de årliga driftöverskotten, även om bolagets praktiskt taget ende fordringsägare, staten, avstår från indrivning av förfallande annuiteter, måste uppgå till sådan storlek, som kräves för vidmakthållande och successiv förnyelse av järnvägen jämte järnvägs- och bilmateriel eller tillsammans cirka 26,000 kronor. I själva verket torde, fortsätta utredningsmännen, avsevärt större behållning erfordras, enär bolaget hade att inom linjen redovisa en anseilig brist å förnyelsefondskontot, vilken brist vid 1937 års slut, i avvaktan på beloppets vederbörliga uppförande jämlikt gällande författning, preliminärt beräknats till cirka 170,000 kronor. Någon sannolikhet för att järnvägens ställning skulle kunna så förbättras, att erforderliga avsättningar till förnyelsefond skulle kunna göras, funnes icke. För det fall att annan järnväg, statens eller enskild, icke vore villig övertaga med järnvägens fortsatta upprätthållande förenade förluster, syntes därför en nedläggning av järnvägen förr eller senare bliva oundviklig.

Rörande frågan, i vad mån trafikens omfattning och natur äro av beskaffenhet att påfordra järnvägsdriftens fortsatta upprätthållande trots härmed förbundna förluster, anföra utredningsmännen:

Med järnvägen mellan Mjölby och Hästholmen avsågs vid dess planerande och byggande att åstadkomma en av länkarna i en tilltänkt, för masstrafik av kalk m. m. avsedd förbindelse över Vättern mellan Östergötland och Västergötland. I anförda syfte byggdes banan enligt sådana tekniska bestämmelser, som vid dåvarande tid tillämpades för huvudbanor med bland annat en rälsvikt av 31.5 kilogram per meter, minsta krökningsradie av 400 meter och största lutning 10 ‰, samt en tillåten tåghastighet 70 kilometer per timme.

För att banan skulle kunna fylla sin tilltänkta uppgift erfordrades emellertid dels insättande av en ångfärja över Vättern och dels ombyggnad av Hjo—Stenstorps järnväg till normalspårig. Som emellertid berörda komplettering uteblivit, hava järnvägens uppgifter i huvudsak blivit begränsade till befordring av resande och gods inom banans trafikområde. Härutöver besörjer järnvägen i förening med ångbåtsbolaget Hjo—Hästholmen viss transitotrafik av resande och gods. Banans inkomster av sistnämnda trafik uppgå dock numera till endast cirka 14,000 kronor per år; åren 1932 och 1936 var inkomsten 14,700, respektive 14,200 kronor.

Den 31.5 kilometer långa järnvägen går genom en rik jordbruksbygd, vilken emellertid saknar industri ävensom till synes förutsättningar för sådan. Något större samhälle finnes icke utmed linjen.

Trafikbehovet inom ett område med anförda bosättning och näringsliv kan numera utan olägenhet besörjas medelst omnibussar och lastbilar, om, såsom här är fallet, lämpliga vägar finnas. Början till en sådan omläggning av kommunikationerna är, såsom ovan anförts, redan gjord genom järnvägens försorg.

Till närmare belysande av järnvägstrafikens storlek och fördelning i vad godset angår och därmed även av förutsättningarna för godstrafikbehovets till-

godoseende genom linjetrafik å landsvägen meddela utredningsmännen, att från järnvägens egna stationer under år 1936 avsänts 263 ton fraktstyckegods och 5,697 ton vagnslastgods. Vagnslastgodset har huvudsakligen utgjorts av betor, spannmål och torvströ.

I samtrafik mottaget gods samt transitogods och smågods utgjorde under samma år 1,589 ton fraktstyckegods och 7,976 ton vagnslastgods, varav respektive 89 och 2,096 ton i egen trafik. Vagnslastgodset utgjordes huvudsakligen av gödslingsmedel, spannmål och betor.

Järnvägens godstrafik är, framhålla utredningsmännen, sålunda mycket obetydlig, och någon svårighet att överflytta den till landsvägsbefordring finnes icke, om än möjligen vissa transporter härvid skulle något fördras.

Vad därefter persontrafiken angår torde, anse utredningsmännen, inga svårigheter möta att genom landsvägstrafik tillgodose trafikbehovet, utom vad angår Hedaslätt station, belägen 3 kilometer från Alvastra station.

Utredningsmännen anföra härefter:

Såsom av anförda uppgifter torde framgå och vid samråd med vissa ledamöter av järnvägsbolagets styrelse blivit bestyrkt, skulle en nedläggning av banan icke framkalla några mera avsevärda olägenheter för järnvägens trafikområde. Genom trafikens koncentring till landsvägen skulle man vidare ha utsikt att få till stånd ett bärigt kommunikationsföretag, medan detsamma, så länge det är hänvisat till att bedriva såväl järnvägs- som en sidoordnad landsvägstrafik, tydligen icke, ens om företaget befrias från erläggande av räntor, kan trafikeras med sådan behållning, att erforderliga avsättningar till förnyelsefond kunna göras.

Ur ekonomisk synpunkt tala anförda omständigheter för en nedläggning av järnvägen och realiserande av dess tillgångar samt driftens omläggning till en efter all sannolikhet bärig linjetrafik å landsvägen.

Emellertid kunna, framhålla utredningsmännen vidare, även vissa skäl anföras för järnvägsdriftens fortsatta upprätthållande åtminstone tills vidare, eventuellt i begränsad omfattning, samt anföra härom:

En nedläggning av järnvägsdriften torde medföra viss, om ock ej mera betydande, fördyring av frakterna, åtminstone beträffande varuslagen betor, torvströ och transitogods. Järnvägen, vilken byggts i hög standard och med hänsyn till trafikens ringhet varit utsatt för obetydlig förslitning, torde under en relativt lång tid framåt kunna trafikeras, utan att avsevärda kapitalutlägg behöva göras för banans vidmakthållande. Hur obetydliga trafikinkomsterna per kilometer än äro — år 1936 2,985 kronor — täcka de dock driftkostnaderna. Dessutom torde finnas förutsättningar att ytterligare något reducera banans driftkostnader, i det att behov av trafikchef och byråpersonal bortfaller, om banan införlivas med annan järnväg och arbetet vid vissa trafikplatser torde kunna handhas av kvinnlig platsvakt. Slutligen torde viss hänsyn böra tagas till nuvarande personal, av vilken flertalet inom kort tid uppnår stadgad pensionsålder.

Sedan det numera visat sig, att den inledningsvis omnämnda nedskrivningen av bolagets skuld till staten icke haft åsyftad verkan att säkerställa järnvägens framtid, torde, anföra utredningsmännen, tiden vara inne att taga slutlig ställning till frågan om järnvägens införlivande med statens järnvägar. Beaktas finge härvid, att denna fråga torde hava kommit i delvis nytt läge, sedan

statens järnvägar numera i utsträckt omfattning tillgodosåge trafikbehovet inom deras trafikområde även medelst automobiltrafik och Mjölby—Hästholmens järnväg påbörjat omläggning av sin rörelse till landsvägsbefordring. Det av sistnämnda järnväg innehavda trafikillståndet till linjetrafik mellan Mjölby och Ödeshög torde ock ha särskild betydelse såsom utgörande i viss mån nyckelställningen till ordnande av en naturlig genomgående omnibusförbindelse Mjölby—Gränna—Jönköping. För det fall att järnvägen emellertid icke ansåges böra införlivas med statens järnvägar, kunde ifrågasättas, att banan försålde till antingen Hjo—Stenstorps järnvägsaktiebolag eller till Mellersta Östergötlands järnvägars aktiebolag, vilka torde kunna förväntas villiga att förvärva banan, därest de funne priset och övriga villkor skäligen.

I utlåtande den 19 september 1938 över den verkställda utredningen har *järnvägsstyrelsen* till en början erinrat om att i fråga om föreliggande kommunikationsfrågas lösning utredningsmännen angivit följande alternativa möjligheter, nämligen att järnvägen nedlades, varvid samtidigt skedde kompenserande utökning av redan förefintlig linjetrafik landsvägsledes, att järnvägen förvärvades av staten och överlämnades till järnvägsstyrelsen för trafikering, eller att järnvägen försålde till något av de båda järnvägsaktiebolag (Hjo—Stenstorps och Mellersta Östergötlands), vilka kunde förväntas ha intresse att förvärva densamma. Järnvägsstyrelsen anför härefter:

Vid frågans skärskådande från något vidare synpunkter än de, som äro direkt betingade av statens ställning som långgivare, torde det tredje alternativet framtråda som uteslutet, då lösningen ifråga, vad de samhällseliga verkningarna angår, är avsevärt underlägsen alternativ 2. Den positiva effekten av en järnvägs fusionering med annan är nämligen framför allt beroende av dels huruvida och i vad mån driftsgemenskap kan åvägbringas, dels i vilken utsträckning trafikintressena sammanfalla eller åtminstone äro likriktade.

Vad gäller förstnämnda förhållande torde vara nog erinra om, att båda de angivna enskilda järnvägarna äro smalspåriga, varför möjligheterna till driftsgemenskap med förevarande normalspåriga järnväg måste vara särdeles små.

Vad åter beträffar trafikintressena är det av avgörande betydelse, att den alldeles övervägande delen av banans godstrafik framföres jämväl å statens järnvägar, och att denna trafik följaktligen kan förväntas bliva bäst bevarad och utvecklad, om banan kommer under järnvägsstyrelsens förvaltning. Trafikutbytet med Mellersta Östergötlands järnväg i Hästholmen är däremot mycket obetydligt, medan sagda järnväg i fråga om en hel del transporter bjuder svår konkurrens med Mjölby—Hästholmens järnväg (M. H. J.). Gentemot Hjo—Stenstorps järnväg (H. S. J.) förefinnes ingen sådan intressekonflikt, men här saknas ju den direkta anknytningen, vartill kommer, att H. S. J. icke torde vara i stånd att lämna något effektivt ekonomiskt stöd.

Den enda praktiskt ifrågakommande lösningen förutom ett nedläggande av järnvägen är alltså dess trafikering genom järnvägsstyrelsens försorg, varvid kan tänkas, att densamma antingen inlemmas i statsbananätet eller ock förvaltas jämlikt bestämmelserna i Kungl. brev den 28 november 1924.

Eftersom redan en förvaltning på sistnämnda sätt giver banans trafikanter och personal minst lika stora fördelar som nuvarande ordning, synes det ligga närmast till hands, att vid ett ställningstagande till frågan, huruvida M. H. J. skall fortbestå, primärt mot nedläggning ställa förvaltning under angivna enklare former.

Enligt av utredningsmännen anförda — från den allmänna järnvägsstatistikens uppgifter något avvikande — siffror uppginge, fortsätter styrelsen, för år 1936 driftöverskottet av järnvägstrafiken till 4,400 kronor, medan den författningsenliga avsättningen till förnyelsefond belöpte sig till 23,900 kronor. Detta gäve ett underskott å järnvägsrörelsen av 19,500 kronor fränsett räntekostnaden å bolagets lån. Om banan stått under järnvägsstyrelsens förvaltning, skulle sagda avsättning, vilken nu förts inom linjen, gjorts effektiv och — under i övrigt lika förhållanden — angivna underskott alltså framträtt i bokföringen samt — i sista hand — minskat det statsregleringen tillförda överskottet av statens järnvägar. Styrelsen anför vidare:

Vid statsförvärv av banan och densammas förvaltning jämlikt nyssnämnda Kungl. brev torde man åtminstone tills vidare få räkna med ett underskott av ungefär oförändrad storlek, d. v. s. om 15,000 å 20,000 kronor. Visserligen försvinna delvis omedelbart, delvis successivt utgifterna för den särskilda förvaltningen, men å andra sidan synas kostnaderna för underhållet icke kunna varaktigt hållas nere å hittillsvarande nivå.

Såsom av det anförda torde framgå, är detta deficit icke något som uppträder i och med statsförvärvet, det nya är blott sättet för underskottets registrering. För närvarande framträder detsamma såsom inom linjen förd avsättning till förnyelsefond, ett indicium på ej kompenserad värdeminskning å egendomen.

Förlusten ifråga är alltså ofrånkomlig, för såvitt banan skall bevaras. Ej heller vid val av nedläggningsalternativet är det emellertid möjligt undvika all försämring gentemot nuvarande ordning av statens järnvägars affärsresultat. Såsom i det föregående berörts, framföres huvudparten av gods-transporterna å banan i samtrafik med statens järnvägar. M. H. J. inkomst av denna godssamtrafik uppgick år 1936 till 31,000 kronor. Motsvarande inkomst för statens järnvägar är ej känd, men var med säkerhet mycket högre. Vid M. H. J. nedläggning riskeras uppenbarligen, att en betydande del av sagda transporter går förlorad för statens järnvägar — M. H. J. förvaltningsbidrag i Mjölby faller vidare bort, utan att kostnaderna för stationen torde kunna nedbringas i motsvarande mån. Det synes sålunda problematiskt, vilketdera av ovan angivna alternativ kommer att ställa sig minst ofördelaktigt för statens järnvägar.

Inför så ovissa utsikter i fråga om den statsfinansiella effekten synes det näppeligen kunna komma ifråga, att staten skulle vidtaga åtgärder ledande till banans omedelbara nedläggning, detta även om, såsom riksgäldskontorets utredningsmän göra gällande, några mera avsevärda olägenheter för trafikområdet icke kunna objektivt ådagaläggas. En kännbar fraktfördyring för lantbrukets förnödenheter och produkter, i den mån dessa framföras i vagnlastsändningar, är dock en omständighet, från vilken icke kan bortses, då det gäller en utpräglad jordbruksbygd. Även järnvägens inverkan som »tätbygdsbildare» är att beakta.

I likhet med utredningsmännen finner sålunda järnvägsstyrelsen övervägande skäl tala för, att trafiken å banan bör uppehållas åtminstone tills vidare, vilket, enligt styrelsens mening, torde kunna ske på rationellt sätt, endast om banan tillika med samhörande biltrafik ställes under järnvägsstyrelsens förvaltning.

Vidkommande sättet för statens förvärv av järnvägen anför järnvägsstyrelsen, att till undvikande av onödiga komplikationer detta syntes böra

ske på exekutiv väg, medan frågan om den framtida förvaltningsformen tills vidare borde lämnas öppen. Styrelsen anför i anslutning härtill:

I det föregående har primärt räknats med förvaltning enligt bestämmelserna i Kungl. brev den 28 november 1924. Vid banans inlemmande i statsbanenädet inträder en ej oväsentlig kalkylatorisk inkomstminskning ävensom viss höjning av utgifterna. Viktigast är den till 9,000 kronor kalkylerade inkomstminskning i godstrafik, vilken väljas därigenom, att nuvarande övergångsavgift i Mjölby ävensom utgående banavgift av 4 öre per 100 kilogram bortfalla, då densamma endast successivt och blott partiellt kan förväntas kompenseras genom ökning i trafiken. — Visserligen är den kalkylatoriska inkomstminskningen i persontrafik ännu större, nämligen 12,000 kronor, men utsikterna till snabb kompensation äro ifråga om denna trafik väsentligt bättre. Ett som allt synes man för bandelen Mjölby—Hästholmen såsom nytillkommande del av statsbanenädet ej kunna räkna med högre inkomster än vad som erfordras för täckning av de egentliga driftkostnaderna, det bokföringsmässiga resultatet av inlemmandet skulle alltså bli en förlust, ungefärligen motsvarande å den nya bandelen belöpande avsättning till förnyelsefond, omkring 25,000 kronor, att ställa mot förut angivna 15,000 å 20,000 kronor avseende förvaltning enligt nyssnämnda Kungl. brev.

Skillnaden synes icke så stor, att densamma kan motivera banans hållande i särställning. Viktigare åtminstone principiellt äro de förändringar, som skulle kunna inträda ifråga om samtrafikvägarna. På grund av inkorporering skulle nämligen normalt en hel del transportvägar mellan stationer i Öster- och Västergötland komma att läggas om till att leda över Vättern via Hästholmen —Hjo i stället för att som nu leda norr eller söder om Vättern, med följd att en ganska stor inkomstminskning skulle komma att drabba statens järnvägar i dess helhet samtidigt som transporttiden skulle väsentligt ökas. Emellertid gälla jämlikt samtrafikförordningen av den 27 juni 1929 § 4 mom. 3 beträffande samtrafik med fartygsleder icke de vanliga bestämmelserna för transportvägarnas fastställande. Samtrafikförvaltningen har i stället här frihet att fastställa den längre vägen över uteslutande järnväg såsom transportväg i stället för den kortare vägen över fartygsleden, om denna senare av vissa orsaker anses mindre lämplig. Det är nu högst sannolikt, att samtrafikförvaltningen med hänsyn till att transportleden över Vättern är synnerligen obekvämt och vidare icke är användbar stora delar av året, icke torde kunna fastställa denna led som transportväg för några ytterligare stationsförbindelser. Emellertid synes full klarhet böra skapas i denna punkt, innan beslut om banans inlemmande fattas.

I fråga om bokföringen av den nya bandelens kapital anför järnvägsstyrelsen, att det kapital, som i och med ett statsförvärv överflyttades från allmänna järnvägslänefonden till statens järnvägars fond, borde, eftersom det vore fråga om en underskottsbanda, avskrivas. Däremot syntes intet vara att erinra mot att statens järnvägar med medel från till anskaffning av motorvagnar beviljat anslag täckte återstående skuld ur den s. k. motorvågslänefonden.

Under hänvisning till vad sålunda anförts förordar järnvägsstyrelsen, att Mjölby—Hästholmens järnvägsaktiebolag tillhörig egendom — vad beträffar järnvägsanläggningen å exekutiv väg — förvärvas av staten samt sedermera överlämnas till järnvägsstyrelsen för förvaltning.

Fullmäktige i riksgäldskontoret meddela i ett den 17 november 1938 avgivet yttrande till en början, att järnvägsbolagets skuld den 30 juni 1938

på grund av de lån, som utlämnats till bolaget ur allmänna järnvägslånefonden och lånefonden för anskaffning av motorvagnar m. m. åt enskilda järnvägar utgjorde 503,629 kronor 16 öre. Fullmäktige anföra härefter, att fullmäktige i likhet med järnvägsstyrelsen ansåge, att ett nedläggande av trafiken å Mjölby—Hästhalmens järnväg åtminstone för närvarande ej borde ifrågakomma. Vid val mellan de alternativ, som stode till buds för det framtida uppehållandet av driften å järnvägen, syntes det fullmäktige uppenbart, att den enda praktiska lösningen vore, att järnvägen övertoges av staten och ställdes under järnvägsstyrelsens förvaltning, varvid hinder ej borde möta mot att, om så ansåges lämpligt, tillsvidare tillämpa bestämmelserna i Kungl. brevet den 28 november 1924. Fullmäktige anföra vidare:

I likhet med vad som ägde rum i fråga om Sala—Gysinge—Gävle och Uppsala—Enköpings järnvägar, om vilkas förvärvande av staten beslut fattades av 1937 års riksdag, synes, såsom järnvägsstyrelsen framhållit, förvärvet jämväl av Mjölby—Hästhalmens järnväg lämpligen böra ske på exekutiv väg. Riksgäldskontoret bör för detta ändamål, så snart riksdagen fattat beslut om järnvägens förvärvande, lagsöka järnvägsbolaget och sedermera å exekutiv auktion inropa järnvägen med tillhörigheter för statsverkets räknning. Särskilt avtal får träffas angående förvärv av järnvägsbolagets automobilmateriel och eventuell annan i järnvägsfastigheten ej ingående egendom, som erfordras för järnvägsdriften. Fullmäktige förutsätta, att staten därvid kan räkna med att, såsom skedde vid Sala—Gysinge—Gävle järnväg, kunna förvärva bilmaterielen m. m. utan särskild ersättning.

På sätt under senare år varit fallet vid statsförvärv av järnvägar å exekutiv väg synes köpeskillingen för Mjölby—Hästhalmens järnväg böra ungefär motsvara järnvägens realisationsvärde. Med samma belopp torde järnvägen böra upptagas i statens järnvägars räkenskaper. Med hänsyn till resultatet av driften å järnvägen synes det fullmäktige ej vara något att erinra mot, att beloppet indirekt avskrivs i statens järnvägars räkenskaper. Avskrivnas bör givetvis även statens fordran på grund av lånet ur allmänna järnvägslånefonden, vilken fond numera uppgått i fonden för låneunderstöd. Den kapitalmedelsförlust, som härvid uppkommer, kommer att av riksgäldskontoret enligt Kungl. Maj:ts brev den 22 september 1938 anmälas till Kungl. Maj:t för överföring till fonden för mötande av oreglerade kapitalmedelsförluster.

Vad däremot beträffar statens fordran på grund av det lån, som järnvägsbolaget erhållit ur motorvagnslånefonden, torde, på sätt järnvägsstyrelsen uttalat, riksgäldskontoret böra erhålla täckning för denna fordran av medel ur anslaget till anskaffning av motorvagnar vid statens järnvägar.

I samband med järnvägens övergång till statens järnvägar bör personalen vid densamma likaledes, såsom järnvägsstyrelsen förutsatt, övergå i statsbanornas tjänst. Vad järnvägsstyrelsen uttalat angående ifrågavarande personals löneställning har ej givit fullmäktige anledning till någon erinran.

Med åberopande av vad sålunda anförts hemställa fullmäktige, att Kungl. Maj:t ville föreslå riksdagen medgiva, att den Mjölby—Hästhalmens järnvägsaktiebolag tillhöriga järnvägen m. m. må förvärvas av staten och sedermera överlämnas till järnvägsstyrelsen för förvaltning.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i utlåtande den 30 januari 1939 tillstyrkt, att Mjölby—Hästhalmens järnväg förvärvas av staten, och uttalat, att i samband med förvärvet av banan statens fordran på grund av lån ur all-

männa järnvägslånefonden torde på sätt riksgäldsfullmäktige föreslagit böra i sin helhet avskrivnas och järnvägsbolagets lån ur motorvagnslånefonden erhålla täckning av medel ur anslaget till anskaffning av motorvagnar för statens järnvägar.

Från åtskilliga *kommuner* och *enskilda* inom järnvägens trafikområde ha inkommit skrivelser, vari hemställes att staten måtte förvärva järnvägen samt upprätthålla driften å densamma.

Departements-
chefen.

Av den lämnade redogörelsen framgår, att Mjölby—Hästhalmens järnväg, såvitt nu kan bedömas, saknar ekonomiska förutsättningar att för framtiden drivas såsom enskild järnväg. Sedan regleringen av bolagets skuld till staten företogs år 1927, varigenom statens fordran hos bolaget nedskrevs med 1,192,486 kronor 74 öre till 380,000 kronor, har något överskott å bolagets järnvägsrörelse icke uppstått, därest hänsyn toges till det belopp, som författningsenligt skall avsättas till förnyelsefonden. Den annuitet å 5 procent av det nedskrivna statslånet, vilken under de fem första åren skulle beräknas å endast 100,000 kronor, har bolaget kunnat erlagga blott för åren 1927—1929. Från och med år 1930 har ingen inbetalning skett.

I den uppkomna situationen hava de av fullmäktige i riksgäldskontoret utsedda utredningsmännen beträffande möjliga åtgärder till förevarande kommunikationsfrågas lösning angivit tre alternativ, nämligen driftens nedläggande å banan och trafikens överförande till landsvägen, järnvägens övertagande av annat enskilt företag och slutligen statens förvärvande av järnvägen och driftens upprätthållande genom statens järnvägar.

Beträffande det förstnämnda alternativet har framhållits, att de med driftens nedläggande förbundna olägenheterna visserligen icke äro så stora, att denna utväg redan på grund därav måste anses ligga utanför de åtgärder, som förtjäna att praktiskt övervägas. I förhållande till de offer, som trafikens fortsatta upprätthållande kräver, finner jag emellertid i likhet med såväl fullmäktige i riksgäldskontoret som järnvägsstyrelsen nämnda olägenheter, bland annat i form av fraktfördyring, så betydande, att jag icke anser mig kunna tillstyrka järnvägsdriftens nedläggande. Icke heller utredningsmännen hava förordat en dylik utväg.

I fråga om de två föreliggande alternativa utvägarna för driftens fortsatta upprätthållande anser jag i likhet med järnvägsstyrelsen, att järnvägens övertagande av annat enskilt företag är ur samhällelig synpunkt mindre fördelaktigt än dess övertagande av staten. De två järnvägsföretag, som kunna ifrågakomma för övertagande av Mjölby—Hästhalmens järnväg, nämligen Mellersta Östergötlands järnvägars aktiebolag och Hjo-Stenstorps järnvägsaktiebolag, äro, såsom järnvägsstyrelsen påpekat, båda smalspåriga, varför någon driftsgemenskap med den normalspåriga Mjölby—Hästhalmens järnväg svårigen kan med fördel åstadkommas. Därtill kommer, vad Mellersta Östergötlands järnvägar angår, den omständigheten, att dessas trafikutbyte med nu ifrågavarande järnväg är ringa och att någon intressegemenskap på grund härav icke förefinnes, samt i fråga om Hjo—Stenstorps järnväg att denna saknar direkt anknytning till Mjölby—Hästhalmens järnväg.

För driftens övertagande av statens järnvägar talar icke blott den gemensamma spårvidden utan ännu mera den omständigheten, att den övervägande delen av järnvägens godstrafik framföres jämväl å statens järnvägar. Vid driftens nedläggande torde på grund härav en del av den trafik som tillföres statens järnvägar från Mjölby—Hästholtens järnvägs trafikområde, komma att bortfalla, liksom även det bidrag, som järnvägen nu lämnar till förvaltningen av Mjölby station. Järnvägsstyrelsen finner det därför ovisst, huruvida driftens upprätthållande genom statens järnvägar är ekonomiskt ofördelaktigare än järnvägens nedläggande.

Vid ett övervägande av olika på frågan inverkan förhållanden har jag funnit mig böra tillstyrka, att banan förvärvas av staten och överlämnas till järnvägsstyrelsen för driftens fortsatta upprätthållande genom styrelsens försorg.

Beträffande sättet för järnvägens övertagande torde, i likhet med vad som skedde i fråga om järnvägarna Sala—Gysinge—Gävle och Uppsala—Enköping, järnvägen böra förvärvas på exekutiv väg. Med järnvägens övertagande av staten torde böra följa, att dess till endast 12 personer uppgående fast anställda personal övertages av statens järnvägar i huvudsak enligt samma grunder, som tillämpats vid övertagande av enskilda järnvägar under senare år. Då bland personalen icke finnes någon, som kan tänkas bliva placerad i 21:sta eller högre lönegrader i för statens järnvägar gällande avlöningsreglemente, synes riksdagens beslut i fråga om personalantalet icke vara erforderligt.

Med hänsyn till, bland annat, vad järnvägsstyrelsen anfört rörande ovissheten om den förändring i samtrafiksvägarna, som ett införlivande av järnvägen med statsbanenätet skulle kunna medföra, torde frågan om förvaltningsformen för järnvägen efter dess övertagande av staten såtillvida böra lämnas öppen, att det överlåtes åt Kungl. Maj:t att bestämma tidpunkten för inkorporeringen, och att järnvägen, intill dess beslut härom fattats, förvaltas jämlikt bestämmelserna i Kungl. Maj:ts brev den 28 november 1924 angående fastställande av grunder för förvaltningen av enskilda järnvägar, som inköpts av staten.

Vid statens förvärf av Sala—Gysinge—Gävle järnväg överlåtos järnvägsbolagets för landsvägstrafiken innehavda rullande materiel och fasta anläggningar utan särskild ersättning till staten. Med hänsyn till de fördelar för bygden, som statens övertagande av Mjölby—Hästholtens järnväg måste anses medföra samt de kostnader för järnvägens drift, som staten får vidkännas, förutsätter jag, att även vid förvärfvet av Mjölby—Hästholtens järnväg den järnvägen tillhöriga bilmaterielen överlåtes till staten utan särskild ersättning.

I fråga om den kapitalreglering, som bör ske i samband med statens förvärf av banan, ansluter jag mig, efter samråd med chefen för finansdepartementet, till vad riksgäldsfullmäktige härutinnan anfört.

Under åberopande av vad jag sålunda anfört hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva,

att den Mjölby—Hästholmens nya järnvägsaktiebolag tillhöriga järnvägen mellan Mjölby och Hästholmen må förvärvas och införlivas med statens järnvägar i huvudsaklig överensstämmelse med av mig här angivna grunder.

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

Ur protokollet:

F. Wessberg.
