

Nr 93.

Ankom till riksdagens kansli den 1 april 1930 kl. 3 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående avskrivning av viss del av statslån för anläggning av järnvägar från Oskarshamn till Ruda och från Ruda till Älgkult jämte i ämnet väckta motioner.

(4:e avd.)

I en till riksdagen den 14 februari 1930 avlåten, till statsutskottet hänvisad proposition, nr 162, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bifogat utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen medgiva, att statens den 31 december 1929 beräknade kapital- och räntefordran på grund av statslån för anläggning av järnvägar från Oskarshamn till Ruda och från Ruda till Älgkult må till den del, densamma överstiger 525,000 kronor, avskrivas under de i statsrådsprotokollet angivna villkor.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till åberopade statsrådsprotokollet.

I anledning av förevarande proposition har i två likalydande motioner, väckta den ena, nr 302, i första kammaren av herr *B. Wagnsson* m. fl. och den andra, nr 476, i andra kammaren av herr *A. Werner* m. fl. hemställts, att propositionen måtte av riksdagen avslås.

I fråga om de skäl, motionärerna anfört till stöd för sina framställningar, får utskottet hänvisa till motionerna.

Den 31 mars 1905 respektive den 13 juni 1919 fastställde Kungl. Maj:t kostnadsberäkningar för järnvägsanläggningarna Oskarshamn—Ruda och Älgkult—Ruda, slutande å 970,000 respektive 3,050,000 kronor, samt beviljade för utförande av järnvägsanläggningarna lån ur allmänna järnvägslånefonden å 483,300 respektive 1,525,000 kronor.

Sedan Kungl. Maj:t den 26 maj 1922 för fullbordande av järnvägsanläggningen Älgkult—Ruda beviljat Ruda—Älgkults järnvägsaktiebolag ett lån å 207,000 kronor ur handels- och sjöfartsfonden, beviljade Kungl. Maj:t efter riksdagens hörande den 11 juli 1924 nämnda bolag för inlösen av lånet från

handels- och sjöfartsfonden jämte därå upplupen anståndsrannta ett lån å 224,000 kronor ur allmänna järnvägslånefonden.

I skrivelse den 9 januari 1930 hava *fullmäktige i riksgäldskontoret* gjort framställning i fråga om reglering av Ruda—Finsjö—Oskarshamn och Ruda—Älghults järnvägsaktiebolags skuldförhållande till staten samt därvid till en början anförde:

Ruda—Finsjö—Oskarshamns järnvägsaktiebolag hade ej kunnat fullgöra sin betalningsskyldighet för statslånet. Till riksgäldskontoret hade under hela lånetiden endast erlagts 74,000 kronor, vilket belopp i tre poster inbetalts under åren 1917—1919. Till följd härav hade bolagets skuld till riksgäldskontoret år för år ökat och uppgick den 30 juni 1928 till 1,077,215 kronor 35 öre, varav 601,325 kronor 34 öre voro förfallna till betalning.

Ruda—Älghults järnvägsaktiebolag hade hittills icke verkställt någon inbetalning å sin skuld för statslånen. Skulden hade därigenom efterhand ökat och uppgick den 30 juni 1928 till 2,321,551 kronor 70 öre, varav 223,231 kronor 91 öre voro förfallna till betalning.

Trafikeringen av järnvägen Ruda—Älghult hade alltsedan järnvägens tillkomst ombesörjts av Ruda—Finsjö—Oskarshamns järnvägsaktiebolag.

Sedan de båda järnvägsbolagen i september 1928 inkommit med en anhållan om att fullmäktige i riksgäldskontoret måtte låta företaga utredning om reglering av deras skuldförhållande till staten, hade fullmäktige uppdragit åt riksgäldssekreteraren J. Hägglund och byråchefen S. Norrman att verkställa den sålunda begärda utredningen. Efter förhandlingar med representanter för bolagen hade utredningsmännen i en den 10 januari 1929 dagtecknad promemoria framlagt redogörelse och förslag i ämnet.

Utredningsmännens ifrågavarande förslag innebar en nedskrivning av statens fordran i de båda banorna till 525,000 kronor, varvid dock banorna allttjämt skulle fortbli i nuvarande intressenters ägo.

Emellertid har sedermera utarbetats en plan till de båda Oskarshamnsbanornas samförvaltning med Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag, som äger järnvägen Kalmar—Berga samt dessutom är huvudintressent i vissa andra smalspåriga banor i sydöstra Småland. Denna plans innebörd framgår av följande

Förslag till förbindelse av Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag.

§ 1.

Därest staten, efter eventuellt inköp av Ruda—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägar, skulle vilja försälja dem att förvaltas tillsammans med övriga av Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag (K. L. Ö. j.-ab.) ägda eller förvaltade järnvägar, förbinder sig bolaget, *dels* att genom för ändamålet bildat bolag, nedan benämnt Östra Smålands järnvägsaktiebolag (Ö. Sm. j.-ab.) ingiva anbud att inköpa järnvägarna enligt villkor, som i följande paragrafer 2—4 sägas, och *dels* att efter järnvägarnas övertagande vid deras trafikering tillgodose nuvarande ägares och trafikanters intressen genom i paragraferna 5—7 sagda medgivanden.

§ 2.

Under förutsättning att statens samtycke till ifrågavarande försäljning lämnas under år 1930, ansvarar K. L. Ö. j.-ab. för att Ö. Sm. j.-ab., med ända-

mål att inköpa Ruda—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägar, samma år bildas och att erforderligt aktiekapital enligt blivande bolagsordning blir fulltecknat.

§ 3.

K. L. Ö. j.-ab. ansvarar jämväl för att Ö. Sm. blivande järnvägsaktiebolag skall vara villigt att till staten för Ruda—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägar med all till dem hörande sådan egendom, i vilken staten nu innehar inteckning som säkerhet för sin fordran på ifrågavarande järnvägsaktiebolag, erlægga ett pris av tillsammans 525,000 kronor, under förutsättning att bolaget för likvids erläggande erhåller två lån ur allmänna järnvägslånefonden å 350,000 respektive 175,000 kronor på i § 4 angivna villkor.

§ 4.

Som säkerhet för berörda två lån lämnas inteckning med bästa förmånsrätt i järnvägen Oskarshamn—Älghult. För det förstnämnda lånet å 350,000 kronor ställes därjämte säkerhet, som av riksgäldskontoret kan godkännas.

Annuiteter å lånen skola erläggas med 5 procent, varav 4.5 procent skall utgöra ränta. Å förfallen, icke likviderad fordran skall ränta erläggas med 5 procent. Annuiteter å det första lånet å 350,000 kronor skola dock icke debiteras för tidigare år än 1932. Å det andra lånet å 175,000 kronor skola annuiteter debiteras först sedan och i mån som riksgäldsfullmäktige efter företagen provning finna i Ö. Sm. j.-abs ekonomiska ställning så god, att bolaget kan beräknas för framtiden kunna av egna medel bestrida ej mindre järnvägens driftkostnader och skäligen avsättning till förnyelsefond än även annuitet å de statslån, för vilka annuiteter skola utgå.

Staten medges rätt att inlösa Oskarshamn—Ruda—Älghults järnväg för ett belopp av 525,000 kronor, ökat med de belopp, som framdeles kunna komma att bindas i järnvägens fasta anläggningar och rullande materiel, men minskat med behörigt avdrag på grund av slitning och annan värdeminskning.

I övrigt skola beträffande lånen i tillämpliga delar tillämpas de bestämmelser, som från och med 1923 gälla vid utlämnande av lån ur allmänna järnvägslånefonden.

§ 5.

K. L. Ö. j.-ab. är villigt medgiva, att förtursrätt till teckning av vissa aktier i Ö. Sm. j.-ab., nedan benämnda B-aktier, lämnas åt tidigare ägare av aktier i Ruda—Finsjö—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägsaktiebolag. Innehavare av B-aktier tillförsäkras enligt blivande bolagsordning för Ö. Sm. j.-ab. rätt att utse två styrelseledamöter i bolagets styrelse och i övrigt samma rättigheter som innehavare av A-aktier. B-aktiekapitalet, som icke får ökas, skall utgöra 10,000 kronor.

§ 6.

K. L. Ö. j.-ab. förbinder sig:

att vid förvaltningen av Kalmar läns östra järnvägsaktiebolags järnvägar, med vilka järnvägen Oskarshamn—Älghult i driftshänseende skall sammanföras, iakttaga, att fraktsatserna mellan å ena sidan Kalmar, Mönsterås och Oskarshamn och å andra sidan samtliga stationer vid Kalmar—Berga, Mönsterås, Ruda—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägar, belägna norr eller väster om Sandbäckshult, så regleras, att icke den ena av nämnda orter och hamnar blir oskäligt gynnad på den andras bekostnad.

att härvid för Kalmars och Oskarshamns godstrafik från och till nämnda stationer skola tillämpas fullt enhetliga, efter avstånden reglerade fraktgod-

tariffer, varvid emellertid vid övergång mellan å ena sidan Ruda—Oskarshamns eller Ruda—Ålghults järnväg och å andra sidan Kalmar—Berga eller Mönsterås järnväg vid Ruda eller Skoghult tariffavståndet skall förhöjas med 13 kilometer,

att, därest nedsättning i fraktavgifterna — vare sig allmän eller särskild — beviljas för gods från eller till någon av ovannämnda norr och väster om Sandbäckshult belägna stationer och till eller från Kalmar, en procentuellt lika stor nedsättning skall medgivnas för motsvarande försändelser till eller från Oskarshamn, samt

att samlastningstariffer, motsvarande dem, som tillämpas vid transporter till vissa stationer från Kalmar Västra, skola efter hand införas även från Oskarshamn, därest så påfordras, och i mån som så stora mängder samlastningsgods kunna erhållas, att mot vagnslasttariff svarande samlastningstariff kan vara motiverad, samt förhållandena i övrigt bliva likartade med dem, som råda vid Kalmar Västra station.

§ 7.

K. L. Ö. j.-ab. medgiver,

att, därest tvist rörande tolkningen eller tillämpningen av denna förbindelse uppkommer, låta sådan tvist i sista hand avgöras av tre skiljemän, av vilka fullmäktige i riksgäldskontoret utse en och de båda andra utses av innehavare av A- respektive B-aktier i bolaget, varvid skiljemännen utses för en tid, som väljarna äga själva bestämma,

att var och en av skiljemännen må äga att av verkställande direktören eller trafikchefen för K. L. Ö. järnvägar begära och erhålla närmare uppgifter angående viss åtgärd, som enligt skiljemannens uppfattning kan synas innebära åsidosättande av i denna förbindelses § 6 åtagna förpliktelser, skotande vad av skiljemännen under anförda förhållanden inhämtas vara strängt konfidentiellt, samt

att skiljemannen, därest uppgörelse i uppkommande tvistefråga icke träffas, må äga hänskjuta frågan till avgörande av samlad skiljenämnd.

K. L. Ö. j.-ab. åtager sig icke någon kostnad för av ägare till B-aktier utsedd skiljeman.

Förda förhandlingar hava resulterat däri,

att ombudet för Kalmar läns östra järnvägar, under förutsättning att Oskarshamnsbanorna under särskilt dotterbolag införlivades med dem, ställt i utsikt en förbindelse, som skulle garantera införande av låga och likformiga tariffer å samtliga Kalmar läns smalspåriga järnvägar och dessutom giva Oskarshamnsbanornas nuvarande ägare vederbörligt inflytande beträffande banornas fortsatta ledning,

medan ombuden för Oskarshamnsbanorna ej endast avböjt det av Kalmarbanan gjorda erbjudandet utan även underlåtit att framlägga eget förslag till önskvärd reglering av banornas ömsesidiga fraktförhållanden, därest Oskarshamnsbanorna alltjämt förbleve i nuvarande ägares besittning.

Kalmar läns östra järnvägsaktiebolags styrelse har vid sammanträde den 19 november 1929 förklarat sig villig att träffa uppgörelse med staten angående Oskarshamnsbanorna i enlighet med förenämnda, av bolagets ombud gjorda erbjudande.

Länsstyrelsen i Kalmar län har beträffande det av Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag avgivna anbudet att genom ett för ändamålet bildat dotterbolag

övertaga järnvägarna ansett några vägande skäl för en sådan anordning ej förbragts. Enligt vad länsstyrelsen under hand inhämtat föreläge från sistnämnda järnvägsbolags sida ej heller något större intresse för ett dylikt övertagande, utan syntes huvudskälet vara, att likformighet i frakttarifferna härigenom lättare skulle åvägabringas, en fråga som emellertid torde kunna utan större svårigheter på annat sätt ordnas. Då, såsom riksgäldskontoret ock anfört, de avgivna anbuden vore från statens synpunkt i ekonomiskt avseende likvärdiga och i betraktande av de enhälliga protester mot det av Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag framförda förslag, som från ortsbefolkningens sida till länsstyrelsen ingivits, ansåge länsstyrelsen för den skull, att en sammanslagning av järnvägarna icke, åtminstone för närvarande, borde mot Oskarshamnsbolagens bestridande genomföras. Enligt länsstyrelsens mening borde utredning verkställas om möjligheten för de båda järnvägarnas sammanslagning med Östra Värends järnväg.

Järnvägsfusionssakkunniga hava som en sammanfattning av en av dem företagen utredning framhållit, att ifrågavarande banors överlämnande till ett nytt bolag enligt Oskarshamnsbanornas erbjudande med säkerhet inom kort skulle komma att leda till ett nytt ekonomiskt sammanbrott, att denna plan, ehuru fullt förklarlig och rimlig, så länge icke en förmånligare utväg kunde skönjas, likväl måste anses underlägsen Kalmarbanornas erbjudande, och att goda skäl funnes för ett antagande, att banornas fortsatta ekonomiska existens därigenom komme att bättre tryggas.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava anfört bland annat följande:

Olägenheterna för vederbörande järnvägsbolag av den nuvarande fraktkonkurrensen mellan Oskarshamns- och Kalmarbanorna äro uppenbara. Då från Oskarshamns-håll tanken på en tarifföverenskommelse mellan järnvägarna bestämt avvisats, kunna dessa olägenheter ej avlägsnas på annat sätt än genom Oskarshamnsbanornas införlivande pg ett eller annat sätt med Kalmarbanorna. Genom en sådan fusion skulle därjämte vissa driftsbesparingar kunna ernås.

Såsom de fusionssakkunniga framhållit, lärer det ej behöva antagas, att frakterna för Oskarshamnsbanornas trafikanter skulle komma att ställa sig ofördelaktigare efter en sammanslagning med Kalmarbanorna. Snarare torde motsatsen komma att bli förhållandet.

Då driftsresultatet för Oskarshamnsbanorna synes tendera att bli allt sämre, kan med visshet antagas, att Oskarshamns stad, därest banornas framtid skulle ordnas enligt det ursprungliga förslaget, komme att nödgas ej blott betala annuiteterna å det skuldbelopp, varför staden skulle ikläda sig borgen, utan även därutöver årligen tillskjuta avsevärda belopp för järnvägsdriftens uppehållande och banornas bibehållande i trafikdugligt skick. Vid sådant förhållande och då det föreliggande förslaget om fusion mellan Oskarshamns- och Kalmarbanorna med en komplettering, som av fullmäktige nedan föreslås, måste anses taga all rimlig hänsyn till Oskarshamnsintressena — bland annat genom inrättandet av en skiljenämnd för lösning i sista hand av uppkommande tvistefrågor — kunna fullmäktige ej finna annat än att detta förslag för alla parter skulle innebära den fördelaktigaste lösning av frågan om Oskarshamnsjärnvägarnas framtid, som står att vinna.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har ställt sig tveksam gentemot förslag att

genom tvång åstadkomma banornas trafikering genom Kalmar—Berga järnväg samt härutinnan anført bland annat följande:

Då borgen för statslånet i varje fall skulle erhållas, har staten i egenskap av långgivare icke någon anledning att föredraga trafikfusionen med Kalmar—Berga järnväg framför en reglering av Oskarshamnsbanornas ekonomiska ställning utan dylik fusion. Det kan därför ifrågasättas, huruvida staten bör vidtaga en sådan åtgärd som tvångsfusion för att tillgodose det av förslagsställaren angivna ändamålet att borttaga en trafikbarriär, vilket tyckes vara ett staten som långgivare ovidkommande intresse. Hela det enskilda järnvägsnätet har ju i övrigt sin frihet i dylikt avseende, utan att staten därmed tager befattning; och därför torde också staten hava anledning att därutinnan iakttaga försiktighet i ett enstaka fall och sålunda ej begagna sin genom statslånet givna makt på här föreslaget sätt annat än om synnerligt skäl därtill finnes. Styrelsen framhåller härvid, hurusom Oskarshamns stad och landskommunerna offrat betydliga summor för järnvägarna; och redan denna omständighet är ett allvarligt skäl för att ej mot dessa samhällens bestridande flytta järnvägarnas förvaltning till Kalmar—Berga järnväg.

Departementschefen framhåller för egen del, att såsom en förutsättning för att staten nu skall göra en så stor eftergift, som den, varom här vore fråga, borde uppställas, att förvaltningen av ifrågavarande järnvägar för framtiden ordnades så, att i möjligaste mån deras bestånd tryggades och utsikter öppnades för att det nedskrivna statslånet i dess helhet verkligen skulle kunna bliva förräntat och amorterat.

I detta avseende har *departementschefen* vidare anført följande:

»Huruvida detta syfte kan nås genom att, såsom det ena alternativa förslaget innebär, efter sammanslagning av dessa båda järnvägar fortfarande driva dem såsom ett fristående företag synes emellertid tveivelaktigt. Under en dylik driftform torde nämligen icke några ytterligare besparingar i driftkostnaderna kunna genomföras, och då konkurrensen med Kalmarbanorna sannolikt komme att bestå och kanske än ytterligare skärpas, läser man ej heller kunna räkna med ökning i trafik och inkomster. De nya föreskrifter för järnvägarnas godssamtrafik och de på grund härav fastställda nya taxor å nu ifrågavarande järnvägar, som skola tillämpas från och med den 1 juli 1930, torde i och för sig icke komma att föranleda någon avspänning i denna konkurrens.

Ett samarbete med Kalmarbanorna, på sätt i det andra alternativet ifrågasatts, synes däremot ägnat att leda till en bättre ekonomi för Oskarshamnsbanorna. Vid den i detta alternativ förutsatta gemensamma driften skulle en del — visserligen mindre men dock icke oväsentliga — driftkostnadsbesparingar för Oskarshamnsbanorna kunna vinnas. Viktigast är emellertid, att genom den föreslagna tarifföverenskommelsen en för dessa banors ekonomi menlig konkurrens skulle bortfalla samt möjligheter till trafikökning och större inkomster för de ifrågavarande järnvägarna öppnas. Att detta alternativ innebär avsevärda fördelar även för trafikanterna inom järnvägarnas trafikområden torde få anses ådagalagt genom den i ärendet förebragta utredningen.

Det har framhållits, att genom ett samarbete med Kalmarbanorna skulle åsidosättas staden Oskarshamns och de övriga kommuners intressen, vilka ekonomiskt medverkat till Oskarshamnsbanornas tillkomst. Härutinnan må

erinras, att dessa intressenter under alla förhållanden måste offra avsevärda i banorna nedlagda kapitalbelopp, vartill kommer, att de säkerligen skulle bli nödsakade att i framtiden ytterligare ekonomiskt stödja Oskarshamnsbanorna, ordnade såsom ett fristående företag — en ökad tunga för intressenterna, vilken skulle helt undvikas vid dessa banors samarbete med Kalmarbanorna.»

I förevarande proposition föreslås, att statens fordran i Ruda—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägar nedskrivs till 525,000 kronor. Oguldna räntor oberäknat, uppgår det kapitalbelopp, som staten härigenom skulle definitivt gå förlustig, till omkring 1,700,000 kronor. I betraktande av ifrågavarande båda järnvägars karaktär av smalspåriga, jämförelsevis korta lokalbanor måste detta belopp anses högst betydande. Om utskottet det oaktat biträder det framlagda förslaget, sker detta främst med tagen hänsyn till att banornas ekonomi skall för framtiden kunna ordnas och garantier vinnas för deras fortsatta trafikering under ekonomiskt betryggande former.

*Utskottets
yttrande.*

Mot förslaget om järnvägarnas överlåtelse till ett nytt, av Kalmar läns östra järnvägsaktiebolag för ändamålet bildat bolag har visserligen rests motstånd från Oskarshamns stad. Enligt utskottets mening lär dock sistnämnda stads intressen få anses förhållandevis väl tillgodosedda genom de uppställda förbehållen om rätt till medinflytande i det nya bolagets ledning (genom tillsättning av två styrelseledamöter) ävensom ett flertal andra bestämmelser beträffande fraktsatsernas avvägning samt tvistiga frågor hänskjutande till en skiljemannanämnd, där statens ombud har avgörandet.

Gentemot den motionsvis framförda tanken på att de båda Oskarshamnsbanorna i stället skulle sammanslås med Östra Värends järnväg, som trafikerar järnvägslinjen Älghult—Växjö, må allenast erinras, att — alldeles bortsett från den ökade trafikavledning från södra stambanan, som med all sannolikhet härigenom skulle uppstå — några möjligheter till en dylik sammanslagnings praktiska genomförande knappast synas föreligga. Då vidare i de väckta motionerna rests erinran mot grunderna för beräkningen av framtida förnyelsefundsavsättningar, vill utskottet framhålla, att ifrågavarande beräkning ej rätteligen kan baseras på de båda banornas realisationsvärde, 525,000 kronor, utan att till grund härför på sedvanligt sätt måste läggas det högre tekniska värde, banorna kunna anses äga.

Med avstyrkande alltså av de i ämnet väckta motionerna, får utskottet hemställa,

att riksdagen, med bifall till förevarande proposition och med avslag å de i ämnet av herrar Wagnsson m. fl. och Werner m. fl. väckta motionerna (I: 302 och II: 476), må medgiva, att statens den 31 december 1929 beräknade kapital- och räntefordran på grund av statslån för anläggning av järnvägar från Oskarshamn till Ruda och från Ruda till Älghult må till den del, densamma överstiger 525,000 kronor, avskri-

vas under de i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 14 februari 1930 angivna villkor.

Stockholm den 1 april 1930.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Närvarande: se under utlåtandet nr 92.

Reservationer:

1) av herrar *Nilsson* i Malmö, *Nilsson* i Gränebo, *Rydén*, *Oscar Olsson*, *Bengtsson* i Norup, *Carlsson-Frosterud* och *Olsson* i Blädinge, vilka ansett, att utskottet bort hemställa,

att riksdagen må, med bifall till de av herrar *Wagnsson* m. fl. och *Werner* m. fl. i ämnet väckta motionerna (I: 302 och II: 476), avslå Kungl. Maj:ts förevarande proposition;

2) av herr *Törnkvist* i Karlskrona.
